**IZVJEŠTAJ O JAVNOJ RASPRAVI**

**NA NACRT STRATEGIJE RAZVOJA ŽELJEZNICE ZA PERIOD 2017-2027. GODINE**

Na internet stranici Ministarstva saobraćaja i pomorstva i portalu e-uprave i u dnevnom listu “Pobjeda” na javnu raspravu je građanima, naučnoj i stručnoj javnosti, državnim organima, političkim strankama, nevladinim organizacijama i zajednicama 07.02.2017. godine upućen Nacrt Strategije razvoja željeznice za period 2017-2027. Javna rasprava je trajala do 20.marta 2017. godine.

Prijedlozi, sugestije i komentari na Nacrt Strategije razvoja željeznice za period 2017-2027. godina, dostavljeni su kontakt osobi Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Milanu Bankoviću, Generalnom direktoru Direktorata za željeznički saobraćaj. Stiglo je sedam dokumenata:

1. Primjedbe i sugestije od v.d. izvršnog direktora Željezničkog prevoza Crne Gore, Vojislava Andrijaševića, 20.02.2017. godine.
2. Prijedlozi, sugestije i komentari od rukovodioca Službe međunarodnog prevoza putnika Željezničkog prevoza Crne Gore, Zvonka Filipovića, 20.02.2017. godine,
3. Primjedbe i sugestije od pomoćnika direktora Direkcije za željeznice Miroslava Kukavičića, 23.02.2017. godine.
4. Mišljenje Ministarstva održivog razvoja i turizma, od ministra Pavla Radulovića, 28.02.2017.godine.
5. Primjedbe i sugestije od direktora Sektora za lokalni prevoz putnika Željezničkog prevoza Crne Gore, Milovana Jankovića, 01.03.2017.godine.
6. Mišljenje Fakulteta za saobraćaj, logistiku, komunikacije i logistiku iz Budve od dekana Prof. Vujadina Vešovića, 16.03.2017.godine.
7. Primjedbe i sugestije od strane građanina Vladana Tomića iz Nikšića, 02.03.2017. godine.

Usvojene sugestije i primjedbe su unijete u Prijedlog Strategije razvoja željeznice za period 2017-2027. godina i odnose se na: preciznije podatke u dijelu realizovanih investicija u prethodnih 10 godina, efikasnije vođenje infrastrukturnih projekata na željeznici, izgradnju pruge Nikšić-Čapljina, ulaganja u vozna sredstva i mehanizaciju za održavanje pruga i aktivnosti na daljem restrukturiranju željezničkih kompanija.

Sugestije i primjedbe za koje smatramo da nijesu opravdane, da ih dokument već sadrži ili jednostavno ne pripadaju sadržaju jednog strateškog dokumenta su:

