

Informacija o ažuriranju Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035 –  
faza I

Ministarstvo saobraćaja

## SADRŽAJ

1	UVOD.....	4
1.1	POZADINA PROJEKTA.....	4
1.2	CILJEVI PROJEKTA.....	4
1.2.1	OPŠTI CILJ.....	4
1.2.2	SPECIFIČNI CILJEVI.....	6
1.3	KLJUČNI INSTITUCIONALNI AKTERI / Zainteresovane strane – OBRAZOVANJE RADNE GRUPE...6	
1.4	SVRHA OVOG IZVJEŠTAJA.....	7
1.5	STRUKTURA IZVJEŠTAJA (PRIVREMENA).....	7
2	RAZVOJ AŽURIRANE STRATEGIJE SAOBRAĆAJA.....	9
2.1	UVOD.....	9
2.2	FAZE I ZADACI PROJEKTA.....	9
2.3	POČETNA FAZA.....	11
2.4	PRIKUPLJANJE PODATAKA.....	11
2.5	ALATI ZA ANALIZU PROBLEMA.....	15
2.5.1	SWOT ANALIZA PO VRSTAMA TRANSPORTA.....	15
2.5.2	TRANSPORTNI MODEL.....	40
2.6	STRATEŠKA VIZIJA I CILJEVI ZA TRANSPORTNI SEKTOR.....	40
2.6.1	DEFINISANJE VIZIJE I MISIJE TRANSPORTNOG SEKTORA.....	40
2.6.2	DEFINISANJE VISOKOG NIVOVA / STRATEŠKIH CILJEVA.....	42
2.6.3	DEFINISANJE SPECIFIČNIH CILJEVA.....	44
2.7	ANALIZA PROBLEMA U ODNOSU NA CILJEVE.....	48
2.7.1	ANALIZA PROBLEMA U ODNOSU NA VODEĆE INICIJATIVE - FLAGSHIPS.....	48
2.8	IZGRADNJA STRATEGIJE.....	64
3	AŽURIRANA STRATEGIJA RAZVOJA TRANSPORTA.....	65
3.1	REFERENTNI SCENARIO (NE RADITI NIŠTA) (trenutno).....	65
3.1.1	SEKTOR PUTEVA.....	65
3.1.2	ŽELJEZNIČKI SEKTOR.....	67
3.1.3	POMORSKI – IWW SEKTOR.....	68
3.1.4	VAZDUŠNI SEKTOR.....	68
3.1.5	LOGISTIKA - SEKTOR MULTIMODALNOG TRANSPORTA.....	69
3.2	PREFERIRANI SCENARIO (URADITI NEŠTO): PREDLOŽENE MJERE / INVESTICIJE.....	69
4	OČEKIVANI REZULTATI.....	70
5	PLAN IMPLEMENTACIJE.....	71
	PRILOG: PRELIMINARNI AKCIONI PLAN 2026–2027.....	

## LIST OF TABLES

Tabela 1 – Prikupljene informacije, skupovi podataka i dokumentacija (novembar 2025.).....	12
Tabela 2 – Rezultati SWOT analize za drumski sektor.....	21
Tabela 3 - Nalazi SWOT analize za železnički sektor.....	26
Tabela 4 - Nalazi SWOT analize za pomorski i IWW sektor.....	31
Tabela 5 - Rezultati SWOT analize za vazdušni sektor.....	35
Tabela 6 - Rezultati SWOT analize za sektor logistike i multimodalnog transporta.....	39
Tabela 7 - Korelacija predloženih zastavica (Flagships) sa ciljevima visokog nivoa (HLO) .....	43
Tabela 8 - Povezanost postojećih Specifičnih Ciljeva TDS sa EU SSMS Vodećim inicijativama.....	45
Tabela 9 - Korelacija dijagnostičkih nalaza za drumski sektor sa Vodećim inicijativama SSMS-a.....	49
Tabela 10 - Korelacija nalaza dijagnostike za željeznički sektor sa SSMS flagship-ovima .....	52
Tabela 11 - Korelacija dijagnostičkih nalaza za pomorski i sektor unutrašnjih plovnih puteva sa vodećim inicijativama SSMS-a.....	56
Tabela 12 - Korelacija nalaza dijagnostike za vazdušni sektor sa SSMS vodećim inicijativama .....	59
Tabela 13 - Korelacija nalaza dijagnostike za logistički sektor sa SSMS vodećim inicijativama.....	61

## LIST OF FIGURES

Slika 1 - Vodeće inicijative EU Strategije za održivu i pametnu mobilnost (SSMS) .....	5
Slika 2 - Faze projekta.....	9
Slika 3 - Zadaci projekta .....	10
Slika 4 – Vizija transportnog sektora, ciljevi i mjere .....	42

## 1 UVOD

### 1.1 POZADINA PROJEKTA

Vlada Crne Gore je dobila finansijska sredstva od Svjetske banke za projekat „Olakšavanje trgovine i transporta na Zapadnom Balkanu – Faza 2“ (TTFP). Opšti cilj TTFP-a je smanjenje troškova trgovine i povećanje efikasnosti transporta u zemljama Zapadnog Balkana (ZB). Crna Gora, sa jednim od dva ulazna portala na Zapadni Balkan, zauzima ključnu poziciju za zemlje u regionu bez izlaza na more, kao i duž Koridora Zapadni Balkan – Istočno Sredozemlje (WBEM) u okviru Trans-evropske transportne mreže (TEN-T) pa tako i za povezivanja sa širom evropskom regijom. S obzirom na napredak Crne Gore ka članstvu u EU i razvijenu saobraćajnu infrastrukturu, zemlja može značajno profitirati od efikasnosti koju pruža TTFP, kako unutar Crne Gore, tako i u susjednim zemljama, kroz povećanu drumsku i željezničku povezanost i unaprijeđenu integraciju tržišta.

Projekat se sastoji od sljedećih komponenti:

- Komponenta 1: Olakšavanje kretanja robe na Zapadnom Balkanu
- Komponenta 2: Povećanje efikasnosti i predvidljivosti transporta
- Komponenta 3: Podrška implementaciji obaveza
- Komponenta 4: Podrška jedinicama za implementaciju projekata (PIU)

Ministarstvo saobraćaja Crne Gore (u daljem tekstu „Naručilac“) je raspisalo Poziv za dostavljanje ponuda za konsultantske usluge za projekat „Ažuriranje Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035, uključujući Plan implementacije i Akcioni plan za period 2026–2027“ (Ref. br.: MNE-WBTTFP-94710-QCBS-25-2.2.2). Ugovor je dodijeljen konzorcijumu **SYSTEMA Consulting SA – PLANET SA**, a projekat je zvanično počeo 15. septembra 2025. godine.

Ministarstvo saobraćaja i njegova Jedinica za implementaciju projekta (PIU) djeluju kao vodeće tijelo za implementaciju TTFP-a, uključujući i usluge u okviru ovog zadatka.

### 1.2 CILJEVI PROJEKTA

#### 1.2.1 OPŠTI CILJ

Glavni cilj projekta je ažuriranje postojeće Strategije razvoja saobraćaja (TDS) i usklađivanje sa vizijom, principima, strateškim ciljevima i ključnim prekretnicama definisanim evropskim i regionalnim politikama i strateškim okvirom, koji proističu iz **Evropskog zelenog sporazuma i Zelene agende za Zapadni Balkan**. Prema Evropskoj komisiji, „*Evropski zeleni sporazum teži smanjenju emisija iz transporta za 90% do 2050 godine. Prijelaz na održiviji transport podrazumijeva stavljanje korisnika u prvi plan i pružanje pristupačnijih, dostupnijih, zdravijih i čistijih alternativa.*“

U širem smislu, glavni ciljevi i zadaci kroz transformaciju transportnog sektora širom Evrope predstavljeni su u dokumentu COM(2020) 789 final, pod nazivom „**Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje evropskog transporta prema budućnosti**“, koji je Evropska komisija objavila 09.12.2020 godine.

Težeći usklađivanju sa Strategijom za održivu i pametnu mobilnost (SSMS) Evropske unije i da se ciljevi, ključne prekretnice i aktivnosti EU prilagode realnostima u regionu Zapadnog Balkana, uz pružanje regionalne mape puta za dekarbonizaciju i digitalizaciju transportnog sektora, **Stalni sekretarijat Transportne zajednice (TCPS)** razradio je Strategiju za održivu i pametnu mobilnost (SSMS) za Zapadni Balkan.

Značaj „**dvostruke zelene i digitalne tranzicije**“ za transformaciju transporta i ekonomski razvoj jasno je naglašen. Prema SSMS-u, tri (3) strateška cilja i deset (10) vodećih inicijativa (flagships) za održivu – zelenu, pametnu, otpornu i finansijski pristupačnu mobilnost predstavljeni su u nastavku:

### ODRŽIVA MOBILNOST

- Vodeća inicijativa 1: Podsticanje šire upotrebe vozila s nultim emisijama, obnovljivih i niskougljeničnih goriva i povezane infrastrukture
- Vodeća inicijativa 2: Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom
- Vodeća inicijativa 3: Održivija i zdravija gradska i međugradska mobilnost
- Vodeća inicijativa 4: Ekologizacija - "ozelenjavanje" teretnog transporta
- Vodeća inicijativa 5: Određivanje cijena ugljenika i pružanje boljih podsticaja korisnicima

### PAMETNA MOBILNOST

- Vodeća inicijativa 6: Ostvarenje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti
- Vodeća inicijativa 7: Inovacije i podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost

### OTPORNA MOBILNOST

- Vodeća inicijativa 8: Jačanje jedinstvenog tržišta
- Vodeća inicijativa 9: Pravedna mobilnost za sve
- Vodeća inicijativa 10: Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja

#### Slika 1 - Vodeće inicijative EU Strategije za održivu i pametnu mobilnost (SSMS)

Pored usklađivanja sa SSMS-om, u skladu sa preporukama Evropske komisije, Ažurirana strategija će takođe integrisati relevantne nacionalne podsektorske strategije razvijene od usvajanja postojeće TDS, uključujući – ali ne ograničavajući se na – Strategiju razvoja pomorske privrede 2020–2030 (predmet ažuriranja), Strategiju poboljšanja sigurnosti u drumskom saobraćaju 2024–2030, itd., kao i relevantne promjene od 2019. godine, poput demografskog i socio-ekonomskog razvoja, promjena u potražnji i ponudi transporta, statusa prethodno planiranih mjera i projekata, promjena troškova i finansijskih resursa, itd.

U istom kontekstu, dodatni ciljevi ažuriranog dokumenta su da se osigura integrisanje promjena u vezi sa Akcionim planovima Ugovora o Transportnoj zajednici (TCT) i razvoj **Nacionalnog strateškog okvira i arhitekture ITS-a** koji obuhvata širi spektar ITS mjera i reflektuje glavne ciljeve, mjere i prioritete definisane u ažuriranoj Strategiji razvoja saobraćaja.

Takođe, **Strateška procjena uticaja na životnu sredinu (SEA)** nacionalne Strategije biće ažurirana kako bi obuhvatila sve promjene, dopune i najnovija dešavanja od 2019. godine.

## 1.2.2 SPECIFIČNI CILJEVI

Specifični ciljevi koji će se razmatrati tokom implementacije zadatka uključuju:

- Institucionalne, političke i regulatorne reforme radi unapređenja održivog razvoja transporta
- Sveobuhvatno transportno planiranje koje obuhvata sve vrste saobraćaja (drumski, željeznički, vazdušni, pomorski, multimodalni)
- Integracija mjera za otpornost na klimatske promjene u transportne investicije
- Inicijative za pametnu i zelenu mobilnost, osiguravajući niskoemisijske transportne alternative
- Usklađivanje sa zahtjevima za pristupanje EU, posebno preporukama iz Izvještaja Evropske komisije za Crnu Goru za 2024. godinu, tj. Poglavlja 14 (Transportna politika) i 21 (Trans-evropske mreže)
- Usklađivanje sa Akcionim planovima Transportne zajednice (Drumski saobraćaj, Željeznica, Bezbjednost saobraćaja, Olakšavanje transporta, Vodni i multimodalni saobraćaj, Implementacija pravne tekovine EU u oblasti socijalnih pitanja i prava putnika u transportu).

## 1.3 KLJUČNI INSTITUCIONALNI AKTERI / ZAINTERESOVANE STRANE – OBRAZOVANJE RADNE GRUPE

Pored Ministarstva saobraćaja (MoT), uz podršku Jaspers-a, postoji nekoliko drugih aktera/zainteresovanih strana projekta sa kojima se tim koji radi na ažuriranju studije uključuje u konsultantski proces. Dana 21. novembra 2025. godine zvanično je formirana Radna grupa za podršku konsultantu u procesu ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja 2019-2035, koja uključuje trideset osam (38) predstavnika iz sljedećih institucija:

- **Ministarstvo saobraćaja;**
- **Ostala ministarstva:**
  - Ministarstvo pomorstva (MoMA);
  - Ministarstvo finansija;
  - Ministarstvo unutrašnjih poslova (Granična policija);
  - Ministarstvo energetike i rudarstva;
  - Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera;
  - Ministarstvo javne uprave;
- **Uprava carina;**
- **Druge zainteresovane strane (npr. Eko-fond, NVO);**
- **Stalni sekretarijat Transportne zajednice;**
- **Privredna komora Crne gore;**
- **Zajednica opština Crne Gore;**
- **Subjekti povezani sa transportom:**
  - Uprava za saobraćaj;
  - Monteput;
  - Željeznička infrastruktura Crne Gore;
  - Željeznički prevoz Crne Gore;
  - Montecargo;
  - Uprava pomorske sigurnosti i upravljanje lukama – UPSUL;
  - Luka Bar i Lučka uprava Bar;
  - Luka Adria;

- AD "Barska plovidba";
- Aerodromi Crne Gore;
- Air Montenegro;
- Kontrola letenja Srbije i Crne Gore (SMATSA).

**Radna grupa** pruža podršku Ministarstvu saobraćaja i konsultantu u procesu ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035, kroz pružanje podataka/informacija, učestvovanje na sastancima/radionicama i razmatranje dostavljenih izvještaja uz davanje komentara i preporuka.

Ostali akteri uključuju:

- E&S zainteresovane strane (NVO);
- Glavni proizvođači, trgovci, izvoznici/uvoznici;
- Delegacija EU u Crnoj Gori.

Napominje se da konsultant blisko saraduje sa MoT/Jaspers kroz PIU, organizujući redovne i ad-hoc sastanke takođe sa uključenim zainteresovanim stranama. Pored toga, prva radionica je održana 9. decembra 2025. godine, sa ciljevima (i) Upoznavanje svih aktera sa obimom, aktivnostima i vremenskim planom Ažuriranja Strategije, (ii) Predstavljanje aktivnosti razvijenih do sada i preliminarnih nalaza i privremena vizija i misija ažurirane Strategije, i (iii) Isticanje značaja uključivanja aktera/zainteresovanih strana tokom čitavog trajanja projekta.

#### 1.4 SVRHA OVOG IZVJEŠTAJA

Ažuriranje postojeće Strategije razvoja saobraćaja zasniva se na opsežnom procesu prikupljanja podataka, konsultacijam sa učesnicima projekta i razvoju predloženih intervencija, podržanih dubinskom analizom i istraživanjem.

Ovaj izvještaj, u svojoj konačnoj verziji, predstaviće sve preduzete aktivnosti u sažetom obliku, što će kao rezultat dati Konačnu ažuriranu Strategiju, Plan implementacije do 2035. godine i Akcioni plan za 2026–2027.

Sadržaj ovog izvještaja biće detaljno obrađivan u relevantnim zadacima i isporukama koje će se dostavljati tokom trajanja zadatka, u skladu sa zahtjevima Projektnog zadatka (ToR).

#### 1.5 STRUKTURA IZVJEŠTAJA (PRIVREMENA)

Ovaj dokument, u svojoj konačnoj verziji, predstavljaće Konačnu ažuriranu Strategiju razvoja saobraćaja 2019–2035, sažeto prikazujući proces koji je doveo do izrade Plana implementacije i Akcionog plana, sa sljedećim elementima:

- Poglavlje 1: Uvod koji opisuje pozadinu i svrhu dokumenta i cjelokupnog procesa.

- Poglavlje 2: Razvoj Ažurirane Strategije razvoja saobraćaja – obuhvata prikupljanje podataka, transportni model, analizu problema, predloženu viziju i ciljeve za transportni sektor Crne Gore, identifikaciju i ocjenu mjera i opcija.
- Poglavlje 3: Detaljan opis optimalnog scenarija – fokusira se na definisane ciljeve razvoja transportnog sektora, uključujući i informacije o mjerama Referentnog scenarija, koje čine osnovu buduće transportne strategije.
- Poglavlje 4: Predstavljanje očekivanih uticaja preferirajućeg scenarija – uključuje detalje o predviđenim benefitima, procijenjenim u odnosu na postavljene Visoke ciljeve.
- Poglavlje 5: Plan implementacije i Akcioni plan ažurirane Strategije – opisuje osnovne komponente potrebne za njihovu implementaciju i monitoring.



## 2 RAZVOJ AŽURIRANE STRATEGIJE SAOBRAĆAJA

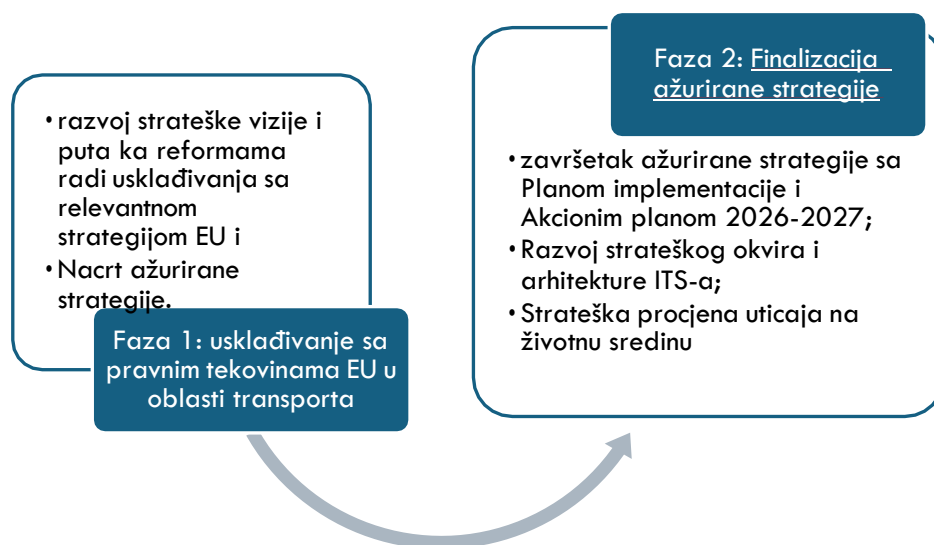
### 2.1 UVOD

U skladu sa Projektnim zadatkom (ToR), svrha projekta je da „revidirana Strategija usmjeri **održivi razvoj transportnog sektora Crne Gore i unaprijedi multimodalnu povezanost, podstičući sigurnije, zelenije i efikasnije transportne mreže**“, istovremeno podržavajući šire napore zemlje u pripremi za dalji napredak u procesu pretrpripustupnih aktivnosti ka EU, te doprinosi daljoj evropskoj integraciji.

U suštini, projekat će podržati napore za implementaciju i uspješno završavanje dugoročne integrisane strategije transportnog sektora, koja podjednako obuhvata sve glavne aktere i podsektore, te stimulisati putnički transport i trgovinu u širem regionu Zapadnog Balkana i Jugoistočne Evrope.

### 2.2 FAZE I ZADACI PROJEKTA

U skladu sa zahtjevima ToR-a, plan rada organizovan je u dvije faze i pet glavnih tehničkih zadataka, kojima je prethodila početna faza i koji će biti praćeni fazom zatvaranja projekta, kako je prikazano na sljedećim prikazima u nastavku:



Slika 2 - Faze projekta



**Slika 3 - Zadaci projekta**

Nakon početne faze i mobilizacije tima, prvi glavni zadatak „**Analiza trenutnog stanja i buduće performanse transportnog sektora po principu ‘business-as-usual’ i povezana pitanja**“ fokusira se na dijagnostičku procjenu transportnog sektora, podsektora i međusektorskih aspekata, uključujući i aktuelnu procjenu nivoa potražnje i ponude u transportu. Ovaj zadatak generiše ključne rezultate na kojima će se zasnivati ažurirana Strategija i svi ostali rezultati projekta.

Sljedeća dva zadatka, „**Strateška vizija i put reformi**“ i „**Ažurirani nacrt Strategije razvoja saobraćaja sa Planom implementacije i Akcionim planom 2026–2027**“, međusobno su zavisni i imaju zajednički cilj da formulišu viziju, strateške ciljeve, mehanizme, vremenske okvire i ključne prekretnice revidirane Strategije saobraćaja Crne Gore. Konkretno, Zadatak 2 ima za cilj razvoj dugoročne vizije transportnog sektora Crne Gore, osiguravajući usklađenost sa politikama EU, te definisanje politika i specifičnih ciljeva za razvoj nacionalnog transportnog sistema, uključujući relevantne infrastrukturne, operativne i organizacione mjere. Zadatak 3 će se implementirati u dvije predviđene faze, konsolidujući rezultate prethodnih analiza radi formulisanja ažurirane Strategije razvoja saobraćaja i njenog Plana implementacije za cijeli period. Takođe će koristiti odgovarajuće metode i planiranje mreže kako bi se artikulisao kratkoročni Akcioni plan i prioritizovale intervencije.

Sljedeći glavni zadatak, „**Strateški okvir i arhitektura inteligentnih transportnih sistema (ITS)**“, ima za cilj procjenu potreba i potrebnu funkcionalnost ITS-a u Crnoj Gori, što će dovesti do razvoja nacionalne ITS arhitekture, usklađene sa relevantnim EU direktivama i regulativama. Takođe će biti razvijen Plan puta i Akcioni plan za implementaciju ITS-a u urbanim transportnim mrežama, autoputevima i teretnim koridorima.

Kroz Zadatak 5 „**Strateška procjena uticaja na životnu sredinu (SEA)**“, očekuje se da će biti kompletirana ažurirana Strateška procjena uticaja na životnu sredinu, koja će pratiti implementaciju Ažurirane Strategije saobraćaja Crne Gore.

Na kraju, projekat uključuje tzv. fazu zatvaranja, koja ima za cilj inkorporiranje svih primjedbi primljenih kroz konsultacije sa učesnicima i zainteresovanim stranama u **finalnu dokumentaciju Strategije**

**saobraćaja.** Ovaj zadatak takođe omogućava pravilnu predaju rezultata projekta Naručiocu za buduću upotrebu.

## 2.3 POČETNA FAZA

Projekat je započeo 15.09.2025. godine početnim sastankom u Podgorici, uz prisustvo predstavnika Ministarstva saobraćaja (MoT), JASPERS-a i Ministarstva pomorstva (MoMA). Jedinica za implementaciju projekta (PIU) imenovana od strane MoT-a pratila je sve aktivnosti projekta i olakšavala konsultacije sa različitim zainteresovanim stranama.

Jednomjesečna početna faza obuhvatila je:

- Kick-off/Početni sastanak;
- Mobilizaciju multidisciplinarnog stručnog tima;
- Konsultantske sastanke sa organima za drumski, željeznički, pomorski i vazdušni saobraćaj;
- Izradu strukturisane baze za prikupljanje podataka;
- Kreiranje MS SharePoint™ platforme za razmjenu dokumenata;
- Pregled svih važnih nacionalnih i regionalnih strateških dokumenata relevantnih za transportni sektor Crne Gore
- Preliminarnu procjenu i analizu nedostataka (Gap Analysis) postojeće Strategije razvoja saobraćaja (TDS).

Početni izvještaj – analiza nedostataka blagovremeno je dostavljena 15. oktobra 2025. godine. Primjedbe i preporuke MoT, Jaspers-a, Transportne zajednice i drugih zainteresovanih strana inkorporirane su u konačnu verziju izvještaja.

## 2.4 PRIKUPLJANJE PODATAKA

Izrada ovog zadatka zahtijeva prikupljanje postojećih podataka i informacija vezanih za organizaciju, operacije i aspekte ponude/potražnje za sve vidove saobraćaja. Ovo omogućava ne samo jasno razumijevanje postojećih uslova u transportnom sektoru, već i razvoj i procjenu „ne raditi ništa“ (BAU) scenarija za ciljne godine određene u ToR-u (2030. i 2035.), tj. buduće transportne uslove ako se ne primijene druge intervencije osim onih koje su već u primjeni. Napominje se da će procjena BAU scenarija biti razvijena korišćenjem Transportnog modela, koji trenutno priprema drugi konsultant angažovan od strane Ministarstva saobraćaja.

Dokumenti, informacije i podaci su već prikupljeni, uz vrijednu pomoć članova PIU, kroz niz izvora, opisanih u nastavku:

### **Podaci dostupni od trećih strana**

Napominje se da značajni podaci već postoje u transportnom sektoru, iako trenutno ne postoji sistem za centralno čuvanje ili izvještavanje o tim podacima. Nakon specifičnih zahtjeva konsultanta, PIU je prikupio podatke od relevantnih trećih strana, državnih agencija i operatera transporta.

Tabela ispod predstavlja statistički prikaz procesa prikupljanja podataka, prikazujući ključne informacije, skupove podataka i dokumentaciju primljenu do kraja novembra 2025. godine.

**Tabela 1 – Prikupljene informacije, skupovi podataka i dokumentacija (novembar 2025.)**

Izvor	Podaci/Dokumentacija
MoT/ PIU	Postojeća Strategija razvoja saobraćaja 2019–2035 – kompletna dokumentacija (analiza problema, izvještaj o transportnom modeliranju, SEIA, dosadašnji Akcioni planovi, itd.)
	Informacije o statusu Jedinственe liste prioritетnih projekata (Single Project Pipeline)
	Organizacione šeme Ministarstva i odgovornosti
MoT – Direktorat za državne puteve	<i>Usklađivanje sa EU Direktivama/Regulativama</i>
	Detaljan spisak sa statusom transpozicije prema EU direktivama
	Spisak zakonodavstva za transpoziciju (planirane aktivnosti u skoroj budućnosti – preostali nedostaci)
	Opseg i očekivani relevantni izlaz DAI Global (implementacija TA) (Lista zakona)
	<i>Organizaciona struktura</i>
	Organizacione šeme i odgovornosti Direkcije
	Odgovornosti Monteputa
	<i>Ostali podaci/informacije (izvještaji/akcije/projekti)</i>
	Program ITS 2022–2026 i detalji o postojećem ugovoru za razvoj ITS projekata
	Akcioni plan za izgradnju, rekonstrukciju i održavanje puteva do 2028. (usvojen u junu 2025)
	Monteput akcioni planovi za posljednjih 7 godina
	Privremeni izvještaji TCT TA za Nacionalne pristupne tačke
	Baza podataka o nesrećama za posljednjih 7 godina
	Crne tačke (identifikacija, planirane aktivnosti, projekti za sigurnost saobraćaja)
Prezentacija prioritетnih projekata (Monteput)	
MoT - Direktorat za vazdušni saobraćaj	Opšte informacije o aktivnostima Direkcije
	<i>Usklađivanje sa EU Direktivama/Regulativama</i>
	Detaljan spisak sa statusom transpozicije prema EU direktivama (Lista zakona – dostupni i nedostajući) za harmonizaciju sa EU legislativom
	Spisak zakonodavstva za transpoziciju (planirane aktivnosti u skoroj budućnosti – preostali nedostaci)
	Pravni akt o vazdušnom saobraćaju (javna služba – PSO ugovor)
	Zakon o terminologiji u vazdušnom saobraćaju
	<i>Ostali podaci/informacije (izvještaji/akcije/projekti)</i>
Masterplanovi aerodroma	
MoT – Direktorat za željeznički saobraćaj	<i>Usklađivanje sa EU Direktivama/Regulativama</i>
	Detaljan spisak sa statusom transpozicije prema EU direktivama
	Spisak zakonodavstva za transpoziciju (planirane aktivnosti u skoroj budućnosti – preostali nedostaci)
	Nacrt revidiranog Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti
	Novi usvojeni Zakon o željeznici
	Zakon/pravni akt o PSO
	<i>Organizaciona struktura</i>
Organizacione šeme i odgovornosti Direkcije	
Organizacija i odgovornosti Željezničke agencije (koja će biti osnovana prema novom Zakonu o željeznicama)	
MoT - Direktorat za drumski saobraćaj	<i>Usklađivanje sa EU Direktivama/Regulativama</i>
	Detaljan spisak sa statusom transpozicije prema EU direktivama

Izvor	Podaci/Dokumentacija
	Spisak zakonodavstva koje je trenutno u izradi Zakon o drumskom saobraćaju Zakon o tahografima Zakon o ugovorima u drumskom transportu (e-teret) Pravilnik za vozila za implementaciju regulative 2015/719 <i>Organizaciona struktura</i> Kratak opis organizacije i odgovornosti Direkcije i njena tri odjeljenja <i>Dodatni podaci/informacije (izvještaji/akcije/projekti)</i> Podaci o druskim vozilima [broj vozila po tipu, broj licenci za teretni saobraćaj, teretni vozni park (uključujući podatke o starosti voznog parka i Euro klasi motora, ako su dostupni)]
MoT - Direktorat za kapitalne investicije i međunarodnu saradnju	Informacije o/Status pojedinačnih projekata (sa i bez osiguranog finansiranja) <i>Usklađivanje sa EU Direktivama/Regulativama</i> Detaljan spisak sa statusom transpozicije prema EU direktivama (Lista zakona – dostupni i nedostajući) za zatvaranje Poglavlja 14 i 21 Spisak zakonodavstva za transpoziciju (planirane aktivnosti u skoroj budućnosti – preostali nedostaci) <i>Ostali podaci/informacije (izvještaji/akcije/projekti)</i> Pregled: prekogranični projekti, razvoj okvira za alternativna goriva (TA), projekat sigurnosti saobraćaja (crne tačke), NAP projekat
MoT – Direktorat za drumski saobraćaj i motorna vozila i Inspekcija za drumski saobraćaj	Spisak statusa usklađenosti sa tekovinama EU
ZICG	Višegodišnji plan 2024–26 Detaljne informacije o investicionim projektima (prošli – tekući – budući)
Montecargo	Godišnji poslovni plan (ili višegodišnji investicioni plan, ako je dostupan) Podaci o saobraćaju
ZPCG	Podaci o saobraćaju (bez podataka o naplati karata po stanicima)
Uprava za željeznice	Godišnji izvještaji o bezbjednosti
MoMA	<i>Usklađivanje sa EU Direktivama/Regulativama</i> Tabela usklađenosti zakonodavstva Plan harmonizacije (vremenski okvir po zakonodavstvu) <i>Ostali podaci/informacije (izvještaji/akcije/projekti)</i> ToR za novi WBIF/IPF TA projekat Luke Bar Formular za identifikaciju projekta za VTMS (dodatna oprema na Skadarskom jezeru, nije obuhvaćena fazom II)
Luka Bar	Pregled napretka aktivnosti SSMS za luke za TCT 2024–25 Informacije o drugim tekućim/planiranim projektima Godišnji izvještaj oktobar 2024 – avgust 2025 Informacije o informacionom sistemu Luke Bar Master plan Luke Bar (sažetak)
Aerodromi Crne Gore	Postojeći Master plan aerodroma Studija državne lokacije Aerodroma Tivat – Sektor 24 Studija razvoja Aerodroma Tivat (EBRD studija, 2015–16)

## Podaci dostupni iz javnih izvora

Dodatni podaci i relevantni izvještaji/studije prikupljeni su iz različitih pouzdanih i zvaničnih izvora, uglavnom sa javnih web stranica i online baza podataka. Ispod je spisak najvažnijih strateških dokumenata relevantnih za transportni sektor i ažuriranje Strategije. Neki od njih su završeni, dok se drugi trenutno ažuriraju:

- Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2024–2030
- Strategija razvoja željeznica 2017–2027 i Prijedlog nacionalnog programa željezničke infrastrukture za period od 2024-2026
- Strategija razvoja pomorske privrede 2020-2030
- Jedinствена lista prioritетnih projekata za transportni sektor (najnovije usvojena u decembru 2024)
- Nacionalna strategija održivog razvoja Crne Gore do 2030
- Nacionalni Prostorni plan Crne Gore do 2040
- Nacionalni plan energije i klimatskih promjena i Nacionalni plan adaptacije na klimatske promjene
- Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori do 2028
- Program razvoja i uvođenja pametnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju 2022-2026
- Master planovi aerodroma Crne Gore za period 2011-2030
- Program ekonomskih reformi 2024–2026 i Agenda reformi 2024–2027 Crne Gore
- Strategija digitalne transformacije 2022–2026 i Nacionalna strategija sajber bezbjednosti 2022–2026
- Četvrti izvještaj o napretku u sprovođenju Smjernica za prevoz opasnih materija (TDG) u skladu sa TCT
- Godišnji izvještaji o napretku u vezi sa Strategijom održive i pametne mobilnosti na Zapadnom Balkanu u skladu sa TCT
- Godišnji izvještaji o napretku u sprovođenju Akcionih planova za naredni period i transpoziciji pravnih tekovina EU za Zapadni Balkan

Što se tiče pravnog i regulatornog okvira u vezi sa transportnim sektorom i tekućih aktivnosti usklađivanja sa pravnim tekovinama EU, a posebno sa Poglavljima 14 i 21, lista regulativa i njihov status posljednje transpozicije dostavljena je od strane MoT-a i priložena je uz Početni izvještaj i analizu nedostataka. Ova lista predstavlja dinamički registar zakona i regulativa koji će se dopunjavati tokom trajanja ovog zadatka i na kraju pružiti jasan pregled napretka zemlje ka usklađivanju sa EU transportnim politikama i direktivama.

