

Ivan Brajović, ministar saobraćaja i pomorstva u Vladi Republike Crne Gore

# Bezbednost i sigurnost na prvom mjestu!

**PUT Plus:** Kako ocenjujete aktuelno stanje u putnoj privredi Crne Gore, kao i ostalih zemalja s kojima je Crna Gora u susedskim odnosima?

**Ivan Brajović:** Političke, geografske i ekonomske promjene koje su se desile na Balkanu proteklih decenija odrazile su se i na stanje saobraćajne infrastrukture. Globalizacija i integracija tržišta uslovile su potrebu za međusobnim povezivanjem zemalja, kroz definisanje jasne vizije, misije i strategije razvoja transportnog sistema, sve u cilju održivog privrednog rasta i razvoja. Mislim da se stanje putne infrastrukture proteklih godina ubrzano popravljaju, kako bi se ispunio glavni cilj – dostizanje standarda transportne politike Evropske Unije. To svakako uključuje: povećanje transportne efikasnosti, snižavanje troškova transporta, ispunjavanje ekoloških standarda i najvažnije – smanjenje broja saobraćajnih nezgoda sa akcentom na one sa smrtnim ishodom. Dakle, bezbednost i sigurnost na prvom mjestu!

**"Kapitalnim projektima i izgradnjom autoputa kojim ćemo se povezati sa Srbijom i preko nje dalje sa regionom, izgradnja puteva prema Albaniji, Hrvatskoj, rekonstrukcija željezničke mreže, povezivanje morskim putevima, Crnu Goru će jasno pozicionirati najprije na transportnoj mapi regiona, a onda i Evrope".**

Sve zemlje regiona: Hrvatska, Srbija, Albanija, Kosovo i dr, posljednjih godina više ulažu u unaprjeđenje saobraćajne infrastrukture, ali i razvoj definisanih transportnih koridora. Naravno, ukupna ocjena bi bila da se stanje umnogome popravilo, ali da je pred nama još puno posla. Crna Gora je, moramo naglasiti, mala ekonomija i kada su u pitanju veliki projekti treba biti veoma oprezan i "vagati", kako se ne bi ugrozio budžet zemlje i dovela u pitanje opravdanost tih poduhvata.

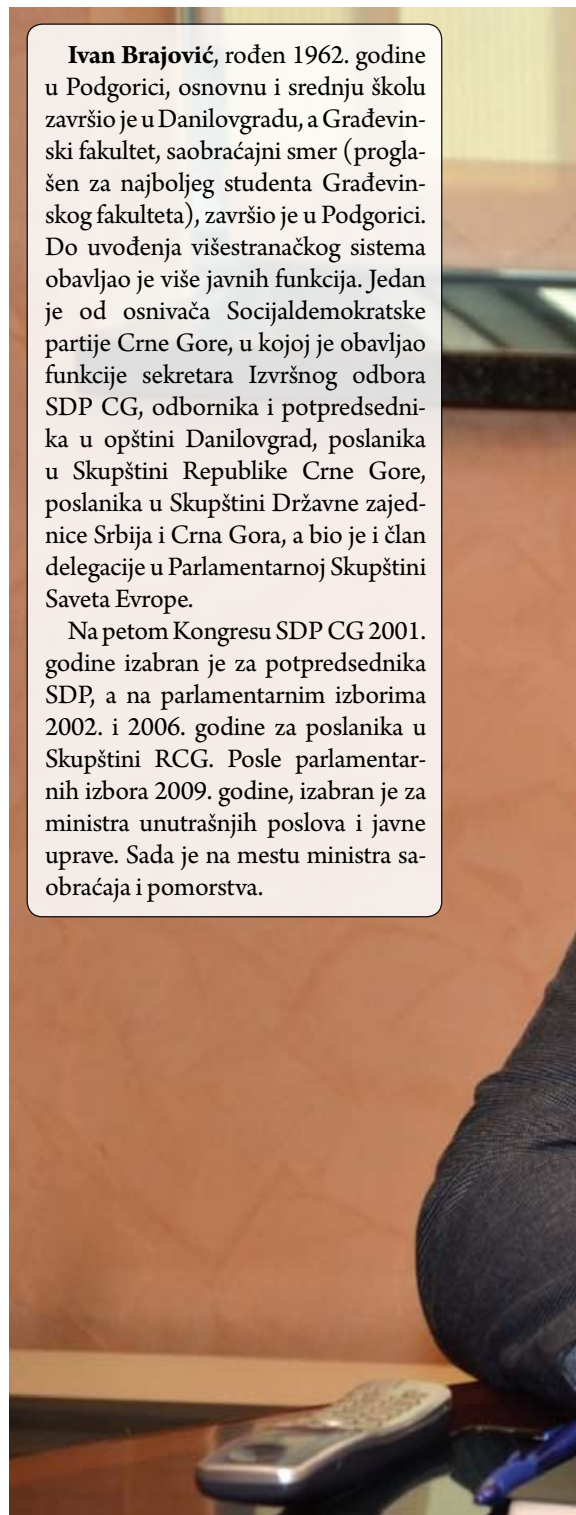
Drugi važan element je konfiguracija i karakteristike terena kroz koji prolaze i željeznička pruga i drumovi, pa svaki metar izgradnje košta skuplje nego što je slučaj kod većine susjeda. Kapitalnim projektima i izgradnjom autoputa kojim ćemo se povezati sa Srbijom i preko nje dalje sa regionom, izgradnja puteva prema Albaniji, Hrvatskoj, rekonstrukcija željezničke mreže, povezivanje morskim putevima, Crnu Goru će jasno pozicionirati najprije na transportnoj mapi regiona, a onda i Evrope.