1. **Komentari i sugestije Vojislava Andrijaševića** su predmet prvenstveno poslovne politike preduzeća što nije predmet strateškog[[1]](#footnote-2) dokumenta ovog tipa. U dokumentu se ne obrađuju posebno nijedna od željezničkih kompanija. Stoga ove sugestije nijesu uvrštene u dokument, pa i kada je u pitanju sudbina Održavanja željezničkih voznih sredstava, jer to zahtijeva poseban projekat i analizu. Pored toga, neke od sugestija su već sadržane u ciljevima Nacrta, ali u nešto drugačijoj formi koju zahtijeva ovakva vrsta dokumenta.
2. **Komentari gospodina Zvonka Filipovića** su takve prirode da zahtijevaju pojedinačne odgovore na svaki od prijedloga. Ovdje smo ih dali po redosljedu navođenja, onim redosljedom kako su išle i same sugestije:
* Prvo navod: Svi navedeni komentari u prvom navodu su već unešeni u Nacrt strategije, samo ne u koncentrisanoj formi kako je ovde rečeno, pošto je forma strateškog dokumenta drugačija pa to treba imati u vidu.
* Drugi navod: Analiza funkcionisanja pruge Nikšić-Podgorica nakon rekonstrukcije, modernizacije i elektrifikacije pruge je predmet posebnog projekta i ne može biti u ovom Nacrtu Strategije, što je i sam gospodin Filipović zaključio na kraju.
* Treći i četvrti navod: Oba navoda se odnose na istu problematiku, tj. funkcionisanje saobraćaja na pruzi Nikšić-Podgorica, što ne može biti predmet jednog strateškog dokumenta.
* Peti i šesti navod: U ovim navodima se analizira problematika eksploatacije CAF garnitura. Odgovor je isti kao i za prethodni navod.
* Sedmi i osmi navod: Odgovori na ova dva navoda se mogu naći u ciljevima i mjerama nacrta Strategije. Konkretno u cilju 2 i 6.
* Deveti, deseti, jedanaesti i dvanaesti navod: Ovaj prijedlog se takođe nalazi u okviru nekoliko ciljeva i mjera, Cilj 5: Efikasan i efektivan sistem državnih institucija koje vode brigu o željezničkom sektoru i mjere 2, 3 i 4; Cilj 6: Funkcionalan i moderan željeznički sistem sposoban da se suoči sa konkurencijom i mjere 6 i 8.
1. **Sugestije i komentari Miroslava Kukavičića** su u najvećem broju usvojene u samom tekstu. Prijedlozi koji nisu usvojeni:
* U poglavlju 2.4. nije izbrisana Tabela 6 već je stavljena u odgovarajući kontekst, tako da je sasvim jasno odakle proističu nerealizovani projekti ili neobezbijeđena finansijska sredstva.
* U poglavlju 2.6. – nijesu unijete izmjene jer su ugovorne obaveze krenule tek od 2016. godine, pa izvještaji po ugovoru mogu postojati tek od 2017. godine. Izvještaji koji se spominju nijesu dati na osnovu ugovora tj. nijesu imali obligatorni karakter. To je drugačija situacija i shodno tome sa sasvim drugačijim efektima na povećanje efikasnosti sistema ŽPCG od ugovaranja obaveze javnog prevoza. To je pokazalo i dosadašnje iskustvo.
* Cilj 6 i naslov cilja nijesu promijenjeni jer je suština restrukturiranja i promjena željezničkog sektora upravo njegovo povećanje konkurentnosti i sposobnost suočavanja sa konkurencijom.
* Cilj 8 i projekti pruga za Čapljinu i Kosovo imaju jedan odgovor: Pošto se ovdje (cilj 8) radi o TEN-T mreži, kojoj ovi pravci ne pripadaju, to onda nijesu ni uvršteni u okviru ovog cilja. Iste pruge su uvrštene u okviru cilja 4: Maksimiziranje razvojnih potencijala regiona Crne Gore kroz poboljšanje željezničkih usluga.
* Odgovor na dodatni komentar: Mislimo da je ovo zadatak koncesionara ili većinskih vlasnika ovih kompanija. Pored toga ovaj segment će biti svima atraktivan za ulaganja tek kada željeznica postane efikasan sistem. Tek tada ima smisla staviti na dnevni red ovakve projekte.

**Mišljenje Ministarstva održivog razvoja i turizma**. U odgovoru ukazujemo na djelove i mjesta u Strategiji gdje se pominju mišljenja sa istim značenjem i posljedicama kao u dostavljenom mišljenju Ministarstva održivog razvoja i turizma:

Prevozni potencijali željeznice su dodatno potencirani u ciljevima 4, 6 i 7, gdje je ukazano i na potrebu razvoja usluga prevoza prilagođenih turističkim potencijalima Crne Gore i savremenim zahtjevima korisnika (treći, peti i šesti pasus mišljenja MORT-a).

Osavremenjivanje postojećih kao i nabavka udobnih, savremenih i bezbjednih prevoznih sredstva koja utiču na izbor turista u pogledu transportnih sistema su dio cilja 4, mjera 8 (četvrti pasus mišljenja MORT-a).

**Odgovor na komentare Milovana Jankovića.**

*Definisati Ugovor o OJP u formi zakona.* Imajući u vidu smjernice direktiva o OJP i implementaciju direktiva u nacionalno zakonodavstvo Crne Gore, uvođenje OJP u formi zakona nije moguće niti je to potrebno. Jednostavno, konkretan ugovor ne može da se definiše u formi zakona, nego se samo obavezujuća struktura ugovora unosi u zakon o željeznici. Dugoročnost važenja ugovora o OJP se postiže razvijanjem samog ugovora gdje se do detalja razrađuju svi elementi ugovora a naročito oni djelovi koji se odnose na troškove. To nije moguće postići odmah jer zahtijeva određeno vrijeme. Svi ugovori o OJP su u početku bili kratkoročni a onda su sa vremenom i iskustvom obje strane ugovori razvijani i produžavani na duže periode. Smatra se da to je optimalni period trajanja ugovora 7 godina.

