

Tina Popović

Ministar saobraćaja **Osman Nurković** tvrdi da se taj resor, osim sa poznatom, zaboravljenom petljom na dionici Smokovac-Mateševo, suočava sa drugim, brojnim izazovima.

Kaže i da Ministarstvo ima nedvosmislen stav da se svako nepoštovanje pravila struke, koje za posljedicu može imati negativan uticaj na životnu sredinu tokom izgradnje autoputa, mora biti sankcionisano.

Za Aerodrome Crne Gore je, ističe, zainteresovano mnogo koncesionara iz čitavog svijeta - Indija, Južna Koreja, Turska, Francuska, Njemačka, Italija.

Poručuje i da ima partijskog, kao i rodačko-familijarnog zapošljavanja u državnim organima i preduzećima, ali ocjenjuje da je gore od toga ako ti kadrovi nemaju dovoljno znanja za mjesta koja pokrivaju.

● **Kako ocjenjujete napredak u izgradnji autoputa u prethodne dvije godine? Sa kojim ste se preprekama suočavali ili se suočavate? Kakvo je bilo zatečeno stanje?**

Kompleksnost ovog projekta uslovljava zavisnost uspjeha njegove realizacije od brojnih faktora, od kojih često neki i nisu u domenu uticaja od strane upravljačke strukture. Iza nas je period ispunjen brojnim izazovima kao neminovnim pratiocima projekta ove vrste i vrijednosti, kakav se prvi put realizuje u Crnoj Gori, zbog čega su se i pripreme aktivnosti odvijale sporijim tempom u odnosu na očekivani.

U početnom periodu realizacije dodatna otežavajuća okolnost je bila činjenica da izvođač radova, iako renomirana međunarodna kompanija, u tom trenutku nova na evropskom tržištu, jeste ispoljila nedovoljno poznavanje primjenjivih propisa, procedura i standarda, na čijoj dosljednoj primjeni se insistiralo.

Cinjenica da sam nakon godinu i sedam mjeseci od dana ugovaranja, zatekao stanje sa pet izdatih dozvola, (do sada izdato 30), te da je izvedenih radova u 2016. bilo u vrijednosti od 9,5 miliona eura, dovoljno govori sa čim sam se suočio. Pogotovo ako se zna da je od tada do isteka ugovorenog roka preostalo dvije godine i pet mjeseci.

Sve ovo je u određenoj mjeri imalo i svoj uticaj na tempo projektovanja i kasnije na izvođenje radova na terenu.

Vanrednim naporom i punim angažmanom svih subjekata angažovanih na ovom projektu u protekle dvije godine, danas imamo čvrsto postavljene temelje za nastavak izgradnje ovog puta do njegove pune izgrađenosti, čime želimo da osiguramo, ne samo bolju povezanost između pojedinih regiona Crne Gore, već i bolju regionalnu povezanost Crne Gore i njenu povezanost sa mrežom Trans-evropskih koridora.

U protekle dvije godine, nakon što su se zajedničkim naporima prebrodili početni izazovi u realizaciji, izvedeno je 55,4 odsto od ugovorene vrijednosti radova na prioritetnoj dionici od Smokovca do Mateševa. Istovremeno preduzimamo aktivnosti na stvaranju uslova za nastavak izgradnje ovog puta na potezu od Mateševa do Andrijevice, za što počinje izrada idejnog projekta sa pratećim elaboratom procjene uticaja na životnu sredinu i društvo. Izrada je finansirana od strane Evropske komisije, kojoj smo se i krajem novembra obratili sa zahtjevom za odobravanje bespovratnih sredstava u iznosu od 54,6 miliona, što je 20 odsto od procijenjenog kapitalnog izdatka za izgradnju pomenute dionice.

Neminovno je da je bilo izazova, njih će biti i u budućem jer ih svaka ljudska aktivnost sama po sebi generiše. Projekat autoputa je bio san generacijama prije nas. Ovoj generaciji je pripala čast i odgovornost da ga realizuje, a u dobrobitima od njegove realizacije će uživati generacije iza nas.