**PUT Plus:** Da li je i koliko aktuelna kriza uticala na proces održavanja i razvoja/investiranja u putnu i željezničku privredu? Imajući u vidu posledice, šta je plan Vlade Republike Crne Gore a posebno Ministarstva saobraćaja i pomorstva u predstojećem periodu?

**Ivan Brajović:** U održavanje, zaštitu, re-

**Ivan Brajović**, rođen 1962. godine u Podgorici, osnovnu i srednju školu završio je u Danilovgradu, a Građevinski fakultet, saobraćajni smer (proglašen za najboljeg studenta Građevinskog fakulteta), završio je u Podgorici. Do uvođenja višestranačkog sistema obavljao je više javnih funkcija. Jedan je od osnivača Socijaldemokratske partije Crne Gore, u kojoj je obavljao funkcije sekretara Izvršnog odbora SDP CG, odbornika i potpredsednika u opštini Danilovgrad, poslanika u Skupštini Republike Crne Gore, poslanika u Skupštini Državne zajednice Srbija i Crna Gora, a bio je i član delegacije u Parlamentarnoj Skupštini Saveta Evrope.

Na petom Kongresu SDP CG 2001. godine izabran je za potpredsednika SDP, a na parlamentarnim izborima 2002. i 2006. godine za poslanika u Skupštini RCG. Posle parlamentarnih izbora 2009. godine, izabran je za ministra unutrašnjih poslova i javne uprave. Sada je na mestu ministra saobraćaja i pomorstva.



konstrukciju i izgradnju državnih puteva u Crnoj Gori u protekle dvije decenije uloženo je preko 300 miliona eura. Rehabilitovan je i modernizovan niz saobraćajnica, čime su stvoreni uslovi za brži i bezbjedniji protok ljudi i robe, a i opšti utisak o stanju saobraćajne infrastrukture znatno je popravljen. Realizovano je preko stotinu projekata (izgradnja novih puteva, sanacija mostova i tunela, rehabilitacija asfalta, saniranje kosina, izgradnje saobraćajnih traka za spora vozila, rekonstrukcija raskrsni-