Svi navedeni izvori će biti korišćeni uz odgovarajuću referencu za svaki izvor. Dodatni podaci potrebni tokom implementacije zadatka biće jasno identifikovani u narednim fazama projekta.

## Prikupljanje informacija putem konsultacija

Kvalitativne informacije su takođe prikupljene kroz konsultacije sa članovima Radne grupe i drugim zainteresovanim stranama. Diskutovani se problemi u operacijama i pitanja kapaciteta infrastrukture kako bi se identifikovali fizički i regulatorno uska grla i prioritetizovale potrebe.

Aktivnost prikupljanja podataka je kontinuirana. Obrada, konsolidacija i evaluacija primljenih podataka zahtijeva pojašnjenja i dodatne informacije od nadležnih institucija. Nedostaci u rezultujućoj analizi, koji bi mogli dovesti do nepotpune analize problema i razvoja mjera, uglavnom su nadoknađeni posebnim

znanjem tima, terenskim posjetama, dodatnim zahtjevima i specijalnim sastancima za prikupljanje podataka, kao i opsežnim konsultacijama sa članovima Radne grupe i drugim zainteresovanim stranama.

## 2.5 ALATI ZA ANALIZU PROBLEMA

### 2.5.1 SWOT ANALIZA PO VRSTAMA TRANSPORTA

Ključni dio pripreme ažurirane Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035 je sveobuhvatna analiza trenutnog stanja svakog transportnog podsektora u Crnoj Gori. Opsjeg ove analize obuhvata identifikaciju aktuelne situacije u smislu performansi, strukturnih i organizacionih izazova, te prioriternih pravaca koji osiguravaju usklađenost sa EU okvirom za svaki podsektor.

Sljedeća poglavlja pružaju kratak sažetak preliminarnih nalaza ove procjene po vrstama transporta, uključujući prve rezultate SWOT analize (Snage-Slabosti-Mogućnosti-Prijetnje).

#### 2.5.1.1 SEKTOR DRUMSKOG SAOBRAĆAJA

##### **Analiza trenutnog stanja**

Institucionalna i regulatorna struktura sektora drumskog saobraćaja obuhvata prvenstveno Ministarstvo saobraćaja sa svojim Direktoratima odgovornim za Državne puteve, Drumski saobraćaj i motorna vozila, te za Kapitalne investicije i međunarodnu saradnju, Upravu za saobraćaj i Monteput. Ministarstvo unutrašnjih poslova ima važnu ulogu, odgovornu za unapređenje bezbjednosti saobraćaja, upravljanje evidencijom vozača i vozila, upravljanje i rad graničnih prelaza, upravljanje hitnim situacijama i rizicima, te transport opasnih materija. Ostali značajni akteri, u skladu sa svojim portfoliom, uključuju Uprava carina, Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera, Agenciju za zaštitu životne sredine, Ministarstvo energetike i Eko fond, Ministarstvo javne uprave, kao i Privrednu komoru Crne Gore i njena Udruženja saobraćaja i špeditera, te Zajednicu opština Crne Gore.

Uprava za saobraćaj upravlja mrežom državnih puteva, dok Monteput upravlja autoputevima i brzim saobraćajnicama. Ukupna dužina puteva u Crnoj Gori je nešto preko 10.000 km. Prema najnovijim statistikama, mreža puteva se sastoji od gotovo 7.000 km asfaltiranih puteva, 1.902 km makadamskih puteva i 1.298 km zemljanih i nekategorizovanih puteva. Mreža puteva je klasifikovana na državne puteve (autoputevi – highways, brze saobraćajnice – expressways, glavni i regionalni putevi) i opštinske puteve (lokalne ceste i ulice u naseljima – urbane oblasti). Ukupna dužina autoputeva i glavnih i regionalnih puteva, tj. pod nadležnošću Monteputa i Uprave za saobraćaj, iznosi 2.021 km. U funkciji je samo jedan odjeljak autoputa, Smokovac – Mateševo, od planiranog autoputa Bar – Boljare (42 km). Međugradski/regionalni drumki saobraćaj obavljaju glavni putevi (910 km) i regionalni putevi (1.069 km). Većina nacionalne mreže glavnih i regionalnih puteva ima po jednu traku u svakom pravcu, osim autoputa i pojedinih odjeljaka puta M-2 u oblasti Podgorice, dok na nekim glavnim putevima sa strmim usponima postoji traka za preticanje. Na dionicama autoputa ograničenje brzine je 100 km/h, dok na glavnim i regionalnim putevima varira od 40 do 80 km/h.

Dijelovi nacionalne mreže glavnih i regionalnih puteva poklapaju se sa segmentima UNECE E-puteva (prema Evropskom sporazumu o glavnim međunarodnim saobraćajnicama – AGR) i indikativnom proširenju drumske Trans-evropske transportne mreže (TEN-T) na Zapadnom Balkanu. Konkretno, dijelovi drumske osnovne TEN-T mreže su dionice: Bar – Smokovac – Mateševo – Andrijevića – Berane – Boljare (takođe dio WBEM koridora) i Herceg Novi – Bar – Sukobin, dijelovi drumske sveobuhvatne TEN-T mreže su dionice: Šćepan Polje – Podgorica – Božaj, Berane – Dračnovac i Andrijevića – Kula.

Za razvoj i unapređenje mreže puteva, nekoliko projekata je završeno od 2017. godine, dok su mnogi drugi u toku ili planirani, u okviru Srednjeročnog programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva u Crnoj Gori do 2028. godine. Program takođe uključuje rehabilitaciju mostova, rješavanje klizišta i kosina, kao i otklanjanje problema sa uskim grlima u saobraćaju.

U toku su tenderi za 10 projekata puteva čija ukupna vrijednost investicija dostiže 450 miliona eura. Postupak za ugovaranje projektovanja i izgradnju druge dionice autoputa Bar – Boljare, između Mateševa i Andrijevice, je u toku, a očekuje se da će izvođač biti mobilisan u prvoj polovini 2026. godine, sa vrijednošću od 605 miliona eura, tako da kumulativna vrijednost investicija projekata koji su u tenderu prelazi jednu milijardu eura. Ukupna vrijednost investicija za projekte uključene u Srednjoročni program 2025–2028 dostiže 5,6 milijardi eura, od čega je 2,2 milijarde eura planirano da se utroši do kraja 2028. godine.

Radovi na redovnom održavanju i zaštiti glavnih i regionalnih puteva realizuju se putem višegodišnjih okvirnih ugovora. Redovno održavanje i zaštita autoputa i tunela Sozina vrši se pod nadležnošću Monteputa, pokriveno prihodima prikupljenim od putarina.

Nedostatak prateće infrastrukture i objekata uz puteve predstavlja prepreku za inspekcije, sprovođenje zakona, kao i za obezbjeđenje adekvatnih usluga i odmorišta za korisnike puteva i profesionalne vozače. Nedostatak odgovarajuće opreme (kao što je mobilna kancelarija) za kontrolu novih tahografa, u kombinaciji sa nedostatkom inspektora i potrebama za obukom na novim tehnologijama, dodatno komplikuje inspekcije.

Što se tiče implementacije Pametnih transportnih sistema (ITS), ona je u toku kroz realizaciju Programa ITS 2022–2026. Relevantni ugovor za konsultantske usluge obuhvata uspostavljanje okvira i plana implementacije ITS investicija, pripremu dokumentacije i tehničke inpute za pripremu tenderske dokumentacije, potencijalno uz korišćenje EBRD kredita. Tender je planiran za sredinu 2026. godine. Očekuje se da će ista konsultantska usluga, koja treba da bude završena do kraja 2025. godine, pružiti analizu i prijedlog za osnivanje Nacionalnog centra za podatke o saobraćaju. Ovaj skup aktivnosti doprinijeće realizaciji mjera predviđenih u Reformskoj agendi. Implementacija ITS-a duž TEN-T mreže do sada je ograničena na autoput i tunel Sozina, uključujući pripadajuće centre za kontrolu saobraćaja. Implementacija sistema Weigh-in-Motion-Mjerenje osovinskog opterećenja u pokretu, predviđena postojećom TDS, još nije realizovana i biće implementirana u okviru izgradnje dionice Mateševo – Andrijevice.

Što se tiče uvođenja digitalizacije u upravljanje, trenutno se razvija baza podataka o putevima od strane Uprave za saobraćaj i Monteputa, a očekuje se da Sistem za upravljanje putnom imovinom (Road Asset Management System) postane operativan. Osnivanje Registra preduzeća za drumsku privredu od strane Ministarstva saobraćaja čeka razvoj Registra preduzeća za drumsku privredu Zapadnog Balkana, koji se razvija pod nadležnošću Transportne zajednice kroz drugu fazu novog konsultantskog ugovora.

Usklađivanje sa relevantnom ITS Direktivom i Delegiranim Regulativama je u toku kroz izmjenu Zakona o putevima i pripremu podzakonskih akata. Razvoj ITS okvira i arhitekture predmet je tekućeg ažuriranja TDS, dok se paralelno radi na uspostavljanju Nacionalne pristupne tačke (NAP) kao digitalnog interfejsa za transportne podatke, koji su dostupni za ponovno korišćenje u različite svrhe, te institucionalnih struktura (Nacionalno tijelo) odgovornog za osiguranje kvaliteta i interoperabilnosti NAP podataka. Ova tehnička asistencija, koju pruža Transportna zajednica, očekuje se da će biti završena do 2026. godine. Preliminarne preporuke zasnovane na izvršenoj analizi nedostataka ukazuju da Crna Gora treba da počne sa prikupljanjem standardizovanih podataka o bezbjednosti putovanja, koristi standardizovane formate za zatvaranje puteva, radove na putevima, incidente, tok saobraćaja i pripremi potrebne podatke za kategoriju statističkih podataka o putnoj infrastrukturi kao osnovu za naredne faze.



Što se tiče transpozicije Direktive 2019/520/EU o interoperabilnosti elektronskih putarina, aktivnosti usklađivanja su u toku (planirano do kraja 2025.), a čekaju se usklađivanja Pravilnika o detaljnoj metodi, tehničkim zahtjevima, posebnim uslovima i elementima interoperabilnosti elektronskog naplate putarine i odluke o visini godišnje naknade za korišćenje puteva pri registraciji motornih vozila, traktora i prikolica. Interoperabilnost e-toll sistema je postignuta sa Srbijom, a očekuje se i sa Sjevernom Makedonijom.

Generalno, u pogledu usklađivanja sa pravnom tekovinom EU za drumski saobraćaj, postignut je dobar nivo približavanja, posebno u posljednjem periodu, u vezi sa još uvijek neusklađenim pravnim aktima relevantnih za drumski transport u pregovaračkim Poglavljima 14 i 21. Transpozicija eFTI Regulative se očekuje u 2026. godini. Regulativa o infrastrukturi za alternativna goriva je blizu transpozicije, dok se Nacionalni politički okvir i plan implementacije infrastrukture za alternativna goriva razvijaju kroz dvije paralelne tehničke asistencije. Ipak, postoji određeni nedostatak usklađivanja sa EU pravnim aktima koji se odnose na socijalna pitanja i PSO ugovore.

Saobraćaj na dionici auto puta Bar – Boljare bilježi porast u posljednjih nekoliko godina. Statistike iz Monteputa, odgovornog za tunel Sozina, pokazuju da je oporavak saobraćaja nakon COVID-a gotovo u potpunosti ostvaren 2021. godine i povećanje godišnjeg broja vozila koja prolaze kroz tunel za 34% u 2024. u odnosu na 2018. Saobraćajni model pokazuje rastući trend. U 2024. bila je 25% veća nego u 2023. Saobraćaj na novoj dionici autoputa takođe raste, ali ostaje umjeren (7.849 vozila AADT u 2024.), što odražava selektivnu upotrebu – uglavnom putnička vozila tokom ljetnjeg perioda – dok teretni saobraćaj ostaje ograničen (oko 4,5%) zbog politike putarina i dostupnosti alternativnih ruta.

Što se tiče saobraćaja na glavnim i regionalnim putevima, najveći intenzitet saobraćaja registrovan je na vezama između granice Hrvatske i Cetinja i Podgorice, od Bara do Albanije, između Podgorice, Danilovgrada i Nikšića, Podgorice i Božaja, Podgorice i Sutomora, Krtolska i Budve, Lepetana i Tivta, i na dionici Cerovo – Danilovgrad – Rogami. Generalno gledano, analiza saobraćaja tokom perioda 2022-2024 pokazuje značajan porast obima saobraćaja na većini dionica glavnih i regionalnih puteva. Što se tiče strukture saobraćaja na glavnim putevima, putnička vozila čine gotovo 85%, teretna vozila 13% i autobusi 0,7%. Slično za regionalne puteve, više od 87% čine putnička vozila, 10% teretna vozila i samo 0,3% su autobusi. Ovi vrlo mali udjeli autobusa naglašavaju potrebu za jačanjem povezanosti javnog prevoza.

Što se tiče saobraćaja na graničnim prelazima, u 2024, 81,3% osoba koje su ušle i izašle iz Crne Gore koristile su drumske granične prelaze (BCP). Ovo odgovara broju od 21,5 miliona putnika. 31% ukupnih ulazaka i izlazaka bilo je iz/za Albaniju, 28,6% iz/za Srbiju, 20,3% iz/za Bosnu i Hercegovinu, 16,3% iz/za Hrvatsku i 3,7% iz/za Kosovo. Primjećuje se da granični prelaz Šćepan Polje, koji se nalazi na sveobuhvatnoj TEN-T mreži, nije glavni BCP za ulaske/izlaske sa/za Bosnu i Hercegovinu. Sitnica je najpopularniji BCP sa Bosnom i Hercegovinom po broju putnika (ne nužno po broju vozila), sa 35,8% ulazaka/izlazaka putnika, dok Šćepan Polje ima 18,4%. Vraćenovići je BCP koji se koristi za teretni saobraćaj iz/za Bosnu i Hercegovinu, s obzirom na ograničenja maksimalne dozvoljene težine kamiona na Šćepan Polju.

Iz posmatranja prosječnog godišnjeg dnevnog saobraćaja (AADT) na dionicama puteva u blizini graničnih prelaza (BCP), većina njih ima prosječno opterećenje saobraćaja u rasponu od 1.000 – 3.000 vozila dnevno, dok se granični prelaz Sukobin izdvaja kao najprometniji sa prosječnim opterećenjem saobraćaja u rasponu od 3.001 – 7.000 vozila dnevno. Tokom pika turističke sezone, dnevni prosječni saobraćaj na graničnim prelazima je dvostruko ili čak trostruko veći u odnosu na godišnje prosjeke. Posebno treba istaći pikove u periodu od juna do septembra, a naročito u avgustu (~153% veći ulasci/izlasci osoba koje koriste drumski saobraćaj u odnosu na godišnji mjesečni prosjek) i u julu (97% veći ulasci/izlasci osoba koje koriste drumski saobraćaj u odnosu na godišnji mjesečni prosjek), s obzirom da je turizam glavna privredna grana Crne Gore, a zastoji na granicama povećavaju vrijeme prelaska, ukupno vrijeme putovanja, stvaraju duge kolone na graničnim prelazima i putevima za sve učesnike u saobraćaju, uključujući teretni.

Osim ograničenja za proširenje infrastrukture graničnih prelaza kroz izgradnju dodatnih traka i organizaciju odvojenih traka za kamione, nedostatak osoblja Granične policije i Carine ostaje prepreka. Za olakšanje prelazaka granica, Crna Gora nastavlja saradnju sa Srbijom u ubrzavanju graničnih procedura, posebno tokom ljetnjeg perioda, kao i u implementaciji bilateralnog sporazuma za granične prelaze Dračenovac i Rožaje i za buduće uređenje graničnih prelaza u Boljarima i sa Bosnom i Hercegovinom, u cilju implementacije relevantnog bilateralnog sporazuma i izgradnje zajedničkog prelaza na Šćepan Polju. Trenutno su u funkciji dva zajednička prelaza, jedan u Sitnici (granica sa Bosnom i Hercegovinom) i jedan u Sukobinu (granica sa Albanijom).

Što se tiče voznog parka, koji je povećan za više od 30% u posljednjih 6 godina, smatra se zastarjelim (prosječna starost vozila je 15,5 godina, prema podacima UNECE – 2023). Stepenn motorizacije u Crnoj Gori je porastao za 47% tokom posljednje decenije (417 automobila na hiljadu stanovnika, najviše u regiji Zapadnog Balkana). Ovaj prosjek je 28% niži od prosjeka EU, ali je porast od 2020. iznosio 23%, što je znatno više od 3,7% u EU-27. Proboj vozila koja koriste električnu energiju i alternativna goriva raste sporo, oko 3% (MONSTAT, 2024), uprkos utvrđenom okviru podsticaja koje pruža EKO Fond (1,5 miliona € u periodu 2021–2025). Takođe, postavljanje stanica za električno punjenje je koncentrisano u urbanim područjima, te mreža mora biti proširena.

Uvedena je regulativa koja zabranjuje uvoz vozila starijih od 15 godina, kao dio izmjena Pravilnika o tehničkim zahtjevima za vozila koja se uvoze ili prvi put stavljaju na tržište u Crnoj Gori. Ova mjera je dio Nacionalni klimatski i energetske plan Crne Gore (usvojen 2025), kao i za promociju javnog prevoza u Podgorici i drugim gradovima (finansijske subvencije za obnovu voznog parka autobusa, e-ticketing, podsticaji, studija za optimizaciju gradskih linija) kako bi se udio javnog prevoza povećao na prosjek EU od 7% do 2030. Već je u Podgorici obnovljen vozni park javnog prevoza sa 45 novih autobusa, a cilj je nabavka 100 novih autobusa za javni prevoz u drugim opštinama.

Što se tiče bezbjednosti saobraćaja, vrše se auditi i inspekcije na putnoj mreži, nekoliko aktivnosti je planirano ili u toku za poboljšanja, a sanacione mjere se primjenjuju na crnim tačkama. Crna Gora zauzima drugo mjesto među regionalnim partnerima Zapadnog Balkana u napretku implementacije mjera bezbjednosti saobraćaja, s ciljem poboljšanja institucionalnih struktura, unapređenja podataka o bezbjednosti saobraćaja, investiranja u bezbjednost infrastrukture i usklađivanja sa tekovinama EU.

Strategija unapređenja bezbjednosti saobraćaja za period 2024–2030 je usvojena, postavljajući strateški cilj smanjenja broja smrtno stradalih i teško povrijeđenih osoba za 50% do 2030. godine u odnosu na 2021, i eliminaciju smrtnih slučajeva djece u saobraćaju. Međutim, ukupan broj smrtno stradalih i teško povrijeđenih u referentnoj godini 2021, odnosno vrijednosti koje treba prepoloviti do 2030, iznosi 55 smrtno stradalih i 474 teško povrijeđenih. Statistike pokazuju da trendovi nisu u pravom smjeru, jer je u svakoj narednoj godini prosječno zabilježeno 75 smrtnih slučajeva i 574 teške povrede. To znači porast broja smrtno stradalih (36%) i teško povrijeđenih (21%), i da predviđeni napredak u smanjenju najtežih posljedica saobraćajnih nesreća za oko 12,5% do 2024. godine nije postignut. Stoga je potreban ozbiljan napor za preokretanje negativnog trenda, iako su ohrabrujući znakovi kada se uporede statistike za 2025. godinu do avgusta sa odgovarajućim periodom iz 2024. godine (28 manje smrtno stradalih).

## **Ključni SWOT nalazi i strateške smjernice**

### Snage

Crna Gora ima proširenu mrežu puteva, koja omogućava pristup svim regionima, udaljenim područjima i poslednju milju povezanosti sa urbanim centrima i naseljima, podržavajući industriju, turizam i teritorijalnu dostupnost. Takođe povezuje zemlju sa susjedima u svim pravcima i osigurava vezu sa njenim lukama na Jadranskoj obali i ostalom transportnom infrastrukturom. Zbog toga, i u odsustvu adekvatno razvijene i guste željezničke mreže, učešće drumskog saobraćaja u modalnoj raspodjeli je

visoko, kako za putnički, tako i za teretni saobraćaj, uzimajući u obzir i visok stepen motorizacije, koji je najviši u regionu Zapadnog Balkana i koji je porastao za gotovo 50% tokom posljednje decenije. Upotreba električnih vozila raste, ali sporo.

Mreža državnih puteva, koja se sastoji od dionica auto puteva, glavnih i regionalnih puteva, je obimna (više od 20% ukupne dužine puteva), koja se kontinuirano održava, rekonstruše ili unapređuje kroz višegodišnje programe puteva – najnoviji i trenutno važeći za period 2025–2028 – i odgovarajuće višegodišnje ugovore za održavanje. Alocirana su odgovarajuća ulaganja, kao i za razvoj autoputa Bar – Boljare, ključnog strateškog nacionalnog projekta regionalnog i međunarodnog značaja, kao dijela indikativnog proširenja osnovne TEN-T mreže i Koridora Zapadni Balkan – Istočno Sredozemlje (WBEM) u Crnoj Gori. Prva dionica ovog autoputa je već operativna, a tender za izgradnju druge dionice je u toku. Priprema preostalih dionica autoputa je u toku za njihovu izgradnju, zajedno sa pripremom mreže autoputeva i brzih saobraćajnica uključenih u prostorni plan Crne Gore do 2040. godine.

Postignut je dobar stepen približavanja pravnim tekovinama EU, posebno u posljednjem periodu, rješavajući preostale obaveze harmonizacije pravnih akata relevantnih za drumski saobraćaj u okviru pregovaračkih Poglavlja 14 i 21. eFTI regulativa i Regulativa o infrastrukturi za alternativna goriva su blizu transpozicije, a razvija se i Nacionalni politički okvir i plan implementacije infrastrukture za alternativna goriva.

### Slabosti

Trenutno modalno učešće i obrasci mobilnosti, u kombinaciji sa visokim stepenom motorizacije, karakteristikama voznog parka i gužvama u urbanim i turističkim područjima, predstavljaju faktore koji utiču kako na drumski sektor, tako i na životnu sredinu. Vozni park je star, uprkos postepenom obnavljanju i upotrebi električnih i hibridnih vozila kroz dostupne podsticaje. Udio automobila sa dizel motorom raste. Učešće međugradskog javnog prevoza ostaje nisko, dok je razvoj integrisanih planova održive mobilnosti od strane susjednih opština ili organizacija međugradskih javnih prevoznih usluga zakonski onemogućen.

Mreža puteva zahtijeva kontinuirano održavanje i poboljšanja. Stanje lokalnih i sporednih puteva je problematično, posebno zbog geomorfoloških ograničenja i otežanih klimatskih uslova, naročito tokom zimskih perioda. Ekstremni vremenski uslovi uzrokuju oštećenja i prekid saobraćaja. Kompleksni tereni generalno otežavaju radove na održavanju, rehabilitaciji i izgradnji, negativno utičući na troškove i rokove. Složena geometrija puta na dugim dionicama smanjuje nivo bezbjednosti saobraćaja. Nova Strategija bezbjednosti saobraćaja i Akcioni plan su na snazi do 2030, i nekoliko aktivnosti je u toku, međutim, nesreće u 2024. su se povećale. Potrebna je bolja koordinacija i raspodjela odgovornosti između nadležnih ministarstava u vezi sa bezbjednošću saobraćaja, transportom opasnih materija i upravljanjem registrima vozača i vozila.

Implementacija ITS Programa 2022–2026 je odložena, a ITS na osnovnoj TEN-T mreži je ograničen na jedini izgrađeni autoput i tunel Sozina. Infrastruktura za alternativna goriva je nedovoljno razvijena, ograničena na nekoliko e-punjača u naseljima i samo na jednoj lokaciji duž autoputa Smokovac – Mateševo.

Granični prelazi trpe velika opterećenja od saobraćaja, posebno tokom ljetnje sezone, što – u kombinaciji sa infrastrukturnim i operativnim ograničenjima i nedostatkom ljudskih resursa – opterećuje saobraćaj, uključujući i teretni. Nedostatak pomoćne infrastrukture i pratećih sadržaja uz puteve predstavlja prepreku za inspekciju, sprovođenje zakona, kao i za obezbjeđivanje adekvatnih usluga i odmorišta za učesnike u saobraćaju i profesionalne vozače. Teretni i putnički saobraćaj koji bi u normalnim uslovima koristio autoput preusmjerava se na alternativne rute zbog naplate putarine.

## Prilike

Uprkos trenutnim slabostima u sektoru, pojavljuju se različite prilike. Prostorni plan za 2040. predviđa razvoj mreže autoputeva i brzih saobraćajnica koja bi osigurala teritorijalnu koheziju kroz regionalnu povezanost. Razvoj nacionalne mreže od međunarodnog značaja prema TEN-T standardima doprinijeće povećanju dostupnosti, konkurentnosti i uloge Luke Bar, posebno ako se kombinuje sa mjerama za olakšan granični prelaz i olakšavanje transporta i trgovine.

Crna Gora ima pristup EU IPA fondovima – a potencijalno i širem spektru EU fondova – i podržana je od strane IFI i donatorskih grantova i fondova za pripremu i implementaciju projekata, osiguravajući visoke standarde projektovanja, bolje politike i reforme. Pored toga, uživa kontinuiranu, koordiniranu i ciljanu podršku i vođenje od strane Stalnog sekretarijata Transportne zajednice u vezi sa harmonizacijom sa EU tekovinama u oblasti transporta, implementacijom TEN-T mreže i sprovođenjem Akcionih planova za naredne godine za drumski saobraćaj, Bezbjednost saobraćaja i Olakšavanje transporta, prilagođenih uslovima svakog regionalnog partnera. Prilike za jačanje kapaciteta i obuku administracije i profesionalaca u različitim oblastima (planiranje, projektovanje, logistika, bezbjednost, inteligentni transportni sistemi i digitalizacija, opasne materije itd.) obezbjeđene su kroz radionice, posjete terenu i tehničku pomoć (npr. TCT, TAIEX, FRONTEX).

Tok harmonizacije sa EU i reformi mogao bi racionalizovati trenutne nedostatke kroz nove zakone, podzakonske akte i pravilnike i poboljšati upravljanje sektorom. Na primjer, jasna i racionalizovana podjela odgovornosti između ministarstava za aspekte koji zahtijevaju međuministarsku saradnju bolje će podržati aktivnosti relevantne za bezbjednost saobraćaja, klimatsku otpornost, elektromobilnost i infrastrukturu za alternativna goriva, implementaciju ITS i digitalizaciju, uključujući eFTI.

