



Aktom br. 00-71/18-1/1 EPA 364 XXVI od 13.02.2018. godine Skupština Crne Gore je Vladi Crne Gore dostavila na davanje mišljenja "Predlog rezolucije o uspostavljanju održivog i modernog saobraćajnog sistema Crne Gore" koji je dostavila grupa poslanika. Prethodno pomenuti Predlog Vlada Crne Gore je, aktom br. 07-584/2 od 14.02.2018. godine, dostavila na dalje postupanje Ministarstvu saobraćaja i pomorstva, kao ministarstvu nadležnom za pitanja saobraćajne politike Crne Gore. Nakon što je dostavljeni predlog razmotrilo, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva daje sljedeće

MIŠLJENJE

na

"Predlog rezolucije o uspostavljanju održivog i modernog saobraćajnog sistema Crne Gore"

Nakon uvida i razmatranja "Predloga rezolucije o uspostavljanju održivog i modernog saobraćajnog sistema Crne Gore" koji je Skupština Crne Gore dostavila Vladi Crne Gore aktom br. 00-71/18-1/1 EPA 364 XXVI od 13.02.2018. godine, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva nije saglasno sa usvajanjem "Predloga rezolucije o uspostavljanju održivog i modernog saobraćajnog sistema Crne Gore", jer predloženi državni interesi i mjere za realizaciju već predstavljaju dio prepoznatih strateških opredijeljenja Ministarstva saobraćaja i pomorstva, čijoj realizaciji je isto kontinuirano posvećeno, ali uvažavajući strateški značaj saobraćajne politike, kao dijela ukupne ekonomske politike Države, izražava zahvalnost i spremnost da kontinuirano razmatra sve konkretne konstruktivne predloge, stavove, mišljenja, ocjene i sugestije koji mogu doprinijeti unapređenju saobraćajne politike, u svim segmentima, primjereno potrebama i opštim interesima i privrede i građana Crne Gore.

Obrazloženje

A PREDLOŽENI DRŽAVNI INTERESI

1. Uspostavljanje dinamičnog, usaglašenog i održivog saobraćajnog sistema

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, kao nadležna institucija za razvoj, unapređenje, upravljanje i održavanje saobraćajnog sistema u Crnoj Gori, kontinuirano sprovodi i teži realizaciji potrebnih mjera i usklađivanju sa ciljevima saobraćajne politike Evropske Unije. Osnovni ciljevi strateškog razvoja saobraćajnog sistema Crne Gore, definisani važećom Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore, čijoj realizaciji je kontinuirano posvećeno Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, su:

1. Poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti, u cilju očuvanja ljudskih života, materijalnih vrijednosti i očuvanja državnih sredstava;
2. Integracija u Evropsku Uniju, kroz povezivanje na TEN-T¹ i poboljšanje konkurentnosti domaće saobraćajne privrede;
3. Povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga;
4. Stimulacija ekonomskog rasta kroz efikasniji i jeftiniji saobraćaj;
5. Minimiziranje negativnog uticaja razvoja saobraćaja i saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo ukupno.

¹ Trans-European Transport Networks



Opšte stanje saobraćajnog sistema Crne Gore se može ocijeniti kao još nedovoljno primjereno realnim potrebama i opštim interesima i privrede i građana Crne Gore, iako se ulažu kontinuirani naponi, u skladu sa zahtjevima i preporukama Evropske Komisije, i evidentno je poboljšanje u odnosu na prethodni vremenski period, i pored svih izazova poslovanja pod uticajem globalnih trendova i uz ograničene raspoložive resurse. Razvoj sektora saobraćaja treba posmatrati u sklopu opšteg privrednog rasta i razvoja i, u tom smislu, krovnim razvojnim dokumentom "Pravci razvoja Crne Gore 2018-2021. godine", za oblast saobraćaja, prepoznata je neophodnost:

1. Unapređenja prostornog planiranja uz maksimalno uvažavanje zahtjeva za očuvanjem zaštite životne sredine, prirodnog i kulturnog nasleđa;
2. Ostvarivanja veće koordinacije prilikom planiranja i izbora investicija za realizaciju u cilju dostizanja kompaktnog saobraćajnog sistema primjerenog zahtjevima savremenog korisnika, uz otklanjanje uskih grla, smanjenje potrošnje goriva i cijene saobraćajne usluge i uz sve veće poštovanja principa „just in time“ u cilju podizanja nivoa konkurentnosti;
3. Kontinuiranog sprovođenja aktivnosti u cilju jačanja i unapređenja institucija i administrativnih kapaciteta, nadzora nad sprovođenjem propisa i vršenja procjene uticaja propisa u okviru procesa pristupanja Evropskoj Uniji;
4. Kontinuirane analize tržišta i rada na iskorišćavanju potencijala geostrateškog položaja Crne Gore za privlačenje tranzitnih saobraćajnih tokova;
5. Privlačenja i usklađivanja stranih direktnih investicija sa javnim interesom, cijeneći ekonomsku opravdanost investicija, efikasan transfer znanja i tehnologija, uticaj na životnu sredinu, očuvanje fiskalne stabilnosti Države i izbjegavanje finansiranja investicija kroz nova kreditna zaduženja;
6. Uvođenja jedinstvene baze podataka, menadžment informacionog sistema i procedura za strateško upravljanje.

Istim dokumentom se kao razvojni prioriteti za oblast saobraćaja za naredni period definišu:

1. Usvajanje nove Strategije razvoja saobraćaja;
2. Sprovođenje aktivnosti na implementaciji Ugovora o osnivanju transportne zajednice Jugoistočne Evrope;
3. Posvećeno korišćenje prednosti Berlinskog procesa;
4. Sprovođenje aktivnosti, kao dio regionalne inicijative, na implementaciji mekih mjera (2016-2020) za glavnu saobraćajnu mrežu na Zapadnom Balkanu koje su definisane na Bečkom samitu 2015. godine;
5. Sprovođenje aktivnosti na harmonizaciji sa regulatornim okvirom Evropske Unije za oblast saobraćaja;
6. Kreiranje efikasnog i nezavisnog regulatornog tijela i tijela za bezbjednost u željezničkom saobraćaju;
7. Sprovođenje odgovarajućih i blagovremenih aktivnosti na praćenju indikatora održivog razvoja definisanih Nacionalnom strategijom održivog razvoja do 2030. godine.