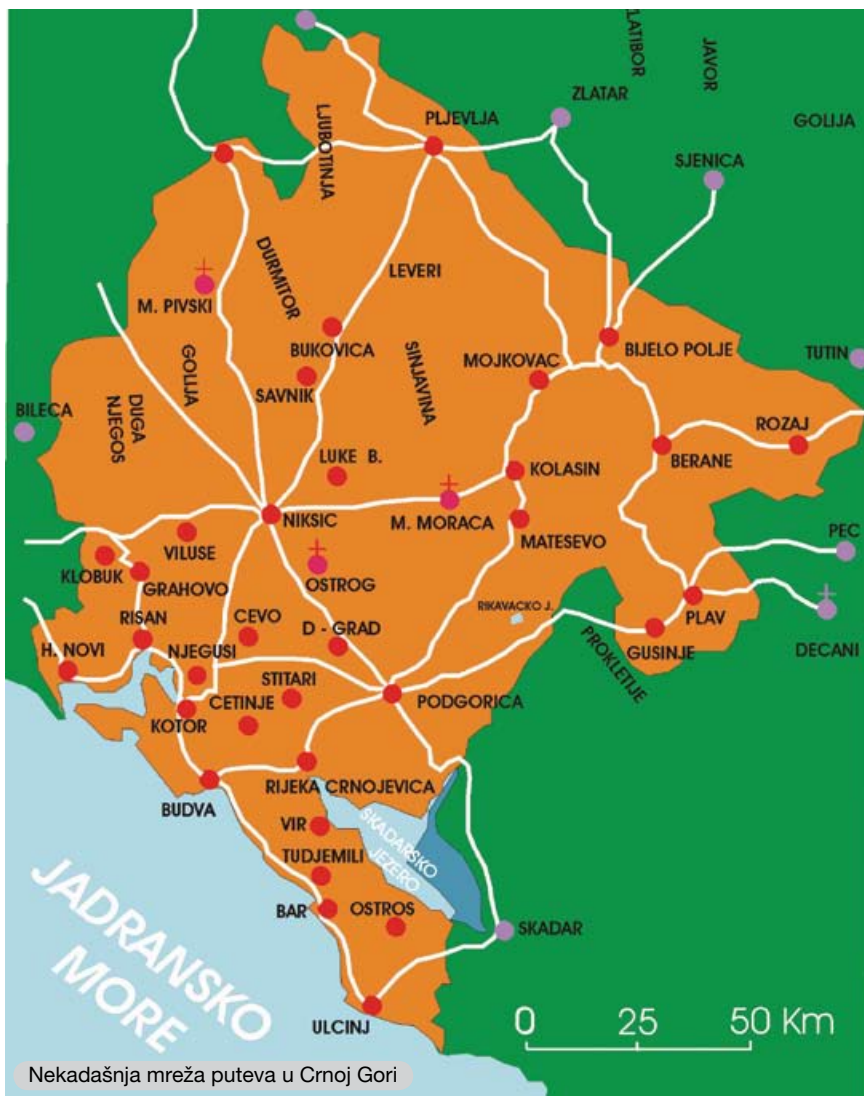
ca, izgradnja zaštitnih galerija, ugradnja opreme za bezbjednost saobraćaja i dr.). Sve do sada urađeno, uticalo je na kvalitetniji, udobniji, ekonomičniji i bezbjedniji saobraćaj i samim tim bolju pristupačnost Crne Gore kao turističke i investicione destinacije. Potvrda povećanja bezbjednosti saobraćaja na putevima su i rezultati koji se ogledaju kroz smanjenje saobraćajnih nezgoda, naročito onih sa smrtnim ishodom, te je u 2012. taj broj skoro tri puta manji u poređenju sa 2007. godinom.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva će pored očuvanja i unaprjeđenja postojeće putne infrastrukture, realizacijom novih projekata modernizovati nacionalnu saobraćajnu mrežu. Važno je napomenuti da izgradnja velikih infrastrukturnih projekata neminovno utiče na životnu sredinu, a njeno očuvanje, što je svima nama zajednički cilj, povećava kako troškove projektovanja, tako i same izgradnje. Prema Planu redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva, u ovoj godini



Ivan Brajović, Ministar saobraćaja i pomorstva u Vladi Republike Crne Gore





Mreža puteva u Crnoj Gori danas



biće investirano skoro 53 miliona eura. Dio sredstava obezbeđuje se iz Budžeta Crne Gore, dio iz kredita (Evropska investiciona banka, Evropska banka za obnovu i razvoj), a jedan dio iz predpristupnih fondova (IPA).