Drumski sektor može doprineti efikasnosti transportnih operacija kroz integraciju transportnih modova, promociju multimodalnosti i intermodalnosti, nudeći prednosti drumskog transporta za optimizaciju lanca snabdijevanja. Takođe, može doprineti ciljevima održivosti kroz bolju infrastrukturu, obnovljen vozni park, unaprijeđen javni prevoz i promjene u ponašanju korisnika. Bolji putevi, zajedno sa sprovođenjem zakona, većom sviješću i kvalitetnijim vozačima, poboljšaće bezbjednost saobraćaja. Implementacija ITS i drugih tehnoloških rješenja i usluga može unaprijediti efikasnost, sigurnost i održivost kroz prediktivno održavanje i upravljanje saobraćajem. Učešće privatnog sektora u finansiranju kroz javno-privatna partnerstva trebalo bi biti podstaknuto.

## Prijetnje

Visoke investicione potrebe za rekonstrukciju putne mreže i razvoj nacionalne mreže autoputeva i brzih saobraćajnica, kako je predviđeno Prostornim planom za 2040, podložne su fiskalnim ograničenjima, finansijskoj pristupačnosti i dostupnosti grantova i finansiranja. Stoga, prioritizacija mora biti racionalizovana u skladu sa ograničenjima koja nameće nedostatak sredstava, a najvažnije, kako bi se osigurala potpuna usklađenost sa Regulativom za razvoj TEN-T proširenja na Crnu Goru.

Pored bilo kakvih rizika vezanih za visoke troškove izgradnje zbog novih objekata i pristupa sredstvima, postoji i rizik od rasta cijena izgradnje i ograničenih kapaciteta/resursa za upravljanje i implementaciju više velikih investicionih projekata, posebno ako se oni realizuju istovremeno. Ekstremni vremenski događaji (poplave, klizišta) ugrožavaju putnu infrastrukturu, naročito u planinskim regionima, i treba osigurati jačanje klimatske otpornosti.

Institucionalne, finansijske i birokratske prepreke i ograničenja za teretni saobraćaj mogu usporiti primjenu novih tehnologija i razvoj infrastrukture za alternativna goriva i treba ih ublažiti.

Ostale prijetnje u sektoru uključuju moguće poraste cijena goriva, kao i buduće politike koje bi favorizovale druge modove transporta, umjesto da se osigura fer konkurencija i sinergija između njih.

Pregled SWOT elemenata prethodno razmotrenih prikazan je u sljedećoj tabeli:

**Tabela 2 – Rezultati SWOT analize za drumski sektor**

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mreža puteva Crne Gore je opsežna, povezuje sve regione, udaljena područja, urbane centre i naselja, podržava privredu, industriju i turizam, te obezbjeđuje teritorijalnu dostupnost i povezanost “posljednje milje”.</li> <li>• Putna infrastruktura povezuje sve susjedne zemlje i luke na Jadranskoj obali, kao i druge čvorne tačke transportnih modova.</li> <li>• Zbog nedostatka razvijene željezničke mreže, drumski transport dominira u putničkom i teretnom modalnom udjelu, dodatno pod uticajem najveće stope motorizacije u Zapadnom Balkanu (porast gotovo 50% u posljednjoj deceniji).</li> <li>• Upotreba električnih vozila raste, iako sporo.</li> <li>• Mreža državnih puteva, koja obuhvata auto-puteve, glavne i regionalne puteve, čini više od 20% ukupne dužine puteva i podložna je kontinuiranom održavanju i unapređenju kroz višegodišnje programe (trenutni ciklus: 2025–2028).</li> <li>• Značajne investicije usmjerene su na autoput Bar – Boljare, sa jednom operativnom dionicom, u toku je tender za drugu dionicu, dok se planira izgradnja dodatnih dionica auto-puteva i brzih saobraćajnica.</li> <li>• Crna Gora je ostvarila značajan napredak u usklađivanju sa pravnim tekovinama EU, posebno u pogledu pravne harmonizacije u drumskoj politici (Poglavlja 14 i 21). Regulativa eFTI se transponuje; Regulativa o infrastrukturi za alternativna goriva je skoro transponovana, a razvija se Nacionalni okvir politike i mapa puta za implementaciju infrastrukture za alternativna goriva.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visok stepen motorizacije i stari vozni park, uprkos djelimičnom obnovljanju i porastu broja električnih i hibridnih vozila zahvaljujući podsticajima.</li> <li>• Rastući udio vozila sa dizel motorima.</li> <li>• Nizak udio međugradskog javnog prevoza.</li> <li>• Nema mogućnosti za organizaciju integrisanog (međugradskog) javnog prevoza i planiranja održive mobilnosti na nivou funkcionalnih urbanih područja.</li> <li>• Neprekidno održavanje i unapređenje mreže puteva je potrebno, pri čemu su putevi, osim glavnih, u lošem stanju zbog teškog terena i klimatskih uslova, posebno zimi.</li> <li>• Ekstremni vremenski uslovi i složen teren povećavaju troškove, remete saobraćaj i komplikuju radove na održavanju, rehabilitaciji i izgradnji.</li> <li>• Teška geometrija puta na dugim dionicama smanjuje bezbjednost saobraćaja.</li> <li>• Strategija i Akcioni plan bezbjednosti saobraćaja važe do 2030, ali je broj saobraćajnih nesreća porastao u 2024.</li> <li>• Potrebna je bolja koordinacija i raspodjela odgovornosti između ministarstava za bezbjednost saobraćaja, transport opasnih materija i vođenje registara vozača i vozila.</li> <li>• Implementacija ITS Programa (2022-2026) je odložena; ITS pokriva samo jednu dionicu autoputa i tunel Sozina.</li> <li>• Infrastruktura za alternativna goriva je nedovoljno razvijena, sa malo e-punjača u naseljima i samo jednim na autoputu Smokovac – Matesevo.</li> <li>• Granični prelazi imaju gust saobraćaj, posebno u ljetnjem periodu, dodatno otežan infrastrukturnim i operativnim ograničenjima i nedostatkom kadrova, što utiče na protok tereta i putnika.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatak prateće infrastrukture i saobraćajnih sadržaja otežava inspekciju, sprovođenje zakona i obezbjeđivanje adekvatnih usluga i odmorišta.</li> <li>• Teretni i putnički saobraćaj preusmjerava se na alternativne rute zbog putarina na dionici autoputa.</li> </ul>
<b>Mogućnosti</b>	<b>Prijetnje</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prostorni plan za 2040. predviđa razvoj opsežne mreže autoputeva i brzih saobraćajnica radi unapređenja regionalne povezanosti i teritorijalne kohezije.</li> <li>• Razvoj osnovne mreže puteva od regionalnog značaja prema TEN-T Regulativi poboljšaće pristupačnost, konkurentnost i stratešku ulogu Luke Bar, naročito u kombinaciji sa olakšanim graničnim prelazima i mjerama za olakšavanje trgovine.</li> <li>• Crna Gora ima pristup EU fondovima, kao i podršku međunarodnih finansijskih institucija (IFI) i donatora za pripremu projekata, njihovu implementaciju i reforme politika.</li> <li>• Stalni sekretarijat Transportne zajednice pruža pomoć i smjernice za usklađivanje sa EU transportnim propisima i implementaciju strateških akcija relevantnih za sektor puteva.</li> <li>• Postoje mogućnosti za izgradnju kapaciteta administracije i profesionalaca kroz radionice, tehničku pomoć i terenske posjete, pokrivajući planiranje, sigurnost, digitalizaciju i druge oblasti.</li> <li>• Proces harmonizacije sa EU i reforme očekuje se da unaprijedi upravljanje, razjasni odgovornosti ministarstava i podrži inicijative u oblasti bezbjednosti saobraćaja, otpornosti na klimatske promjene, e-mobilnosti i digitalizacije.</li> <li>• Integracija modaliteta transporta i promocija multimodalnosti/intermodalnosti može optimizovati lance snabdijevanja i podržati ciljeve održivosti.</li> <li>• Unaprijeđena infrastruktura, modernizovani vozni parkovi, poboljšan javni prevoz i promjene u ponašanju mogu poboljšati bezbjednost saobraćaja i održivost.</li> <li>• Implementacija ITS sistema i uvođenje tehnoloških rješenja povećava operativnu efikasnost, sigurnost i održivost.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visoke investicione potrebe za rekonstrukciju i proširenje mreže puteva otežane su fiskalnim ograničenjima i oslanjanjem na spoljne grantove i finansiranje.</li> <li>• Prioritetizacija projekata mora biti pažljivo upravljana kako bi se uzela u obzir ograničena sredstva i osiguralo usklađivanje sa TEN-T Regulativom.</li> <li>• Rizici uključuju rast troškova izgradnje i nedovoljnu sposobnost ili resurse za istovremeno upravljanje i realizaciju više velikih infrastrukturnih projekata.</li> <li>• Ekstremni vremenski događaji, poput poplava i klizišta, ugrožavaju putnu infrastrukturu, posebno u planinskim područjima, što ističe potrebu za klimatskom otpornosti.</li> <li>• Institucionalne, finansijske i birokratske barijere mogu usporiti primjenu novih tehnologija i razvoj infrastrukture za alternativna goriva.</li> <li>• Mogući porast cijena goriva i buduće transportne politike koje favorizuju druge modalitete, potencijalno utičući na fer konkurenciju i sinergiju.</li> </ul>

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Podsticanje učešća privatnog sektora kroz javno-privatna partnerstva predstavlja priliku za razvoj sektora.</li> </ul> |  |
|---|--|

### 2.5.1.2 SEKTOR ŽELJEZNICE

#### Analiza trenutne situacije

Mreža željezničke infrastrukture Crne Gore obuhvata **327,72 km**, uključujući 250,51 km otvorene pruge i 77,21 km staničnih kolosjeka. Mreža je podijeljena na tri glavne linije:

1. **Željeznička pruga Vrbnica–Bar (169,21 km):** osnovni međunarodni željeznički koridor koji povezuje Crnu Goru sa Srbijom, u potpunosti elektrifikovan i sa značajnim inženjerskim objektima: 108 mostova, 106 tunela i nagibi do 25%. Sadrži 9 stanica i ima stratešku ulogu za putnički i teretni saobraćaj.
2. **Željeznička pruga Nikšić–Podgorica (56,60 km):** značajno modernizovana (2006-2012) sa novom signalizacijom, rekonstrukcijom tunela, elektrifikacijom i unaprijeđenim stanicama. Trenutne brzine su 60–75 km/h zbog ukrštanja sa drugim saobraćajnicama i blizine naselja.
3. **Željetnička pruga Podgorica – Tuzi–Granica sa Albanijom (24,7 km):** međunarodna linija orijentisana na teretni saobraćaj, trenutno nije elektrifikovana, sa maksimalnim brzinama od 50–70 km/h. Sadrži 5 mostova i 3 tunela, a istorijski je bila zatvorena duži vremenski period.

Mreža pati od pretežno zastarjelog gornjeg stroja, ograničenih ulaganja u održavanje i operativnih ograničenja usljed topografije. Brzine su niže od projektovanih standarda, posebno na pruzi Vrbnica–Bar, zbog dugogodišnjeg nedovoljnog finansiranja za održavanje i nadogradnju.

Što se tiče upravljačke strukture, željeznički sektor organizovan je u nekoliko ključnih institucija:

- **Ministarstvo saobraćaja**, tačnije Direktorat za željeznički saobraćaj, koji razvija strateške planove, nadgleda planiranje investicija i definiše sektorske politike
- **Uprava za željeznice**, nezavisni regulatorni organ odgovoran za nadzor razvoja infrastrukture, regulaciju tržišta, sertifikaciju u oblasti bezbjednosti, istragu nesreća i planiranje održavanja. Osigurava usklađenost sa pravnom tekovinom EU u oblasti transporta i djelimično će se ove uloge prenijeti na buduću Agenciju za željeznice.
- **Željeznička infrastruktura Crne Gore (ŽICG)** – nacionalni upravljač infrastrukturom zadužen za operacije, održavanje, investicije, izdavanje željezničkih trasa, upravljanje komercijalnim nekretninama i implementaciju ugovora sa državom. ŽICG takođe upravlja naknadama korisnika i povezanim administrativnim procedurama.
- **Željeznički operateri:**
  - **Željeznički prevoz Crne Gore (ŽPCG)** – operater putničkog saobraćaja
  - **Montecargo**– operater teretnog saobraćaja
  - **Održavanje željezničkih vozni sredstava (OŽVS)** – preduzeće za održavanje voznog parka

Što se tiče **putničkog saobraćaja**, saobraćaj se uglavnom sastoji od lokalnih veza, posebno Podgorica–Bar–Podgorica, koji čine više od polovine obima domaćeg željezničkog saobraćaja. Mrežu opterećuju zastarjeli vozni park, skromna frekvencija usluga i ograničene mogućnosti digitalnog izdavanja karata, iako neke online informacione usluge postoje.

**Teretni saobraćaj** je isključivo međunarodni, uglavnom vezan za Srbiju, bez domaćeg teretnog saobraćaja od 2012. Između 2022. i 2024. obimi teretnog željezničkog saobraćaja su drastično pali, sa 1,346 miliona tona na 1,0 milion tona (–25,7%). Ton-kilometri su pali još drastičnije (–28,4%). Glavni faktori koji doprinose padu su strmi nagibi koji ograničavaju brzine i težine vozova i zastarjela infrastrukturu.

Prema poslovnom planu Montecarga za 2025, predviđa se porast na 1,34 miliona tona, uglavnom zbog transporta bakarnog koncentrata, boksita, rude gvožđa/uglja i novog teretnog saobraćaja koji podrazumijeva prevoz putničkih vozila. Generalno gledano, Montecargo se pozicionira kao logistički partner kroz saradnju sa srpskim i pomorskim akterima, posebno Lukom Bar i Lukom Adria.

I teretni i putnički operateri oslanjaju se na zastarjeli vozni park sa niskom produktivnošću. Naglašena je potreba za modernizacijom, uključujući nove lokomotive i vagone, kao i predstojeće investicije kroz nabavku voznog parka uz podršku EBRD-a.

Primjena ITS-a ostaje ograničena u željezničkom sektoru. Za putnički saobraćaj dominira tradicionalno izdavanje karata, jer su inicijative e-karata odložene i ne postoje sistemi za praćenje putnika u realnom vremenu. Za teretni saobraćaj, praćenje u realnom vremenu, prediktivno održavanje ili integrisani logistički sistemi nisu implementirani. Delimična modernizacija telekomunikacionih i signalnih sistema realizovana je na specifičnim linijama (npr. Podgorica–Nikšić), ali šira implementacija ERTMS-a na mreži zavisi od većih infrastrukturnih nadogradnji (npr. linija Golubovci–Bar). Digitalna transformacija se smatra ključnom za kvalitet usluge, analitiku podataka i potpunu koordinaciju sa evropskim standardima.

Što se tiče **planiranja investicija**, željezničke investicije prate postojeću Strategiju razvoja željeznice, trogodišnji Nacionalni program za željezničku infrastrukturu i godišnje programe za izgradnju, održavanje i modernizaciju. Izvori finansiranja uključuju državni budžet, kredite iz EU i IFI (EIB, EBRD itd.), kao i donacije iz IPA i WBIF fondova.

Od 2012. do 2022. godišnje alokacije za **održavanje** željezničke infrastrukture bile su izuzetno niske (6,2–7,5 miliona €), što nije bilo dovoljno za održavanje funkcionalnosti infrastrukture. Za 2025. godinu je planirano 10 miliona € za redovno održavanje, upravljano kroz ugovor zasnovan na učinku između države i ŽICG.

Što se tiče **izvora prihoda**, ŽICG naplaćuje operaterima pristup pruži, dodjelu trase i srodne usluge. Mehanizmi nadoknade za kašnjenja primjenjuju se prema snošenju odgovornosti i minutima kašnjenja. Dodatne naknade uključuju troškove otkazivanja i izmjene trasa. Komercijalni prihodi (iznajmljivanje prostora na stanicama) znatno su opali zbog nedostatka tržišnog interesa.

Struktura teretnih tarifa Montecarga zasnovana je na klasama težine pošiljki, sa minimalnim naplatama po vagonu ili po intermodalnoj jedinici (UTI). Domaće i međunarodne tarife primjenjuju se zasebno, dok se transport UTI kreće od 130 € do 246 € (u zavisnosti od distance).

**Ugovor o javnoj usluzi** (PSO) između ŽPCG i Vlade Crne Gore je u procesu značajne revizije uz podršku EU. Projekat finansiran od strane EBRD-a (pokrenut u januaru 2025. godine) ima za cilj usklađivanje PSO-a sa EU direktivama, uspostavljanje nove metodologije za naknadu, osiguranje dugoročne finansijske održivosti putničkih usluga i povezivanje nabavke voznog parka sa isporukom usluga zasnovanom na učinku.



**Bezbjednost** u željezničkom saobraćaju uređena je Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog saobraćaja, koji definiše odgovornosti upravljača infrastrukturom i operatera, zahtjeve za sistem upravljanja bezbjednošću (SMS), procedure sertifikacije, usklađenost sa TSI, procedure objavljivanja propisa bezbjednosti i upravljanja rizicima, obuku, planove za vanredne situacije i kontrolu informacija. Na primjer, ŽICG mora održavati ažurirane SMS priručnike, evidenciju sertifikacije osoblja, liste vozila i osigurati poštovanje tehničkih i operativnih standarda.

Što se tiče završenih i budućih velikih infrastrukturnih projekata, Crna Gora je od 2005. godine sprovela opsežnu modernizaciju željeznice, sufinansiranu od strane EU i IFI, s ciljem unapređenja interoperabilnosti, sigurnosti i integracije u TEN-T mrežu. Ključni projekti uključuju:

- **Rehabilitacija koridora Vrbnica–Bar:**
  - Popravke mostova, tunela i kosina,
  - Novi signalni sistem u Podgorici,
  - Rekonstrukcija gornjeg stroja na nekoliko prioriternih dionica (npr. Lutovo–Bratonožići–Bioče)
  - **Modernizacija dionice pruge Golubovci–Bar:** Studija izvodljivosti, projektna dokumentacija i predstojeća rekonstrukcija koja se očekuje da unaprijedi usklađenost sa TEN-T, operativnu brzinu, seizmičku otpornost i uvede ERTMS
  - **Glavni projekat tunela Sozina i ESIA** – velika buduća rekonstrukcija kritičnog segmenta koridora
- **Podgorica–Granica sa Albanijom (Koridor R2):**
  - Planirana potpuna rekonstrukcija trase od 25 km uključujući elektrifikaciju, nadogradnju pratećih objekata, rekonstrukciju stanica i instalaciju digitalnih telekomunikacionih sistema
- **Nabavka voznog parka i mašina za održavanje** – EBRD zajam od 11 miliona € za opremu za održavanje kolosjeka i nadogradnju voznog parka.

Prema nacionalnom Prostornom planu Crne Gore do 2040. godine, u implementaciji plana razvoja željezničke mreže navedeni su sljedeći srednjoročni i dugoročni prioriteti:

- Pljevlja - Bijelo Polje (Ravna Rijeka) - Berane - granica sa Kosovom: završena studija izvodljivosti i konceptualno rješenje, predložena izgradnja intermodalnog terminala u Beranama;
- Čapljina – Trebinje – Nikšić: završena preliminarna studija saobraćaja i prateće studije;
- Premještanje dijela trase željeznice Nikšić - Podgorica koja prolazi kroz Duklju;
- Izgradnja multimodalnih terminala u Baru, Podgorici i Bijelom Polju;
- Povezivanje Luke Bar sa planiranom „Suvim lukom“ na Čemovskom polju sa dva kolosjeka;
- Pretvaranje skladišnih kapaciteta na željezničkim stanicama u gradske distributivne centre kako bi se željeznica uključila u logističke tokove i urbani logistički sistem.

Što se tiče implementacije **ITS i ERTMS** u Crnoj Gori, ona je u ranoj fazi i trenutno su u funkciji samo izolovani elementi, kao što su ETCS Nivo 1 na stanici Podgorica i nadogradnje signalizacije na trasi Podgorica–Nikšić. Ključni prioriteti uključuju:

- Potpuna modernizacija signalizacije i sigurnosnih uređaja u okviru projekta Golubovci–Bar,
- Definisane mrežnih standarda za hardver, telekomunikacije i kontrolnu logiku,
- Implementacija ITS alata za putnički saobraćaj (e-ticketing, PIDs, TVM),
- Integracija sistema za teretni saobraćaj sa nacionalnim Single Window sistemom i sistemima luka,

- Izgradnja institucionalnih kapaciteta i usklađivanje zakonodavstva sa EU TAF/TAP i ERTMS pravilima.

## Ključni nalazi SWOT analize i strateški pravci

### Snage

Željeznički sistem Crne Gore obuhvata strateške međunarodne koridore (povezivanje sa Srbijom i potencijalno sa Albanijom) i dio je proširene TEN-T mreže. Sistem je snažno podržan putem EU finansijskih instrumenata, što trenutno omogućava zamah modernizacije (pruge, signalizacije, telekomunikacije). U toku je projekat Golubovci–Bar, koji se izdvaja kao strateški mehanizam za transformaciju, sposoban da motiviše i menadžment i željezničke operatere ka većoj koordinaciji, efikasnosti i modernizaciji.

### Slabosti

Glavna ograničenja željezničkog sektora proizilaze iz nedovoljnog finansiranja održavanja tokom više od jedne decenije, zastarjelog voznog parka i nedovoljno razvijene implementacije ITS sistema. Postoje i operativna ograničenja za željeznički, logistički i intermodalni transport zbog strmih nagiba i starosti infrastrukture.

### Prilike

Integracija glavnih željezničkih linija u Evropski transportni koridor Zapadni Balkan – Istočni Mediteran (WBEM) i proširenu TEN-T mrežu, predstavlja jedinstvenu priliku za željeznički sektor Crne Gore. Pored snažne EU podrške za unapređenje infrastrukture, implementacija ERTMS i ITS omogućava sigurnije, brže i efikasnije operacije. Dodatno, modernizovani PSO okvir će održati održive putničke usluge, dok rastuće mogućnosti za teretni transport (metali, mineralni izvozi, luka i logistika) doprinose jačanju željezničkog teretnog i intermodalnog sektora.

### Prijetnje

Nastavak opadanja željezničkog teretnog saobraćaja i kašnjenja u realizaciji projekata ili usklađivanju zakonodavstva mogu predstavljati prijetnje za razvoj sektora. Posebni rizici odnose se na visoku izloženost klimatskim i seizmičkim opasnostima na kritičnim dionicama pruge.

Generalno gledano, potencijal za modernizaciju željezničkog sektora je snažan, ali njegov uspjeh zavisiće od uravnoteženog planiranja, kontinuirane institucionalne posvećenosti i realistične, korak-po-korak realizacije u skladu sa transportnom strategijom Crne Gore i ciljevima evropske integracije.

Tabela ispod sumira preliminarne nalaze SWOT analize za željeznički sektor.

**Tabela 3 - Nalazi SWOT analize za željeznički sektor**

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Strateška lokacija koridora</b> – Željeznička pruga Bar–Beograd predstavlja kičmu Crne Gore i dio proširene osnovne TEN-T mreže</li> <li>• <b>Jaka podrška donatora i IFI</b> – EU, EBRD i WBIF aktivno finansiraju projekte modernizacije pruga, signalizacije i voznog parka</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stari vozni park</b> – putnički vozovi pri kraju životnog vijeka; teretni vozni park zastario, što utiče na pouzdanost, bezbjednost i energetska efikasnost</li> <li>• <b>Nedovoljni kapaciteti za održavanje</b> domaćeg voznog parka, što dovodi do zavisnosti od stranih servisera i viših troškova</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Postojeća elektrifikovana glavna pruga</b> (25 kV AC) od Bara do Vrbnice, sa funkcionalnim trafostanicama</li> <li>• <b>Djelimične modernizacije signalizacije</b> i sigurnosnog sistema (Podgorica–Bar) i optički samonoseći kabal (Vrbnica–Bar), što pruža osnovu za buduću digitalnu i ITS integraciju, uključujući ERTMS</li> <li>• <b>Odvojene železničke institucije</b> (ŽICG – infrastruktura, ŽPCG – putnički, Montecargo – teretni), <b>usklađene sa EU</b> organizacijom sektora</li> <li>• Gotovo <b>harmonizovani zakoni i pravilnici</b> sa EU Direktivama</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trenutno <b>nepotpuna implementacija ERTMS/GSM-R</b> i ograničena redundantnost sistema telekomunikacije, što ograničava interoperabilnost i unapređenja sigurnosti</li> <li>• <b>Parcijalan finansijski okvir</b> – ne postoji formalni PSO (obaveza javne usluge) ugovor baziran na učinku; subvencije su ad-hoc</li> <li>• <b>Složenost vlasništva i upravljanja</b> – iako je ŽICG državna, podjela akcionara i institucija može usporiti donošenje odluka i odobrenje investicija</li> <li>• <b>Niska javna percepcija i povjerenje</b> – mlađe generacije često doživljavaju željeznicu kao zastarjelu i nepouzdanu u poređenju sa automobilima ili autobusima</li> <li>• <b>Pristupačnost i putničke usluge</b> – mnoge stanice su ispod standarda za osobe sa smanjenom mobilnošću (PRM)</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>Prilike</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Prijetnje</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Modernizacija pruge Golubovci–Bar</b> – kompletna rekonstrukcija pruge, signalizacije i telekomunikacija pruža osnovu za nove standarde i interoperabilnost</li> <li>• <b>Veći stepen primjene intermodalnosti</b>, integracije koridora, međunarodne saradnje i koordinacije, poboljšanje ukupne efikasnosti transporta i ekološke prihvatljivosti</li> <li>• <b>Implementacija ERTMS Level 1</b> kroz novu optičku mrežu i nadogradnju sistema bezbjednosti, omogućavajući standarde sigurnosti i operacija na nivou EU</li> <li>• <b>Obnavljanje voznog parka</b> – novi EMU i lokomotive finansirani od strane EBRD-a za poboljšanje pouzdanosti usluga i smanjenje troškova održavanja</li> <li>• <b>Uvođenje ITS i digitalnih putničkih sistema</b> – e-ticketing, planiranje putovanja, informacije u realnom vremenu, integracija podataka</li> <li>• <b>Intermodalni razvoj i povezanost sa lukom Bar</b> – rast kombinovanog transporta i logističkih platformi</li> <li>• <b>Regionalna i EU saradnja</b> – usklađivanje sa TEN-T politikama, prekogranične usluge sa Srbijom i Albanijom</li> <li>• <b>Privlačenje novih korisnika željeznice</b> – kroz digitalizaciju, ekološki pristup i moderno brendiranje željezničkih usluga</li> <li>• <b>Promocija turizma</b>, panoramske željezničke ture</li> <li>• <b>Atraktivnije prilike za rad</b> i razvoj u željezničkom sektoru</li> <li>• <b>Atraktivan obrazovni program</b> usko vezan za željeznički infrastrukturni sistem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Moguće političke promjene</b>, s obzirom na dugoročni horizont transportne strategije</li> <li>• <b>Ambiciozni planovi i visoka očekivanja</b>, koja nisu uvijek u skladu sa stvarnim napretkom implementacije</li> <li>• <b>Ograničena fiskalna sposobnost</b> – velika zavisnost od spoljnih kredita i grantova može ugroziti dugoročnu finansijsku održivost</li> <li>• <b>Složeni tehnički zahtjevi tokom rekonstrukcije pruge</b> Golubovci–Bar mogu dovesti do kašnjenja, prekoračenja troškova i finansijskog pritiska na domaće izvođače, a mogu uticati i na rad putničkih i teretnih željezničkih operatera</li> <li>• <b>Institucionalna inertnost i nedostatak koordinacije</b> – podijeljene odgovornosti između ministarstava, agencija i akcionara kompanija mogu odložiti reforme</li> <li>• <b>Konkurencija drumskog saobraćaja</b>, posebno nakon završetka autoputa Bar–Boljare, smanjuje tržišni udio željeznice u putničkom i teretnom saobraćaju</li> <li>• <b>Prirodni i klimatski rizici</b> – klizišta, poplave i korozija na obali mogu poremetiti rad i povećati troškove održavanja</li> <li>• <b>Rizici u sajber bezbjednosti</b> – kako se uvode digitalni i ITS sistemi, povećava se izloženost podacima i operativnim ranjivostima</li> <li>• <b>Rizik javne percepcije</b> – neuspjeh u postizanju vidljivih poboljšanja može ojačati negativan stav građana, posebno mladih</li> <li>• Trenutni <b>obrazovni i trening programi</b> u željezničkom sektoru često su previše fokusirani na konvencionalni rad sistema. Ova specijalizacija stvara nedostatke u vještinama u ključnim područjima modernizacije, posebno u digitalizaciji, prediktivnom održavanju i integraciji ITS-a. Kako infrastruktura stari, a tehnološki sistemi se razvijaju, sektor se suočava sa sve većim izazovima u efikasnom održavanju i unapređenju imovine, što</li> </ul>

naglašava potrebu za širim tehničkim i interdisciplinarnim kompetencijama.
--

### 2.5.1.3 POMORSKI – IWW SEKTOR

#### **Analiza trenutne situacije**

Ključni dio pripreme ažuriranja Strategije razvoja transporta 2019 – 2035 je sveobuhvatna analiza stanja sektora pomorstva i unutrašnjih plovih puteva (IWW) u Crnoj Gori. Opsjeg ove analize uključuje identifikaciju trenutne situacije u pogledu performansi, strukturnih i organizacionih izazova, kao i prioriternih pravaca koji obezbjeđuju usklađenost sa EU okvirom za odgovarajući sektor. Ključni nalaz analize za pomorski i IWW sektor jeste da postoji određeni stepen podjele, uglavnom povezan sa nedovoljnim ulaganjima i integracijom, što utiče na mobilnost, konkurentnost trgovine i održivi razvoj.

Glavne luke Crne Gore uključuju Bar, Kotor, Budvu, Kumbor–Portonovi, Tivat i Zeleniku, pri čemu su luke Bar i Kotor najznačajnije. Luka Bar funkcioniše kao primarna komercijalna kapija zemlje, dok Luka Kotor služi kao centralno čvorište za pomorski turizam.