Prethodno navedeno govori u prilogu činjenice da je na bazi sveobuhvatnog analitičkog pristupa i na iskustvenoj osnovi, uz uvažavanje zahtjeva i preporuka Evropske Komisije, prepoznat značaj sistemskog pristupa u sagledavanju saobraćajnog sistema, koji se kao takav ne može posmatrati izolovano u odnosu na ukupni privredni sistem, i da su u skladu sa tim definisane smjernice u pravcu dostizanja dinamičnog, usaglašenog i održivog razvoja saobraćajnog sistema Crne Gore.



2. Razvijanje saobraćajnog sistema prema načelima ekonomske održivosti i srednjoročnih i dugoročnih potreba, finansiranje strateških projekata, efikasno korišćenje fondova EU, Transportne zajednice i Investicionog okvira za Zapadni Balkan i valorizovanje i angažovanje svih domaćih potencijala i resursa

Cilj fiskalne politike u srednjem roku jeste uspostavljanje održivosti javnih finansija, odnosno smanjenje deficita i postepeno opadanje javnog duga. U tom cilju su i definisane mjere fiskalne konsolidacije u Planu sanacije budžetskog deficita i javnog duga i Fiskalnoj strategiji Crne Gore 2017-2020, čija implementacija treba da obezbijedi dostizanje definisanih ciljeva, i koje su kao takve obavezujuće za sve segmente ekonomske politike, uključujući i saobraćajnu politiku. Mjere fiskalne konsolidacije su koncipirane tako da omoguće ostvarivanje suficita tekuće budžetske potrošnje, čime će se stvoriti uslovi da se zaduživanje vrši isključivo za finansiranje kapitalnih, odnosno razvojnih projekata čijom se realizacijom osigurava ekonomski rast u dugom roku. Srednjoročno i dugoročno posmatrano prioritet u realizaciji daje se onim projektima koji imaju poseban značaj u kontekstu regionalnog povezivanja, odnosno povezivanja sa mrežom Trans-evropskih koridora i koji generišu dodatni rast BDP-a omogućavajuću bolje iskorištavanje razvojnih potencijala Crne Gore i povećavajući bezbjednost u saobraćaju.

Jedan od najznačajnijih strateških ciljeva Crne Gore, između ostalog, predstavlja i razvoj infrastrukture. S obzirom na to da su i domaći i međunarodni izvori finansiranja za infrastrukturu ograničeni, važno je da se raspoloživa finansijska sredstva usmjere na strateški značajne infrastrukturne projekte, odnosno na one projekte koji će imati najveći doprinos (uticaj) u ispunjenju ciljeva nacionalnih politika u vezi sa procesom pristupanja Crne Gore Evropskoj Uniji i društveno-ekonomskim razvojem, pa je u tom smislu Vlada Crne Gore u decembru 2015. godine usvojila Jedinstvenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata od nacionalnog i regionalnog značaja, koja je revidovana u julu 2017. godine, a koja obuhvata projekte kojima će se davati prioritet pri definisanju optimalnih uslova realizacije i finansiranja, uz izbjegavanje modaliteta koji podrazumijevaju dodatna kreditna zaduživanja. Prethodno pomenuta Lista je dostavljena i Evropskoj Komisiji sa ciljem obezbijedivanja finansijske podrške EU i predstavlja osnovu listu projekata za kandidovanje za finansiranje od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan², od koga su u proteklom periodu obezbijeđena bespovratna sredstva u vrijednosti od preko 20 miliona eura za pripremu projektne dokumentacije iz oblasti željezničke i putne infrastrukture, a sve u cilju povećanja stepena zrelosti projekata za realizaciju, kako bi isti bili spremni za finansiranje i realizaciju uz pomoć drugih, dostupnih fondova EU momentom ulaska u EU. Od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan obezbijeđeno je i 40 miliona eura za sufinansiranje izgradnje projekata iz oblasti željezničke infastrukture.

Izgradnja, rekonstrukcija i održavanje infrastrukturnih projekata predstavlja značajan potencijal za strane partnere koji bi donijeli ne samo kapital, već i nova znanja i tehnologije. Ugovorom o projektovanju i izgradnji prioritetne dionice autoputa Bar-Boljare uspjeli smo kao Investitor da obavežemo Izvođača radova da mora angažovati najmanje 30% pravnih lica (podizvođača) iz Crne Gore za projektovanje i izvođenje radova na terenu i to u odnosu na ugovorenu cijenu radova, obezbjeđujući na taj način ne samo dodatni stimulans za domaći privredni rast, već i odgovarajući transfer znanja i tehnologija u cilju unapređenja kvaliteta poslovanja domaćih kompanija, kao i sticanja odgovarajućeg iskustva i razvijanja odgovarajućih sposobnosti i vještina, što je posebno važno ako se ima u vidu specifičnost i kompleksnost pojedinih vrsta projekata. Izvođač radova angažuje i druga pravna lica u svojstvu dobavljača, pružaoca usluga i

² Western Balkans Investment Framework - WBIF



dr., tako da je broj pravnih lica sa kojima sarađuje još i veći. Realizacija kapitalnih infrastrukturnih projekata, u saradnji sa inostranim partnerom, često zahtijeva i neposredno angažovanje domaćih stručnjaka kako bi se tokom realizacije osigurala primjena relevantnih domaćih standarda, propisa i procedura.

3. Povećanje sigurnosti saobraćajnog sistema

Pitanje bezbjednosti u (drumskom) saobraćaju je složeno i treba ga posmatrati u sistemu čovjek – put – prevozno sredstvo - okruženje i tretirano je i nizom sistemskih zakona i podzakonskih akata koji su usaglašeni sa zahtjevima i preporukama EU, kao i Strategijom poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2010-2019 čija realizacija je dala željene rezultate kroz smanjenje broja saobraćajnih nezgoda i broja smrtno stradlih u saobraćajnim nezgodama. Intenzivno se radi i na izgradnji, rekonstrukciji i modernizaciji čitavog niza saobraćajnica čime se stvaraju uslovi za brži, bezbjedniji i nesmetani protok ljudi i robe, i opšti utisak o stanju saobraćajne infrastrukture znatno je popravljen, a potvrda povećanja bezbjednosti saobraćaja na putevima jeste smanjenje broja saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom uzrokovanih neadekvatnim stanjem na putevima. Takođe, među mekim mjerama koje je u okviru Berlinskog procesa i Agende povezivanja potrebno implementirati u narednom periodu posebno mjesto imaju mjere koje se odnose na povećanje bezbjednosti na putevima.