Posebni naponi Crne Gore u budućnosti biće usmjereni na aktivnosti i procedure za modifikaciju osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (Core Network), kako bi se u nju uključio autoput Bar-Boljare, s obzirom na kapitalni značaj tog projekta za Crnu Goru.

Naša zemlja zastupa jasne stavove po pitanju razvojne politike u saobraćaju, pa je stoga od velikog interesa dalje učešće u aktivnostima čiji je cilj razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, posebno u svijetlu Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju EU. Posebni napredak napravljen je uvrštavanjem SEETO Sveobuhvatne mreže (SEETO Comprehensive Network) u okvir Trans-Evropske Transportne Sveobuhvatne mreže (TEN-T Comprehensive Network), kroz Anex-e (Annex III VOL 30/33 i 31/33), u oktobru mjesecu 2011. godine. Autoput Bar-Boljare je uključen u SEETO sveobuhvatnu regionalnu transportnu mrežu, kao SEETO putni pravac 4. Dakle, autoput Bar-Boljare povezaće jadransku obalu sa granicom sa Srbijom (preko Podgorice), i dalje preko rute Požega-Beograd nadovezaće se na TEN-T koridor X.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je sa kineskom kompanijom "China Road and Bridge Corporation" 26. februara potpisalo Ugovor o projektovanju i izgradnji prioritetne dionice Smokovac-Uvač-Mateševo autoputa Bar-Boljare, i njegova uspješna realizacija biće značajan impuls privrednog razvoja Crne Gore, jer će omogućiti bolju valorizaciju privrednih potencijala predjela kroz koje prolazi autoputa, direktno angažovanje domaće građevinske operative, opreme, materijala i radne snage, bolje iskorišćavanje potencijala "Luke Bar" i "Kontejnerskog terminala i generalnih tereta" i njihovu bolju vezu sa gravitacionom zonom. Realizacijom najvažnijeg crnogorskog razvojnog projekta povećaće se i atraktivnost Crne Gore za sve potencijalne strane investitore.

Što se tiče željezničkog saobraćaja, Crna Gora je još prije početka aktuelne ekonomske krize donijela odluke u vezi

sa investiranjem u infrastrukturu, na način što je sa međunarodnim finansijskim institucijama (EBRD, EIB, ČEB,) sklopile kreditne aranžmane i ugovore o predpristupnoj pomoći EU za obnovu i modernizaciju željezničke mreže (IPA fondovi). Ova sredstva (ugovoreno 113.5 miliona a realizovano 94.6 miliona eura do kraja 2013. godine) su sukcesivno trošena u periodu 2006.-2013. godine, a nastavljaju se i u narednom periodu. Željeznička infrastruktura je revitalizovana i modernizovana na više od 41% ukupne željezničke mreže, što je visok procenat uzimajući u obzir ekonomsku snagu države.

Značaj željezničkog saobraćaja je prepoznat od strane Vlade Crne Gore i Ministarstva saobraćaja i pomorstva kao važan segment za razvoj ukupne saobraćajne infrastrukture u zemlji. Kao najvažnije projekte želimo da pomenemo: kompletan remont, elektrifikacija i opremanje telekomandom pruge Nikšić-Podgorica, generalni remont dionica na sjeveru države od granice sa Srbijom do stanice Kolašin, sanacija većeg broja tunela i kosina na dionici Bijelo Polje-Podgorica, nabavka 3 nova elektromotorna voza.

U ovom momentu elektrificirano je 91% mreže. Plan Vlade Crne Gore i posebno Ministarstva saobraćaja i pomorstva je da se nastavi sa remontom pre-

ostalnih dionica željezničke mreže, prije svega na barskoj pruzi (Kolašin-Bar) zbog njenog značaja za međunarodni saobraćaj i kao veza sa koridorom X i lukom Bar.

U uslovima ekonomske krize iznosi sredstava za tekuće i investiciono održavanje željezničke infrastrukture nešto su manji u odnosu na period 2006.-2010. godine, jer se mora voditi računa o nivou garancija koje država može da izda za željezničke projekte. Ovo svakako neće zaustaviti planirane projekte jer smo i dosadašnjim ulaganjima podigli kvalitet usluga prevoza na željeznici.