Što se tiče regulatornog okvira koji upravlja crnogorskim pomorskim sektorom Ministarstvo pomorstva (MoMA) predstavlja centralno tijelo za kreiranje politika i zakonodavstva u oblasti pomorstva, dok Uprava za pomorsku sigurnost i upravljanje lukama (UPSUL) funkcioniše kao odgovorno tijelo za pitanja pomorske sigurnosti, zaštite životne sredine, nadzora luka, koncesija i upravljanja registrom jahti. Crnogorski broderski sektor reguliše sveobuhvatan set zakonodavnih akata koji obuhvata administrativne, socijalne i ekološke aspekte pomorskih aktivnosti. Trenutno je u pripremi Zakon o lukama čija je svrha redefinisanje upravljanja lukama kroz uspostavljanje nacionalnog Lučkog tijela, razjašnjenje i preraspodjela odgovornosti između novog tijela i UPSUL-a, kao i postizanje integracije Nacionalnog lučkog informacionog sistema (Port Community System).

Trenutno, upravljanje lukama u Crnoj Gori sprovode dvije lučke uprave – Bar i Kotor, te drugi lučki uredi pod Direktoratom za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu Ministarstva saobraćaja i pomorstva (MoMA). Konkretno, u Luci Bar trenutno posluju dvije kompanije: a) "Luka Bar" AD (državno vlasništvo), fokusirana na rasute terete, tečne i opasne terete, Ro-Ro teret i putnike, i b) "Port of Adria" AD (privatno vlasništvo), posvećena rukovanju generalnim teretom i kontejnerima. Što se tiče Luke Kotor, operator "Luka Kotor" AD odgovoran je za pružanje usluga vezanih za kruzing turizam.

U pogledu EU regulatornog okvira, Crna Gora je trenutno usklađena sa oko 70% direktiva i regulativa EU koje se odnose na pomorstvo u domenima operacija, zaštite životne sredine, energetske efikasnosti, sigurnosti, zaštite i digitalizacije. Važno je napomenuti da su neke od njih još uvijek djelimično integrisane, dok je značajan napredak postignut u usvajanju sistema CleanSeaNet, EU LRIT Data Center, SafeSeaNet i VTMIS.

Obrasci teretnog saobraćaja u crnogorskom pomorskom sektoru uglavnom se odnose na Luku Bar. U rukovanju rasutim teretom dominiraju izvoz boksita i tranzit bakarnog koncentrata iz Srbije. Ključni problem predstavljaju infrastrukturna ograničenja koja otežavaju rad luke u upravljanju rastućim tranzitnim obimom i teretom spremnim za intermodalni transport. Putnički saobraćaj se povećao kroz nove i reaktivirane međunarodne trajektne linije, uključujući Bar–Bari, Budva–Dubrovnik–Budva i Kotor–Dubrovnik–Kotor.

Fizička procjena crnogorskog lučkog sistema pokazuje da Crna Gora posjeduje više kategorija marina, uključujući luksuzne kapacitete velike veličine kao što su Marina Bar, Porto Montenegro i Portonovi, te standardne i male specijalizovane marine. Luka Bar, koja funkcioniše kao centralna nacionalna

komercijalna kapija, sastoji se od obalne infrastrukture i širokog spektra terminala za rasute terete, tečne terete, generalni teret, Ro-Ro operacije, kontejnere i putnike. Pored nje, "Port of Adria" upravlja posebnim terminalima za kontejnere, generalni teret, Ro-Ro i drvo, uz značajnu mehanizaciju i status Slobodne zone. Luka Kotor primarno funkcioniše kao destinacija za kruzing turizam i održava infrastrukturu sposobnu za prihvatanje velikih kruzera, a planirani su i prošireni projekti kroz postavljanje pilona i veznih bova. Što se tiče unutrašnjih plovnih puteva, Luka Virpazar, u kontekstu predstojeće revitalizacije, očekuje se da ojača multimodalne veze između Crne Gore i Albanije putem jezerskih transportnih koridora.

U vezi sa integracijom ITS tehnologija u crnogorskom pomorskom sektoru, Luka Bar koristi sveobuhvatan Informacioni Sistem (LUBARIS), dizajniran za upravljanje svim ključnim operativnim, administrativnim i finansijskim procesima unutar luke. U pogledu tehnologija upravljanja lukama, PCS sistem je usklađen sa EU Direktivom 65/2010 i priprema se za integraciju sa Nacionalnim pomorskim jedinstvenim okvirom (NMSW) i Nacionalnim carinskim tranzitnim sistemom (NCTS) kako bi se dodatno pojednostavili carinski postupci i unaprijedila interoperabilnost lučke zajednice. Pored toga, Sistem za upravljanje saobraćajem brodova (VTMIS) je završen, dok se razmatraju proširenja kroz instalaciju dodatne opreme.

Pomorska flota Crne Gore sastoji se od četiri broda za teretni saobraćaj u državnom vlasništvu, ograničenog broja vojnih plovila, te šire trgovačke i ribarske flote. Putnički saobraćaj pretežno obavlja kompanija "Barska Plovidba". Cilj crnogorske vodeće politike je povećanje konkurentnosti. Što se tiče pomoraca, koji predstavljaju ključni resurs crnogorskog pomorskog sektora, pitanja vezana za njih, poput radnog prava, obrazovanja i obuke, usklađena su sa međunarodnim standardima. Pored toga, Crna Gora održava svoj status na EU White List, što pomorcima omogućava pristup međunarodnom zapošljavanju u pomorstvu.

Što se tiče brodogradnje i brodogradilišne industrije, Crna Gora ima dva određena brodogradilišta: a) Brodogradilište Luka Bijela, koje se zamišlja kao centar za pomorsko inženjerstvo u Sredozemlju, i b) Brodogradilište Bonići – Tivat, specijalizovano za gradnju i popravku manjih plovila, patrolnih brodova, transportnih brodova i jahti.

### Snage

Crna Gora ima strateški geografski položaj, pri čemu luke poput Luke Bar povezuju Centralnu i Istočnu Evropu sa Jadransko/Jonskim regionom kroz TEN-T Koridor X i autoput Bar–Beograd, čineći je ključnom tačkom na TEN-T mreži. Crna Gora posjeduje razvijenu lučku infrastrukturu, sa tekućom modernizacijom i povećanjem kapaciteta, uključujući specijalizovane terminale za rasuti teret, tečne terete, Ro-Ro, putnički i kontejnerski saobraćaj u Bar i Adria (režim Slobodne zone), sa pristupom željezničkim i drumskim vezama. U oblasti turizma, uloga zemlje je sve značajnija, pri čemu se Luka Kotor specijalizovala za putnički i turistički saobraćaj, generišući značajan prihod od kruzing industrije i predstavljajući jednu od najposećenijih destinacija za kruzere u Mediteranu (zaštićena od strane UNESCO-a). Uspostavljene trajektne linije Bar–Bari, Budva–Dubrovnik–Budva i Kotor–Dubrovnik–Kotor dodatno jačaju povezanost i regionalni pomorski saobraćaj. Još jedan važan aspekt je usklađenost sa značajnim procentom EU direktiva i regulativa za pomorski saobraćaj, uključujući MARPOL, Maritime Single Window, VTMIS i ISPS. Crna Gora je takođe član evropskog satelitskog sistema za detekciju CleanSeaNet, EU LRIT Data Centra i punopravni član Pariskog Memoranduma o razumijevanju (Paris MoU). Što se tiče tehnoloških trendova, Crna Gora je implementirala napredne ITS sisteme, uključujući LRIT, CSN, MARES, SSN, AIS, SEG SafeSeaNet Ecosystem GUI, PCS, CISE i STM, koji poboljšavaju sigurnost plovidbe, nadzor i operativnu efikasnost. U oblasti pomorstva, sistem obuke pomoraca je usklađen sa ostalim zemljama članicama EU, a Crna Gora održava svoj White List status od 2017. godine. Što se tiče koncepta održivih i pametnih luka, Crna Gora je od prošle godine realizovala različite inicijative koje su imale za cilj unapređenje plovnosti, lučke infrastrukture i multimodalnih sistema. Na kraju, državna posvećenost i investicije vidljive su kroz značajne tekuće projekte, uključujući dubljenje, proširenje obala, inicijative za

zaštitu životne sredine, proširenje VT MIS Faza II, multimodalne logističke centre i eManifest sistem, u okviru strateških planova kao što su SPP projekti (Razvoj Luke Bar i VT MIS - PHASE II).

### Slabosti

Luka Bar posluje ispod svojih projektovanih kapaciteta, sa preprekama za korišćenje luke sa regionalnih tržišta, uključujući dugo vrijeme pristupa luci drumskim i željezničkim putem i nekonkurentne troškove. Infrastrukturni nedostaci i zastarjela oprema su evidentni, posebno u oblasti generalnih tereta i na Volujičkom keju, gdje stara i degradirana infrastruktura onemogućava efikasnu obradu značajnih količina tereta zbog unutrašnjih lučkih procedura rukovanja. Što se tiče transporta tereta, fluktuacije u količinama tereta, posebno izvoz boksita i bakra, utiču na pouzdanost i finansijsku stabilnost lučkih operacija. Infrastruktura luke i veze sa zaleđem ostaju nedovoljno razvijene. S druge strane, pomorski transport je nedovoljno zastupljen kao način dolaska u Crnoj Gori. Nacionalna flota je mala, sa samo četiri broda aktivno korišćena u međunarodnoj plovidbi, a sektor se suočava sa problemom nedostatka članova posade, jer crnogorski pomorci odlaze u veće broderske kompanije. Pored toga, postoji nedostatak kadrova u nadležnim institucijama, pri čemu UPSUL trenutno zapošljava samo 54 osobe. Sektor je takođe pogođen restrukturiranjem i preraspodjelom nadležnosti između UPSUL i Lučke uprave, u skladu sa novim Zakonom o lukama (trenutno u pripremi). Dodatno, ne postoje procesi digitalizacije brodskih registara, koji se još uvijek vode u pisanoj formi, a elektronska baza podataka ne postoji.

### Prilike

Uprkos trenutnim slabostima sektora, pojavljuju se razne mogućnosti. Počevši od glavne komercijalne luke, tj. Luke Bar, postoji potencijal da postane regionalni čvorišni centar velikog kapaciteta zahvaljujući unapređenju infrastrukture i njenom proširenju. U tom pravcu, nadolazeći projekti poput novih kejeva, nasipanja, poboljšanih putničkih terminala i multimodalnih centara doprinijeće jačanju i unapređenju dinamike luke. Što se tiče investicija, postoji prostor za privlačenje značajnih ulaganja kroz kontinuirani razvoj luksuznih marina, trajektnih linija i oslobađanja/podsticaja za vlasnike jahti, čime se povećavaju prihodi od turizma. Luka takođe ima potencijal za proširenje, uglavnom kroz alternativne luke, kao što su Risan za lokalni pomorski transport i Zelenika, koja služi kao alternativa Kotoru. Veze sa zaleđem mogu se poboljšati revitalizacijom luke Virpazar i plovnog puta Virpazar-Ckla, koji povezuje unutrašnje vodne puteve sa međunarodnim rutama. U tom kontekstu, unutrašnji vodni transport preko rijeke Bojane i Skadarskog jezera takođe pruža mogućnosti za integraciju u širi sistem crnogorskog pomorskog i unutrašnjeg vodnog saobraćaja, održivi turizam i regulisana ulaganja u male luke. Što se tiče brodogradnje i brodogradilišta, ova industrija može imati koristi od investicionih programa za brodogradilište Bijela i Brodogradilište Bonići-Tivat, osiguravajući adekvatne kapacitete za renoviranje. Pored toga, usklađivanje i unapređenje ekoloških tehnologija i održivosti kroz inicijative „zelene luke“ (kontrola prašine, OPS, LNG terminali, alternativna goriva i sistemi za upravljanje otpadom) usklađuje se sa ciljevima EU u dekarbonizaciji i može privući nove investicije. Konačno, regionalna trgovina i partnerstva mogu se ojačati poboljšanjem prekograničnih drumskih i željezničkih veza, npr. Bar-Boljare, Jadransko-jonski koridor, poboljšanjem pristupa zaleđu i privlačenjem većih tokova rasutog i kontejnerskog tereta iz susjednih država, što podržava uspostavljanje Bara kao logističkog centra. Postoje i mogućnosti za poboljšanje konkurentnosti crnogorske vodeće politike kroz promjene politika, poput Zakona o načinu registracije brodova.

### Prijetnje

Regionalna konkurencija predstavlja važan aspekt za prosperitet pomorskog sektora u Crnoj Gori, jer konkurentne luke u Hrvatskoj, Albaniji i Srbiji (npr. Rijeka) potencijalno mogu preusmjeriti teretni saobraćaj zbog bolje logistike zaleđa. Kao što je prethodno spomenuto, izvoz rasutih roba predstavlja još jedan faktor koji može izložiti komercijalne luke Crne Gore promjenama u potražnji i nestabilnosti cijena, s obzirom na direktnu zavisnost od tržišnih fluktuacija. Drugi aspekt odnosi se na političku,

regulatornu i fiskalnu neizvjesnost, uključujući promjene u EU/IMO regulativama, regionalne političke pomake ili neuspjele privatizacione inicijative, što može narušiti stabilnost sektora i investicije. Geopolitičke i fiskalne neizvjesnosti dodatno ugrožavaju poslovanje i ekonomiju utičući na lance snabdijevanja, investicione odluke i stabilnost finansijskog tržišta. Konačno, nedovoljno razvijene intermodalne veze sa susjednim zemljama i dalje predstavljaju izazov za sve vrste transporta, ograničavajući efikasnost pomorske logistike i integraciju sa regionalnim mrežama.

U tabeli ispod nalazi se konsolidovani pregled SWOT elemenata koji su prethodno predstavljeni. Ona sumira ključne snage, slabosti, prilike i prijetnje identifikovane u Analizi.

**Tabela 4 - Nalazi SWOT analize za pomorski i IWW sektor**

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategijska <b>geografska lokacija zemlje</b>: luke poput <b>Luke Bar</b> (povezanost sa TEN-T Koridorom X koji prolazi kroz Srbiju, autoput Bar–Beograd) povezuju Centralnu i Istočnu Evropu sa Jadranskom/jonskom regijom, <b>čineći je ključnom tačkom na TEN-T mreži</b></li> <li>• Uspostavljena lučka infrastruktura: <b>kontinuirana modernizacija i povećanje kapaciteta</b>, uključujući specijalizovane terminale za rasute, tečne, Ro-Ro, putničke i kontejnerske terete u Bar i Adria (režim slobodne zone), sa pristupom željezničkim i drumskim vezama</li> <li>• <b>Rastuća uloga u mediteranskom turizmu: Luka Kotor</b> specijalizovana za putnički i turistički saobraćaj, ostvaruje značajan prihod od kruzing industrije – jedno od najposjećenijih odredišta za kruzere na Mediteranu (UNESCO zaštićeno)</li> <li>• <b>Uspostavljene trajektne linije</b>: Bar–Bari, Bar–Ancona, Budva–Dubrovnik–Budva i Kotor–Dubrovnik–Kotor</li> <li>• <b>Regulatorna usklađenost</b>: implementacija 70% EU direktiva i propisa za pomorski transport (MARPOL, Maritime Single Window, VTMIS, ISPS), član evropskog satelitskog sistema CleanSeaNet i EU LRIT Data Center-a, punopravni član Paris MoU</li> <li>• <b>Postojeća ITS rješenja</b>: LRIT, CSN, MARES, SSN, AIS, SEG SafeSeaNet Ecosystem GUI, PCS, CISE, STM</li> <li>• <b>Sistem obuke pomoraca u skladu sa EU članicama</b> (Crna Gora vraćena na White List od 2017).</li> <li>• Kompletne aktivnosti za <b>“zelene” i “pametne” luke</b>, poboljšanje plovidbe, lučke infrastrukture i multimodalnih sistema (prema Godišnjem izvještaju Luke Bar, 2024)</li> <li>• Posvećenost države i investicije: <b>veliki investicioni i strateški projekti u toku</b>, uključujući dubljenje, proširenje pristaništa, projekte zaštite životne sredine, multimodalne logističke centre (Razvoj Luke Bar), sistem eManifest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Neiskorišćen kapacitet</b>: Luka Bar radi znatno ispod projektovanog kapaciteta – prepreke za korišćenje luke od strane regionalnih tržišta uključuju dugo putovanje do luke drumom i željeznicom i nekonkurentne troškove</li> <li>• <b>Praznine u infrastrukturi i zastarjela oprema</b>: Stara i degradirana infrastruktura i nadogradnja u oblasti generalnog tereta i na pristaništu Volujica – značajan obim tereta ne može se obrađivati zbog unutrašnjih lučkih procedura rukovanja</li> <li>• <b>Fluktuacije u obimu tereta u luci Bar</b>: Izvozna količina (posebno boksit i bakarna ruda) je veoma varijabilna, što utiče na pouzdanost i finansijsku stabilnost lučkih operacija</li> <li>• <b>Pomorski transport nedovoljno zastupljen kao način dolaska u Crnu Goru</b></li> <li>• <b>Mala nacionalna flota</b>: samo četiri broda aktivno u međunarodnoj plovidbi</li> <li>• <b>Problem nedostatka članova posade</b>, jer Crnogorci odlaze u veće brodarske kompanije</li> <li>• <b>Nedovoljno razvijena lučka infrastruktura i veze</b> između luka i zaleđa</li> <li>• <b>Nedostatak osoblja u nadležnim organima</b>: UPSUL trenutno zapošljava 54 osobe</li> <li>• <b>Restrukturiranje/ preraspodjela odgovornosti između UPSUL-a i Lučke uprave</b>, prema novom Zakonu o lukama (trenutno u pripremi)</li> <li>• <b>Ne postoje procesi digitalizacije registra brodova</b> (trenutno se vodi u pisanoj formi) – ne postoji elektronska baza podataka</li> </ul>

Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dinamika Luke Bar da postane regionalni čvorišni centar</b> visokog kapaciteta zahvaljujući unapređenju infrastrukture i proširenju (planirano proširenje, npr. novi gatovi, dredging, poboljšani putnički terminali, multimodalni centri).</li> <li>• <b>Privlačenje velikih investicija</b> kroz kontinuirani razvoj <b>luksuznih marina, trajektnih linija</b> (Bar-Bari, Bar-Ancona, Budva-Dubrovnik, Kotor-Dubrovnik) i olakšice/poticaje za vlasnike jahti, što povećava prihode od turizma</li> <li>• <b>Proširenje ponuđene lučke infrastrukture kroz alternativne luke:</b> Luka <b>Risan</b> (planovi za opsluživanje lokalnog pomorskog saobraćaja) i Luka <b>Zelenika</b> (valorizacija luke i otvaranje za prihvat brodova kao alternativa Kotoru)</li> <li>• <b>Iskorištavanje infrastrukture zaleđa kroz revitalizaciju luke Virpazar</b> – potencijali koji će se valorizovati preko plovnog puta Virpazar – Ckla, ključne veze između unutrašnjih plovnih puteva u zemlji i međunarodnih plovnih puteva</li> <li>• <b>Rijeka Bojana i Skadarsko jezero:</b> najvrednije rute unutrašnjeg vodnog transporta – integracija u širi sistem pomorskog i unutrašnjeg vodnog transporta Crne Gore, <b>moćnosti za održivi turizam i regulisane investicije</b> u male lučke infrastrukture</li> <li>• <b>Opsjezan investicioni program za Brodogradilište Bijela i Brodogradilište Bonići – Tivat</b> (aktivnosti brodogradnje i popravke obavlja kompanija "NAVAR Incorporated" iz Tivta – osiguranje adekvatnih kapaciteta za obnovu)</li> <li>• Usklađivanje i <b>unapređenje ekoloških tehnologija i okvira održivosti</b> kroz usvajanje inicijativa zelenih luka (kontrola prašine, OPS, LNG terminal, alternativna goriva, sistemi za upravljanje otpadom) što je u skladu sa EU ciljevima dekarbonizacije i može privući nove investicije</li> <li>• <b>Regionalna trgovina</b> i partnerstva: <b>unapređenje prekograničnih drumskih i željezničkih veza</b> (Bar-Boljare, Jadransko-Jonski koridor) poboljšaće pristup zaleđu, privući veće tokove robe u rasutom stanju i kontejnera iz susjednih država – jačanje uloge Luke Bar kao logističkog centra</li> <li>• <b>Poboljšanje konkurentnosti crnogorske vodeće politike</b> kroz specifične promjene politika (Zakon o načinu registracije brodova)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Intenzivna regionalna konkurencija:</b> Konkurentne luke u Hrvatskoj i Albaniji (npr. Rijeka, Drač), kao i u Srbiji (npr. Rijeka), sa boljom logistikom zaleđa, mogu preusmjeriti teretni saobraćaj</li> <li>• Ekološka ograničenja: <b>Rizik od preopterećenja osjetljivih područja</b> (posebno Boke – Boka Kotorska) prekomjernim pomorskim i kruzing saobraćajem može izazvati ekološke zabrinutosti i regulatorna ograničenja</li> <li>• <b>Fluktuacije tržišta:</b> Visoka zavisnost od izvoza robe u rasutom stanju (boksit, bakarna ruda) može sektor izložiti šokovima potražnje i nestabilnosti cijena</li> <li>• Kašnjenja u realizaciji projekata: <b>Rizici usporenog napretka u modernizaciji infrastrukture, administrativnim reformama i usklađivanju zakonodavstva</b> mogu otežati konkurentnost i rast.</li> <li>• <b>Političke, regulatorne i fiskalne neizvjesnosti:</b> Promjene u EU/IMO regulativi, regionalne političke promjene ili neuspjele privatizacije mogu narušiti stabilnost sektora i investicija</li> <li>• <b>Geopolitičke i fiskalne neizvjesnosti</b> stvaraju rizik za preduzeća i ekonomiju, narušavajući lance snabdijevanja, utičući na investicione odluke i povećavajući volatilitnost finansijskih tržišta u pomorskom sektoru</li> <li>• <b>Nedovoljno razvijene intermodalne veze sa susjednim državama</b> predstavljaju stalni izazov za sve transportne modalitete</li> </ul>

#### 2.5.1.4 VAZDUŠNI SEKTOR

##### Analiza trenutne situacije

Crnogorski vazdušni sektor izgrađen je oko dva međunarodna aerodroma, Podgorica (TGD) i Tivat (TIV), kojima upravljaju Aerodromi Crne Gore (AoM) AD, državna kompanija osnovana 1999. godine, koja je u potpunosti preuzela operacije aerodroma 2003. godine. Vazdušni sistem je ključan za



crnogorsku ekonomiju vođenu turizmom, opslužujući skoro 3 miliona putnika godišnje, pri čemu je saobraćaj u Tivtu u velikoj meri koncentrisan ljeti, a Podgorica služi kao glavno čvorište tokom cijele godine.

Regulacija i nadzor su u nadležnosti Agencije za civilno vazduhoplovstvo (CAA), koja je u skladu sa Međunarodnom organizacijom civilnog vazduhoplovstva (ICAO), Agencijom EU za bezbjednost vazduhoplovstva EASA i evropskim vazduhoplovnim standardima. Kontrolu vazdušnog saobraćaja obezbjeđuje Kontrola letenja Srbije i Crne Gore SMATSA, zajednički pružalac usluga vazdušne navigacije (ANSP) dve zemlje, odgovoran za cijeli FIR Beograd, uključujući crnogorski vazdušni prostor.

Što se tiče aerodromske infrastrukture, aerodrom Podgorica je potpuno modernizovan 2006. godine i danas ima najveći godišnji protok putnika, opslužujući poslovne, vladine i rastući saobraćaj niskotarifnih avio-kompanija. Investiciju u infrastrukturu su sufinansirale EIB i EBRD, a povećala je kapacitet terminala, bezbjednost i kvalitet opreme.

Aerodrom Tivat je sezonska kapija koja podržava primorski turizam. Nakon otvaranja Terminala 2 2018. godine, kapacitet za opsluživanje putnika značajno se poboljšao. Aerodrom doživljava ekstremna vršna opterećenja tokom jula i avgusta. Uprkos modernizaciji, zagušenja i dalje postoje zbog brzog rasta saobraćaja.

Drugi manji aerodromi (Berane, Nikšić i Špiro Mugoša) služe opštoj avijaciji, obuci i sportskom letenju, ali za sada nemaju značajnu komercijalnu funkciju.

Aerodromi Crne Gore AD slijede principe vođene misijom, naglašavajući bezbjednost i sigurnost kao najveće prioritete, uz sistematsku obuku osoblja i sisteme izvještavanja, ali i ekološku odgovornost (sistem upravljanja letom usklađen sa ISO 14001, programi energetske efikasnosti, prelazak na električna vozila, fotonaponske instalacije), integrisani razvoj sa drugim vidovima transporta i ekonomski doprinos regionalnom i nacionalnom razvoju. Ovi strateški pravci odražavaju progresivni pomak ka održivosti i usklađenosti sa standardima EU (npr. akreditacija aerodroma za ugljenik).

Što se tiče upravljanja vazdušnim saobraćajem, SMATSA pruža usluge kontrole vazdušnog saobraćaja (ATC) (kula, prilaz, ruta), upravljanje vazdušnim prostorom i upravljanje protokom, komunikaciju, navigaciju i nadzor (CNS), meteorološku službu (MET) i vazduhoplovne informacione usluge (AIS). Napori modernizacije su kontinuirani i, na primjer, uključuju nadogradnje sistema kontrole saobraćaja Thales TopSky, instalacije nove opreme za mjerenje udaljenosti u Podgorici i Tivtu, inicijative za vazdušni prostor slobodnih ruta i povećanje kapaciteta kako bi se odgovorilo na rastući broj preleta i promjene saobraćaja na balkanskom koridoru.

Što se tiče identifikovanih uskih grla u infrastrukturi, terminal aerodroma Podgorica sada opslužuje oko 1.000 putnika na sat tokom špica, dok je projektovan za oko 600 putnika na sat. Aerodrom Tivat se suočava sa zagušenjem piste, platforme i terminala pod ekstremnim sezonskim opterećenjem, dok je njihovo proširenje ograničeno prostornim ograničenjima u tom području.

Tekući tenderski postupak za koncesiju Aerodroma Crne Gore počeo je 2019. godine, ali se suočava sa velikim kašnjenjima u njegovom završetku. Ovo je značajno usporilo aktivnosti modernizacije i proširenja na oba aerodroma.

Drugi izazovi sektora uključuju sljedeće:

- Sezonska i tržišna konkurencija: Izuzetno sezonski turizam čini potražnju za vazdušnim saobraćajem veoma neravnomjernom, dok regionalni konkurenti (Tirana, Dubrovnik, Priština) rastu brže uz agresivniji razvoj ruta i koncesije.
- Izazovi nacionalnih prevoznika: Kolaps Montenegro Airlines-a oslabio je povezanost, dok se novi prevoznik, Air Montenegro, suočava sa velikim zimskim gubicima, kontrolom državne pomoći prema pravilima pristupanja EU i ograničenom održivošću ruta.
- Nedostaci u pogledu životne sredine i čistih goriva: Ne postoji infrastruktura za skladištenje biogoriva ili alternativna čista goriva ni na jednom aerodromu, a zemlja nije usvojila Uredbu o infrastrukturi za alternativna goriva

Posebno pitanje je očekivani uticaj pristupanja EU na rad SMATSA-e. Buduće članstvo Crne Gore u EU zahtijevaće primjenu propisa Jedinstvenog evropskog neba, kao i sertifikaciju ANSP usluga za standarde performansi, transparentnosti i bezbjednosti u skladu sa propisima EU. Ovo takođe može podrazumijevati potencijalno restrukturiranje ili redefinisanje uloga SMATSA-e i/ili integraciju u funkcionalne blokove vazdušnog prostora i ATM sisteme širom EU. Ova tranzicija može zahtijevati administrativna, institucionalna i operativna prilagođavanja kako bi se održalo besprekorno pružanje prekograničnih usluga.

Što se tiče mogućnosti finansiranja sektora, Vlada Crne Gore koristi budžetska sredstva (npr. reinvestirani profit aerodroma) i pretpristupne fondove EU (IPA III, INTERREG programi). Drugi izvori uključuju međunarodne finansijske institucije kao što su UNDP i EIB/EBRD za projekat tehničke pomoći za energetska efikasnost ili potencijalne privatne strane kroz proces koncesije za aerodrome Podgorica i Tivat.

### **Ključni SWOT nalazi i strateški pravci**

#### Snage

Ukratko, glavne prednosti vazduhoplovnog sektora uključuju snažnu turističku potražnju, dostupnost opcija finansiranja od strane EU, nadogradnju infrastrukture za neke od aerodromskih objekata, kao i uspostavljanje kompanije Air Montenegro i sve veće partnerstvo sa niskotarifnim prevoznicima.

#### Slabosti

Izražena sezonska karakteristika obima saobraćaja uzrokuje probleme u vazduhoplovnim operacijama u visokoj sezoni, sa zagušenjima na terminalima sa zastarjelim kapacitetom. Infrastruktura na aerodromu je takođe ograničena za budući rast. Napredak koncesije za dva glavna aerodroma napreduje sporo, što negativno utiče na njihov razvoj. Aktivnosti ekološke održivosti su ograničene, kao i spremnost za alternativna čista goriva na aerodromima.

#### Prilike

Tekući tender za koncesiju aerodroma predstavlja značajnu priliku za ubrzanje procesa modernizacije AoM i dalji razvoj aerodromske infrastrukture. Poboljšanja održivosti (nivoi akreditacije aerodroma za ugljenik, obnovljiva energija, implementacija alternativnih goriva) mogu dodatno pozicionirati Crnu Goru kao zeleno transportno čvorište, dok će buduća integracija u vazdušni sistem EU takođe poboljšati

razvojne izglede sektora. Otvaranje i proširenje mreže Air Montenegroa i sporazumi sa niskotarifnim prevoznicima (npr. planirana baza Wizz Air-a u Podgorici) pozitivno utiču na rast vazdušnog saobraćaja

### Prijetnje

Regionalna konkurencija sa drugim aerodromima u susjednim zemljama predstavlja kontinuiranu prijetnju rastu sektora, kao i fluktuacije u obimu turizma usljed različitih spoljnih faktora. Moguće promjene u propisima EU ili međunarodnim propisima mogu prouzrokovati visoke troškove usklađivanja, a posebno transformacija SMATSA nakon pristupanja zemlje EU takođe predstavlja neizvjesnost u budućim operacijama vazduhoplovstva.