4. Integrisanje saobraćajnih tokova Crne Gore u TEN-T mrežu

Kao podrška evropskoj perspektivi zemljama Zapadnog Balkana, koje su pokazale značajan napredak na putu stabilnosti, dobrosusjedskih odnosa i modernizaciji društva i ekonomija, intenzivirana je saradnja sa Evropskom Unijom u dijelu nastojanja da se stvore određeni preduslovi za unapređenje povezanosti zemalja regiona međusobno, kao i sa Evropskom Unijom.

U proteklom periodu Crna Gora je aktivno učestvovala u radu Upravnog odbora Transportne opservatorije za Jugoistočnu Evropu³ za sprovođenje Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže (SEETO Memorandum) od njegovog potpisivanja u Luksemburgu, 11. juna u 2004. godine, koji je do sada predstavljao kamen temeljac politike djelovanja Evropske Unije (EU) prema zemljama Zapadnog Balkana u oblasti saobraćaja.

Berlinski proces, kao politička inicijativa EU za pomoć zemljama Zapadnog Balkana, pokrenut na Samitu 28. avgusta 2014. godine u Berlinu, na inicijativu njemačke kancelarke Angele Merkel, predstavlja novu priliku na putu integracije cijelog regiona u EU, u okviru koga je jedan od prioriteta podupiranje ekonomskog razvoja kroz unapređenje saobraćajnih i energetskih veza. Crna Gora intenzivno sarađuje sa Evropskom Komisijom u okviru Berlinskog procesa i na takozvanoj Agendi povezivanja sa Zapadno-balkanskom šestorkom, kako na nivou šefova vlada, tako i na nivou resornih ministara vanjskih poslova, saobraćaja, ekonomije, itd., što je rezultiralo i indikativnim proširenjem osnovne regionalne saobraćajne mreže TEN-T-a na prostor Zapadnog Balkana na Samitu premijera zemalja Zapadnog Balkana u Briselu, 21. aprila 2015. godine.

³ South East Europe Transport Observatory – SEETO



Berlinski proces i Agenda povezivanja doprinose stvaranju Glavne saobraćajne mreže u regionu Zapadnog Balkana u skladu sa pristupnom politikom Evropske Unije na polju razvoja Trans-evropskih saobraćajnih i energetskih mreža. Definisana Glavna saobraćajna mreža na teritoriji Crne Gore obuhvata:

1. SEETO putni pravac 4: autoput Bar-Boljare;
2. SEETO putni pravac 1: primorska varijanta Jadransko-jonskog autoputa - Brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja;
3. SEETO željeznički pravac 4: pruga Bar-Vrbnica;
4. SEETO željeznički pravac 2: pruga Podgorica-Tirana;
5. Luka Bar;
6. Aerodrom Podgorica.

Glavna saobraćajna mreža u regionu Zapadnog Balkana sada je uključena u proširenje tri ključna Trans-evropska koridora na region Zapadnog Balkana: Mediteranski koridor, Bliski Istok – Istočni Mediteran koridor i Rajna - Dunav koridor.

Kroz Berlinski proces i Agendu povezivanja, odnosno kroz proces saradnje predsjednika vlada Zapadnog Balkana došlo je i do (ponovnog) aktuelizovanja pitanja Ugovora o osnivanju transportne zajednice, koji je potpisan u Trstu 12. jula 2017. godine u originalu na engleskom jeziku, i u Briselu 9. oktobra 2017. godine u originalu na crnogorskom jeziku i na službenim jezicima institucija Evropske Unije i strana potpisinica iz Jugoistočne Evrope (JIE). Cilj primjene Ugovora je razvoj samoodrživog saobraćaja, brže dostizanje standarda i otvaranje tržišta kako je to regulisano u Trans-evropskoj transportnoj mreži (TEN-T), odnosno saobraćajnoj mreži Evropske Unije. Ugovor o uspostavljanju transportne zajednice jedan je od ključnih političkih procesa u okviru Berlinskog procesa i Agende povezivanja, kojim se teži jačanju regionalne saradnje u oblasti saobraćaja, ali i saradnje sa Evropskom Unijom, te kvalitetnijem povezivanju zemalja Zapadnog Balkana saobraćajnom i energetskom infrastrukturuom, sa svrhom unapređenja ekonomskog razvoja i rasta i podsticanja investicija, uz usklađivanje regulatornih politika u ovim oblastima. Takođe, cilj Ugovora jeste i usklađivanje nacionalnog zakonodavstva sa pravnom tekovinom EU u regionu Zapadnog Balkana.

5. Promjena raspodjele transporta putnika u prilog javnom prevozu i promjena raspodjele transporta tereta u prilog željezničkom prevozu

Promjena raspodjele transporta putnika u prilog javnom prevozu i promjena raspodjele transporta tereta u prilog željezničkom prevozu kao nužnu prethodnu pretpostavku, između ostalog, podrazumijeva dostizanje određenog stepena razvijenosti saobraćajne infrastrukture i u skladu sa tim usmjeravanje investicionih aktivnosti na realizaciju određenih kapitalnih infrastrukturnih projekata, među kojima se po svom značaju, ali i preduzetim aktivnostima za podizanje stepena zrelosti projekata za realizaciju, ističu projekti iz oblasti putne i željezničke infrastrukture, što je već prepoznato kao razvojni prioritet od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva, i nakon čega će moći pristupiti intezivnijem razvoju određenih multimodalnih transportnih rješenja, što je kao jedna od neophodnih mjera za realizaciju prepoznato i u Strategiji za Jugoistočnu Evropu do 2020. godine.



Preduzetim mjerama za olakšano uspostavljanje i obavljanje javnog prevoza putnika u drumskom saobraćaju stvorene su pretpostavke za unapređenje ovog vida transporta, kako u unutrašnjem, tako i u međunarodnom drumskom saobraćaju. Danas u Crnoj Gori imamo 114 registrovanih i licenciranih autobuskih prevoznika koji ispunjavaju sve standarde utvrđene u propisima EU i na taj način omogućavaju pouzdan, održivi, bezbjedan, konkurentan i pristupačan javni prevoz putnika. U prilog izrečene konstatacije jeste i činjenica da značajan broj jedinica lokalne samouprave ima uređen javni prevoz putnika, dok se javni prevoz putnika na nivou Države obavlja kroz 349 registrovanih međugradskih linija, koje posmatrajući frekventnost obavljanja prevoza i njihove relacije, omogućavaju svakodnevnu pristupačnost i povezanost svih dijelova države. U budućem periodu planirana je izrada i Studije unapređenja javnog prevoza putnika u međugradskom saobraćaju. Takođe, značajno je pomenuti da je kroz uspostavljene međunarodne linije u drumskom saobraćaju kojih je 220, omogućena kvalitetna povezanost Crne Gore sa državama u okruženju i državama EU.