**"Oblast transporta ima veoma važnu ulogu u ekonomskom razvoju Crne Gore. Po veličini prihoda koji generiše, sektor transporta je odmah iza sektora turizma. U prvih šest mjeseci 2013. godine, prihod od saobraćaja (prevoz robe i putnika) bio je 24,9% ukupnih prihoda od usluga u Crnoj Gori".**

i opreme bili su ograničavajući faktori za razvoj preduzeća iz domena niskogradnje u Crnoj Gori. Nakon usvajanja Zakona o putevima 2004. godine, i povećanjem investicionih aktivnosti, u našoj državi je porastao broj preduzeća iz domena niskogradnje, pa možemo reći da trenutno raspoložemo kapacitetima za proizvodnju asfaltna mase i betona, ali je evidentan nedostatak prefabriko-

**PUT Plus:** Kakva je situacija u preduzećima u Crnoj Gori koja pokrivaju putnu i železničku industriju?

**Ivan Brajović:** Malo tržište, nedovoljno investicionih aktivnosti, izražena nelikvidnost u domaćem privrednom sistemu i nedostatak odgovarajućih kadrova



Ivan Brajović, Ministar saobraćaja i pomorstva u Vladi Republike Crne Gore

vanih materijala i opreme puta. Takođe, postoje preduzeća koja su osposobljena za sve vrste radova na putevima, posebno zemljanih, ali je činjenica da ne postoji kompanija koja bi nudila integrisanu uslugu: planiranje, organizovanje, budžetiranje, kontrolu troškova, projektovanje, izgradnju, upravljanje i održavanje infrastrukturnih objekata.

Prilikom pregovaranja o projektovanju i izgradnji prioritetne dionice autoputa Bar-Boljare, vodilo se računa o angažovanju domaće građevinske operative, opreme, materijala i radne snage. Na taj način biće omogućen transfer znanja i tehnologije i unaprijeđen kvalitet poslovanja domaćih kompanija. To povlači i sticanje iskustva i razvijanje odgovarajućih sposobnosti i vještina, koje će domaćim kompanijama omogućiti, prije svega opstanak na tržištu u uslovima sve oštrije konkurencije. Sa kineskim partnerima je usaglašeno da minimum 30% od prihvaćenog iznosa ugovora, bude realizovano uz angažovanje domaćih podizvođača.

Vlada Crne Gore je na predlog Ministarstva saobraćaja i pomorstva 2007. godine donijela Strategiju restrukturiranja željeznice Crne Gore, imajući u vidu smjernice EU u ovoj oblasti, odnosno ušlo se u proces liberalizacije željeznič-







kog tržišta nakon decenijskog monopola državnih željeznica. U periodu 2008.-2011. godine izvršena je segmentacija željeznice na 4 akcionarska društva čija je osnovna djelatnost: upravljanje infrastrukturom, prevoz putnika, prevoz robe i održavanje vozničkih sredstava. To je bio veoma zahtjevan posao jer niko u regionu nije imao iskustva u takvim procesima. Upravljač infrastrukturom i prevoznik u putničkom saobraćaju imaju subvencije od strane države, dok se prevoznik u teretnom saobraćaju i specijalizovana firma za održavanje vozničkih sredstava finansiraju od usluga prema komitentima i prevoznicima. U uslovima ekonomske krize smanjena je i tražnja za željezničkim uslugama, naročito ocsiluje prevoz robe, tako da sve 4 željezničke firme imaju povremeno teškoća da obezbijede punu uposlenost svojih kapaciteta. Kao što sam već kazao, manji obim posla je omogućio da se paralelno remontuje više dionica, a sve sa ciljem da spremnije dočekamo porast saobraćaja, naročito u dijelu bezbjednosti i redovnosti. Liberalizacija željezničkog tržišta je veoma izazovan proces; sa jedne strane moraju se stvoriti uslovi za ulazak privatnih prevo-

znika (ovo je urađeno još 2009. godine), a sa druge moraju se kroz restrukturiranje državnih, te firme pripremiti za tržišno poslovanje.