Tabela ispod sažeto prikazuje određene snage, slabosti, prilike i prijetnje Vazduhoplovnog sektora:

**Tabela 5 - Rezultati SWOT analize za vazdušni sektor**

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>EU i međunarodni programi i grantovi pružaju sufinansiranje</b> za male projekte (poboljšanja pristupačnosti, energetski efikasne nadogradnje), ali i za veće infrastrukturne nadogradnje</li> <li>• Usvajanje <b>modernog pravnog i regulatornog okvira za civilno vazduhoplovstvo</b> u skladu sa međunarodnim standardima osigurava bezbjednost i operativnu efikasnost</li> <li>• <b>Vlada može finansijski reinvestirati profit Aerodroma</b> Crne Gore u poboljšanje vazdušne povezanosti, što podržava turizam i ekonomski rast</li> <li>• Aerodromi Podgorica i Tivat prošli su kroz infrastrukturnu nadogradnju 2006. godine kako bi mogli <b>podržati rastući broj putnika</b>, koji sada premašuje milion putnika godišnje (1,76 miliona za TGD, 1,12 miliona za TIV u 2024.)</li> <li>• Aerodromi Crne Gore članovi su <b>Međunarodnog savjeta aerodroma</b> (ACI), sa aktivnim prisustvom na međunarodnim konvencijama i berzama, čime se osigurava <b>velika potražnja za saradnjom</b> sa brojnim aviokompanijama i sa okolnim i međunarodnim aerodromima</li> <li>• <b>Otvoravanje aviokompanije Air Montenegro</b> i strateški sporazumi sa drugim aviokompanijama (npr. <b>Wizz Air</b>) povećavaju avio-saobraćaj i povezanost</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dugi rokovi u tenderskim procedurama za koncesiju</b> Aerodroma Podgorica i Tivat negativno utiču na njihov infrastrukturni i operativni razvoj.</li> <li>• <b>Aerodromske kapacitete je potrebno dodatno povećati</b> i modernizovati kako bi se zadovoljila rastuća potražnja i poboljšao komfor putnika</li> <li>• <b>Djelimična implementacija mjera održivosti</b>, poput akreditacije za ugljenik i sistema za upravljanje energijom</li> <li>• <b>Tržište vazduhoplovnog saobraćaja je relativno malo</b> i visoko zavisno od sezonskih turističkih tokova</li> <li>• Gašenje Montenegro Airlines-a dovelo je do <b>gubitka mreža, slotova i partnerstava</b>, čime je oslabljen položaj nacionalnog prevoznika u odnosu na niskotarifne konkurente.</li> </ul>
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kontinuirana podrška Vlade i EU finansiranje</b> mogu omogućiti dalja infrastrukturna unapređenja i poboljšanje usluga</li> <li>• <b>Dugoročne koncesije za Aerodrome Podgorica i Tivat</b> napreduju putem tendera, sa tri međunarodna ponuđača koji su u užem izboru za operativna i infrastrukturna unapređenja (proširenje terminala, poboljšanje sadržaja za putnike i povećanje efikasnosti).</li> <li>• <b>Potpuna implementacija održivih praksi</b> u radu aerodroma može pozicionirati Crnu Goru kao zelenu i modernu transportnu tačku</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spoljni faktori, poput <b>fluktuacija u turističkim tokovima</b>, mogu uticati na obim avio-saobraćaja i prihode</li> <li>• <b>Promjene u regulativi</b> na nivou EU ili međunarodnom nivou mogu nametnuti skupa zahtijevanja za usklađivanje</li> <li>• <b>Transformacija SMATSA</b> će biti potrebna prije pristupanja Crne Gore EU</li> <li>• Uvođenje <b>subvencionisanih PSO linija nailazi na prepreke u EU-usklađenom obrazloženju</b> i odabiru ruta</li> <li>• <b>Konkurencija aerodroma susjednih zemalja</b> može odvući tranzitne putnike</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iskorišćavanje <b>strateške geografske pozicije</b> u Zapadnom Balkanu i integracija u evropske transportne mreže može poboljšati <b>međunarodnu povezanost</b></li> <li>• <b>Otvaranje</b> nacionalne avio-kompanije, <b>Air Montenegro</b>, predstavlja potencijal za rast operacija i tržišta</li> <li>• Novi Memorandum o razumijevanju sa Wizz Air-om za uspostavljanje baze na Aerodromu Podgorica, koja se očekuje da će raditi 24/7 od marta 2026. godine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ekonomska ili politička nestabilnost</b> može smanjiti investicije ili uticati na potražnju i operacije</li> </ul>
---	--

### 2.5.1.5 LOGISTIČKI – MULTIMODALNI TRANSPORTNI SEKTOR

#### Analiza trenutne situacije

Crnogorski logistički i multimodalni transportni sistem ostaje nerazvijen u poređenju sa zemljama EU. Zakon o kombinovanom transportu iz 2014. godine djelimično je transponovao pravnu tekovinu EU, ali praktična primjena kasni.

Crnogorski operater željezničkog teretnog saobraćaja, Montecargo, nudi ograničene intermodalne usluge uglavnom zbog starenja voznog parka, ograničenja kapaciteta, loše infrastrukture i nedostatka strukturirane saradnje sa kontejnerskim terminalom Luke Adria.

Kao rezultat toga, drumski teretni saobraćaj dominira tokovima kontejnera iz Luke Bar. Iako se široko koristi, ključni izazovi drumskog teretnog saobraćaja uključuju zagušenu i staru putnu mrežu u mnogim regionima, tešku geometriju puteva na planinskom terenu, nedostatak bezbjednih i opremljenih odmorišta za vozače, duge carinske i granične procedure, kao i zastarjelu ili neadekvatnu ITS tehnologiju. Luka Bar je glavna logistička kapija zemlje, sa pomorsko-željezničkim intermodalnim potencijalom i uspostavljenom slobodnom zonom sa značajnim prostorom za industrijski i logistički razvoj. Međutim, intermodalna integracija je nepotpuna, a sporazumi između lučkih operatera i željezničkih prevoznika su i dalje nedovoljni. Jedinstvena aktivna slobodna zona Crne Gore, koja se nalazi u Baru, ima površinu veću od 130 hektara, u kojoj se nalazi 36 kompanija, uključujući 15 stranih lica. Glavne prednosti Slobodne zone uključuju oslobođenje od carine i PDV-a na robu koja ulazi u zonu, kao i oslobođenje od poreza na dobit. Takođe se nudi neograničeno vrijeme skladištenja i dugoročni zakup za korisnike infrastrukture. Slobodna zona je centralna prednost za konkurentnost logistike, ali je nedovoljno iskorišćena zbog ograničenih intermodalnih veza.

Generalno, Indeks logističkih performansi (LPI) Crne Gore zauzima 73. mjesto u svetu, sa posebno slabim rezultatima u logističkoj kompetentnosti, kvalitetu infrastrukture, efikasnosti carine i međunarodnim pošiljkama. Uprkos poboljšanjima tokom godina, Crna Gora i dalje zaostaje za regionalnim partnerima i daleko iza vodećih zemalja članica EU. Logističke aktivnosti zemlje su veoma fragmentirane, sa malim brojem velikih logističkih dobavljača trećih strana (3PL). Većina objekata je mala, privatna i raspršena, dok su logističke aktivnosti uglavnom koncentrisane oko Bara i Podgorice. Sjeverna i ruralna područja se suočavaju sa velikim nedostacima u pristupačnosti zbog teškog terena i slabije infrastrukture.

Predložena nacionalna prostorna strategija promoviše tri intermodalna čvorišta u oblastima Bara, Podgorice i Bijelog Polja. Koncept suve luke je potreban za proširenje kapaciteta Luke Bar dalje u unutrašnjost. Master plan luke predviđa razvoj logističkog/intermodalnog čvorišta u blizini lučkog područja. Skladišni prostori unutar luke mogu se dopuniti outsorsingom modernih logističkih objekata.

Institucionalni sistem Crne Gore za logistiku obuhvata Ministarstvo saobraćaja (koordinacija, usklađivanje sa EU), Udruženje špeditera Privredne komore i državne agencije za željeznički, drumski i carinski nadzor. Ključni akteri uključuju međunarodne 3PL kompanije, domaće logističke provajdere, brojne špeditere (organizovane u okviru Privredne komore), kao i drumske prevoznike, operatere skladišta, carinske brokere itd. Usluge koje se pružaju uključuju špediciju, skladištenje, konsolidaciju i distribuciju, carinjenje, ograničene multimodalne operacije i digitalne logističke usluge.

Što se tiče zakonodavstva relevantnog za logistiku, Zakon o kombinovanom transportu, Carinski zakon i uredbe o sprovođenju, Zakon o slobodnim zonama i dokumenti prostornog planiranja za Luku Bar i pridružene zone čine glavni regulatorni okvir za sektor. Ključni izazovi uključuju djelimično usklađivanje sa direktivom EU o kombinovanom transportu, nedostatak podsticaja za intermodalni prelazak s obzirom na nisku konkurentnost željezničkog vida transporta, kao i podijeljene institucionalne odgovornosti.

Kao zaključak, može se reći da, Crnoj Gori nedostaje uravnotežen multimodalni sistem, uglavnom zato što nema organizovanih intermodalnih ili drumsko-željezničkih teretnih terminala, sa izuzetkom Luke Bar. Pored toga, potrebno je poboljšati koordinaciju između željezničkih i lučkih operatera kako bi se riješila velika zavisnost od drumskog transporta, posebno za kretanje kontejnera. Razvoj nacionalne strategije intermodalnosti može doprinijeti povećanju učinka i investicija sektora na srednji i duži rok.

Potrebno je odrediti lokaciju organizovanih intermodalnih terminala i uspostaviti sporazume između zainteresovanih strana u drumskom, željezničkom i lučkom saobraćaju koji bi doprinijeli smanjenju vremena tranzita kontejnera i troškova logistike. Takođe je potrebno modernizovati carinske objekte i procedure i usvojiti moderna ITS rješenja, uključujući nadogradnje odmorišta za drumski teret, elektronske platforme i prakse za teret itd. Sveobuhvatni nacionalni jedinstveni prozor će obezbijediti koordinaciju sa sistemom pomorskog transporta i digitalnu interoperabilnost sa partnerima sa Zapadnog Balkana kako bi se podržala efikasnost, održivost i olakšavanje trgovine.

U skladu sa ciljevima Evropskog zelenog plana, Crna Gora mora razviti multimodalnu infrastrukturu kako bi se pridružila zelenim koridorima EU, integrisala se sa željezničkim teretnim koridorima (RFC) i time promovisala prelazak sa drumskog na održivije načine saobraćaja (željeznički, pomorski, unutrašnji plovni putevi).

## **Ključni nalazi SWOT analize i strateški pravci**

### Snage

Zahvaljujući strateškoj poziciji regionalne tranzitne kapije, Crna Gora može da se razvije u ključno logističko središte usidreno u Slobodnoj zoni u Luci Bar, koja uključuje željezničku, drumsku i pomorsku povezanost. Tekuća i planirana ulaganja u auto-puteve, željezničku i lučku infrastrukturu, u kombinaciji sa postojećim i potencijalnim novim željezničkim operaterima, podržavaju širenje efikasnih i konkurentnih multimodalnih transportnih opcija. Uspostavljene intermodalne operacije Luke Adria, postepeno usklađivanje sa transportnim koridorima i standardima EU i napredna digitalizacija procesa prevoza tereta takođe su pozitivni faktori za rast sektora.

### Slabosti

Intermodalni transport u Crnoj Gori ostaje nerazvijen, sa malim obimom i snažnom zavisnošću od drumskog transporta, što je pogoršano odsustvom organizovanih teretnih sela/logističkih centara i

niskim stepenom kontejnerizacije. Zahtijevni terenski i klimatski uslovi negativno utiču na kvalitet infrastrukture, povećavaju troškove održavanja i komplikuju investicije, dok ograničeni željeznički kapacitet i operativne performanse smanjuju konkurentnost kombinovanog željezničkog transporta u poređenju sa drumskim teretnim saobraćajem. Napredak je dodatno ograničen javnim finansiranjem, što usporava modernizaciju i širenje infrastrukture. Podijeljeni logistički sektor karakteriše nedostatak velikih 3PL dobavljača i nizak nivo outsorsinga logistike, kao i monopol Srbije nad glavnim kanalom snabdijevanja teretom Crne Gore preko rute Bar-Podgorica ka Evropi. Mala veličina tržišta i ograničeni izvozni obim zemlje dovode do neuravnoteženih protoka kontejnera i akumulacije praznih kontejnera u luci.

### Prilike

Izgledi za pristupanje Crne Gore EU otvaraju značajne mogućnosti kroz pristup investicionim okvirima EU i povećano finansiranje transportne infrastrukture, inovacija i modernizacije. Regionalna saradnja može podržati razvoj prekograničnih multimodalnih teretnih koridora i digitalnih rješenja, poboljšavajući povezanost i olakšavajući trgovinu, dok rastuća potražnja i finansiranje zelenog transporta stvaraju snažan zamah za modalni pomak ka željezničkim i intermodalnim rješenjima. Razvoj modernih logističkih čvorišta i suvih luka na strateški odabranim lokacijama mogao bi značajno proširiti intermodalni domet, maksimizirati propusnost Luke Bar i djelovati kao katalizator za nacionalne logističke tokove. Dodatne mogućnosti uključuju diverzifikaciju teretnih ruta kroz Bosnu i Hercegovinu kao alternativu srpskom kanalu, proširenje kontejnerizacije ruda kako bi se omogućili besprekorniji tokovi rasutog tereta i uspostavljanje jedinstvene upravljačke strukture koja koordinira luke, željezničke operacije i buduće suve luke radi poboljšanja efikasnosti i smanjenja troškova. Dalji dobici bi se mogli postići usvajanjem naprednih digitalnih tehnologija i mjera zelenog prioriteta za poboljšanje kvaliteta usluga, bezbjednosti i ekoloških performansi.

### Prijetnje

Crna Gora se suočava sa nekoliko spoljnih rizika koji bi mogli da ometaju razvoj njenog transportnog i logističkog sektora, uključujući ekonomsku nestabilnost i visok javni dug, što može ograničiti sposobnost održavanja dugoročnih investicija u infrastrukturu. Relativno mala veličina investicionih projekata i ograničeni obim kupovine mogu smanjiti atraktivnost tržišta za glavne dobavljače, proizvođače i međunarodne finansijske institucije, dok bi sve veća konkurencija susjednih zemalja sa naprednijim logističkim/intermodalnim objektima mogla da preusmjeri potencijalne tranzitne tokove dalje od Crne Gore. Kašnjenja u institucionalnim reformama ili nedovoljno usklađivanje sa pravnim tekovinama i standardima EU predstavljaju dodatne rizike usporavajući integraciju u evropska transportna tržišta. Pored toga, uticaji na životnu sredinu i klimatske promjene mogu pojačati pritiske na već krhku infrastrukturu, posebno u planinskim i ekološki osetljivim područjima, dok bi brzo evoluirajuće i složeno globalno logističko tržište moglo da izazove sposobnost malih crnogorskih operatera da ostanu konkurentni.

Snage, slabosti, prilike i pretnje sektora logistike i multimodalnog transporta Crne Gore sumirane su u nastavku:

**Tabela 6 - Rezultati SWOT analize za sektor logistike i multimodalnog transporta**

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Strategijska lokacija kao tranzitna zemlja</b> koja povezuje Zapadni Balkan sa Jadranskim morem i Centralnom Evropom, pružajući pristup za regionalni i međunarodni teret</li> <li>• <b>Luka Bar je u Režimu Slobodne Zone</b>, služi kao jedinstveni pomorski i logistički centar sa multimodalnom povezanošću putem željeznice, drumskog saobraćaja i mora</li> <li>• Tekuća i buduća ulaganja u <b>ključnu transportnu infrastrukturu</b>, uključujući drumske projekte (auto-put Bar–Boljare), željeznicu (linija Bar–Vrbnica) i unapređenja Luke Bar, podržavaju multimodalne logističke koridore</li> <li>• <b>Rad kompanije Montecargo</b> i potencijal novih učesnika na tržištu željeznice</li> <li>• <b>Optimalno razvijene intermodalne logističke aktivnosti u Luci Adria</b>, operater luke sa iskustvom u obradi kontejnerskih tokova</li> <li>• <b>Usklađenost sa EU politikama</b> i standardima transporta ubrzava modernizaciju, interoperabilnost i pristup <b>Jedinstvenom tržištu</b> (WBEM Evropski transportni koridor i Željeznički teretni koridor)</li> <li>• <b>Poboljšana performansa i pozicija Crne Gore</b> prema Logistics Performance Index – u (WBG)</li> <li>• <b>Rastući naponi digitalizacije</b> s ciljem poboljšanja operativne efikasnosti i olakšavanja prekograničnog e-tereta, besprekornih procedura i digitalnih teretnih koridora</li> <li>• <b>Planiranje održive mobilnosti</b> na urbanom nivou pruža čvrstu osnovu za promociju multimodalnih transportnih rješenja u većim gradovima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Obimi intermodalnog transporta su relativno niski i nedovoljno razvijeni</b>, sa dominantnom zavisnošću od drumskog transporta</li> <li>• <b>Nedostatak organizovanih Freight Village-ova</b> i/ili Intermodalno-logističkih centara</li> <li>• <b>Nizak stepen kontejnerizacije</b></li> <li>• <b>Teško planinsko i klimatsko područje</b> utiče na kvalitet infrastrukture, povećava troškove održavanja i komplikuje investicije u transport</li> <li>• <b>Trenutni status i ograničeni kapaciteti željezničke infrastrukture</b> i operacija smanjuju konkurentnost željezničkog kombinovanog transporta u odnosu na drumski teret</li> <li>• <b>Ograničena javna sredstva</b> usporavaju tempo modernizacije i proširenja infrastrukture</li> <li>• <b>Podijeljen sektor logistike</b> sa ograničenim velikim 3PL provajderima i relativno niskim stepenom outsourcing-a logističkih usluga, što ograničava efikasnost sektora</li> <li>• Srbija ima <b>monopol nad lancem snabdijevanja</b> teretom u Crnoj Gori kroz jedini efikasan kanal u zaleđu Bar/Podgorica ka ključnim evropskim koridorima</li> <li>• <b>Malo crnogorsko tržište</b> – male proizvodne količine za izvoz, što dovodi do disbalansa ulaznih i izlaznih kontejnerskih tokova; mnogo praznih kontejnera je uskladišteno u Luci</li> <li>• <b>Nedostatak organizovanih, pametnih multimodalnih rješenja</b> za putnički transport i transportnih čvorišta u glavnim urbanim aglomeracijama</li> </ul>
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Prospekti za pristupanje EU</b> i povezano <b>finansiranje</b> kroz investicione okvire za povećanje ulaganja u transportnu infrastrukturu i inovacije</li> <li>• <b>Regionalne inicijative saradnje</b> sa zemljama Zapadnog Balkana i EU za razvoj prekograničnih multimodalnih transportnih koridora (npr. RFC) i digitalnih rješenja, čime se poboljšava povezanost i olakšava trgovina</li> <li>• <b>Rastuća potražnja i dostupnost sredstava</b> za održiva i zelena transportna rješenja pruža podsticaj za prelazak na željeznički i intermodalni transport</li> <li>• Potencijalni <b>razvoj modernih logističkih čvorišta i/ili suvih luka</b> za dopunu lučkih aktivnosti i proširenje intermodalnog kapaciteta, npr. snažan logistički klaster/ suva luka u Baru ili Podgorici, sinhronizovana sa lukom, omogućila bi povećanje kapaciteta Luke Bar i djelovala kao pokretač svih intermodalnih tokova/procesa u Crnoj Gori</li> <li>• <b>Logistički kanal preko Bosne i Hercegovine</b> mogao bi predstavljati alternativu kanalu Srbije</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomska nestabilnost i visok javni dug mogu <b>ograničiti kontinuirana ulaganja</b> u razvoj transportne infrastrukture</li> <li>• <b>Relativno mali investicioni projekti i obimi nabavke</b> mogli bi ograničiti interes velikih dobavljača, proizvođača i finansijskih institucija</li> <li>• <b>Konkurencija iz susjednih zemalja</b> sa razvijenijim logističkim čvorištima i intermodalnim objektima mogla bi preusmjeriti potencijalne tranzitne i logističke tokove</li> <li>• <b>Rizici od kašnjenja u institucionalnim reformama</b> ili nedovoljne usklađenosti sa EU pravnom tekovinama i standardima mogli bi usporiti integraciju u evropska transportna tržišta</li> <li>• <b>Rizici od klimatskih promjena i promjene životne sredine</b> mogli bi dodatno otežati stanje slabe infrastrukture, posebno u planinskim ili osjetljivim područjima</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kontejnerizacija ruda</b> omogućava besprekornije tokove tereta za korisnike</li> <li>• Uspostavljanje <b>jedinstvene organizacione strukture za koordinaciju</b> dijela globalnog lanca snabdijevanja (luka, željeznički operator i buduće suve luke) unutar Crne Gore omogućilo bi povećanje prometa tereta i povećanje efikasnosti troškova za korisnike</li> <li>• Mogućnost <b>uspostavljanja vlastitog registra kontejnera</b> unutar crnogorske pomorske administracije</li> <li>• Primjena <b>novih digitalnih tehnologija i zelenih prioriternih mjera</b> u infrastrukturnim projektima radi poboljšanja kvaliteta usluge, sigurnosti i ekološke usklađenosti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinamična i kompleksna priroda globalnog logističkog tržišta može vršiti pritisak na male crnogorske <b>operatere da ostanu konkurentni</b></li> </ul>
--	---

## 2.5.2 TRANSPORTNI MODEL

[biće kompletiran]

## 2.6 STRATEŠKA VIZIJA I CILJEVI ZA TRANSPORTNI SEKTOR

### 2.6.1 DEFINISANJE VIZIJE I MISIJE TRANSPORTNOG SEKTORA

Svrha prve faze ažurirane Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore je usklađivanje – u najvećoj mogućoj mjeri – sa odredbama EU Strategije za održivu i pametnu mobilnost (SSMS), **čime se saobraćaj čini čistijim, sigurnijim, pametnijim, ekološki prihvatljivijim, otpornim, konkurentnim i održivim.**

Crna Gora teži transportnom sistemu koji je moderan, inkluzivan i u skladu sa najvišim evropskim standardima. Čineći transport čistijim, sigurnijim, pametnijim i zelenijim, Crna Gora ne samo da poboljšava svakodnevni život svojih građana, već i štiti jedinstvenu prirodnu sredinu – jedno od najvećih bogatstava zemlje. Održivi transportni sektor podržava turizam, jača lokalne zajednice i doprinosi prelasku ka niskouglednoj budućnosti.

Ova vizija je duboko povezana sa putem Crne Gore ka integraciji u EU. Usklađivanjem politika i investicija sa Evropskim zelenim planom (European Green Deal), EU Strategijom za održivu i pametnu mobilnost i Transevropskom transportnom mrežom (TEN-T), Crna Gora gradi čvršće veze sa susjednim državama i širim evropskim tržištem. Moderni, sigurni i otporni transportni koridori unaprijediće regionalnu povezanost i podržati prekograničnu saradnju.

Na kraju, reforma transporta ne odnosi se samo na razvoj infrastrukture; ona obuhvata i inovacije, digitalizaciju i čistiju mobilnost, vodeći ka napretku, održivosti i evropskoj integraciji, omogućavajući rast, regionalnu povezanost i zaštitu životne sredine.

Postojeća Strategija razvoja saobraćaja (TDS) nema jasno definisanu viziju ili misiju. Međutim, navodi se da pet (5) definisanih strateških ciljeva odražava viziju budućeg transportnog sistema zemlje.



U okviru ovog zadatka, definisanje vizije i misije za transportni sektor je eksplicitno zahtijevano, nakon završetka Zadatka 1 koji se odnosi na Dijagnostičku analizu i pripremu relevantnog Izvještaja. Konkretno, prema ToR-u: **vizija treba biti dovoljno široka da pokriva sve transportne modalitete, ali i dovoljno specifična da omogući formulaciju specifičnih ciljeva i mjera po podsektorima**, na osnovu inicijalne dijagnostike i dobrog razumijevanja ciljeva Vlade. Takođe, ToR precizira da:

- vizija za transportni sektor treba da bude dugoročna;
- strategija će imati poseban fokus na približavanje zemlje EU i pokrivaće zahtjeve u skladu sa pravnim tekovinama EU, te specifične preporuke Evropske komisije za Crnu Goru – osiguravajući usklađenost sa EU politikama;
- strategija i plan implementacije treba da promovišu otklanjanje uskih grla na glavnim pravcima, regionalnu integraciju, jačanje kapaciteta u sektoru, otpornost, rodnu ravnopravnost i implementaciju ITS, te da pruže preporuke za unapređenje regionalne trgovine i transportne integracije; i
- ažurirana strategija će usmjeravati održivi razvoj transportnog sektora Crne Gore i unaprijediti multimodalnu povezanost, podstičući sigurnije, zelenije i efikasnije transportne mreže.

U ovom trenutku, Zadatak 1 još nije finalizovan i – prije njegovog završetka – ovaj međuizvještaj služi kao radna verzija ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja (TDS). Provizionalna (nacrt) vizija, zasnovana na gore navedenom i na prvim rezultatima analize trenutne situacije, prikazana je u nastavku:

#### Izjava široke vizije:

##### **Uspostaviti integrisan, održiv, efikasan, pametan, otporan i bezbjedan multimodalni transportni sistem koji:**

- poboljšava regionalnu i međunarodnu povezanost;
- doprinosi ekonomskom razvoju i podržava nacionalne sektorske strategije (uključujući turizam);
- poštuje životnu sredinu i doprinosi pametnoj i zelenoj tranziciji;
- promovise ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju, unapređujući blagostanje građana; i
- je spreman za budućnost i u potpunosti usklađen sa politikama EU.

Prethodno navedena Vizija može biti praćena odgovarajućom Misijom:

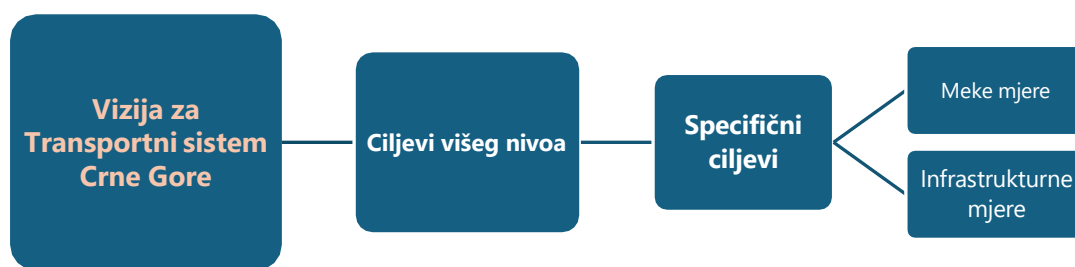
- **Poboljšati transportni sektor u korist građana, životne sredine i ekonomije** kroz uvođenje projekata, aktivnosti i mjera koje promovišu povezanost i efikasnost, otpornost i održivost, sigurnost i bezbjednost, smanjuju uticaj na životnu sredinu i podstiču čistu mobilnost ljudi i transport robe.
- **Osigurati i ubrzati harmonizaciju standarda i praksi sa EU ka punoj integraciji u Jedinstvenu transportnu oblast EU**, omogućavajući nesmetano, sigurno i održivo kretanje ljudi i robe preko granica.

Međutim, realno je reći da vizija ažurirane Strategije razvoja transporta (TDS) ne proizilazi isključivo i primarno iz dijagnostike trenutne situacije i ažuriranja potreba i aspiracija, već iz ciljeva ažuriranja, odnosno da se obezbijedi usklađenost sa ciljevima Strategije održive i pametne mobilnosti (SSMS) i

odražavanje na buduće Akcione planove Transportne zajednice (TCT) koji su s njom usklađeni. Dijagnostička analiza treba da postavi polaznu osnovu i neophodne mjere za ispunjenje ciljeva i vizije koje strategija definiše.

## 2.6.2 DEFINISANJE VIŠEG NIVOVA / STRATEŠKIH CILJEVA

U skladu sa dogovorom o predloženoj viziji za transportni sektor u Crnoj Gori i njenim usvajanjem od strane Ministarstva saobraćaja, treba definisati Ciljeve višeg nivoa (HLO) i Specifične ciljeve koji podržavaju viziju. Intervencije (soft i infrastrukturne mjere) koje će biti predložene na kraju će zadovoljiti ove ciljeve.



Slika 4 – Vizija transportnog sektora, ciljevi i mjere

Generalno, strateški ciljevi definisani u postojećoj Strategiji razvoja transporta (TDS) služe predloženoj viziji. Predlaže se usvajanje terminologije „**Ciljevi višeg nivoa**” – **HLO** (kako bi se izbjegla konfuzija sa strateškim ciljevima EU SSMS) i njihovo preciziranje (radi veće jasnoće i relevantnosti), kako slijedi:

1. **HLO1: Ekonomski razvoj i efikasnost:** Postići ekonomsku efikasnost i finansijsku održivost i podržati ekonomski razvoj.
2. **HLO2: Pristupačnost, operativne performanse i kvalitet usluga:** Obezbijediti maksimalnu moguću pristupačnost, ponuditi efikasne, pouzdane, otporne, inkluzivne i pristupačne transportne usluge najvišeg kvaliteta.
3. **HLO3: Bezbijednost i sigurnost:** Unaprijediti bezbijednost i sigurnost ljudi i roba u transportnom sektoru.
4. **HLO4: EU integracije:** Jezgro transportne mreže i politike u potpunosti usklađene sa EU politikama i standardima ka Jedinostvenom tržištu.
5. **HLO5: Ekološka održivost:** Minimizarati emisije ugljenika, buku, zagađenje vazduha i uticaj na prirodno, istorijsko i socio-ekonomsko okruženje.

Treba naglasiti da je HLO5: „Ekološka održivost” širok ekološki cilj koji obuhvata nekoliko aspekata koji se odnose na nacionalne i EU politike, ciljeve i očekivane rezultate. Stoga može imati smisla da se podijeli na dva stuba održivosti:

1. Evropska politika: **HLO5.1** Minimizarati emisije CO<sub>2</sub>, buku i zagađenje vazduha, te unaprijediti otpornost transportnog sistema;
2. Nacionalna politika i uticaj: **HLO5.2** Minimizarati uticaj transportnih emisija i buke na ljudsko zdravlje i životnu sredinu.