*Valorizacija turističkih potencijala.* Na ovo pitanje je najvećim dijelom odgovoreno za druge učesnike javne rasprave o Strategiji. Naime, strategijski razvoj željeznice se prvenstveno odnosi na željeznički infrastrukturu koja će omogućiti pružanje kvalitetnih usluga. Pri tome strategija kao dokument treba da obradi samo javni saobraćaj. Pitanje organizovanja turističkih tura i vozova je stvar poslovnih odluka prevoznika i njihove profitabilnosti. Ove usluge ne mogu biti predmet obaveze javnog prevoza. Da li će to organizovati ŽPCG ili će ŽPCG biti samo izvršilac u dogovoru sa tur-operatorima i agencijama je stvar konkretnog biznisa a ne strateškog dokumenta.

**Mišljenje Fakulteta za saobraćaj, logistiku, komunikacije i logistiku iz Budve**. Izrada strateških dokumenata predstavlja vrlo odgovoran zadatak i zahtijeva poznavanje i praćenje velikog broja relevantnih dokumenta i razgovora sa nadležnima. Ovdje nekoliko činjenica nije pravilno shvaćeno, pa ćemo pojasniti nabrojana ograničenja od strane dekana FSKL, g-dina Vujadina Vešovića. Dokument je urađen i zasnovan na analizi svih strateških dokumenata Vlade, ministarstava i drugih dostupnih strateških dokumenata Crne Gore, koji su objavljeni zaključno sa 2016. godinom. Dakle, ne samo dokumenti iz 2016. godine (kako se može protumačiti iz teksta dekana FSKL), već svi dokumenti objavljeni do 2016. godine. Element naveden pod 3) koji se odnosi na ekonomsku krizu iz 2008. godine i konstataciju da ona nije još prevladana samo ukazuje na ograničenost u rezultatima svakog dugoročnog strateškog dokumenta u uslovoma krize, što je opšte poznata stvar. Nije jasno šta je uvaženi prof. Vešović sa navođenjem ove rečenice htio da kaže, pošto naknadni zaključak da se Strategija ne usvoji u ovom momentu nije u korelaciji sa navedenim rečenicama. Pored toga, u pismu se olako navodi da Strategija nije dala odgovore na strateške pravce razvoj željeznice ne navodeći nijedan dokaz za to. Naprotiv, ovaj dokument je naveo i dao odgovore na sva relevantna pitanja razvoja željeznica Crne Gore u budućnosti. Pored toga, dokument je nužan i veoma važan za željeznički sektor Crne Gore, kao polazna tačka u izradi Strategije transporta Crne Gore, gdje će biti obuhvaćeni svi vidovi transporta.

Pored navedenog, Crne Gora je u intenzivnoj fazi pregovaračkog procesa sa EU pa je nekoliko strateških odluka u pogledu željezničkog sektora Crne Gore potrebno odmah donijeti. Ovaj dokument sadrži odgovore na postavljena pitanja u toku pregovaračkog procesa od strane Evropske komisije.

1. **Odgovor na primjedbe i sugestije Vladana Tomića iz Nikšića.**

Najnoviji razgovori sa kolegama iz BIH idu u smjeru da se pokrene inicijativa prema fondovima EU za naredni korak, a to je projektovanje pruge Nikšić - Čapljina, sa porebnim studijama i procjenama. U Strategiji dio koji se odnosi na ovu prugu je implementiran kroz konrektnu aktivnost 8.4.