**"Potvrda povećanja bezbjednosti saobraćaja na putevima su i rezultati koji se ogledaju kroz smanjenje saobraćajnih nezgoda, naročito onih sa smrtnim ishodom, te je u 2012. taj broj skoro tri puta manji u poređenju sa 2007. godinom".**

drugim ex-yu zemljama u njihovim politikama i strategijama u putnoj i željezničkoj privredi? Da li je to koncept javnog i privatnog partnerstva, koncesionarstva, bankarske podrške, jakog državnog uticaja u kreiranju uslova poslovanja?

**Ivan Brajović:** Oblast transporta ima veoma važnu ulogu u ekonomskom razvoju Crne Gore. Kvalitetan transportni sistem uslovljava rast robne razmjene i međunarodnih usluga, razvoj turizma i industrije. Iako je Crna Gora posljednjih godina unaprijedila saobraćajnu infrastrukturu, i dalje se značajno zaostaje za onim što su potrebe savremene dinamične ekonomije i neminovno je da su potrebna dodatna ulaganja.

**PUT Plus:** Posmatrano sa stanovišta daljeg razvoja, koji bi to bio pristup u strategiji i sprovođenju ekonomske politike u ovom segmentu s kojim se Republika Crna Gora može pohvaliti i što bi moglo da se preporučiti kao primer i ideja vodilja

Učešće usluga saobraćaja i skladištenja u ukupnom BDP-u u 2011. godini (4,7%) prepolovljeno je u odnosu na 2000. godinu, kada je bilo 9,5%. Po veličini prihoda koji generiše, sektor transporta je odmah iza sektora turizma. U prvih šest mjeseci 2013. godine, prihod od saobraćaja (prevoz robe i putnika) bio je 24,9% ukupnih prihoda od usluga u Crnoj Gori.

Kada govorimo o nalaženju optimalnog modela investiranja u transportni sektor, onda se mora istaći da visoko učešće javnog duga Crne Gore u njenom BDP-u ostavlja malo prostora za buduće kreditno zaduživanje. Prilikom definisanja optimalnog modela investiranja u sektoru transporta moramo imati u vidu: finansijsku održivost investicija, nizak postojeći nivo tehničko-tehnološke opremljenosti infrastrukture i zaposlenih u ovoj djelatnosti, kao i nisku zainteresovanost kvalitetnih investitora za kapitalne investicije, dugog roka otplate i niskih profitnih marži.

Izgradnja, modernizacija i rekonstrukcija transportnog sistema, važne su za razvoj i povezivanje svih balkanskih zemalja sa ostatkom svijeta, no moderan transport uključuje infrastrukturu i tehnologije koje su izuzetno skupe, sa visokim fiksnim troškovima, dugim rokom otplate, pa zato za adekvatan razvoj ove grane često ne postoji privatni interes.





Razvoj sektora transporta bi trebalo posmatrati u sklopu opšteg privrednog rasta i razvoja, i iskoristiti mogućnosti EU fondova ili zainteresovati investitore za privatno - javno partnerstvo, koje je u većini zemalja jugoistočne Evrope u početnoj fazi. Nedostatak efikasne institucije u mnogim zemljama rezultirao je predugim procesom pregovaranja javnog i privatnog partnera, nedostatkom fleksibilnosti u podjeli rizika, te odugovlačenjem potpisivanja ugovora i poništavanjem mnogih projekata, sa svim negativnim posljedicama koje iz toga proizilaze. Stoga je odgovarajući zakonodavni i institucionalni okvir od ključne važnosti za uspjeh, jer će privatni investitor izbjeći situaciju u kojoj se od njega očekuje da preuzme projekte koji uključuju određene rizike. Crna Gora ima skromno iskustvo u realizaciji projekata kroz privatno - javno partnerstvo, ali je prepoznat potencijal koji ovaj model saradnje pruža.

Dio sektora transporta bi se mogao razvijati i kroz koncesioni aranžman. Kao partnere, trebalo bi tražiti one investitore koji će obezbijediti povećanje i odgovarajuću strukturu prometa i investicija i doprinijeti privlačenju odgovarajućih saobraćajnih i robnih tokova.

Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore, kao jedan od ciljeva, postavljeno

je učešće privatnog kapitala u najvećim saobraćajnim društvima. Neophodno je naglasiti da privatizaciji mora prethoditi jasno razdvajanje postojeće infrastrukture (koja mora biti u državnom vlasništvu), od komercijalnih saobraćajnih aktivnosti. Transportna infrastruktura će se nakon toga, kroz koncesione aranžmane ili razne oblike partnerstva, davati privatizovanim privrednim društvima na korišćenje, a javni interes zaštititi kroz koncesione ili partnerske ugovore. Ovo treba da rezultira efikasnijim i efektivnijim radom saobraćajnih privrednih društava, kao i većim prisustvom principa tržišnog poslovanja privrednih subjekata. Planom privatizacije za 2014. godinu, definisan je spisak preduzeća koja će biti privatizovana kroz berzansku prodaju, putem javnog tendera i privatno - javnog partnerstva.

U dijelu korišćenja međunarodnih kredita pod povoljnim uslovima i sredstava iz predpristupne pomoći EU (IPA fondovi) u željezničkom sektoru, Crna

Gora do sada ima veoma pozitivna iskustva. Upravljači infrastrukturom u regionu nemaju takav nivo prihoda da

**"Svi parametri koji su oslikavali saobraćajnu razvijenost na prostoru ex-Jugoslavije, pokazivali su da je ona bila u grupi razvijenijih zemalja na evropskom prostoru tokom sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog vijeka. Ti kapaciteti, iako umnogome devastirani tokom posljednjih decada, predstavljaju i biće u budućnosti osnov privrednog razvoja i povezivanja država nastalih na prostoru bivše Jugoslavije, i međusobno i sa okruženjem".**

bi mogli iz sopstvenih sredstava da vraćaju kredite, tako da je presudna uloga države u određivanju važnosti projekata, odnosno procjena javnog interesa u razvoju infrastrukture. IPA fondovi su veoma bitni, ali tu morate imati spremne i obučene timove da rade u skladu sa EU procedurama. Do sada su u potpunosti realizovane tri IPA pomoći u iznosu od 11 miliona eura. Sigurno je da će nove pruge i njihova izgradnja tražiti nove modele finansiranja (koncesije, privatno-javno partnerstvo) jer se radi o projektima čija vrijednost prevazilazi moć kreditne podrške države.

**PUT Plus:** Koja bi, po Vašem mišljenju i proceni, bila najbolja i najprihvatljivija strategija u vezi sa daljim razvojem putne i željezničke privrede posmatrano sa stanovišta odnosa Crne Gore





Durmitor

i susjednih, ex yu zemalja? S tim u vezi, šta bi bili prioriteti i rokovi za njihovu realizaciju?

**Ivan Brajović:** Zbog specifičnog geografskog položaja, na spoju između dva kontinenta, a u nastojanjima pridruživanja Evropskoj Uniji, sve zemlje Balkana bi trebalo da ulože maksimalne napore, kako bi se uska grla u razvoju transporta eliminisala, granice na Balkanu učinile što je moguće više propusnim i kako bi se stvorilo jedinstveno transportno tržište sa svim preduslovima za kvalitetniju, bezbjedniju, bržu i jeftiniju razmjenu roba i usluga, jačanje trgovine i turizma.

U narednom periodu trebalo bi se usmjeriti na unaprjeđenje prostornog planiranja uz maksimalnu zaštitu životne sredine, ostvarivanje veće koordinacije prilikom planiranja i izbora investicija sa ciljem dostizanja kompaktnog transportnog sistema primjerenog zahtjevima savremenog korisnika. Treba poštovati princip "just in time" kako bi se podigao nivo konkurentnosti, razvila intermodalnost, uklonila uska grla i sl.

Pred Crnom Gorom je realizacija najvažnijeg razvojnog projekta, izgradnja autoputa Bar-Boljare, nalaženje modela za finansiranje i izgradnju Jadransko-jonskog autoputa i Brze saobraćajnice

duž crnogorskog primorja. Razvijanje regionalne transportne mreže ima i jaku političku dimenziju. Vlade zemalja zapadnog Balkana, zajedno sa ostalim partnerima mogu dokazati svoju spremnost da prevaziđu bilateralne tenzije i probleme iz nedavne prošlosti.