Zakonom o kombinovanom prevozu tereta iz 2014. godine prepoznata je važnost korišćenja ekološki prihvatljivih vidova saobraćaja. Do sada je rekonstruisano oko 48% javne mreža pruga. Teretni željeznički saobraćaj je u porastu. Potrebna je znatno veća privredna aktivnost, jer i u uslovima postojećeg stanja željezničke infrastrukture moguće je prevoziti i tri puta više robe. Tržište i regulatorne mjere kreiraju ambijent, a ne državni intervencionizam. Očekuje se da privatni kapital i inicijativa, uz manje ulaganje Države u obnovu i modernizaciju javne mreže, daju rezultate na polju većeg prevoza tereta željeznicom, što je u Evropi redovna praksa.

6. Smanjenje negativnog uticaja saobraćajnog sistema na životnu sredinu

Smanjenje negativnog uticaja saobraćajnog sistema na životnu sredinu je jedan od strateških zahtjeva EU i dio dobre međunarodne prakse, koji je kao takav obavezujući i za domaće projekte kako bi se osigurala njihova usklađenost sa zahtjevima EU i podobnost za finansiranje od strane međunarodnih finansijskih institucija. Pitanje uticaja na životnu sredinu je regulisano i domaćim propisima, a Zakon o procjeni uticaja na životnu sredinu ("Sl. list RCG", br. 80/05 i "Sl. list CG", br. 27/13 i 52/16) sa pratećim podzakonskim aktima, potpuno je usaglašen sa Direktivom 2011/92/EU o procjeni uticaja na životnu sredinu kojom su kodifikovane Direktiva 85/337/EZ i njene izmjene i dopune Direktivom 97/11/EZ, Direktivom 2003/35/EZ i Direktivom 2009/31/EZ.

B. PREDLOŽENE MJERE

1. Osnivanje Instituta za razvoj, osnivanje Crnogorske razvojne banke i formiranje poslovne grupe za niskogradnju

Definisanje strateških smjernica za razvoj pojedinih društveno-ekonomskih oblasti i preduzimanje aktivnosti na njihovoj implementaciji je već obuhvaćeno definisanom nadležnošću Vlade. Pravci daljeg razvoja Crne Gore, na čijoj realizaciji je neophodno posvećeno raditi, su definisani i Nacionalnom strategijom održivog razvoja do 2030. godine. U vezi sa prethodno pomenutim povezano je i pitanje formiranja Crnogorske razvojne banke što spada u domen nadležnosti Ministarstva finansija koje ne podržava ovaj koncept, jer bi zakonsko ustanovljenje državne banke bilo u suprotnosti sa osnovnim opredijeljenjima ekonomske politike Vlade Crne Gore da stvori ekonomski sistem zasnovan na konkurentnom tržišnom privređivanju.



Implementacija politika i ciljeva koji bi bili realizovani preko Crnogorske razvojne banke već se realizuju preko Investiciono-razvojnog fonda kao subjekta za podršku realizacije ekonomske politike Vlade Crne Gore. Investiciono-razvojni fond Crne Gore A.D. (u daljem tekstu: "Fond") osnovan je kao jednočlano akcionarsko društvo u skladu sa odredbama Zakona o Investiciono-razvojnom fondu Crne Gore ("Sl. list CG", br. 88/09, 40/10 i 80/17). Zakonom o Investiciono-razvojnom fondu definisana je uloga Fonda kao razvojne institucije čiji je osnovni cilj sveobuhvatni privredni razvoj Crne Gore. Fond je pravno lice koje posluje samostalno i svoju djelatnost obavlja pod uslovima i na način utvrđen Zakonom o Investiciono-razvojnom fondu Crne Gore, Statutom i opštim aktima Fonda, odlukama Centralne banke Crne Gore, rukovodeći se principima opreznog bankarskog poslovanja. Imajući u vidu značajne promjene u crnogorskoj ekonomiji (u dijelu bankarskog sektora, tržišta kapitala, prioriteta i potreba privrednog razvoja, sveukupnog ekonomskog okruženja, pravne regulative) prepoznata je potreba za prilagođavanjem poslovanja Fonda, njegove misije i ciljeva, daljem privrednom i sveukupnom ekonomskom razvoju.

Fond posluje u cilju podrške ekonomske politike Vlade Crne Gore i podsticanja: ubrzanog privrednog razvoja Crne Gore, dinamiziranja rasta mikro, malih, srednjih i velikih privrednih subjekata, ravnomjernijeg regionalnog razvoja, konkurentnosti i likvidnosti privrednih subjekata, proizvodnje i usluga orijentisanih prema izvozu, proizvodnje kojom se smanjuje uvozna zavisnost, finansiranja infrastrukturnih projekata, projekata vodosnabdijevanja, tretmana otpadnih voda i zaštite životne sredine, efikasnog sprovođenja i okončanja procesa privatizacije prodajom kapitala stečenog u procesu svojinske i upravljačke transformacije, kao i podsticanja finansiranja drugih projekata od lokalnog, regionalnog i državnog značaja.

Zakonom je uređena djelatnost Fonda, i to:

1. Odobranje kredita, obavljanje faktoringa i drugih oblika otkupa potraživanja i izdavanje garancija kojima se naročito:
 - Podstiče osnivanje, razvoj i održivost mikro, malih, srednjih i velikih privrednih subjekata i preduzetnika;
 - Pruža podrška infrastrukturnim projektima, projektima vodosnabdijevanja i zaštite životne sredine;
 - Finansiraju projekti od lokalnog, regionalnog i državnog značaja;
 - Podstiče konkurentnost crnogorskih proizvoda i usluga;
 - Podstiče zapošljavanje;
2. Izdavanje garancija za uredno izmirenje obaveza korisnika kredita, čije pokriće čine sredstva Garantnog fonda;
3. Osiguranje izvoza roba i usluga iz Crne Gore od netržišnih rizika;
4. Kreditiranje u funkciji podrške socijalnom preduzetništvu, samozapošljavanju, iniciranju novog investicionog ciklusa i razvoju i jačanju početnog biznisa;
5. Obavljanje poslova vezanih za prodaju kapitala u portfelju Fonda;
6. Obavljanje ostalih poslova i aktivnosti kojim se obezbjeđuje podrška unaprijeđenju preduzetništva i ekonomskom razvoju;
7. Obavljanje i drugih poslova utvrđenih Zakonom.