Za sada se predlaže da se HLO5 zadrži u postojećem obliku i dodatno definiše prema rezultatima iz Zadataka 1 i prema konsultacijama sa ključnim zainteresovanim stranama. U svakom slučaju, konačni ciljevi (HLO i Specifični ciljevi) ažurirane Strategije saobraćaja biće utvrđeni nakon završetka dijagnostičke aktivnosti (Zadatak 1), u okviru aktivnosti Zadataka 2.

Stepen usklađenosti TDS-a sa EU SSMS-om može se prvenstveno pokazati povezivanjem predloženih pet (5) HLO sa deset (10) Vodećih inicijativa (Flagships) startegije EU (vidjeti Sliku 1). Ovo povezivanje prikazano je u tabeli ispod. Za Vodeće inicijative koje doprinose više od jednom HLO, glavni cilj koji zadovoljavaju označen je sa velikim "X", dok su sekundarne koristi označene sa manjim "x" ("x" svijetlom bojom se koristi tamo gdje postoji korelacija Vodeće inicijative sa HLO, ali se doprinos smatra indirektnim ili slabijim).

**Tabela 7 - Korelacija predloženih zastavica (Flagships) sa ciljevima visokog nivoa (HLO)**

Ciljevi višeg nivoa SSMS vodeće inicijative (Flagships)		HLO 1	HLO 2	HLO 3	HLO 4	HLO 5
		Ekonomski razvoj i efikasnost	Pristupačnost, operativne performanse i kvalitet usluga	Bezbjednost i sigurnost	EU integracija	Održivost životne sredine
1	Podsticanje šire upotrebe vozila sa nultom emisijom, obnovljivih niskougljeničnih goriva i povezane infrastrukture	x			x	X
2	Stavarnje aerodroma i luka sa nultom emisijom				x	X
3	Održivija i zdravija gradska i međugradska mobilnost	x	x		x	X
4	Ekologizacija – „ozelenjavanje“ teretnog transporta	x		x	x	X
5	Određivanje cijena ugljenika i pružanja boljih podsticaja korisnicima	x			x	X
6	Ostvarenje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	x	X		x	
7	Inovacije, podaci i veštačka inteligencija za pametniju mobilnost	X	x	x	x	
8	Jačanje jedinstvenog tržišta	x	x		X	
9	Pravedna mobilnost za sve	x	X		x	
10	Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja			X	x	

Treba napomenuti da Vodeće inicijative 1–7 predstavljaju relativno specifične grupe mjera ili oblasti intervencija koje bi mogle biti uključene u Specifične Ciljeve ažurirane TDS-a. S druge strane, Vodeća inicijativa 8 predstavlja širi cilj koji prevazilazi transportni sistem (povezan sa HLO4), dok Vodeće inicijative 9 i 10 odražavaju željene efekte u transportnom sektoru na visokom nivou (povezane sa HLO2 i HLO3, redom).

Pored toga, imajući u vidu važnost određenih tema u EU SSMS Viziji i Vodećim inicijativama, razmatra se mogućnost dodavanja (Višeg Nivoa i/ili Specifičnih) ciljeva u ažuriranu TDS, npr. povećanje učesća održivih modaliteta transporta, promocija dekarbonizacije, unapređenje otpornosti transportnog sistema. Potreba za takvim prilagođavanjem biće konačno određena na osnovu rezultata dijagnostičke analize, konsultacija sa ključnim zainteresovanim stranama i identifikovanih potreba za relevantnim akcijama i mjerama.

### 2.6.3 DEFINISANJE SPECIFIČNIH CILJEVA

U postojećoj TDS, i samo za aktivnost Analize Problema, definisano je sedam (7) prioriternih oblasti, koje predstavljaju opšte aspekte transportnog sektora (usluge i infrastruktura) na koje se primenjuju mjere. Te oblasti su:

1. Organizacija transportnog sektora
2. Transportna ulaganja
3. Nivo usluga na mrežama
4. Finansijska održivost
5. Upravljanje željezničkim i lučkim uslugama
6. Implementacija inteligentnih transportnih sistema (ITS)
7. Intermodalnost i drumski transport tereta

Međutim, ove prioriternne oblasti nisu povezane ni sa Strateškim Ciljevima, ni sa predloženim akcijama/merama prikazanim u TDS-u i Akcionom planu. Umjesto toga, dvadeset sedam (27) Specifičnih Ciljeva, kategorizovanih prema Strateškom Cilju, pojavljuje se pod dvije glavne grupe:

- (i) Transportna infrastruktura; i
- (ii) Organizacija i operativno funkcionisanje transportnog sistema.

Konkretno, definisano je jedanaest (11) Specifičnih Ciljeva za transportnu infrastrukturu:

1. Specifični cilj 1.1. Završiti sve infrastrukturne projekte predviđene TDS-om
2. Specifični cilj 1.2. Usaglasiti železnicu sa zahtjevima interoperabilnosti
3. Specifični cilj 1.3. Smanjiti vrijeme carinskog i graničnog postupka
4. Specifični cilj 1.4. Poboljšati povezanost u Luci Bar
5. Specifični cilj 2.1. Održavati adekvatan nivo usluge (LOS) državne putne mreže
6. Specifični cilj 2.2. Završiti obnovu željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa TEN-T standardima i poboljšati željeznički transport
7. Specifični cilj 2.3. Revitalizovati i/ili unaprijediti transportnu infrastrukturu u pomorskom saobraćaju
8. Specifični cilj 2.4. Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog transportnog sistema kroz intermodalnost
9. Specifični cilj 2.5. Odrediti mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja

10. Specifični cilj 2.6. Implementacija ITS tehnologija u drumski, željeznički i pomorski saobraćaj
11. Specifični cilj 3.1. Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnim putevima

Šesnaest (16) Specifičnih Ciljeva se odnosi na organizaciju i operativno funkcionisanje transportnog sistema:

12. Specifični cilj 1.1: Osigurati dobro upravljanje i menadžment tokom cijelog životnog ciklusa auto-puteva
13. Specifični cilj 1.2: Stvoriti uslove za koordinaciju među zainteresovanim stranama u transport
14. Specifični cilj 1.3: Ažurirati strukturu upravljanja i tijela u transportnom sektoru
15. Specifični cilj 1.4: Reorganizovati upravljanje u transportnom sektoru
16. Specifični cilj 1.5: Osigurati alternativne izvore finansiranja za investicije u transport
17. Specifični cilj 1.6: Unaprijediti planiranje i raspodjelu sredstava i postići efikasnost u radu drumske transportne mreže
18. Specifični cilj 1.7: Bolja valorizacija subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja
19. Specifični cilj 1.8: Postići efikasnost u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta radi promocije ekološki prihvatljivih projekata u transportnom sektoru
20. Specifični cilj 1.9: Smanjiti vrijeme carinskog i graničnog postupka
21. Specifični cilj 1.10: Ublažiti barijere u željezničkom transportu
22. Specifični cilj 1.11: Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog transportnog sistema kroz intermodalnost
23. Specifični cilj 1.12: Povećati podršku za drumski teretni transport
24. Specifični cilj 1.13: Poboljšati povezanost Luke Bar
25. Specifični cilj 2.1: Održavati adekvatan nivo usluge (LOS) državne putne mreže
26. Specifični cilj 2.2: Implementacija ITS tehnologija u drumski, željeznički i pomorski sektor
27. Specifični cilj 3.1: Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnim putevima

Na osnovu konačnih rezultata dijagnostičke faze, gore navedeni Specifični Ciljevi (SPO) biće izmenjeni, usklađeni i/ili unapređeni tako da odražavaju stvarne probleme, konkretne ciljeve i očekivane rezultate za crnogorski transportni sistem.

U svakom slučaju, kako bi se postojeća Strategija razvoja transporta (TDS) uskladila sa EU Strategijom održive i pametne mobilnosti (SSMS), potrebno je povezati probleme, Specifične Ciljeve i predložene intervencije sa deset (10) EU SSMS Vodećih inicijativa, uzimajući u obzir da ove inicijative takođe podržavaju Ciljeve višeg nivoa (HLO) ažurirane TDS.

Tabela ispod prikazuje preliminarnu analizu postojećih SPO u odnosu na EU SSMS Vodeće inicijative.

**Tabela 8 - Povezanost postojećih Specifičnih Ciljeva TDS sa EU SSMS Vodećim inicijativama**

Specifični ciljevi	Povezane Vodeće inicijative	Objasnenje za povezivanje
<b>SPOs Specifični ciljevi Transportne infrastrukture</b>		
1.1. Završiti sve infrastrukturne projekte predviđene TDS-om	Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja	Završetak velikih infrastrukturnih projekata poboljšava nacionalnu i regionalnu integraciju, podržavajući besprekornu transportnu mrežu jedinstvenog tržišta EU sa visokim nivoom bezbjednosti
1.2. Usaglasiti železnicu sa zahtjevima interoperabilnosti	Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Interoperabilnost željeznica je usklađena sa standardima EU, olakšavajući

Specifični ciljevi	Povezane Vodeće inicijative	Objasnenje za povezivanje
	Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje bezbjednosti i sigurnosti saobraćaja	bezbjedne prekogranične operacije i harmonizovani transport unutar jedinstvenog tržišta
1.3 Smanjiti vrijeme carinskog i graničnog postupka	Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Pojednostavljene granične procedure poboljšavaju trgovinu i mobilnost putnika preko granica EU, unapređujući cilj jedinstvenog tržišta
1.4. Poboljšati povezanost u Luci Bar	Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	Poboljšanje povezanosti luka podržava modernizaciju ka čistijim i efikasnijim sistemima pomorskog transporta
2.1. Održavati adekvatan nivo usluge (LOS) državne putne mreže	Vodeća inicijativa 3 – Održivija i zdravija gradska i međugradska mobilnost	Održavanje visokog nivoa usluge obezbjeđuje efikasnu i održivu mobilnost ljudi i robe, smanjujući zagađenja i emisije.
2.2. Završiti obnovu željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu u skladu sa TEN-T standardima i poboljšati željeznički transport	Vodeća inicijativa 6 – Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Nadogradnja željeznice prema TEN-T standardima podržava multimodalnu, povezanu i automatizovanu mobilnost u svim vidovima transporta
2.3. Revitalizovati i/ili unaprijediti transportnu infrastrukturu u pomorskom saobraćaju	Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	Revitalizirana pomorska infrastruktura omogućava usvajanje tehnologija sa nultom emisijom u lukama i brodarstvu
2.4. Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog transportnog sistema kroz intermodalnost	Vodeća inicijativa 6 – Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti Vodeća inicijativa 4 – „Ozelenjavanje“ teretnog saobraćaja Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	Promovisanje intermodalnosti direktno podržava vodeću inicijativu postizanja besprekornih multimodalnih i automatizovanih transportnih sistema, promovisući veći udio zelenih načina transporta (željezničkog, pomorskog)
2.5. Odrediti mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom infrastrukture vazdušnog saobraćaja	Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	Modernizacija infrastrukture vazdušnog saobraćaja doprinosi dekarbonizaciji i efikasnosti, što je u skladu sa ciljem aerodroma sa nultom emisijom
2.6 Implementacija ITS tehnologija u drumski, željeznički i pomorski saobraćaj	Vodeća inicijativa 7 – Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost Vodeća inicijativa 6 – Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	Primjena inteligentnih transportnih sistema unapređuje digitalizaciju, inovacije i upravljanje mobilnošću zasnovano na podacima, uključujući promociju naprednih rješenja za mobilnost
3.1. Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnim putevima	Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja	Poboljšanja bezbjednosti na putevima direktno se odnose na fokus vodećeg projekta na smanjenje smrtnih slučajeva i poboljšanje bezbjednosti u svim vidovima saobraćaja
<b>SPOs Specifični ciljevi Organizacije i operativnog funkcionisanja transportnog sistema:</b>		
1.1: Osigurati dobro upravljanje i menadžment tokom cijelog životnog ciklusa auto-puteva	Vodeća inicijativa 9 – Pravedna mobilnost za sve Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Snažno upravljanje obezbjeđuje transparentno, odgovorno i društveno pravedno upravljanje infrastrukturnom imovinom, podržavajući integraciju sa

<b>Specifični ciljevi</b>	<b>Povezane Vodeće inicijative</b>	<b>Obrazloženje za povezivanje</b>
	Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja	standardima EU i optimizujući nivo bezbjednosti
1.2: Stvoriti uslove za koordinaciju među zainteresovanim stranama u transport	Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Poboljšana koordinacija poboljšava interoperabilnost i koheziju među akterima u transportu, podstičući integraciju na nivou EU
1.3: Ažurirati strukturu upravljanja i tijela u transportnom sektoru	Vodeća inicijativa 9 – Pravedna mobilnost za sve	Ažuriranje struktura upravljanja obezbjeđuje ravnopravan pristup i pravednost u pružanju transportnih usluga
1.4: Reorganizovati upravljanje u transportnom sektoru	Vodeća inicijativa 9 – Pravedna mobilnost za sve Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Reorganizacija poboljšava institucionalnu efikasnost i inkluzivnost, usklađujući se sa pravednim upravljanjem mobilnošću i politikama EU
1.5: Osigurati alternativne izvore finansiranja za investicije u transport	Vodeća inicijativa 5 – Određivanje cijena ugljenika i pružanje boljih podsticaja korisnicima	Diverzifikacija finansiranja podržava ulaganja u održivi transport i podstiče niskougljenične alternative
1.6: Unaprijediti planiranje i raspodjelu sredstava i postići efikasnost u radu drumske transportne mreže	Vodeća inicijativa 5 – Određivanje cijena ugljenika i pružanje boljih podsticaja korisnicima	Efikasna raspodjela sredstava omogućava bolje podsticaje za održivi drumski saobraćaj i smanjenje ugljenika
1.7: Bolja valorizacija subjekata u sektoru vazdušnog saobraćaja	Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	Unapređenje stvaranja vrijednosti vazdušnog saobraćaja podržava modernizaciju ka ekološijem poslovanju aerodroma
1.8: Postići efikasnost u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta radi promocije ekološki prihvatljivih projekata u transportnom sektoru	Vodeća inicijativa 1 – Podsticanje šire upotrebe vozila s nultim emisijama, obnovljivih i niskougljeničnih goriva i povezane infrastrukture	Promovisanje ekološki prihvatljivih projekata usklađeno je sa podsticanjem inicijativa za nultu emisiju i nisku emisiju ugljenika
1.9: Smanjiti vrijeme carinskog i graničnog postupka	Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Skraćeno vrijeme carinjenja olakšava prekograničnu povezanost i integraciju unutar jedinstvenog tržišta
1.10: Ublažiti barijere u željezničkom transportu	Vodeća inicijativa 8 – jačanje jedinstvenog tržišta	Uklanjanje prepreka poboljšava prekograničnu interoperabilnost i pristup tržištu širom transportnih koridora EU
1.11: Ojačati stvaranje efikasnog i integrisanog transportnog sistema kroz intermodalnost	Vodeća inicijativa 6 – Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti Vodeća inicijativa 4 – „Ozelenjavanje“ teretnog saobraćaja	Intermodalnost je ključna komponenta za postizanje povezanih i multimodalnih transportnih mreža
1.12: Povećati podršku za drumski teretni transport	Vodeća inicijativa 4 – „Ozelenjavanje“ teretnog saobraćaja Vodeća inicijativa 8 – Jačanje jedinstvenog tržišta	Podržavanje teretnog sektora i njegove digitalizacije doprinosi čistijoj, efikasnijoj logistici i nižim emisijama, i olakšava jedinstveno tržište
1.13: Poboljšati povezanost Luke Bar	Vodeća inicijativa 2 – Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	Jačanje povezanosti luka povećava konkurentnost, a istovremeno unapređuje dekarbonizovane pomorske operacije

Specifični ciljevi	Povezane Vodeće inicijative	Objasnenje za povezivanje
	Vodeća inicijativa 4 – „Ozelenjavanje“ teretnog saobraćaja	
2.1: Održavati adekvatan nivo usluge (LOS) državne putne mreže	Vodeća inicijativa 3 – Održivija i zdravija gradska i međugradska mobilnost	Obezbeđivanje visokokvalitetnih putnih usluga poboljšava mobilnost i smanjuje neefikasnost, doprinoseći održivom transportu
2.2: Implementacija ITS tehnologija u drumski, željeznički i pomorski sektor	Vodeća inicijativa 7 – Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost Vodeća inicijativa 6 – Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	Primjena ITS-a podstiče pametne transportne sisteme koristeći inovacije i vještačku inteligenciju za poboljšanu efikasnost, automatizaciju i bezbjednost.
3.1: Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnim putevima	Vodeća inicijativa 10 – Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja	Poboljšanja bezbjednosti su u skladu sa ciljevima EU za smanjenje broja smrtnih slučajeva i poboljšanje ukupne bezbjednosti saobraćaja.

Trenutni Specifični Ciljevi izgleda da pokrivaju zahtjeve EU SSMS-a, iako u različitim mjerama. Napominje se da je procjena SPO trenutno u toku i da se stoga mogu predložiti izmjene nakon finalizacije Zadataka 1 i kako Zadatak 2 bude napredovao.

U vezi sa postignućima, EU SSMS navodi jasne prekretnice za postizanje gore pomenutih Vodećih inicijativa (flagships). Međutim, svaka država treba da odluči i primijeni realne ciljeve pod svakom vodećom inicijativom (i mjerom), u skladu sa svojim specifičnim uslovima, prioritetima, kapacitetima itd. Očekivani/željeni nivo ostvarivanja svake vodeće inicijative (flagship) biće odlučan i predložen nakon konsultacija sa Ministarstvom saobraćaja i uključenim zainteresovanim stranama tokom Zadataka 2.

## 2.7 ANALIZA PROBLEMA U ODNOSU NA CILJEVE

### 2.7.1 ANALIZA PROBLEMA U ODNOSU NA VODEĆE INICIJATIVE - FLAGSHIPS

Ovo poglavlje ima za cilj da ispita i analizira glavna pitanja u saobraćajno-transportnim aktivnostima Crne Gore u odnosu na okvir politike EU, primjenjiv za svaki vid ili podsektor saobraćaja. Osnova ove analize zasniva se na deset (10) Vodećih inicijativa - flagship (FS) iz Strategije EU za održivu i pametnu mobilnost (SSMS), koji su takođe odraženi u Strategiji za održivu i pametnu mobilnost na Zapadnom Balkanu.

SSMS služi kao mapa puta za transformaciju evropskog transportnog sistema u zelen, digitalan i otporan sistem. Vodeće inicijative – flagships (FS1 – FS10) predstavljaju horizontalne političke pravce strukturirane oko tri (3) glavna Strateška Cilja (S.O.):

- **Održiva mobilnost** (FS1 – FS5): Fokus na dekarbonizaciji i primjenu zelenih goriva / infrastrukture
- **Pametna mobilnost** (FS6 – FS7): Fokus na digitalizaciji, korišćenju podataka i automatizaciji
- **Otporna mobilnost** (FS8 – FS10): Fokus na bezbjednosti, sigurnosti, Jedinostvenom tržištu i socijalnoj pravdi.

Mapiranje izazova u sektoru transporta zemlje na Vodeće inicijative (flagships) EU SSMS-a zasnivalo se striktno na principu relevantnosti politike. Važno je priznati da, uprkos fokusu na relevantnost politike,



ovo mapiranje inherentno uključuje elemente subjektivne interpretacije i ekspertske procjene kako bi se utvrdila najbliža tematska podudarnost. Svaki identifikovani izazov po podsektoru, poput lošeg kvaliteta infrastrukture ili regulatorne nestabilnosti, zatim je povezan sa određenom vodećom inicijativom (flagship) usmjerenom na rješavanje te vrste sistemskog problema.

Ključna dva principa učinila su finalnu metodologiju analitički rigoroznom:

- Višestruka korespondencija: Izazovi sa slojevitim uticajima — na primjer, oni koji se odnose na tržište i dekarbonizaciju — namjerno su dodijeljeni svim relevantnim vodećim inicijativama (flaships) kako bi se ukazalo na njihovu međusobnu povezanost i povećale mogućnosti finansiranja.
- Isključenje slabih podudarnosti: Sektorska pitanja koja se jasno nijesu uklapala u specifične, normativne zahtjeve Flagship-ova morala su biti uklonjena kako bi se osiguralo da rezultati budu validni i primjenjivi u okviru politika.

Stoga se priznaje da se samo određeni procenat identifikovanih pitanja i izazova transportnog sistema zemlje mogao do sada povezati sa ostvarivanjem deset vodećih inicijativa (flagships) SSMS-a. Tokom narednih faza ažuriranja TDS-a, svi problemi biće procijenjeni i povezani sa finalnim Višim i Specifičnim Ciljevima ažurirane TDS-a, a predložene mjere će na kraju biti pripisane sa njihovim uticajem na ostvarivanje Vodećih inicijativa (flagships) EU.

#### 2.7.1.1 SAOBRAĆAJNI SEKTOR – PUTEVI

Snage putnog sektora leže u njegovoj širokoj infrastrukturnoj mreži, fleksibilnosti u povezivanju svih regiona, kao i u kontinuiranim i tekućim investicijama u održavanje, rehabilitaciju i dalje unapređenje ključne infrastrukture. Međutim, slabosti i prijetnje i dalje postoje, kako je prethodno prikazano u SWOT analizi. U sljedećim tabelama, problemi identifikovani na osnovu preliminarnih nalaza Dijagnostičke analize (Zadatak 1) dovedeni su u korelaciju sa SSMS flagship-ovima (FS), čime se prikazuju zaostaci i potencijali za unapređenje.

**Tabela 9 - Korelacija dijagnostičkih nalaza za drumski sektor sa Vodećim inicijativama SSMS-a**

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući izazovi (problemi) u Crnoj Gori
<b>S.O. ODRŽIVA MOBILNOST</b>		
<b>FS1</b>	Podsticanje upotrebe vozila bez emisija, obnovljivih goriva i goriva sa niskim nivoom ugljenika i povezane infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zastarjeli vozni park, sa sporom primjenom vozila na električni pogon i alternativna goriva; visok procenat vozila sa dizel motorima – potreba za jačanjem postojećih podsticaja za obnovu voznog parka</li> <li>• Većina stanica za punjenje električnih vozila koncentrisana je u urbanim područjima, a ne duž najfrekventnijih koridora i produžetka TEN-T mreže u Crnoj Gori.</li> <li>• Regulatorna o alternativnim gorivima je trenutno u procesu transpozicije, a Nacionalni okvir politike i mapa puta za razvoj relevantne infrastrukture su u izradi – planirano završavanje u Q4 2026</li> <li>• Direktiva o čistim vozilima 2009/33/EC, Uredba o emisijama ugljenika (EU) 2019/631 i Uredba (EU) 2019/621 o tehničkim informacijama potrebnim za tehnički pregled nisu transponovane</li> <li>• Uredba (EU) 2018/858 o odobravanju i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica, kao i sistema, komponenti i posebnih tehničkih jedinica namijenjenih takvim vozilima, koja mijenja Uredbe (EC) br. 715/2007 i (EC) br. 595/2009 i stavlja van snage Direktivu 2007/46/EC, transponovana je, a harmonizacija podzakonskog akta o homologaciji (Tehnička knjiga o homologaciji motornih vozila i prikolica) je u toku, planirana za Q2 2026</li> </ul>

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući izazovi (problemi) u Crnoj Gori
<b>FS2</b>	Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	N/A
<b>FS3</b>	Održivija i zdravija gradska i međugradska mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Visoka zavisnost od privatnih automobila – potrebno je podstaći promjenu modaliteta kroz unapređenje voznog parka i usluga javnog prevoza u gradskim i međugradskim relacijama, kao i kroz poboljšanja u putnoj mreži</li> <li>• Samo nekoliko gradova je usvojilo Planove održive urbane mobilnosti – potrebno je promovisati održiva urbana rješenja, posebno u urbanim čvorištima duž glavne transportne mreže i na glavnim čvorištima produžetka TEN-T mreže. Razvoj integrisanih planova održive mobilnosti od strane susjednih opština ili organizacija međukomunalnih usluga javnog prevoza nije moguć prema važećem zakonu</li> <li>• Trenutno ne postoji važeći PSO ugovor – subvencije mogu biti dodijeljene operaterima prigradskog transporta od strane opština u skladu sa Zakonom o komunalnim djelatnostima</li> </ul>
<b>FS4</b>	„Ozelenjavanje“ teretnog transporta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedovoljno razvijena mreža servisnih/odmorišnih područja za profesionalne vozače, koja bi pružala sigurna i zaštićena parking mjesta duž proširene TEN-T mreže u Crnoj Gori – nedostatak prateće infrastrukture i pratećih sadržaja uz put otežava inspekcije i sprovođenje zakona</li> <li>• Tačna lokacija i razvoj multimodalnog teretnog terminala koji treba da se razvije u Crnoj Gori u skladu sa TEN-T regulativom još uvijek nije utvrđena</li> <li>• Potpuna transpozicija Direktive Vijeća 92/106/EEC o kombinovanom transportu robe još uvijek nije ostvarena</li> </ul>
<b>FS5</b>	Određivanje cijene ugljenika i pružanje boljih podsticaja korisnicima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porezi na korišćenje puteva u Crnoj Gori su značajno niži u poređenju sa susjednim zemljama i mogu se razmotriti za reviziju na osnovu troškova zagađenja zraka i buke prouzrokovanih saobraćajem, kao i emisija CO<sub>2</sub></li> <li>• Transpozicija Direktive 2019/520/EC o interoperabilnosti elektronskih naplatnih sistema, aktivnosti harmonizacije su u toku (planirane do kraja 2025), uz čekanje harmonizacije Pravilnika o detaljnoj metodi, tehničkim zahtjevima, posebnim uslovima i elementima interoperabilnosti elektronskog naplate putarine, kao i odluke koja utvrđuje iznos godišnje naknade za korišćenje puteva pri registraciji motornih vozila, traktora i prikolica</li> </ul>
<b>S.O. PAMETNA MOBILNOST</b>		
<b>FS6</b>	Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Program za razvoj i implementaciju ITS-a u drumskom saobraćaju za period 2022–2026 je razvijen, ali njegova implementacija je odložena i mora se ubrzati</li> <li>• Uredba (EU) 2020/1056 o elektronskim informacijama za teretni transport je još uvijek u procesu transpozicije, a e-CMR Međunarodna konvencija treba biti ratifikovana kao preduslov za primjenu eFTI</li> <li>• Harmonizacija sa Direktivom (EU) 2023/2661 o okviru za primjenu ITS-a u drumskom transportu i interfejsima sa drugim vidovima transporta je u toku; isto važi i za Delegirane uredbe Komisije (EU) 2022/670 u vezi sa pružanjem EU-om obuhvaćenih usluga informacija o saobraćaju u realnom vremenu i (EU) 2024/490 u vezi sa pružanjem EU-om obuhvaćenih usluga multimodalnih putnih informacija, koje su planirane za harmonizaciju putem podzakonskih akata</li> </ul>
<b>FS7</b>	Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nacionalna pristupna tačka i Nacionalno tijelo još nisu uspostavljeni – čeka se relevantni rezultati i preporuke Tehničke podrške TCT u drugoj polovini 2026.</li> </ul>
<b>S.O. OTPORNA MOBILNOSTI</b>		

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući izazovi (problemi) u Crnoj Gori
<b>FS8</b>	Jačanje Jedinstvenog tržišta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unapređenje infrastrukture i rada na graničnim prelazima je uvijek važno kako bi se smanjila čekanja i vrijeme tranzita kroz infrastrukturne intervencije, osiguravanje adekvatnih ljudskih resursa, korišćenje ICT alata, unapređenje međuresorne i unutarresorne saradnje, kao i saradnja sa susjednim zemljama radi izvođenja zajedničkih operacija ili uspostavljanja zajedničkih BCP/CCP</li> <li>• Potrebno je finalizovati nabavku i potpunu operativnost Sistema za upravljanje putnom infrastrukturom i zaključiti Sporazum o nivou usluge između Ministarstva saobraćaja, Uprave za puteve i Monteput</li> <li>• Ekstremni vremenski događaji, poput poplava i klizišta, predstavljaju prijetnju putnoj infrastrukturi. Potrebno je osigurati klimatsku otpornost u projektovanju i izgradnji projekata u skladu sa Strategijom klimatske otpornosti putne infrastrukture Crne Gore i Akcionim planom, koji je planirano da bude ažuriran</li> </ul>
<b>FS9</b>	Pravedna mobilnost za sve	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Još uvijek nije postignuta puna usklađenost sa EU tekovinom o pravima putnika kroz izmjenu Pravilnika uz Zakon o izmjenama Zakona o ugovorima za drumskog transporta</li> <li>• Nedostatak Nacionalnog tijela za nadzor prava putnika za sve vrste transporta</li> <li>• Čeka se harmonizacija sa specifičnim EU pravnim aktima vezanim za socijalne aspekte, posebno za radno vrijeme/odmore vozača i tahografe</li> <li>• Usklađivanje sa PSO regulativom (EC) 1370/2007 je još u toku, zbog potrebe za sveobuhvatnom studijom prije pripreme prijedloga PSO ugovora</li> </ul>
<b>FS10</b>	Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrebno je unaprijediti međuministarsku koordinaciju za transportnu politiku u oblasti bezbjednosti saobraćaja i transporta opasnih materija</li> <li>• Nedostatak vodeće agencije ili nacionalnog koordinacionog tijela za implementaciju nove Strategije bezbjednosti saobraćaja 2024–2030</li> <li>• Potrebni su dodatni napor za rješavanje negativnih trendova u saobraćajnim nezgodama</li> </ul>

Procjena glavnih izazova u odnosu na strateške ciljeve i vodeće inicijative (flagships) SSMS-a pokazuje da:

- ✓ **Cilj Održive Mobilnosti** suočava se sa izazovima, kao što su zastarjeli vozni park sa sporim usvajanjem električnih i vozila na alternativna goriva, ograničena infrastruktura za punjenje električnih vozila koja je uglavnom prisutna u urbanim područjima, te nepotpuna transpozicija ključnih EU propisa o čistim vozilima i alternativnim gorivima (FS1). Okvir za planiranje urbane mobilnosti treba biti usmjeren na principe održive i pametne mobilnosti kako bi se smanjila upotreba privatnih automobila i podstakao javni prevoz u urbanim čvorištima i na međugradskim relacijama (FS3). Putarine i porezi na korišćenje puteva su niski, a mehanizmi određivanja cijene emisije ugljenika nedovoljno razvijeni (FS1–FS3–FS5). U teretnom transportu postoji nedovoljna prateća infrastruktura i odmorišta za profesionalne vozače, kao i potreba — u skladu sa odredbama TEN-T Regulative — za razvojem multimodalnog teretnog terminala i daljom promocijom intermodalnosti (FS4).
- ✓ **Područje Pametne Mobilnosti** suočava se sa izazovima zbog odložene primjene nacionalnog ITS programa, nedovršene harmonizacije sa relevantnim EU direktivama o ITS-u i

kombinovanom transportu (FS6), kao i izostanka Nacionalne pristupne tačke i Nacionalnog tijela (FS7).