Ovaj put je put uspjeha ka daljem održivom razvoju Crne Gore, primjerenom potrebi i privrede i građana, kojima u nasljeđe želimo da ostavimo ono što će biti odraz posvećenosti, profesionalizma i kvaliteta koji ničim ne želimo da dovedemo u pitanje.

● **Dobili ste u ruke "vruc krompir" da raspeljate zaboravljenu petlju. Sta je Vaše rješenje za fuznu petlju i kakve su projekcije - koliko ona u konačnom može da košta?**

Raspeljavamo i druge petlje, ali se zbog toga ne žalimo, već posvećeno, kao tim radimo, i pokušavamo da rješavamo sve probleme sa kojim se suočavamo, ne samo oko autoputa, nego i u drugim sektorima iz naše nadležnosti. Sa mogućnošću pojave naknadnih i nepredvidivih radova se računalo i prilikom zaključivanja Ugovora o projektovanju i izgradnji dionice na potezu od Smokovca do Mateševa. Projektnim zadatkom za izradu Glavnog projekta ove dionice definisan je obim i vrsta radova u cilju osiguranja kompletnosti i pune funkcionalnosti autoputa i sve do okončanja izrade Glavnog projekta nisu se mogle pokretati ugovorne procedure u cilju zaključenja realizacije naknadnih i nepredvidivih radova.

S obzirom na to da je postojanje naknadnih i nepredvidivih radova uobičajena pojava tokom realizacije ugovora o građenju, čak i onih mnogo manje kompleksnih i vrijednih, FIDIC Opšti uslovi ugovora (projektovanje i građenje), upravo iz tih razloga, predviđaju mogućnost izdavanja dodatnih radova u toku izvođenja radova, što je u skladu sa praksom u građevinarstvu.

Rano je govoriti o tome koliko će zaboravljena petlja koštati - Nurković
Foto: Boris Pejović



11,6

hiljada kontrola su izvršili inspektori za drumski saobraćaj tokom 2017, u javnom prevozu putnika i tereta, kao i oblasti homologacije vozila. Ukupan broj izdatih prekršajnih naloga je 947 što iznosi 260.000 eura. U periodu za 10 mjeseci ove godine izvršeno je 7.174 kontrola, a ukupan broj izdatih prekršajnih naloga je 899 što iznosi 328.200 eura.

"Mnogo se govori o procedurama javnih nabavki i vrlo često bude kritika na račun odabira najpovoljnijih ponuda, gdje cijena odnosno visina ponude ima ključnu ulogu kod odabira, naš cilj je da u našim specifikacijama budemo precizni u uslovima i našim potrebama... Specifikacijom tendera dati su uslovi za vozila koja zadovoljavaju prije svega potrebe inspekcijske službe koja će u najvećoj mjeri koristiti vozila koja su predmet ove nabavke", odgovara ministar na pitanja o kupovini službenih automobila (škode) za taj resor u prethodne dvije godine.

zloga predviđaju mogućnost rezervisanja tzv. okvirne sume za namjene finansiranja naknadnih i nepredvidivih radova, kao jednog od ključnih principa i modela FIDIC ugovora, kojim se na pravedan način definiše podjela rizika i odgovornosti ugovornih strana.

Prva faza petlje Smokovac će biti finansirana iz ove okvirne sume, a kolika će biti tačno vrijednost njene izgradnje rano je govoriti prije okončanja odgovarajućih ugovornih procedura na osnovu kojih će se odrediti uslovi i način realizacije, pa i izvođač radova, jer podsjetiću da Ugovor ostavlja mogućnost da u slučaju da strane ne mogu postići saglasnost oko uslova za realizaciju naknadnih i nepredvidivih radova Investitor može angažovati drugog izvođača, a sve u cilju maksimalne zaštite svojih interesa.