Fond može da obavlja i druge poslove koje mu povjeri Vlada kada ocijeni da je to u interesu ekonomskog razvoja Crne Gore. Poslovanje Fonda nije na teret budžeta Crne Gore, odnosno nije na teret poreskih obveznika Crne Gore. Takođe, Fond posluje po tržišnim principima na obezbjeđivanju najpovoljnijih uslova za klijente, uključujući i bezkamratne kredite. Fond kroz svoje djelovanje direktno daje podsticaj rastu investicione aktivnosti i kreiranju konkurentnih uslova na tržištu koji motivišu pojedince, preduzetnike, kao i upravljačke strukture preduzeća da osmišljavaju nove ideje za osnaživanje svog poslovanja. Osim toga, kreiranjem diversifikovanog portfolia kreditnih linija, kao i adekvatnog edukativnog programa daje se direktna podrška kreiranju i realizaciji novih preduzetničkih ideja. Do kraja 2017. godine, Fond je finansirao razvoj crnogorske ekonomije sa 614,2 miliona eura, dok je za 2018. godinu planirao da plasira, najmanje 140 miliona eura (međutim već sad je izvjesno da će taj iznos biti oko 200 miliona eura) za pružanje podrške crnogorskim preduzetnicima, kroz sljedeće kreditne linije:

1. Razvoj preduzetništva, kroz podršku posebnim ciljnim grupama (mladi, početnici, žene, visokoškolski, tehnološki viškovi, individualni poljoprivredni proizvođači, zanatlije, inovativno preduzetništvo, ICT biznis, klasterska proizvodnja, lica sa invaliditetom i slično);
2. Podršku postojećim mikro, malim, srednjim i velikim preduzećima, kroz podsticaj njihovog daljeg rasta i razvoja, sa posebnom pažnjom na prioritetne sektore crnogorske ekonomije (turizam i ugostiteljstvo, poljoprivreda i proizvodnja hrane, proizvodnja, usluge, ICT i slično);
3. Podršku preduzećima, kroz održavanja i/ili poboljšanja likvidnosti (kratkoročna kreditna sredstva, refinansiranje postojećih kreditnih sredstava, faktoring finansiranje, trajna obrtna sredstva i slično);
4. Podsticaj konkurentnosti crnogorskih proizvoda/usluga na drugim tržištima (kreditna sredstva namijenjena pripremi proizvodnje i uslugama za izvoz) uključujući i osiguranje izvoza;
5. Podrška realizaciji *greenfield* investicija;
6. Podršku infrastrukturnim projektima, projektima iz oblasti ekologije, energetike i energetske efikasnosti, projektima od lokalnog i državnog značaja.

U narednom periodu ciljevi Fonda će biti usmjereni na:

1. Otvaranje novih radnih mjesta i povećanje zaposlenosti;
2. Razvoj preduzetništva sa naglaskom na socijalno preduzetništvo kroz podršku posebnim ciljnim grupama (mladi, žene, tehnološki viškovi, zanatlije, osobe sa invaliditetom i sl.);
3. Podršku regionalnom razvoju;
4. Otvaranje novih preduzeća, kao i rast i razvoj postojećih preduzeća;
5. Podrška prioritetnim sektorima razvoja (poljoprivreda, turizam, drvoprerađivačarstvo i sl.);
6. Podrška konkurentnosti crnogorskih proizvoda na drugim tržištima;
7. Podrška korišćenju domaćih proizvoda i resursa;
8. Održavanje i poboljšavanje likvidnosti;
9. Podrška projektima iz oblasti ICT-a;
10. Nefinansijska podrška u vidu edukacije i mentorstva;
11. Saradnja sa relevantnim partnerima u cilju kreiranja optimalnog poslovnog ambijenta;
12. Obezbeđivanje povoljnih izvora finansiranja na međunarodnom tržištu.



Uvažavajući sve prethodno navedeno, smatra se bespotrebno i skupim osnivanje Crnogorske razvojne banke, kao institucije koja bi obavljala istovjetne aktivnosti kao i postojeći Investiciono-razvojni fond, preuzimajući sva njegova prava, obaveze i imovinu.

Analiziranje uslova i mogućnosti poslovanja, promovisanje privrednih potencijala, sprovođenje aktivnosti na unapređenju konkurentnosti privrede u cjelini i brojne druge aktivnosti u vezi sa podsticanjem razvoja privrednih aktivnosti je u domenu nadležnosti Privredne komore Crne Gore kako je definisano Zakonom o Privrednoj komori Crne Gore ("Sl. list CG", br. 01/18) i Statutom Privredne komore Crne Gore ("Sl. list CG", br. 17/15). Članovi Privredne komore su sva privredna društva, banke i druge finansijske organizacije, organizacije za osiguranje i preduzetnici upisani u Centralni registar Privrednog suda, a Privredna komora Crne Gore svoj rad organizuje kroz poslovanje udruženja, među kojima, između ostalog postoje i Udruženje za građevinarstvo, Udruženje za saobraćaj i Udruženje za mala i srednja preduzeća, pa se formiranje nove Poslovne grupe za niskogradnju, ne nameće kao nužnost. Osim toga, svi privredni subjekti imaju slobodu svog poslovnog udruživanja, u skladu primjenjivim propisima, na način i pod uslovima za koje procijenjuju da najbolje odgovaraju njihovim poslovnim interesima, uz izbjegavanje državnog intervencionizma štiteći osnovne principe tržišne ekonomije, i uz očuvanje konkurencije, jednakog tretmana i nediskriminacije.

2. Usvajanje strateških dokumenata razvoja saobraćajnog sistema, usvajanje kvalitetnih studija i akcionih planova razvoja saobraćaja Crne Gore analizirajući sve hipoteze i usvajajući optimalna rješenja i aktivnosti i usvajanje akcionih planova izgradnje i rekonstrukcije javnih puteva

Osnovna strateška opredijeljenja saobraćajne politike, kao dijela ukupne ekonomske politike, koji ima za cilj poboljšavanje funkcionisanja tržišta uz obezbjeđenje sigurnosti, efikasnosti, dostupnosti i kvaliteta saobraćajnih usluga, zaštitu interesa korisnika i zaštitu životne sredine, skraćujući vrijeme transporta i stvarajući uslove koji će spriječiti pojavu (povećanje) dodatnih operativnih troškova, trenutno su definisana sljedećim strateškim dokumentima:

1. Strategija razvoja saobraćaja (2008.);
2. Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2010.);
3. Strategija razvoja željeznice (2017.);
4. Strategija razvoja i održavanja državnih puteva (2008.);
5. Master plan razvoja aerodroma u Crnoj Gori (2011.).