**Na okruglom stolu koji je održan 3. marta 2017. godine**, u okviru javne rasprave o nacrtu Strategije razvoja željeznice za period 2017-2027. godina, učestvovali su: Milorad Nikić i Momir Međedović, zaposleni u Direkciji za željeznice i Milisav Dragojević iz NVO “Centar za željeznička istraživanja”. Primjedbe i sugestije koje su prezentovali dostavili su na licu mjesta odgovornoj osobi Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Milanu Bankoviću. U narednom dijelu daju se odgovori i na pitanja postavljena od strane ovih učesnika.

1. **Komentari i odgovori na pitanja Milorada Nikića**
* Prvi ugovor o održavanju infrastrukture je sklopljen 2005. godine, preko Direkcije za saobraćaj, u kojoj je bio Sektor za održavanje infrastrukture;
* Od 2010. godine primjetno je da se investicije na željeznici realizuju usporeno;
* Izvještaj o realizovanom PSO se radi detaljno, po mjesecima i kvartalno, a u skladu sa Ugovorom o obavezi pružanja javne usluge završava se i godišnji izvještaj za 2016. godinu;
* Da se posveti veća pažnja planiranju na željeznici i da se svi kapaciteti stave u funkciju.

Primjedbe i sugestije g-dina Nikića su vrlo konstruktivne. Materija na koju se odnose postavljena pitanja i komentari su već unešeni u Nacrt strategije, samo ne u koncentrisanoj formi kako je ovde rečeno pošto je forma strateškog dokumenta drugačija pa to treba imati u vidu.

1. **Komentari i odgovori na pitanja Momira Međedovića**
* Pri planiranju investicija treba da se stavi naglasak na nabavku nove mehanizacije za održavanje pruga jer se raspolaže sa veoma starim voznim sredstvima;
* Da investicije treba da budu takve da se za 10 godina pruge dovedu u projektovano stanje;
* Višegodišnji ugovori u oblasti održavanja infrastrukture i PSO ugovora treba da što prije postanu praksa;

Primedbe i sugestije g-dina Medjedovića u pogledu nabavke mehanizacije za održavanje pruga su predmet prvenstveno poslovne politike preduzeća ŽICG, što nije predmet strateškog dokumenta ovog tipa. Ostale sugestije su već unešene u Nacrt strategije samo ne u formi kako je ovde rečeno pošto je forma strateškog dokumenta drugačija.

1. **Komentari i odgovori na pitanja gdina Milisava Dragojevića**
* Dosadašnje restruktuiranje neefikasno, smatra da je ovo čak dovelo i do ozbiljnih vanrednih događaja, da se završi proces restruktuiranja;
* Funkcionisanje saobraćaja na pruzi NK-PG je sa problemima koji se odnose na putne prelaze, telekomandu i dobijanje konačne upotrebne dozvole;
* Red vožnje nije upodobljen sa potrebama putnika, primjedbe na saobraćaj CAF vozova (detaljna uputstva za kočnice);
* Nedostatak kadrova na svim nivoima na željeznici, odnosno da se ne postavljaju na rukovodeća mjesta stručnjaci sa znanjem, kojih još uvijek ima, postavljanje sa neodgovarajućom školskom spremom;
* Poštovanje propisa o održavanju voznih sredstava, da se što manje svodi bezbjednost na ljudski faktor;
* Problemi sa stručnim ispitima na željeznici, sastav komisija, školska sprema itd.

Primjedbe i sugestije g-dina Dragojevića su više u formi komentara i veoma su slični komentarima g-dina Zvonka Filipovića ,pa je i odgovor ovdje sličan. Shodno značaju, tema restrukturiranja je u Nacrtu Strategije prikazana vrlo detaljno, kako u istorijskom smislu, analiiza rezultata tako i u pogledu nastavka ovog procesa sa zadacima u narednom periodu. Ostale primjedbe su predmet operativnog planiranja ili su prvenstveno u domenu poslovne politike preduzeća, što nije predmet strateškog dokumenta ovog tipa.

1. Strategija kao javni dokument obuhvata strateška opredjeljenja države u datoj oblasti. Strategija željezničkog transporta je javni dokument kojim se domaćoj i međunarodnoj javnosti predstavljaju strateška opredeljenja u oblasti željezničkog transporta. Dokument kojim se usmjerava angažovanje resursa željezničkog transporta i razvoj normativnih, doktrinarnih i organizacijskih rješenja željezničkog sistema. [↑](#footnote-ref-2)