● **Studiju izvodljivosti druge faze autoputa finansiraju evropske institucije. Znači li to da se može očekivati da se i Evropa uključi u drugu fazu izgradnje?**

Sama činjenica da se projekat autoputa Bar-Boljare nalazi na SEETO glavnoj

transportnoj mreži i da je kao takav od 2015. dio inkativnog proširenja osnovne regionalne saobraćajne mreže TEN-T-a na prostor Zapadnog Balkana, odnosno dio proširenog koridora Bliiski Istok-Istočni Mediteran u okviru Trans-evropske transportne mreže, govori u prilogu činjenice o značaju koji ovom projektu daje i EU.

Svakako da je Evropa već prisutna na realizaciji projekta autoputa Bar-Boljare, jer se priprema idejnih projekata i pratećih elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za obilaznicu oko Podgorice i dionicu na potezu od Mateševa do Andrijevice, kao i izrada nove Studije opravdanosti za čitav autoput Bar-Boljare finansira sredstvima Evropske komisije.

Na podršku Evropske komisije računamo i kod obezbjeđivanja sredstava za izgradnju dionice na potezu od Mateševa do Andrijevice, za što smo zahtijevali dodjeljivanje bespovratnih sredstava kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan, što je i bila jedna od tema mog nedavnog razgovora sa evropskom komesarkom za saobraćaj, Violetom

Bulc.

Uputili smo i poziv da što veći broj evropskih kompanija, čije prisustvo nije izostalo ni kod realizacije prioritetne dionice, ispolji svoje interesovanje za nastavak izgradnje autoputa i predloži svoje uslove i modele realizacije ostalih dionica autoputa na bazi najbolje međunarodne prakse, a uz poštovanje principa jednakog tretmana, slobodne konkurencije i nediskriminacije.

U oblasti saobraćaja, sa Evropskom komisijom već ostvarujemo uspješnu saradnju za koju vjerujemo da će se u narednom periodu dodatno produbiti. Podsjetiću da u oblasti saobraćaja, EU godišnje u Crnoj Gori troši oko 35 miliona eura, pri čemu se značajan dio odnosi na saobraćajnu infrastrukturu, a zašto svakako zahvalnost dugujemo i Delegaciji EU u Crnoj Gori.

● **Kako komentarišete posljednja dešavanja u vezi sa navodnim uništenjem horita Ture?**

Pitanje zaštite životne sredine u realizaciji infrastrukturnih projekata je jedno od ključnih pitanja koje se tretira sa posebnom pažnjom, pa je i takav tretman osiguran kod realizacije dionice Smokovac-Mateševo autoputa Bar-Boljare.

Radovi na autoputu izvođe u skladu sa Glavnim projektom odobrenim od strane Državne komisije za reviziju tehničke dokumentacije, odnosno za isti je izdata Građevinska dozvola čiji sastavni dio su i potrebne saglasnosti nadležnih organa, a stručni nadzor nad radovima u skladu sa Ugovorom o projektovanju i izgradnji dionice Smokovac-Mateševo autoputa Bar-Boljare i propisima Crne Gore, preko renomiranih domaćih i međunarodnih eksperata, vrši međunarodni nadzorni organ, konzorcijum Ingerop - Geodata.

Na terenu je osigurano i redovno prisustvo nadležnih inspekcijских organa, koji shodno svojim ovlaštenjima preduzimaju odgovarajuće zakonom propisane mjere. Bez obzira na veličinu i tehničku kompleksnost izgradnje projekta autoputa, Ministarstvo ima nedvosmislen stav prema izvođač radova, kao i prema nadzornom organu za beskompromisno poštovanje primjenjivih propisa, standarda i pravila struke i svako nepoštovanje istih, koje za posljedicu mogu imati negativan uticaj na životnu sredinu, mora biti sankcionisano.