- ✓ **Cilj Otporne Mobilnosti** i dalje se suočava sa problemima vezanim za infrastrukturna ograničenja i uska grla na graničnim prelazima, koja je potrebno riješiti, dok su u toku aktivnosti na uspostavljanju potpuno funkcionalnog Sistema za upravljanje putnom infrastrukturom, potpisivanju Sporazuma o nivou usluge za servise, standarde performansi i odgovornosti strana za efikasno upravljanje i održavanje puteva, kao i na integrisanju klimatske otpornosti u putne projekte (FS8).

Postoje i nedostaci u usklađivanju sa pravilima EU o pravima putnika, uspostavljanju Nacionalnog tijela za nadzor i unapređenju pravnog okvira koji se odnosi na socijalna prava vozača kroz harmonizaciju sa relevantnom EU pravnom tekovinom (FS9). Takođe, harmonizacija sa PSO regulativom čeka sveobuhvatnu analizu mreže i usluga prije izrade prijedloga ugovora, što bi doprinijelo unapređenju međugradskog javnog prevoza. Bezbjednost i sigurnost u saobraćaju (FS10) zahtijevaju koordinisane aktivnosti između nadležnih ministarstava, uspostavljanje nedostajuće vodeće agencije i nastavak te intenziviranje tekućih i planiranih aktivnosti predviđenih Strategijom i Akcionim planom bezbjednosti saobraćaja, kako bi se hitno preokrenuli negativni trendovi u saobraćajnim nezgodama.

U sažetku, putni sektor se nalazi na prekretnici gdje su strateške reforme i ciljane investicije u toku i od suštinskog značaja za transformaciju sektora. Iako sektor ima koristi od široke mreže i kontinuiranih infrastrukturnih unapređenja, suočava se sa upornim izazovima, uključujući institucionalnu fragmentaciju, zastarjeli vozni park i ograničeno usvajanje digitalnih i održivih rješenja mobilnosti. Rješavanje ovih pitanja kroz unaprijeđenu koordinaciju, modernizaciju i usklađivanje sa EU standardima biće ključno za izgradnju otpornog, konkurentnog i održivog transportnog sistema. Fokusiranjem na finansijsku održivost, jačanje kapaciteta i promociju intermodalnosti, zemlja može osigurati da je putni sektor spreman da se suoči sa sadašnjim i budućim izazovima, podržavajući nacionalni razvoj, bolju EU integraciju i usklađivanje sa ciljevima SSMS-a.

#### 2.7.1.2 ŽELJEZNIČKI SEKTOR

Željeznički sistem zemlje obuhvata strateške međunarodne koridore koji su dio proširene TEN-T mreže na Zapadni Balkan; ipak, identifikovani sektorski problemi predstavljaju prepreku na njegovom razvojnom putu. Sljedeća tabela prikazuje identifikovane slabosti i prijetnje u vezi sa SSMS FS-om, pružajući tako nedostatke i izglede za poboljšanje.

**Tabela 10 - Korelacija nalaza dijagnostike za željeznički sektor sa SSMS vodećim inicijativama (flagships)**

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući izazovi (problemi) u Crnoj Gori
<b>S.O. ODRŽIVA MOBILNOST</b>		
<b>FS1</b>	Podsticanje upotrebe vozila bez emisija, obnovljivih goriva i goriva sa niskim nivoom ugljenika i	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Željeznička dionica Podgorica – Tuzi – granica sa ALB jedina je neelektrificirana dionica crnogorske mreže. Njena elektrifikacija je potrebna kao dio planiranog projekta rehabilitacije pruge.</li> </ul>

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući izazovi (problemi) u Crnoj Gori
	povezane infrastrukture	
<b>FS2</b>	Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	N/A
<b>FS3</b>	Održivija i zdravija gradska i međugradska mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bolje upravljanje i koordinacija međunarodnog željezničkog saobraćaja, uključujući, ako je potrebno, revidirana pravila za raspodjelu kapaciteta i naplaćivanje infrastrukture u željezničkom saobraćaju.</li> <li>• Potreba za potpunom transpozicijom odredbi Četvrtog željezničkog paketa. Nijedna zemlja Zapadnog Balkana nije preduzela opipljive mjere u vezi sa međusobnim priznavanjem licenci i sertifikata; zakonske promjene su neophodne za poboljšanje trenutne situacije.</li> <li>• Potreba za potpunom harmonizacijom sa Direktivom (EU) 2016/797 o interoperabilnosti željezničkog sistema i Direktivom (EU) 2016/798 o bezbjednosti željeznica.</li> <li>• Ne postoji formalan ugovor o obavezi pružanja javnih usluga (JPS) zasnovan na učinku; subvencije su ad hok. Razmatranje uvođenja regionalno usklađenog PSO za međunarodni željeznički putnički saobraćaj, u skladu sa Posvećenošću željeznici strana jugoistočne Evrope potpisanom 2021. godine, koja daje prioritet ponovnom uspostavljanju željezničkih putničkih veza u jugoistočnoj Evropi.</li> <li>• Neuspjeh u ostvarivanju vidljivih poboljšanja mogao bi pojačati negativne stavove građana, posebno mladih, prema vozovima.</li> <li>• Potreba za povećanjem svijesti o pravima putnika kako bi se povećala atraktivnost putovanja željeznicom.</li> <li>• Nedostatak modernih pametnih ITS rješenja za prevoz putnika (e-karte, infirmacije u realnom vremenu, itd.).</li> <li>• Nizak nivo pristupačnosti i kvaliteta putničkih objekata – mnoge stanice ostaju ispod standarda za osobe sa ograničenom sposobnošću.</li> </ul>
<b>FS4</b>	„Ozelenjavanje“ teretnog transporta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ubrzanje nadogradnje infrastrukture na osnovnim i sveobuhvatnim dionicama TEN-T mreže, posebno duž novog koridora Zapadni Balkan – Istočni Mediteran, kako bi se omogućio nesmetan prekogranični transport i pomoglo u ublažavanju uskih grla, čime bi se povećao udio željezničkog teretnog saobraćaja</li> <li>• Potreba za obnavljanjem zastarjelog voznog parka, jer zastarela teretna flota utiče na pouzdanost, bezbjednost i energetska efikasnost</li> <li>• Nedovoljni domaći kapaciteti za održavanje voznog parka, što dovodi do kašnjenja i većih troškova</li> <li>• Potreba za punim razvijanjem ERTMS/GSM-R i telekomunikacione redundantnosti, kako bi se omogućila neophodna nadogradnja interoperabilnosti i bezbjednosti</li> <li>• Konkurencija drumskog saobraćaja, posebno sa završetkom autoputa Bar–Boljare, smanjuje tržišni udio železnice</li> <li>• Prirodni i klimatski rizici – klizišta, poplave i korozija obale mogu poremetiti rad i povećati troškove održavanja</li> <li>• Potreba za daljim otvaranjem željezničkog tržišta za nove teretne operatere, kako bi se podržalo povećanje udjela željezničkog saobraćaja u cijelom saobraćaju.</li> <li>• Poboljšana željeznička povezanost sa lukom Bar povećala bi obim kombinovanog transporta, zajedno sa razvojem intermodalnog teretnog terminala u luci ili blizu nje</li> </ul>

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući izazovi (problemi) u Crnoj Gori
<b>FS5</b>	Određivanje cijene ugljenika i pružanje boljih podsticaja korisnicima	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potrebni su sveobuhvatniji sistemi informacija o transportu kako bi se pomoglo u prelasku putničkog i teretnog saobraćaja ka održivoj mobilnosti i izboru isporuke</li> <li>Potreba za razvojem modernog sistema za praćenje i prikupljanje podataka u transportnom sektoru, u skladu sa bazom podataka i informacionim sistemom Transportne opservatorije Transportne zajednice (TODIS).</li> </ul>
<b>S.O. PAMETNA MOBILNOST</b>		
<b>FS6</b>	Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potreba za završetkom potpunog usklađivanja sa pravnim tekovinama EU: Uredba (EU) 2020/1056 o eFTI, Delegirana uredba (EU) 2022/670 o pružanju usluga saobraćajnih informacija u realnom vremenu širom EU, Uredba (EU) br. 1305/2014 o TSI za telematske primjene u teretnom saobraćaju i Uredba (EU) br. 454/2011 o TSI za telematske primjene u putničkom saobraćaju</li> <li>Implementacija ERTMS-a i usklađenost sa TSI u svim projektima željezničke infrastrukture kako bi se omogućile interoperabilne i međusobno povezane transportne usluge</li> <li>Potreba za primjenom aplikacija Mobilnost kao usluga (putnički i teretni) i digitalnih transportnih koridora, pametnih rješenja za mobilnost i multimodalnih usluga putnih informacija</li> <li>Potreba za potpunom implementacijom Nacionalnog jedinstvenog okvira radi olakšavanja trgovine i transporta, sa interfejsima sa sistemima lučke zajednice, carinom, graničnom policijom itd.</li> </ul>
<b>FS7</b>	Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potreba za usklađivanjem sa zakonodavstvom i standardima EU kako bi se omogućilo šire širenje digitalnih sistema u željezničkom sektoru</li> <li>Trenutni okviri za obrazovanje i obuku u željezničkom sektoru često su previše usko fokusirani na konvencionalne operacije željezničkog sistema, stvarajući nedostatak vještina u oblastima ključnim za modernizaciju, posebno u digitalizaciji, prediktivnom održavanju i integraciji ITS-a.</li> <li>Potreba za širim tehničkim i interdisciplinarnim kompetencijama kako bi se ublažile teškoće u efikasnom održavanju i nadogradnji imovine s obzirom na starenje infrastrukture i tehnološke sisteme koji se razvijaju.</li> </ul>
<b>S.O. OTPORNA MOBILNOST</b>		
<b>FS8</b>	Jačanje jedinstvenog tržišta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potpuna implementacija TEN-T mreže u skladu sa Uredbom i standardima EU radi postizanja jedinstvenog tržišta i smanjenja troškova putovanja i logistike</li> <li>Potreba za revizijom nacionalne transportne strategije i sektorskih planova, dajući prioritet zelenim elementima i zahtjevima otpornosti na klimatske promjene, uključujući i poboljšanja upravljanja i izgradnju kapaciteta administracije za digitalnu transformaciju željezničkog saobraćaja</li> <li>Potpuna reforma željezničkog sektora kroz transpoziciju i implementaciju zakona o stvarnom otvaranju tržišta, pravima putnika, interoperabilnosti, graničnim/zajedničkim prelazima</li> <li>Procjena pravila o naknadama za pristup prugama i pravila državne pomoći relevantnih za željeznički saobraćaj, uključujući obavezu javne službe i druge subvencije</li> <li>Poboljšanje željezničkih graničnih prelaza uklanjanjem administrativnih uskih grla, izgradnjom zajedničkih graničnih/zajedničkih prelaza itd., na osnovu primjera zajedničkog graničnog prelaza na željezničkoj stanici Bijelo Polje</li> </ul>
<b>FS9</b>	Pravedna mobilnost za sve	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potrebno je proširiti trenutne okvire za obrazovanje i obuku u sektoru, kao i promovirati jednake mogućnosti za poboljšanje rodne ravnoteže u radnoj snazi, osnovna prava radnika, pravednu tranziciju za transportne radnike, šeme za praksu žena u sektoru itd.</li> </ul>

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući izazovi (problemi) u Crnoj Gori
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Pregled obaveza javne službe (PSO) za željeznički transport kako bi bile efikasnije i zasnovane na učinku, i promovisati prelazak na željeznička i multimodalna transportna rješenja.</li> </ul>
<b>FS10</b>	Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priprema i sprovođenje projekata (re)konstrukcije, rehabilitacije i održavanja željezničkih pruga u skladu sa najvišim bezbjednosnim standardima i mjerama, uključujući poboljšanja bezbjednosti na pružnim prelazima, kampanje za podizanje javne svesti, izmjene zakona i pojačano sprovođenje zakona.</li> <li>Usklađivanje pravnog okvira o prevozu opasnih tereta sa pravnim tekovinama EU i promocija bezbjednog i zelenog prevoza ovih proizvoda</li> </ul>

Procjena glavnih izazova u odnosu na strateške ciljeve i vodeće inicijative SSMS-a pokazuje da:

- ✓ Izazovi u okviru **održive mobilnosti** prvenstveno se odnose na dekarbonizaciju, kvalitet usluga i konkurentnost željezničkog saobraćaja. Ključni problemi uključuju sporu modernizaciju glavnih željezničkih koridora i nedovoljnu primjenu ERTMS i ITS rješenja (FS3–FS4), nepotpunu elektrifikaciju željezničke mreže (FS1), zastarjeli vozni park i nizak kvalitet putničkih sadržaja. Institucionalni i regulatorni nedostaci, poput nepotpune transpozicije Četvrtog željezničkog paketa ili nedostatka usklađenosti sa EU direktivama o bezbjednosti i interoperabilnosti, ograničavaju efikasnost i atraktivnost željezničkih usluga. Ova ograničenja, u kombinaciji sa niskim nivoom informisanosti o pravima putnika i snažnom konkurencijom drumskog saobraćaja, umanjuju ulogu željeznice u obezbjeđivanju zelenijih i održivijih rješenja mobilnosti za putnički i teretni saobraćaj.
- ✓ Izazovi **pametne mobilnosti** uglavnom su usmjereni na digitalnu transformaciju, interoperabilnost i razvoj vještina. Željeznički sektor u Crnoj Gori još uvijek nije u potpunosti usklađen sa EU zakonodavstvom u oblasti digitalizacije i telematike, uključujući tehničke specifikacije za interoperabilnost i usluge informisanja o saobraćaju u realnom vremenu. Ograničena primjena ERTMS-a, MaaS rješenja, digitalnih transportnih koridora i Nacionalnog jedinstvenog šaltera ograničava multimodalnu integraciju i efikasne prekogranične operacije (FS6). Istovremeno, sistemi obrazovanja i obuke ostaju previše usmjereni na tradicionalne željezničke operacije, što dovodi do nedostatka vještina u oblastima digitalizacije, upravljanja podacima, prediktivnog održavanja i naprednih ITS rješenja, koja su ključna za savremene, povezane željezničke usluge (FS7).
- ✓ Izazovi **otporne mobilnosti** uglavnom su strukturne i upravljačke prirode i utiču na sposobnost željezničkog sektora da se odupre tržišnim, klimatskim i institucionalnim pritiscima. Potpuna realizacija TEN-T mreže i dublja integracija u Jedinstveno tržište EU (FS8) otežane su nepotpunim reformama željezničkog sektora, slabim otvaranjem tržišta i trajnim administrativnim uskim grlima na graničnim prelazima. Nacionalne strategije zahtijevaju ažuriranje kako bi se bolje integrisala klimatska otpornost, zelene politike i digitalna transformacija. Dodatni izazovi uključuju obezbjeđivanje pravedne i pravične mobilnosti kroz inkluzivne programe obuke i rodnu ravnotežu, unapređenje efikasnosti PSO-a (FS9), kao i jačanje standarda bezbjednosti i sigurnosti željezničkog saobraćaja i potpunu harmonizaciju zakonodavstva o prevozu opasnih materija sa pravnom tekovinom EU (FS10).

Ukratko, stanje željezničkog sektora u odnosu na ciljeve SSMS-a pokazuje djelimičnu usklađenost i ranu fazu implementacije, uz neujednačen napredak po oblastima. Iako je strateški pravac ka integraciji u EU, dekarbonizaciji i digitalizaciji jasno prepoznat, ostvarivanje ciljeva ograničeno je nepotpunom regulatornom transpozicijom, sporom modernizacijom infrastrukture i ograničenim institucionalnim i kadrovskim kapacitetima. Ključni nedostaci i dalje postoje u unapređenju TEN-T mreže, primjeni ERTMS-a, razvoju digitalnih i multimodalnih usluga i uspostavljanju PSO okvira zasnovanih na učinku, dok su otvaranje tržišta, interoperabilnost i granične procedure i dalje nedovoljno razvijeni. Istovremeno, izazovi u vezi sa vještinama, inovacijama, bezbjednošću, klimatskom otpornošću i socijalnom pravičnošću ukazuju na to da se željeznički sektor još uvijek nalazi u tranziciji sa infrastrukturno orijentisanog modela ka savremenom, konkurentnom i korisnički orijentisanom sistemu, uz potrebu za dodatnim reformama i investicijama kako bi se u potpunosti ostvarili svi ciljevi i vodeće inicijative SSMS-a.

### 2.7.1.3 POMORSKI – IWW SEKTOR

Kao i za ostale podsktore, mapiranje sektorskih izazova u pomorskom i IWW sektoru u odnosu na SSMS vodeće inicijative (Flagships) zasnovano je strogo na principu relevantnosti politike, ali je takođe uključivalo elemente subjektivne interpretacije i stručne procjene.

Slično tome, dva ključna metodološka principa koja su korišćena bila su: višestruka korelacija, pri čemu su izazovi sa višeslojnim uticajem (npr. vezani za tržište i dekarbonizaciju) dodijeljeni svim relevantnim vodećim inicijativama, i isključenje slabih podudaranja, pri čemu su pitanja koja nisu odgovarala specifičnim političkim mandatima FS-a uklonjena, npr. pitanja vezana za promociju tržišta ili opšte urbano planiranje (za koja su FS3 i FS5 eksplicitno isključeni).

**Tabela 11 - Korelacija dijagnostičkih nalaza za pomorski i sektor unutrašnjih plovnih puteva sa vodećim inicijativama SSMS-a**

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (problemi)
<b>S.O. ODRŽIVA MOBILNOST</b>		
<b>FS1</b>	Podsticanje upotrebe vozila bez emisija, obnovljivih goriva i goriva sa niskim nivoom ugljenika i povezane infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> <li>Izgradnja lučkih LNG terminala i korišćenje poreskih olakšica i drugih pogodnosti za podsticanje „eko-brodova“ još uvijek nisu sprovedeni</li> <li>Pomorski transport u Bokotorskom zalivu još uvijek nije optimizovan za smanjenje uticaja na životnu sredinu (biodiverzitet, emisije)</li> <li>Nedostaci u infrastrukturi i zastarjela oprema: stara i degradirana infrastruktura/superstruktura u oblasti generalnog tereta ograničava potencijal za nova ulaganja u zelena vozila</li> </ul>
<b>FS2</b>	Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	<ul style="list-style-type: none"> <li>70% direktiva EU o zaštiti životne sredine je implementirano, ali mnoge su djelimično usklađene</li> <li>Nisu obezbijeđeni uslovi za adekvatne usluge prijema i upravljanja otpadom u lukama</li> <li>Ekološka ograničenja: Rizik od preopterećenja osjetljivih područja (posebno Bokotorskog zaliva) prekomjernim pomorskim/kruzerskim saobraćajem</li> <li>Luka Kotor pod lupom zbog ekološke osjetljivosti i velikog kruzerskog saobraćaja</li> <li>Luka Zelenika ne ispunjava standarde za putnički prevoz</li> </ul>
<b>FS3</b>	Održivija i zdravija gradska i	N/A



Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (problemi)
	međugradska mobilnost	
<b>FS4</b>	„Ozelenjavanje“ teretnog transporta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedostaci infrastrukture i zastarjela oprema: stara i degradirana infrastruktura/gornji stroj u oblasti opšteg tereta ograničava rukovanje teretom</li> <li>Nedovoljno razvijena lučka infrastruktura i veze između luka i zaleđa</li> <li>Nedovoljno razvijene intermodalne veze sa susednim zemljama</li> <li>Fluktuacije u obimu tereta (boksit/ruda bakra) utiču na pouzdanost potrebe za zeleni teretni saobraćaj</li> <li>Intenzivna regionalna konkurencija: Konkurentne luke u Hrvatskoj (Rijeka) ili Albaniji (Drač) sa boljom logistikom u zaleđu</li> </ul>
<b>FS5</b>	Određivanje cijene ugljenika i pružanje boljih podsticaja korisnicima	N/A
<b>S.O. PAMETNA MOBILNOST</b>		
<b>FS6</b>	Ostvarivanje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nacionalni jedinstveni pomorski prozor (NMSW) nije u potpunosti implementiran</li> <li>Razvijeno je rješenje za integraciju PCS-a sa NMSW-om, ali je vremenski okvir za završetak odložen</li> <li>Sistem eManifesta još nije implementiran</li> <li>VTMIS faza II implementirana, ali dodatna VTMIS/IT oprema još nije raspoređena</li> <li>Nema procesa digitalizacije registra plovila (trenutno se vode u pisanoj formi) - nema elektronske baze podataka</li> </ul>
<b>FS7</b>	Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nema procesa digitalizacije registra brodova (trenutno se vode u pisanoj formi) - nema elektronske baze podataka</li> <li>Veliki nedostatak u digitalizaciji pomorske administracije</li> <li>Nacionalni jedinstveni pomorski prozor (NMSW) nije u potpunosti implementiran</li> <li></li> </ul>
<b>S.O. OTPORNA MOBILNOST</b>		
<b>FS8</b>	Jačanje jedinstvenog tržišta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intenzivna regionalna konkurencija: Konkurentne luke u Hrvatskoj, Albaniji i Srbiji (npr. Rijeka) sa boljom logistikom u zaleđu</li> <li>Restrukturiranje / preraspodjela odgovornosti (UPSUL/Lučka uprava) u skladu sa novim Zakonom o lukama</li> <li>Kašnjenja u realizaciji projekata (nadogradnja infrastrukture, administrativne reforme i pravna harmonizacija)</li> <li>Zaustavljena privatizacija preostale luke Bar stvara neizvjesnost za funkcionisanje tržišta</li> <li>Kompanije u većinskom državnom vlasništvu se bore da servisiraju obaveze po osnovu kredita (ekonomska otpornost i stabilnost tržišta)</li> <li>Nedostaci u infrastrukturi i zastarjela oprema: Stara infrastruktura ograničava integraciju i efikasnost tržišta</li> <li>Fluktuacije u obimu tereta: Nestabilnost ometa pouzdanu integraciju tržišta</li> </ul>
<b>FS9</b>	Pravedna mobilnost za sve	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mala nacionalna flota utiče na pomorsko tržište rada</li> <li>Problem sa nedostatkom članova posade, jer Crnogorci odlaze u veće broderske kompanije</li> <li>Manjak osoblja na rukovodećim funkcijama</li> </ul>

Vodeća inicijativa (flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (problemi)
<b>FS10</b>	Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crna Gora još nije ratifikovala Konvenciju iz Hong Konga</li> <li>• Plan bezbjednosti (ISPS) nije u potpunosti implementiran u Luci Kotor; nedovoljna bezbjednost lučkih objekata</li> <li>• Političke, regulatorne i fiskalne neizvesnosti, kao i geopolitičke i fiskalne neizvjesnosti, stvaraju rizik za stabilnost sektora</li> <li>• Mala nacionalna flota: Nedostatak nacionalnih kapaciteta može uticati na bezbjednost i odgovor na pomorsku bezbjednost</li> <li>• Nedostatak osoblja na rukovodećim funkcijama: Nedovoljno osoblja ugrožava efikasno sprovođenje sigurnosti i bezbjednosti</li> </ul>

Procjena glavnih sektorskih izazova u odnosu na strateške ciljeve i vodeće inicijative (**flagships**) SSMS-a pokazuje da:

- ✓ **Cilj Održive mobilnosti** ističe osnovni jaz između crnogorskih ambicija i operativne stvarnosti. Sektor značajno zaostaje u dekarbonizaciji, uglavnom zbog nedostatka infrastrukture za alternativna goriva (FS1), poput LNG terminala, kao i odsustva poreskih podsticaja za „eko-brodove“. Još važnije, neusaglašenost sa EU direktivama o zaštiti životne sredine (FS2) i nepostojanje adekvatnih objekata za prijem otpada narušavaju cilj luka sa nultom emisijom. Ovaj problem je posebno izražen u osjetljivim područjima poput Boke-Kotorske, gdje neoptimizovano upravljanje pomorskim saobraćajem predstavlja ozbiljan ekološki rizik (FS2, FS1). Što se tiče teretnog saobraćaja, osnovni problem je što degradirana lučka infrastruktura i loša intermodalna povezanost – npr. željeznica i zaleđe – čine Luku Bar neefikasnom, što odlučujuće onemogućava neophodan prelazak na Zeleni teretni transport (FS4). Osim toga, ova strukturna neefikasnost prvenstveno je povezana sa Otpornom mobilnošću (FS8) i dodatno komplikuje postizanje ciljeva zelenog transportnog moda (FS4).
- ✓ **Područje Pametne mobilnosti** ograničeno je institucionalnim nedostatkom napretka u digitalizaciji. Najveća slabost sektora je zavisnost od papirnih registara brodova i potpuni nedostatak elektronske baze podataka (FS7), što predstavlja duboku barijeru za inovacije i korišćenje podataka. Ovaj osnovni digitalni deficit rezultira kašnjenjima u operacijama. Iako postoje planovi, puna implementacija ključnih sistema, kao što su NMSW, sistem eManifest i integracija sa PCS (FS6), otežana je zbog kašnjenja. Pošto je problem ukorijenjen u nedostatku elektronskih podataka (FS7), što sprječava automatizaciju, pitanja unutar FS7 direktno ometaju ciljeve FS6, koji se odnose na povezanu i automatizovanu multimodalnu mobilnost i trebaju biti dio modernog transportnog sistema
- ✓ **Cilj Otporne mobilnosti** otkriva osnovne strukturne i upravljačke probleme koji ugrožavaju stabilnost pomorskog sektora. Glavni izazov leži u tome kako raditi na Jedinostvenom tržištu (FS8), gdje regionalna konkurencija biva pojačana lokalnim regulatornim i administrativnim nedostacima. Ovi nedostaci uključuju kašnjenja u administrativnim reformama ili, na primjer, restrukturiranje odgovornosti između UPSUL i Lučke uprave, neizvjesnost izazvanu obustavljenom privatizacijom Luke Bar, te finansijsku nestabilnost državnih preduzeća. Dodatno, problem neiskorišćenih kapaciteta sada se u potpunosti locira u okviru FS8, jer nemogućnost održavanja konkurentne luke predstavlja direktnu posljedicu tržišnog i regulatornog okvira. Svi ovi faktori zajedno sprječavaju sektor da djeluje kao efikasno i predvidivo čvorište unutar Jedinostvenog tržišta EU.

Neusvajanje ključnih međunarodnih konvencija, poput Hong Kong Konvencije, i nepotpuna usklađenost sa ISPS Kodom u Kotoru ugrožavaju sigurnost transporta (FS10). Rizici ekonomske sigurnosti takođe su evidentni u ekstremnoj zavisnosti od izvoza rasutih roba i šire geopolitičke i fiskalne neizvjesnosti. Pravedna i jednaka mobilnost (FS9) otežana je akutnom krizom ljudskog kapitala, predstavljenu nedostatkom kvalifikovanog osoblja u regulatornim tijelima i kontinuiranim odlaskom kvalifikovane posade. Ovaj nedostatak smanjuje i regulatorni kapacitet (FS9) i efektivno sprovedenu primjenu sigurnosnih propisa (FS10), čime se otkriva veoma važna tačka povezivanja socijalne pravde i sigurnosti.

Zaključno, šira slika crnogorskih problema vezanih za pomorski sektor u odnosu na EU SSMS pokazuje da je put ka usklađivanju sektora ometen slabim sistemima, uglavnom zbog nedostataka u upravljanju. Iako postoji stvarna volja da se postignu ciljevi održivosti (FS1, FS2, FS4) i tehnološki napredni ciljevi (FS6–FS7), njihova implementacija u praksi ostaje zaustavljena, dok se faktori otpornosti (FS8–FS10) zanemaruju. Na primjer, hronični problemi poput zastarjele infrastrukture i loše intermodalne povezanosti (FS4), u kombinaciji sa duboko ukorijenjenim regulatornim problemima, poput tržišne neizvjesnosti izazvane zaustavljenom privatizacijom i odgođenim administrativnim reformama (FS8), narušavaju efikasnost funkcionalnosti sektora i konkurentnost preduzeća.

Očigledno je da je Crnoj Gori u ovom stadijumu bio potreban holistički pristup: sprovođenje institucionalnih reformi kroz strateško korišćenje EU sredstava i regulatornih okvira (FS8), uz uspostavljanje robusnih digitalnih sistema praćenja (FS7). Kako bi se očuvala velika kapitalna ulaganja u zelena goriva, luke sa nultom emisijom i automatizovane sisteme, važno je da se takva temeljna stabilnost postavi kao preduslov za velike, trajne transformacione rezultate i potpuno integrisanje Crne Gore u proširenu evropsku mrežu.

#### 2.7.1.4 VAZDUŠNI SEKTOR

Sistem vazduhoplovstva Crne Gore prvenstveno se odnosi na infrastrukturu, upravljanje i rad dva glavna aerodroma, Podgorice i Tivta. Sektor generalno prati međunarodne i EU propise i standarde, ali postoje inherentna fizička i organizaciona ograničenja za dalji razvoj, posebno u poređenju sa ciljevima i vodećim inicijativama EU SSMS-a.

Sljedeća tabela prikazuje identifikovane izazove u vezi sa primjenjivim SSMS FS, čime se ukazuju praznine i mogućnosti za unapređenje.