Kako bi danom pristupanja EU bila spremna za primjenu pravne tekovine koja se odnosi na Trans-evropske mreže potrebno je da Crna Gora kroz strategijsko planiranje pripremi zakonodavni okvir i ojača administrativne kapacitete. Sadašnji prioritet predstavlja unapređenje puteva i željezničkih veza uključenih u SEETO Glavnu mrežu, što je prepoznato kroz Program pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji 2018 – 2020., koji je od strane Vlade usvojen dana 15.02.2018. godine, a kojim se predviđa izrada:

1. Strategije razvoja saobraćaja planirano usvajanje 2018. g.;
2. Nacionalni program željezničke infrastrukture planirano usvajanje 2018. g.;



3. Strategije razvoja i održavanja državnih puteva planirano usvajanje 2019. g.;
4. Plana redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva za 2018. godinu sa izvještajem o realizaciji Plana za 2017. godinu planirano usvajanje 2018. g.;
5. Plana redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva za 2019. godinu sa izvještajem o realizaciji Plana za 2018. godinu planirano usvajanje 2019. g.;
6. Plana redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva za 2020. godinu sa izvještajem o realizaciji Plana za 2019. godinu planirano usvajanje 2020. g.;
7. Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2020-2024 planirano usvajanje 2019. g.;
8. Akcionog plana za implementaciju Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2010-2019 za 2019. godinu planirano usvajanje 2018. g.;
9. Akcionog plana za implementaciju Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2020-2024 za 2020. godinu planirano usvajanje 2019. g.;
10. Izmjena i dopuna Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju planirano usvajanje 2018. g.;
11. Nacionalnog plana bezbjednosti zaštite na brodu i luci planirano usvajanje 2019. g.

Sistemske pristup u sagledavanju pravaca razvoja saobraćajnog sistema Crne Gore, uz definisanje polaznih hipoteza i optimalnih rješenja i aktivnosti je po svojoj prirodi sastavni dio pripremnih aktivnosti, strateških analiza zasnovanih na ekspertskom znanju koje se prepoznaju kao opredjeljujući faktori prilikom donošenja investicionih odluka.

3. Usvajanje i implementacija Zakona o potvrđivanju Ugovora o osnivanju Transportne zajednice, napor da EU identifikuje i finansijski podrži crnogorske infrastrukturne projekte u tekući petogodišnji plan rada Transportne zajednice za ZB

U oblasti saobraćaja regionalna saradnja funkcioniše od 2004. godine pod okriljem Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi (SEETO Memorandum), koji je ujedno predstavljao kamen temeljac politike djelovanja Evropske Unije prema zemljama Zapadnog Balkana, a koji je potpisan u Luksemburgu, 11. juna 2004. godine, od strane vlada Crne Gore, Hrvatske, Bosne i Hercegovine, Makedonije, Albanije, Srbije i Kosova, dok je osma potpisnica bila Evropska Komisija. Prezentacija rada i progresa zemalja potpisnica Memoranduma reflektovana je i kroz izradu Petogodišnjih akcionih planova⁴, koji se ažuriraju na godišnjoj osnovi, a sadrže i prioritetnu listu projekata, koji pored nacionalnog imaju i regionalni značaj. Pomenuti dokument predstavlja regionalnu strategiju, te identifikuje

⁴ Multi Annual Plans - MAP



značajan broj regionalno važnih reformi i mjera upravljanja u sektoru saobraćaja, a značajan je i sa aspekta procjene finansijske održivosti i ekonomske stabilnosti regiona.

Još tokom juna 2008. godine, Evropska Komisija je prepoznala potrebu zemalja Zapadnog Balkana za efikasnijim djelovanjem u procesu transportne integracije, koja je neodvojivo vezana i sa ukupnim procesom integracija, te inicirala početak pregovora oko budućeg Ugovora o osnivanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana, što je ponovo aktuelizovano u okviru saradnje kroz Berlinski proces i na Agendi povezivanja. Ugovor o osnivanju transportne zajednice potpisan je u Trstu 12. jula 2017. godine u originalu na engleskom jeziku, i u Briselu 9. oktobra 2017. godine u originalu na crnogorskom jeziku i na službenim jezicima institucija Evropske Unije i strana potpisnica iz Jugoistočne Evrope, i Ugovor o transportnoj zajednici će zamijeniti SEETO Memorandum. Potpisivanje Ugovora o osnivanju transportne zajednice u regionu Zapadnog Balkana, za Crnu Goru je posebno značajno i sa aspekta otvorenih pregovaračkih poglavlja za oblast saobraćaja: 14 - Saobraćajna politika i 21 - Trans-evropske mreže, jer bi predstavljao dodatnu platformu za pružanje podrške na putu usklađivanja sa pravnom tekovinom EU, a sve u cilju dostizanja nivoa razvoja infrastrukture, tehničkih standarda, standarda sigurnosti i bezbjednosti, te onih koji se primjenjuju za oblast zaštite životne sredine i socijalni aspekt, kao i otvaranja tržišta na način kako je to regulisano u Trans-evropskoj transportnoj mreži. U toku su aktivnosti u vezi sa pripremom i usvajanjem Zakona o potvrđivanju Ugovora o osnivanju transportne zajednice, i nakon stupanja na snagu isti će se implementirati. Cilj Ugovora je stvaranje Transportne zajednice u oblasti drumskog, željezničkog, saobraćaja unutrašnjim plovrim putevima i pomorskog saobraćaja, kao i razvoja transportne mreže između Evropske Unije i strana ugovornica Jugoistočne Evrope. Transportna zajednica će se temeljiti na postepenoj integraciji transportnih tržišta strana ugovornica Jugoistočne Evrope u transportno tržište Evropske Unije na osnovu relevantnih pravnih tekovina Unije uključujući oblasti tehničkih standarda, interoperabilnosti, sigurnosti, bezbjednosti, upravljanja saobraćajem, socijalne politike, javnih nabavki i životne sredine, za sve vrste saobraćaja, izuzev vazdušnog saobraćaja.