Nedavno je u Crnoj Gori boravila misija UNESCO eksperata i svakako da će svi učesnici u realizaciji ovog projekta i sa moje strane, imati nedvosmisleni nalog za praćenje svih zahtjeva i preporuka UNESCO eksperata ukoliko ih bude, mada smo utvrdili kao najniži iznos i procenat, čime smo dali šansu koncesionarima da se takmiče. Uz opravdan

● **Koje su najznačajnije**

Problem su nekompetentni činovnici kojima je partijska knjižica jedina preporuka

● **Iako ste više puta naglašavali da oni koji se protiv koncesije aerodroma čuvaju svoje biračko tijelo, šta Vi mislite o partijsko-rodačkom zapošljavanju?**

Zapošljavanje je kompleksna priča u našim uslovima, tako da nije jednostavno dati odgovor, ali pokušaću da odgovorim. Naravno, potvrđujem vašu konstataciju iz postavljeno pitanja da ima partijskog, kao i rodačko-familijarnog zapošljavanja. To su sigurno problemi, sa kojim se moramo suočavati i pokušati da ih eliminiramo, ali neće biti lako i ne mogu se eliminisati preko noći. Problemi, koji su po mojem mišljenju mnogo veći, su nepoštovanje zakona, kao i zapošljavanje nestručnih i nekompetentnih lica, koji imaju samo partijsku i rodačku legitimaciju. U ovoj oblasti je potrebno povećati odgovornost, onih koji donose odluke, posebno onih koji se usude da krše zakon. Moje tvrdnje u vezi sa protivnicima koncesije su lako dokazive jer postoji dokumentacija sa egzaktnim podacima, koje sam više puta javno isticao. U ovom slučaju me jako zabrinjava spoj više elemenata koje sam prethodno istakao, od koji je prisutno, kršenje zakona, rodačko-familijarno zapošljavanje, kao i zapošljavanje osoba sa nedovoljno znanja i kompetencija, bez adekvatnih provjera. Naravno, ovim pojavama se mora stati na put, i u ovom privrednom subjektu, ču kao resorni ministar preduzeti konkretne mjere.

je promjene u Nacrtu koncesionog akta za aerodrome, od septembra od kada je na javnoj raspravi?

Jako aktuelna tema je svakako i koncesioni akt za crnogorske aerodrome, koji planiramo da kandidujemo na nekoj od sjednica Vlade početkom naredne godine.

Postoji ogromno interesovanje koncesionara iz čitavog svijeta - Indija, Južna Koreja, Turska, Francuska, Njemačka, Italija odnosno više od 20 potencijalno zainteresovanih kompanija. Tokom javne rasprave smo čuli niz dobrih i konkretnih sugestija koje smo, zajedno sa drugim komentarima koje smo dobili u pisanom obliku, adresirali na sastancima organizovanim na ovu temu, razmotrili i shodno tome dodali u koncesioni akt i ugovor o koncesiji. Vjerujemo da smo došli do kvalitetnog materijala, koji ćemo uputiti prema Vladi, koja će dati konačnu ocjenu i donijeti odluku o usvajanju. Najznačajnije promjene ili poboljšanja inicijalnog teksta o kojem je vodena javna rasprava su slijedeće: u prve 3 godine od preuzimanja Aerodroma, koncesionar je dužan da investira najmanje 85 miliona eura; da uplati u budžet države avans u iznosu od najmanje 100 miliona; da uplaćuje godišnju koncesionu naknadu od najmanje 10 odsto od ukupnog godišnjeg prihoda; da obezbijedi prava radnicima najmanje kao prava definisana Kolektivnim ugovorom, koji je Vlada usvojila na posljednjoj sjednici u ovoj godini. Dakle, prije svega investiciono ulaganje u kratkom roku, u prve tri godine i u velikom iznosu, od najmanje 85 miliona eura. Finansijske uslove smo utvrdili kao najniži iznos i procenat, čime smo dali šansu koncesionarima da se takmiče. Uz opravdan

optimizam, imajući u vidu veliko interesovanje, očekujemo veći iznos i procenat od najniže određenih. Zaštitili smo interese radnika, kvalitetnim i sveobuhvatnim Kolektivnim ugovorom.