U dijelu daljeg razvoja željezničke mreže regiona napravili smo nekoliko važnih koraka. Namjera nam je da us-

**"Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore, kao jedan od ciljeva, postavljeno je dominantno učešće privatnog kapitala u najvećim saobraćajnim privrednim društvima. Neophodno je naglasiti da privatizaciji mora prethoditi jasno razdvajanje postojeće infrastrukture (koja mora biti u državnom vlasništvu), od komercijalnih saobraćajnih aktivnosti".**

postavimo željezničku vezu sa Bosnom i Hercegovinom (pruga Nikšić-Čapljina) i sa Kosovom (pruga Pljevlja-Bijelo Polje-Berane-Peć). Urađena su i idejna rješenja tih pruga; smatramo da na ovim pravcima željeznički saobraćaj ima budućnost i da bi pospiješio regionalnu privrednu aktivnost i mobilnost putnika. Susjedne države su upoznate sa ovim idejnim rješenjima, Bosna

i Hercegovina je finansirala studiju za prugu Nikšić-Čapljina, dok je studiju za prugu prema Kosovu uradila Crna Gora. Svakako da postoji obostrani državni interes! Željeznički saobraćaj će tek u budućnosti dobijati na značaju u uslovima ograničenih količina energenata, ekoloških kriterijumima, zagašenosti drumskih saobraćajnica i sl. Rokove izgradnje je teško predvidjeti jer se radi o velikim infrastrukturnim projektima; modeli finansiranja moraju se tražiti i van državnih kredita (budžetski limitirani).

**PUT Plus:** Konačno, imajući u vidu posledice raspada Jugoslavije, koliko je od putne i železničke mreže bivše zemlje ostalo kao potencijal za dalji razvoj dobrih ekonomskih odnosa novonastalih zemalja?

**Ivan Brajović:** Uloga i značaj razvoja transportnog sistema na rast, razvoj, zaposlenost i jačanje konkurentne pozicije već su potvrđeni kroz intenzivan razvoj transportne politike i uspostavljanje TEN-T mreže u državama članicama Evropske Unije. Povezivanje sa državama Centralne, Istočne i Jugoi-stočne Evrope, a preko njih i sa azijskim kontinentom i Rusijom, dobija sve veći značaj.

Svi parametri koji su oslikavali saobraćajnu razvijenost na prostoru ex-Jugoslavije, pokazivali su da je ona bila u grupi razvijenijih zemalja na evropskom prostoru tokom sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog vijeka. Ti kapaciteti, iako umnogome devastirani tokom posljednjih dekada, predstavljaju i biće i u budućnosti osnov privrednog razvoja i povezivanja država nastalih na prostoru bivše Jugoslavije, i međusobno i sa okruženjem.

U Crnoj Gori nije bilo zatvaranja pruga nakon raspada Jugoslavije, od tri pruge koje imamo dvije su međunarodne (prema Srbiji i Albaniji) i na njima se uglavnom obavlja međunarodni saobraćaj, koji svakako značajno utiče na razvoj ekonomskih odnosa sa ova dva susjeda. Prema Albaniji aktivan je samo teretni, dok prema Srbiji imamo i putnički i teretni saobraćaj.

Tokovi putnika i robe na ovim prugama moraju se posmatrati šire od regionalnog značaja jer vagoni na teretnim vozovima dolaze iz cijele Evrope, a tokom ljetnje sezone putničke kompozicije u svom sastavu imaju vagon i iz gradova Istočne Evrope, što izlazi u susret turističkoj privredi. I regionalna pruga Nikšić-Podgorica može se posmatrati u međunarodnom kontekstu jer je privreda Nikšića usmjerena na izvoz i uvoz roba iz susjednih i zemalja Istočne Evrope (Mađarska i Češka).

Ideja daljeg razvoja transportne mreže na Balkanu trebalo bi da se bazira na mnogo tješnjoj saradnji između zemalja Balkana, razmjeni ideja i stručnih potencijala, kao i zajedničkom nastupu sa projektima prema evropskim i drugim finansijskim fondovima. ■