U skladu sa zahtjevima u okviru Berlinskog procesa i Agende povezivanja, i u cilju stvaranja preduslova za osiguranje podrške dostupnih fondova Evropske Unije, u prvom redu Investicionog okvira za Zapadni Balkan⁵, sastavljena je lista prioriternih infrastrukturnih projekata od nacionalnog i regionalnog značaja koje bi trebalo realizovati. Listu je usvojila Vlada Crne Gore u decembru 2015. godine, a zatim inovirala u julu 2017. godine i obuhvata 12 projekata iz oblasti saobraćaja ukupne procijenjene vrijednosti realizacije od 3,39 milijardi eura.

4. Usvajanje Prostornog plana Crne Gore

Prostorni plan Crne Gore do 2020. je važeći planski dokument koji je Skupština Crne Gore donijela 2008. godine. Imajući u vidu ciljeve razvoja Crne Gore, kao i ulogu koju ima putna mreža u ostvarenju istih, a s obzirom na tadašnje stanje putne mreže i očekivane saobraćajne tokove do 2020. godine, kroz ovaj planski dokument je definisan koncept saobraćajne mreže Crne Gore, na osnovu kojeg su se u prethodnom periodu donosili regulacioni planovi i izrađivala tehnička dokumentacija za izgradnju kapitalne saobraćajne infrastrukture. Osim putne mreže, ovaj planski dokument je stvorio planske mogućnosti za dalji razvoj željezničke mreže, vodnog saobraćaja i vazduhoplovne infrastrukture. Budući da se približavamo planskom horizontu

⁵ Western Balkan Investment Framework - WBIF



prethodnog Prostornog plana (2020. godina), u Ministarstvu održivog razvoja i turizma u toku je ugovaranje izrade baznih (sektorskih) studija za potrebe novog Prostornog plana Crne Gore, čiji će planski horizont biti do 2040. godine. Jedna od sektorskih studija je i Studija saobraćaja i komunikacije koja obuhvata pojedinačne tipove saobraćaja (drumski, željeznički, vazdušni, vodni saobraćaj i ostale infrastrukturne sisteme) i koja će dati podatke o:

1. Dosadašnjem razvoju saobraćajne infrastrukture;
2. Osvrt na zakonsku regulativu, direktive i dokumenta EU;
3. Osvrt na prostorno-plansku dokumentaciju;
4. Analizu i ocjenu stanja;
5. Raspoloživu infrastrukturu i suprastrukturu;
6. Projekcije razvoja;
7. Ključne indikatore za buduće praćenje razvoja saobraćajne mreže.

U okviru analize pojedinačnih tipova saobraćaja sektorska studija će obuhvatiti glavne saobraćajne koridore, kao i vezu sa okruženjem. Kao krajnje ishodište bazne studije, dobiće se sažeta interpretacija rezultata, glavni principi, elementi i preporuke za planiranje prostora, koji će biti studijska osnova za izradu novog Prostornog plana Crne Gore, čije se usvajanje planira najkasnije do 2020. godine.

5. Izrada Glavnog projekta za cijelu trasu autoputa Bar-Boljare i izrada Idejnog projekta za Brzu saobraćajnicu duž crnogorskog primorja

Detaljnim prostornim planom autoputa Bar-Boljare (2008.) definisana je etapna realizacija projekta autoputa Bar-Boljare:

- I faza: Smokovac - Mateševo;
- II faza: Mateševo - Andrijevića i Smokovac - Tološi - Farmaci (obilaznica oko Podgorice);
- III faza: Andrijevića - Boljare;
- IV faza: Podgorica - Đurmani.

Sve ostale dionice autoputa Bar-Boljare (osim prioritete dionice Smokovac - Mateševo čija izgradnja je počela 2015. godine), kao i Jadransko-jonski autoput (primorska varijanta) - Brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja se nalaze na Jedinствenoj listi prioriteta infrastrukturnih projekata od nacionalnog i regionalnog značaja, usvojenoj od strane Vlade, i osnovno nastojanje, imajući u vidu ograničenost raspoloživih resursa, jeste da se aktivnosti usmjere na izradu projektne dokumentacije za pomenute projekte kako bi se povećao stepen njihove zrelosti za realizaciju.

U okviru XV poziva za dostavljanje projektnih predloga od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan⁶ obezbijeđena su bespovratna sredstva u ukupnom iznosu od 3.100.000 eura za pripremu idejnog projekta i pratećeg elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo

⁶ Western Balkans Investment Framework - WBIF



za dionicu Mateševo-Andrijevića, a u okviru XVIII poziva obezbijeđena su bespovratna sredstva od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan u ukupnom iznosu od 2.390.000 eura za pripremu idejnog projekta i pratećeg elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za dionicu Smokovac-Tološi-Farmacija (obilaznica oko Podgorice), koje zajedno predstavljaju II etapu realizacije Projekta definisanu Detaljnim prostornim planom autoputa Bar-Boljare.

Takođe, do sada su od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan i EU CONNECTA fonda za tehničku pomoć obezbijeđena bespovratna sredstva u ukupnom iznosu od 4 miliona eura za pripremu tenderske dokumentacije, idejnog projekta i prateće tehničke dokumentacije za radove na izgradnji obilaznice oko Budve, kao prioritetne komponente Brze saobraćajnice duž crnogorskog primorja (primorska varijanta Jadransko-jonskog autoputa u Crnoj Gori).

6. Sačinjavanje studija i analiza ekonomske održivosti, uticaja na životnu sredinu, socijalne posljedice i mehanizme finansiranja aerodroma Crne Gore, Montenegroerlajnsa, Luke Bar, željezničkog prevoza i željezničke infrastrukture

Priprema studija opravdanosti, i pratećih elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo je gotovo obavezna pripremna aktivnost u realizaciji određenog projekta, kojoj se poklanja sve veća pažnja, u skladu sa dobrom međunarodnom praksom i dio je uobičajenih zahtjeva međunarodnih finansijskih institucija, ali i EU fondova, kako bi pojedini projekti bili prihvatljivi za njihovo finansiranje, a što se uobičajeno sprovodi uz podršku renomiranog konsultanta. Kao potvrda prethodno navedenog, između ostalog, govori i činjenica da je Vlada angažovala Međunarodnu finansijsku korporaciju⁷ kao dio grupacije Svjetske banke sa specifičnim iskustvom u iznalaženju privatnog finansiranja da bude vodeći savjetnik za modele strukturiranja u aerodromima Tivat, Podgorica i Berane. Planski se radi i na investiranju u željezničku infrastrukturu i vozna sredstva uz podršku Investicionog okvira za Zapadni Balkan, IPA fondova, kao i uz kreditnu podršku renomiranih evropskih banaka (EIB, EBRD, CEB i KfW).