● **Sta su, prema Vašem mišljenju, najveći uspjesi za ove dvije godine, a šta najveći izazovi za koje još nemate pravo rješenje?**

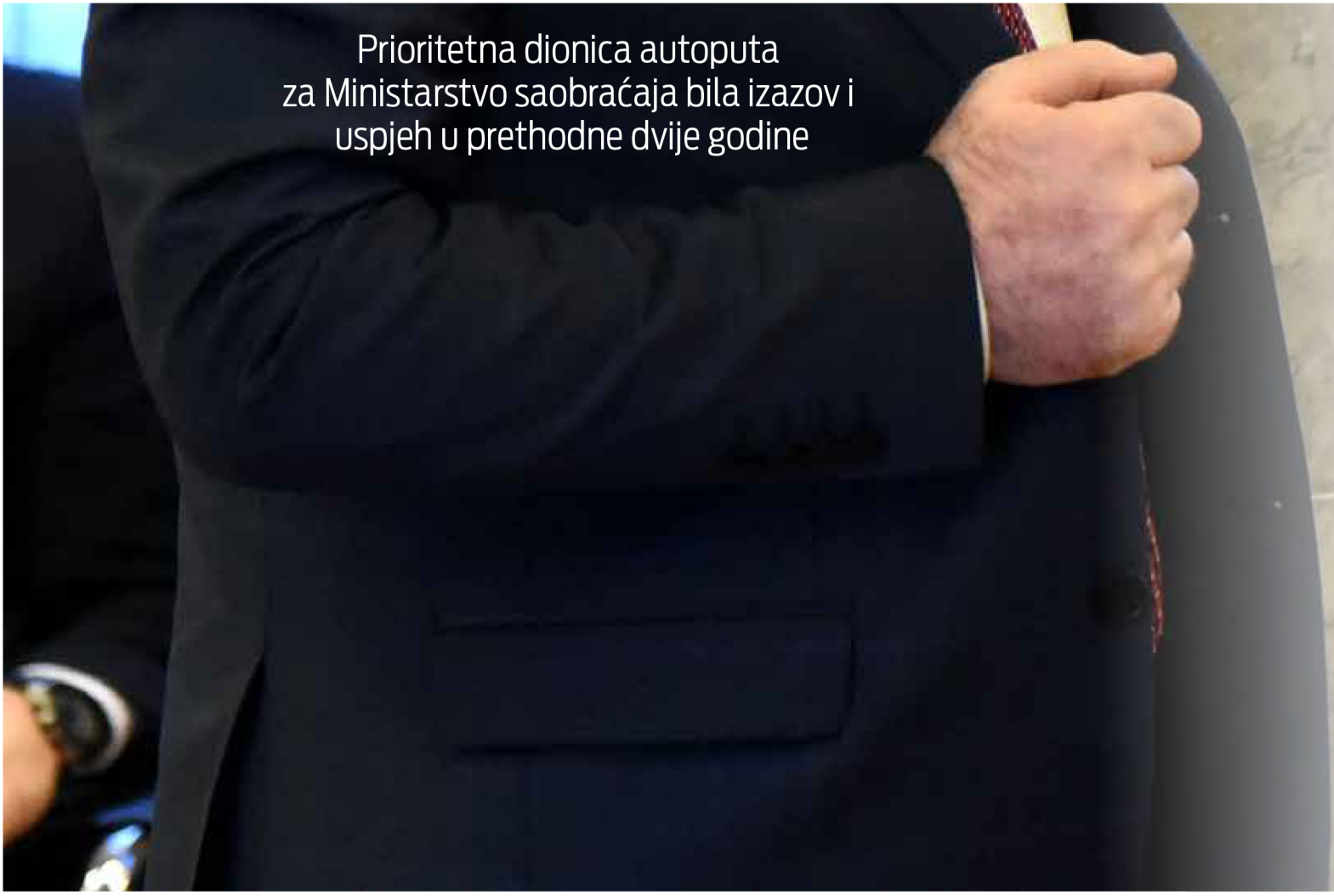
Dosta puta do sada sam govorio o izazovima u resoru saobraćaja i jasno je da su najveći izazovi upravo situacija u nacionalnom avioprevozniku, kao i status dinamike realizacije kapitalnog projekta izgradnje prve dionice autoputa Bar Boljare, ali i stvaranje uslova za realizaciju sledećih dionica.