7. Formiranje sa susjedima komisija za lobiranje i realizaciju zajedničkih infrastrukturnih projekata

Bilateralna saradnja je segment kome je Vlada i u proteklom periodu poklanjala veliku pažnju, o čemu između ostalog svjedoči primjena 20 sporazuma o ekonomskoj saradnji i 24 sporazuma o uzajamnom podsticanju i zaštiti investicija. Prepoznajući značaj regionalnog zajedničkog nastupa kod realizacije kapitalnih infrastrukturnih projekata upućena je inicijativa prema Ministarstvu građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije u vezi sa saradnjom na realizaciji projekta autoputa Bar-Boljare, kao i prema Ministarstvu komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine u vezi sa saradnjom na realizaciji magistralnog puta M-18 na potezu Hum (BiH) - Šćepan polje (Crna Gora). Oba projekta se nalaze na Jedinstvenoj listi prioriteta infrastrukturnih projekata od nacionalnog i regionalnog značaja usvojenoj od strane Vlade.

Prepoznajući važnost unapređenja povezanosti u Regionu Zapadnog Balkana za ekonomski prosperitet i evropski put Zapadnog Balkana u cjelini, a naglašavajući punu posvećenost implementaciji Berlinskog procesa na bazi konstantnog dijaloga i partnerstava svih privrednih komora, radi kreiranja jasnog koncepta zajedničkih aktivnosti usmjerenih na jačanje održivog

⁷ International Finance Corporation - IFC



ekonomskog rasta i razvoja Regiona Zapadnog Balkana, formiran je i Komorski investicioni forum⁸. Suštinski cilj kojem teže komore (potpisnice Sporazuma o osnivanju Komorskog investicionog foruma) je da udruženim komorskim djelovanjem, saradnjom i usaglašavanjem aktivnosti stave fokus na razvoj konkurentnosti privreda regiona Zapadnog Balkana. Svjesne komplementarnosti ciljeva za čije se ostvarenje zalažu i u namjeri da uspostave međusobnu saradnju radi razmjene informacija o tekućim i planiranim investicionim projektima, definisanim, između ostalog, sveobuhvatnim jedinstvenim listama najvažnijih infrastrukturnih projekata vlada zemalja Regiona, predlaganja mjera za podizanje nivoa investicija i poboljšanje poslovne investicione klime na prostoru Zapadnog Balkana, uključivanja poslovnih zajednica Zapadnog Balkana u realizaciju investicionih projekata, predviđenih Zapadnobalkanskim investicionim okvirom Evropske Unije, stvaranja uslova za ubrzani privredni razvoj, davanja inicijative efikasnijem udruživanju i čvršćem poslovnom povezivanju. Izrađen je Akcioni plan „Privredne komore ZB6 u stvaranju lanca vrijednosti na regionalnom nivou“, koji odražava usaglašene interese i potrebe poslovnih zajednica u svim ovim zemljama na jedinstven način. Komorski investicioni forum pored praćenja realizacije velikih regionalnih infrastrukturnih projekata koji su odobreni od strane Evropske Komisije, posvećen je sagledavanju potreba i davanju prijedloga za projekte manje veličine, koji se npr. svrstavaju u sekundarne infrastrukturne projekte, a kojima bi se značajno mogla unaprijediti privredna saradnja u Regionu. Sa ciljem što konkretnijih i plodotvornijih aktivnosti, usaglašeno je da Komorski investicioni forum pored Upravnog odbora, čine konkretne tematske radne grupe, i to za:

- Saobraćajnu i energetska infrastrukturu i komunalne djelatnosti;
- Unapređenje poslovne i investicione klime;
- Razvoj privatnog sektora.

Poseban akcenat je stavljen na izradu zajedničkih projekata od regionalnog značaja, koji bi se pripremali u skladu sa zahtjevima i propozicijama koje propisuju različiti evropski fondovi.

8. Podrška preduzetničkoj inicijativi u izgradnji i održavanje infrastrukture

Ministarstvo ekonomije je nadležno za kreiranje politike i definisanje mjera i aktivnosti za razvoj preduzetništva u Crnoj Gori. To Ministarstvo je nadležno i za implementaciju programa podrške razvoju preduzetništva, i to:

1. Subvencije na osnovu Uredbe o podsticanju direktnih investicija;
2. Olakšice na osnovu Uredbe o biznis zonama;
3. Program podrške prerađivačkoj industriji;
4. Program podsticanja razvoja klastera u Crnoj Gori;
5. Program povećanja regionalne i lokalne konkurentnosti kroz usaglašavanja sa zahtjevima međunarodnih standarda poslovanja za period 2017-2020;
6. Program podrške za podsticanje inovativnosti u malim i srednjim preduzećima;

⁸ Konstitutivni sastanak Komorskog investicionog foruma održan je 21. oktobra 2016. u Budvi. Tada suformirane radne grupe, kao i donešen Poslovnik o radu Forumu. Pored ovog, održan je sastanak i sa predstavnicima međunarodnih institucija koje pružaju podršku regionalnom razvoju Zapadnog Balkana, a imaju svoje kancelarije u ovim zemljama.



7. Mentoring za internacionalizaciju poslovanja;
8. Podsticanje početnika u biznisu (start up).

Uredbom o podstivanju direktnih investicija ("Sl. list CG" br. 80/15) predviđa se dodjela sredstava za podsticanje direktnih investicija u iznosu 3.000 - 10.000 eura po novozaposlenom licu na osnovu bodovanja po unaprijed definisanim kriterijuma. Ako imamo u vidu vrijednost infrastrukturnih projekata bitno je istaći da za kapitalne investicije veće od 10 miliona eura kojima se obezbjeđuje otvaranje novih radnih mjesta za najmanje 50 novozaposlenih lica, sredstva za podsticanja investicija mogu biti dodijeljena u visini od 17% od ukupne vrijednosti investicionog projekta, bez sporovođenja postupka bodovanja. Uredbom je predviđena i mogućnost refundacije troškova za razvoj infrastrukture neophodne za realizaciju investicionog projekta.

U pripremi je i Strategija razvoja mikro, malih i srednjih preduzeća u Crnoj Gori 2018-2022, kojom se definišu strateški ciljevi, mjere, aktivnosti koje će se sprovoditi u narednom petogodišnjem periodu u cilju jačanja preduzetništva i konkurentnosti malog i srednjeg biznisa.