Već smo govorili o pomacima u oblasti pomorstva tu prije svega mislim na poboljšani status pomoraca, vraćanjem na tzv. "Bijelu listu", ali i intenzivnijom saradnjom koju smo sa pomorcima ostvarili. Očekujem da ta saradnja u narednom periodu bude još konkretnija i da će dati rezultate na obostrano zadovoljstvo.

Koliko je prioritetna dionica bila izazov mogu reći i da je uspjeh. Kako sam već rekao na početku, kompleksnost ovog projekta je uslovljavala izvođenja radova, ali intenzivirane aktivnosti daju rezultate i mogu da budem zadovoljan. Ipak, u 2019. godini očekujem još više zalaganja kako sa naše strane tako i od strane izvođača radova. Pred nama je mnogo posla u smislu realizovanja investicija u željezničkom sektoru, ali i u oblasti državnih puteva. Takođe nas očekuju i dalje procedure kada je u pitanju koncesioni akt za crnogorske vazdušne luke. Rekao bih na kraju da nas izazovi očekuju i u godini pred nama, ali da se trudimo da ih spremni dočekamo i prevaziđemo.

Petlja na Smokovcu nije jedina, raspetljavamo i druge

Prioritetna dionica autoputa za Ministarstvo saobraćaja bila izazov i uspjeh u prethodne dvije godine



Država da posveti više pažnje pomorcima

● **Pomorci su mnogo kritikovali Ministarstvo jer su dugo bili van "bijele liste". Šta se dešava u tom dijelu?**

Nijesu pomorci kritikovali, koliko su mediji preuveličavali, a siguran sam da je istina i prava mjera, negdje između ove dvije krajnosti. Mišljenja sam da pomorstvo zaslužuje veću pažnju nego što je do sada imalo i smatram da je u ovoj oblasti najveći uspjeh vraćanje naših pomoraca na tzv. "bijelu listu", odnosno priznavanje ovlaštenja našim pomorcima da plove na brodovima pod zastavama EU, koja je tu odluku donijela 23. marta 2017. godine.

Takođe, želim da istaknem posebno pomorce kao organizaciju i ogromni potencijal s kojim ova država raspolaže. Država treba da im posveti više pažnje posebno kod potpisivanja sporazuma sa drugim zemljama, koje bi omogućile našim pomorcima da plove pod njihovim zastavama, jer što više budemo potpisivali sporazuma naši pomorci će moći da biraju kompanije i zastave pod kojima će da plove i time imaju mogućnost da odaberu najbolju opciju, zastavu, platu i druge uslove.

Istakao bih da smo potpisali sporazum sa Portugalom, već pregovaramo sa Holandijom, a sporazum sa Ukrajinom treba da se obnovi. U pregovorima smo sa zemljama koje imaju svoje flote kako bi našim pomorcima obezbijedili bolje uslove na tržištu. Pomorci su veliki potencijal i značajno je da se mnoge više pažnje njima posveti. Što se tiče njihovih dokumentacije, uredićemo to na bolji način nego do sada, radi evidentiranja i legitimacija koje oni koriste praktično kao pasoš prilikom plovljenja.