**Tabela 12 - Korelacija nalaza dijagnostike za vazdušni sektor sa SSMS vodećim inicijativama**

Vodeća inicijativa (Flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (Problemi)
<b>S.O. ODRŽIVA MOBILNOST</b>		
<b>FS1</b>	Podsticanje šire upotrebe vozila sa nultim emisijama, obnovljivih i niskougleničnih goriva i povezane infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> <li>Djelimična primjena mjera održivosti na aerodromima, poput akreditacije ugljenika i sistema upravljanja energijom, uključujući i neupotrebu alternativnih goriva za aktivnosti u zemljišnom transportu</li> </ul>
<b>FS2</b>	Stvaranje aerodroma i luka sa nultom emisijom	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dugi zastoji u tender proceduri za koncesiju aerodroma Podgorica i Tivat negativno utiču na njihov infrastrukturni i operativni razvoj, uključujući mjere za nisku ili nultu emisiju</li> </ul>

Vodeća inicijativa (Flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (Problemi)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Aerodromske kapacitete potrebno je dodatno povećati i modernizovati kroz zelena i inovativna poboljšanja kako bi se odgovorilo na rastuću potražnju i poboljšao komfor putnika</li> <li>Potpuna primjena mjera održivosti (akreditacija ugljenika, sistemi upravljanja energijom) je potrebna za jačanje puta ka zelenijim aerodromima</li> </ul>
<b>S.O. PAMETNA MOBILNOST</b>		
<b>FS7</b>	Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potreba za razvojem modernog sistema monitoringa i prikupljanja podataka u sektoru transporta, uključujući aerodrome u zemlji (operacije, veze sa gradskim centrima, itd.)</li> </ul>
<b>S.O. OTPORNA MOBILNOSTI</b>		
<b>FS8</b>	Jačanje Jedinstvenog tržišta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konkurencija aerodroma susjednih zemalja, ekonomska ili politička nestabilnost mogu uticati na potražnju, operacije i eventualno ulaganja</li> <li>Pristupanje EU će uticati na vazdušni sektor Crne Gore, uključujući potrebu za pristupom Jedinstvenom evropskom nebu i transformacijom SMATSA prije pristupanja</li> <li>Drugi regulatorni zahtjevi na EU ili međunarodnom nivou mogu nametnuti skupe obaveze u pogledu usklađenosti</li> </ul>
<b>FS9</b>	Pravedna mobilnost za sve	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencijalno uvođenje subvencionisanih PSO linija može naići na prepreke u skladu sa EU pravilima za opravdanje i odabir ruta</li> <li>Zapošljavanje radnika aerodroma zbog rastuće potražnje i novih ugovora sa aviokompanijama (npr. niskotarifni Wizz Air) treba sprovesti u skladu sa nacionalnim propisima, ali i kriterijumima rodne ravnoteže i novim zahtjevima za digitalne vještine</li> </ul>
<b>FS10</b>	Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bezbjednost i sigurnost vazduhoplovnih operacija moraju biti u skladu sa EU i međunarodnim standardima (transformacija SMATSA nakon pristupanja EU)</li> </ul>

Procjena identifikovanih izazova u odnosu na strateške ciljeve i vodeće inicijative SSMS-a pokazuje sljedeće glavne rezultate:

- ✓ Izazovi u okviru **Održive mobilnosti** ukazuju da se vazdušni sektor Crne Gore nalazi na početnom, ali nepotpunom putu ka dekarbonizaciji. Iako se koncepti održivosti prepoznaju, njihova implementacija je podijeljena i usporena zbog upravljačkih i infrastrukturnih ograničenja. Izazovi ukazuju na djelimičnu i neujednačenu primjenu mjera održivosti na aerodromima, što označava ranu fazu usvajanja, a ne sistemsku promjenu. Prisustvuju strukturne i proceduralne prepreke. Produženi zastoji u tenderima za koncesiju aerodroma ograničili su investicione odluke, direktno utičući na razvoj zelene infrastrukture. Aerodromi već imaju praznine u kapacitetu i modernizaciji, a unapređenja u oblasti održivosti još nisu potpuno integrisana u planove razvoja (FS1–FS2).
- ✓ Izazovi koji utiču na cilj **Pametne mobilnosti** otkrivaju jaz u digitalnoj i podatkovnoj zrelosti transportnog sektora, koji se odražava i na avijacijski podsistem. Moderni sistem monitoringa i prikupljanja podataka (FS7) mogao bi podržati odlučivanje zasnovano na dokazima u operacijama aerodroma, povezivanju sa gradskim centrima i širem transportnom planiranju. Iako su vazduhoplovne operacije usklađene sa međunarodnim i EU standardima i propisima,

digitalizacija i integracija podataka sa nacionalnim i regionalnim transportnim sektorom omogućila bi poboljšanje održivosti i efikasnosti.

- ✓ Izazovi u okviru **Otporne mobilnosti** su najraznovrsniji, odražavajući spoljne pritiske, regulatorne tranzicije i društvene aspekte koji utiču na dugoročnu stabilnost sistema. Izloženost konkurenciji susjednih aerodroma, geopolitička i ekonomska nestabilnost, kao i efekat pristupanja EU, stvaraju pritisak na potražnju, investicije i institucionalne strukture (npr. SMATSA). Usklađenost sa promjenjivim EU i međunarodnim propisima može nametnuti značajne troškove i zahtjeve transformacije na putu ka Jedinstvenom tržištu / Jedinstvenom evropskom nebu (FS8). Pojavljuju se društveni i upravljački izazovi, uključujući poteškoće u opravdanju subvencionisanih PSO linija prema EU pravilima i potrebu da se proširenje radne snage uskladi sa regulatornim zahtjevima, rodnom ravnotežom i digitalnim vještinama. Ovo odražava napetost između rasta, pravičnosti i regulatorne usklađenosti (FS9). Na kraju, osiguranje potpune usklađenosti sa EU i međunarodnim standardima bezbjednosti i sigurnosti, posebno u kontekstu pristupanja EU, predstavlja kritični zahtjev za otpornost. Institucionalna adaptacija (posebno transformacija SMATSA) postaće centralna za održavanje kontinuiteta operacija uz najviše standarde bezbjednosti i sigurnosti (FS10).

Preko sva tri strateška cilja, izazovi ukazuju da vazdušni sektor Crne Gore ima manje problem vizije, a više problem implementacije i tranzicije. Ambicije u oblasti održive i pametne mobilnosti u velikoj mjeri zavise od rješavanja upravljačkih kašnjenja, unapređenja digitalne osnove i upravljanja regulatornim i institucionalnim transformacijama, posebno u kontekstu pristupanja EU, uz istovremeno obezbjeđivanje društvene pravičnosti i operativne bezbjednosti.

#### 2.7.1.5 LOGISTIČKI – MULTIMODALNI TRANSPORTNI SEKTOR

Sektor logistike i multimodalnog transporta u zemlji je generalno nedovoljno razvijen, sa visokim potencijalom za integraciju multimodalne mobilnosti i rješenja za dostavu, kako za putnike, tako i za teret. Još uvijek postoje fizička, regulatorna, finansijska i organizaciona ograničenja za dalji razvoj sektora.

Sljedeća tabela prikazuje ključne izazove u vezi sa vodećim inicijativama EU SSMS-a, čime se ukazuju praznine i mogućnosti za unapređenje

**Tabela 13 - Korelacija nalaza dijagnostike za logistički sektor sa SSMS vodećim inicijativama**

Vodeća inicijativa (Flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (Problemi)
<b>S.O. ODRŽIVA MOBILNOST</b>		
<b>FS1</b>	Podsticanje šire upotrebe vozila s nultim emisijama,, obnovljivih i niskougljeničnih goriva i povezane infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rizici vezani za okoliš i klimatske promjene mogli bi dodatno otežati izazove u izgradnji klimatski otpornog i niskoemisijskog infrastrukturnog sistema, posebno u planinskim ili osjetljivim područjima</li> </ul>
<b>FS2</b>	Stvaranje aerodroma i luka bez emisije	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatak organizovanih Freight Village-a i/ili Intermodalno-logističkih centara koji bi mogli doprinijeti zelenijem terminalu u Baru</li> </ul>

Vodeća inicijativa (Flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (Problemi)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>Ograničena javna sredstva usporavaju modernizaciju i širenje infrastrukture u logističkim terminalima</li> <li>Izazovi vezani za okoliš i klimatske promjene za krhku niskoemisijsku infrastrukturu, posebno u osjetljivim područjima</li> </ul>
<b>FS3</b>	Održivija i zdravija gradska i međugradska mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planiranje i upravljanje efikasnim i prijateljskim javnim transportom u urbanim i međugradskim područjima te promocija održivih, pametnih i otpornih urbanih mobilnih planova</li> <li>Potreba za organizovanim, pametnim multimodalnim rješenjima i čvorištima za putnički transport u većim urbanim aglomeracijama kako bi se promovisala održiva mobilnost</li> </ul>
<b>FS4</b>	„Ozelenjavanje“ teretnog transporta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Obim intermodalnog transporta je relativno nizak i nedovoljno razvijen, sa dominantnom zavisnošću od drumskog transporta</li> <li>Potreba za organizovanim Freight Village-ima i/ili Intermodalno-logističkim centrima i većim stepenom kontejnerizacije kako bi se unaprijedile održive i efikasne intermodalne transportne opcije</li> <li>Trenutno stanje i ograničeni kapaciteti željezničke infrastrukture i operacija smanjuju konkurentnost kombinovanog transporta zasnovanog na željeznici u odnosu na drumski teretni transport</li> </ul>
<b>FS5</b>	Određivanje cijena ugljenika i pružanje boljih podsticaja korisnicima	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potreba za razvojem modernog sistema monitoringa i prikupljanja podataka u transportnom sektoru, usklađenog sa bazom podataka Transportne opservatorije Transportne zajednice (TODIS), kako bi se integrisali indikatori okoline i fokusiralo na elemente/izbore zelene mobilnosti</li> </ul>
<b>S.O. PAMETNA MOBILNOST</b>		
<b>FS6</b>	Ostvarenje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potreba za potpunom digitalizacijom teretnog transporta (eFTI, MaaS) kako bi se omogućila razmjena informacija između špeditera, luka i terminala</li> <li>Nedostatak organizovanih, digitalnih multimodalnih rješenja i čvorišta za putnički transport u većim urbanim aglomeracijama</li> </ul>
<b>FS7</b>	Inovacije, podaci i vještačka inteligencija za pametniju mobilnost	<ul style="list-style-type: none"> <li>Podijeljen logistički sektor sa ograničenim brojem velikih 3PL provajdera i relativno niskim nivoom logističkog outsourcinga ograničava potencijalne sektorske efikasnosti kroz primjenu digitalnih logističkih platformi, efekt obima i integraciju podataka</li> <li>Mali tržišni obim i niska proizvodnja za izvoz dovode do neravnoteže između ulaznih i izlaznih punih kontejnerskih tokova; veliki broj praznih kontejnera u luci zbog slabe optimizacije logistike zasnovane na podacima i neefikasne iskorišćenosti resursa</li> <li>Dinamična i kompleksna priroda globalnog logističkog tržišta može vršiti pritisak na male crnogorske operatere da ostanu konkurentni ukoliko imaju ograničen kapacitet za inovacije ili digitalni jaz u konkurentnosti</li> </ul>
<b>S.O. OTPORNA MOBILNOSTI</b>		
<b>FS8</b>	Jačanje Jedinstvenog tržišta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Srbija ima monopol nad kanalima za snabdijevanje tereta Crne Gore kroz jedini efikasni kanal iz Bara/Podgorice prema ključnim evropskim koridorima</li> <li>Relativno mali investicioni projekti i obimi nabavki mogu ograničiti interes velikih dobavljača, proizvođača i finansijskih institucija</li> <li>Konkurencija susjednih zemalja sa naprednijim logističkim čvorištima i intermodalnim objektima može preusmjeriti potencijalne tranzitne/logističke tokove</li> <li>Rizici od kašnjenja u institucionalnim reformama ili nedovoljna usklađenost sa EU pravnom tekovinom i standardima mogli bi usporiti integraciju u evropska transportna tržišta</li> </ul>

Vodeća inicijativa (Flagship)		Odgovarajući crnogorski izazovi (Problemi)
<b>FS9</b>	Pravedna mobilnost za sve	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ekonomska nestabilnost i visok javni dug mogu ograničiti kontinuirana ulaganja u razvoj transportne infrastrukture, otežavajući pravičan pristup infrastrukturi i uslugama tokom vremena</li> <li>• Relativno mali investicioni projekti i obimi nabavki mogu ograničiti interes velikih dobavljača, proizvođača i finansijskih institucija, utičući na atraktivnost tržišta i pravedan razvoj</li> </ul>
<b>FS10</b>	Unapređenje sigurnosti i bezbjednosti saobraćaja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Težak i izazovan planinski teren i klimatski uslovi utiču na kvalitet infrastrukture, povećavajući troškove održavanja i otežavajući transportna ulaganja sa uticajem na otpornost infrastrukture i operativnu pouzdanost</li> <li>• Ograničena javna sredstva usporavaju modernizaciju i širenje infrastrukture, utičući na održivost ulaganja i robusnost sistema</li> </ul>

Identifikovani izazovi sektora u odnosu na strateške ciljeve i vodeće inicijative SSMS-a prikazani su u nastavku:

Izazovi u okviru **Održive mobilnosti** ukazuju da Crna Gora suočava sa strukturnim i finansijskim preprekama u zelenoj transformaciji multimodalnog transporta i logistike. Postoji ekološka ambicija, ali realizacija je ograničena infrastrukturnim prazninama, klimatskom izloženošću i ograničenim javnim finansiranjem. Klimatski i ekološki rizici, posebno u osjetljivim područjima, ugrožavaju izgradnju i dugovječnost niskoemisijske i klimatski otporne infrastrukture (FS1). Ovo naglašava potrebu za sistematskim uključivanjem prilagođavanja i ublažavanja klimatskih promjena u transportna ulaganja. Nedostatak organizovanih Intermodalno-logističkih centara i finansijska ograničenja koja usporavaju modernizaciju terminala ukazuju na slabe pretpostavke za razvoj zelenih logističkih čvorišta u luci Bar (FS2). Velika zavisnost od drumskog transporta, niski intermodalni obimi, nedovoljna kontejnerizacija i nedovoljno razvijena željeznička infrastruktura smanjuju napore za prebacivanje tereta na održivije modalitete (FS4). Neefikasnosti u planiranju i upravljanju putnički prijateljskim sistemima javnog prevoza, u kombinaciji sa nedostatkom pametnih multimodalnih opcija, smanjuju atraktivnost održivih rješenja mobilnosti. Ovo odražava institucionalne i koordinacione praznine na urbanom i međugradskom nivou (FS3). Nedostatak modernih sistema monitoringa i prikupljanja podataka, usklađenih sa TODIS-om, ograničava sposobnost Crne Gore da integriše ekološke indikatore u kreiranje politika i mehanizme podsticaja za korisnike, čime se smanjuje potencijalna efikasnost cijena ugljenika i mehanizama za zelene izbore (FS5).

- ✓ Izazovi u okviru **Pametne mobilnosti** odražavaju jaz u digitalnoj zrelosti u teretnom i putničkom transportu, pojačan podjelom tržišta i ograničenjima obima. Nedostatak potpune digitalizacije teretnog transporta (eFTI, MaaS) i odsustvo organizovanih digitalnih multimodalnih čvorišta za putnički transport otežavaju razmjenu informacija i neometanu mobilnost (FS6). Ovo sugerise da osnovni digitalni kapaciteti još uvijek nisu dovoljno razvijeni, uglavnom zbog fragmentiranog logističkog sektora, malog tržišta i niskih izvoza, što smanjuje podsticaje i kapacitete za usvajanje naprednih digitalnih platformi (FS7). Neefikasni tokovi kontejnera i pritisak globalne logističke konkurencije dodatno otkrivaju slab kapacitet za optimizaciju zasnovanu na podacima i inovacijama.

- ✓ Izazovi u okviru **Otporne mobilnosti** prvenstveno su rezultat spoljnih zavisnosti, ograničenja tržišnog obima, fiskalnih ograničenja i klimatskih rizika, što utiče na dugoročnu otpornost sistema i integraciju. Zavisnost od jednog efikasnog koridora prema unutrašnjosti preko Srbije, u kombinaciji sa konkurencijom drugih regionalnih logističkih čvorišta, slabi stratešku poziciju Crne Gore. Kašnjenja u institucionalnim reformama ili neadekvatna usklađenost sa EU pravnom tekovinom dodatno mogu usporiti integraciju u evropska transportna tržišta (FS8). Ekonomska nestabilnost, visok javni dug i mali investicioni projekti ugrožavaju kontinuirani razvoj infrastrukture i pravičan pristup transportnim uslugama. Pitanja atraktivnosti tržišta mogu dugoročno povećati regionalne i socijalne nejednakosti (FS9). Planinski teren i nepovoljni klimatski uslovi povećavaju troškove održavanja i utiču na pouzdanost infrastrukture, dok ograničena javna sredstva otežavaju pravovremenu modernizaciju. Ovi faktori zajedno ugrožavaju dugoročnu otpornost, operativnu robusnost i bezbjednost transportnog sistema (FS10).

Sveukupno gledano, identifikovani izazovi sugerišu da sistem multimodalnog transporta i logistike u Crnoj Gori suočava sa strukturnim ograničenjima i prazninama u kapacitetu tranzicije, ali i sa prazninom strateške namjere. Postizanje prelaska sa drumskog transporta i logistike na zelene, pametne i otporne multimodalne sisteme zavisice od prevazilaženja finansijskih ograničenja i ograničenja obima, jačanja institucionalnih i digitalnih osnova, unapređenja intermodalne infrastrukture i upravljanja klimatskim i tržišnim rizicima, posebno u kontekstu integracije u EU.

## 2.8 IZGRADNJA STRATEGIJE

*[biće kompletirana]*



### 3 AŽURIRANA STRATEGIJA RAZVOJA TRANSPORTA

#### 3.1 REFERENTNI SCENARIO (NE RADITI NIŠTA) (TRENUTNO)

Trenutni referentni ili „Ne raditi ništa“scenario Strategije razvoja saobraćaja uključuje projekte i mjere koji su u toku ili su već započeti, sa osiguranim finansiranjem, a što je utvrđeno prvenstveno na osnovu:

- Projekata koji su u toku iz SPP-a ili sektorskih programa, koji su u fazi tendera ili implementacije i čije je završavanje planirano do 2030. godine
- Projekata iz Agende reformi sa obezbijeđenim budžetom i rokovima do 2030. Godine
- Mjera, poput harmonizacije sa EU i drugih „soft“ mjera iz postojeće Strategije razvoja transporta, sa horizontom završetka prije 2030. godine.

Nijedan od projekata iz Referentnog scenarija se ne može klasifikovati unutar vremenskog horizonta do 2035. godine. Svi projekti koji će biti uključeni u scenario BAU (Business-As-Usual) za dugoročni period biće odabrani kroz proces procjene i konsultacija sa Ministarstvom saobraćaja i relevantnim zainteresovanim stranama.

##### 3.1.1 SEKTOR PUTEVA

Projekti i mjere u sektoru puteva planirani za 2030. godinu su:

1. Ruta 4: Auto-put Bar–Boljare, dionica Mateševo – Andrijevića: uključeno u SPP – **tender u toku** – planirani završetak 2030 – izbor izvođača očekuje se decembar 2025/januar 2026.
2. Zaobilaznica Budva (dionica 9 km): uključeno u SPP – **tender u toku** – planirani završetak 2029.
3. Rekonstrukcija magistralnog puta M-3, dionica Jasenovo polje – Zaborje: uključeno u SPP – **gradnja u toku** – planirani završetak 2026.
4. Izgradnja puta Cetinje – Nikšić, dionica Čevo – Nikšić: **u fazi tendera** – planirani period implementacije 2025–2030 – tender još nije raspisan.
5. Izgradnja zapadne zaobilaznice Podgorica: **u fazi tendera** – planirani period implementacije 2025–2028.
6. Rekonstrukcija magistralnog puta Kolašin – Mojkovac: **u fazi tendera** – planirani period implementacije 2025–2028 – tender još nije raspisan (nije mogao biti raspisan prije završetka radova na dionici Lepenac – Ribarevina – Poda – Berane. Izvođenje radova na obje dionice istovremeno značajno bi uticalo na saobraćaj, posebno tokom ljetnje turističke sezone).
7. Rekonstrukcija mosta Zeleni – Vuča, dionica Biševo – Vuča: **u fazi tendera** – planirani period implementacije 2025–2028 – tender još nije raspisan (javne nabavke za izbor izvođača i nadzor biće sprovedene nakon donošenja Odluke o utvrđivanju javnog interesa za eksproprijaciju, kao preduvjeta za dobijanje građevinske dozvole).
8. Izgradnja povezanih puteva Dinoša – Cijevna Zatrijebačka i bulevar Podgorica – Tuzi: **u fazi tendera** – planirani period implementacije 2025–2028 – tender još nije raspisan (implementacija je uslovljena rješavanjem pitanja imovinskih prava od strane Opštine Tuzi).
9. Izgradnja zaobilaznice Rožaje, preostali radovi, II faza: **u fazi tendera** – planirani period implementacije 2025–2027.
10. Rekonstrukcija magistralnog puta Podgorica – Tuzi, III faza, bulevar od mosta preko rijeke Cijevna do skretanja za Šipčanik: **u fazi tendera** – planirani period implementacije 2025–2028 –

tender još nije raspisan (implementacija je uslovljena rješavanjem pitanja imovinskih prava od strane Opštine Tuzi).

11. Izgradnja i rekonstrukcija puta Vrulja – Miljakovići (2024–2025) – radovi završeni.
12. Rekonstrukcija magistralnog puta M-2 Rožaje – Špiljani sa rekonstrukcijom tunela i mostova (2020–2025) – **radovi završeni.**
13. Rekonstrukcija puta M-2 Tivat – Jaz, izgradnja bulevara (2024–2026) – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao **trenutno u izgradnji.**
14. Rekonstrukcija puta M-2 Lepenac – Ribarevina – Poda – Berane (2023–2026) – **radovi završeni.**
15. Rekonstrukcija puta Cetinje – Čevo – Nikšić, dionica Cetinje – Čevo (2020–2025) – **radovi završeni.**
16. Rekonstrukcija puta Mojkovac – Lubnice, dionica Mojkovac – Vragodo (2023–2027) – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao trenutno u izgradnji – **radovi na dionici puta završeni,** tender za radove na mostu raspisan.
17. Rekonstrukcija regionalnog puta Bar – Kamenički most – Krute (2024–2027) – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao **trenutno u izgradnji.**
18. Izgradnja raskrsnice Veruša – Lopate (2024–2026) – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao **trenutno u izgradnji.**
19. Rekonstrukcija magistralnog puta Plužine – Nikšić – Danilovgrad, dionica Zaborje – Jasenovo polje (2024–2026) – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao **trenutno u izgradnji.**
20. Izgradnja bulevara Vojisavljevića sa mostom i kružnom raskrsnicom Cetinje – Nikšić (2025–2027) – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao **trenutno u izgradnji.**
21. Rehabilitacija crne tačke Sokolovina na regionalnom putu Đurđevića Tara – Mojkovac (2024–2026) – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao **trenutno u izgradnji.**
22. Rehabilitacija klizišta „Dobrakovo“ (2024–2026) – **radovi završeni.**
23. Adaptacija regionalnog puta Mateševo – Andrijevića, prevoj Trešnjevik (2024–2026) – **radovi završeni.**
24. Rehabilitacija klizišta „Podvade“ na regionalnom putu Berane – Petnjica – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao trenutno u izgradnji, tender još nije raspisan.
25. Rehabilitacija klizišta „Provalija“ na magistralnom putu Žabljak – Šavnik – **radovi završeni.**
26. Stabilizacija kosine na izlaznom portalu tunela „Ivica“ na magistralnom putu Žabljak – Šavnik – prijavljeno u Programu puteva 2025–2028 kao trenutno u izgradnji, tender još nije raspisan.
27. Rekonstrukcija i rehabilitacija puta M-2.1 Barski most – Bijelo Polje (2025–2027) – prijavljeno od strane Ministarstva saobraćaja / Uprave za transport kao trenutno **u fazi pripreme tendera.**
28. Rekonstrukcija puta Petnjica – Bioča (2024–2027) – **trenutno u izgradnji.**

Lista mjera i aktivnosti – pod pretpostavkom da će tekuće (u završnoj fazi) pregovore sa EBRD-om za kredit za implementaciju ITS-a biti uspješno završene – uključuje:

1. Mjere i aktivnosti postojeće startegije TDS koje su već u toku, kako je prikazano u Preliminarnom Akcionom planu za period 2026–2027 u Dodatku.
2. Postići punu usklađenost sa Uredbom (EU) 2020/1056 o elektronskim informacijama za teretni transport (eFTI) – uključeno u Reformsku agendu – rok decembar 2025 (MoT) / produženo do 2026. zbog najnovijih preporuka Evropske komisije.
3. Ratifikovati međunarodnu konvenciju o drumskom transportu (eCMR) potrebnu za implementaciju eFTI – uključeno u Reformsku agendu – rok jun 2026 (MoT).

4. Implementirati ITS okvire i standarde za drum i željeznicu – uključeno u Reformsku agendu – rok decembar 2026 (Uprava za saobraćaj).
5. Implementirati ITS na 62 km TEN-T mreže – uključeno u Reformsku agendu – rok decembar 2027 (Uprava za saobraćaj) – odgovara implementaciji ITS-a na dionici Mateševo-Andrijevic, predviđeno do kraja 2030. (Monteput).
6. Dopuniti sistem brojila saobraćaja na državnim putevima – uključeno u Reformsku agendu – rok 2026 (Uprava za transport).
7. Unaprijediti Meteorološki informacioni sistem na državnim putevima – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 (Uprava za saobraćaj).
8. Unaprijediti sistem promjenljive signalizacije – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 (Uprava za saobraćaj).
9. Implementirati sisteme sigurnih i zaštićenih parking mjesta za teretna i komercijalna vozila – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 (Monteput).
10. Uvesti sistem kontrole i upravljanja saobraćajem na autoputu Bar-Boljare, dionica Mateševo-Andrijevic – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 / produženo do 2030 zbog perioda izgradnje (MoT/Monteput).
11. Implementirati sistem elektronske naplate putarine na autoputu Bar-Boljare, dionica Mateševo-Andrijevic – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 / produženo do 2030 zbog perioda izgradnje (Monteput).
12. Implementirati sisteme upravljanja bezbjednošću saobraćaja – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 (Ministarstvo unutrašnjih poslova).
13. Implementirati stacionarne radarske sisteme na državnim putevima – uključeno u Reformsku agendu – rok 2024 (Ministarstvo unutrašnjih poslova).
14. Postaviti varijabilnu saobraćajnu signalizaciju (glavni, regionalni i opštinski putevi) – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 (Uprava za saobraćaj i lokalne samouprave).
15. Unaprijediti sistem preventivnih stacionarnih radarskih mjerača sa indikatorima brzine vozila na nacionalnim putevima (glavni i regionalni putevi) – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 (Uprava za saobraćaj).
16. Sistem upravljanja parkingom – uključeno u Reformsku agendu – rok 2027 (lokalne samouprave).

### 3.1.2 ŽELJEZNIČKI SEKTOR

Projekti i mjere u sektoru željeznice razmatrani za vremenski horizont do 2030. godine Referentnog scenarija prvenstveno proizilaze iz Jedinственe liste projekata (SPP) 2024 i Nacionalnog programa željezničke infrastrukture 2024–2026. Ovi projekti su u fazi tendera ili implementacije, a završetak se očekuje do 2030. godine. Ostale mjere uključuju aktivnosti iz Agende reformi sa obezbijeđenim budžetom i rokovima do 2030, kao i „soft“ mjere, poput harmonizacije sa EU i drugih mjera iz postojeće Strategije razvoja saobraćaja, takođe sa vremenskim horizontom završetka prije 2030.

Lista željezničkih projekata za 2030. godinu uključuje:

1. Ruta 4: Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar – Vrbnica – granica sa Srbijom (ka Beogradu), uključujući klizište Ratac i tunel Sozina – projektovanje i tender za dionicu Golubovci – Bar da budu završeni, tender za izgradnju da bude pokrenut 2026. godine (procijenjeni završetak do 2030). Projekat obuhvata rehabilitaciju kolosijeka (gornjeg stroja), propusta,

odvodnje, rekonstrukciju čeličnih mostova, rehabilitaciju kosina, klizišta, tunela, betonskih mostova i elektroinstalacija.

2. Uvođenje ERTMS-a u željezničku mrežu i produžavanje dužine staničnih kolosjeka do 740 m – djelimična implementacija u okviru Projekta 1
3. Unapređenje željezničkih linija kroz implementaciju planiranih rehabilitacionih radova mreže. Planirane aktivnosti uključuju: a) rekonstrukciju tri dionice uključujući stanicu u Podgorici: Dionica 1 – Trebešica – Lutovo; Dionica 2 – Bioče – Podgorica; Dionica 3 – Podgorica – Golubovci; b) ugradnju kontrolnog signala na pružnom prijelazu Zagorić; c) izvođenje radova i nadzor izgradnje pristupnog puta uz prugu Nikšić – Podgorica – pružni prelazi Kruščiće i Ljutotuk; d) izrada Studije o nivou bezbjednosti saobraćaja na pružnim prelazima. Za 2025. i 2026. planirana su sredstva za implementaciju (izgradnja, nadzor i eksproprijacija) za: a) pristupni put uz prugu od pružnog prelaza Sekulići do pružnog prelaza Ždrebaonik; b) podvožnjak Pažici na lokaciji postojećeg pružnog prelaza.
4. Nabavka voznog parka za održavanje kolosjeka i infrastrukture elektro instalacija, te opreme za pomoćni voz.

„Soft“ mjere u sektoru željeznice uključuju aktivnosti trenutne Strategije razvoja transporta koje su već u toku, kako je prikazano u Preliminarnom Akcionom planu za period 2026–2027 (vidjeti Prilog).

### 3.1.3 POMORSKI – IWW SEKTOR

Do-Nothing Scenario uključuje projekte i mjere koji su u većini slučajeva u toku ili u naprednoj fazi, tj. povezani sa statusom finansiranja, koji se u ovom slučaju smatra osiguranim.

Stoga, lista projekata u morskom sektoru za 2030. godinu uključuje sljedeće:

1. Povećanje pretovara tečnih i rasutih tereta u Luci Bar – planirani završetak 2030.
2. Baze za integraciju Port Community System (PCS) sa informacionim sistemom Carinske uprave Luke Bar – planirani završetak 2026.
3. Integracija PCS-a sa Nacionalnim jedinstvenim pomorskim prozorom (NMSW) u Luci Bar – planirani završetak 2026.
4. Ugradnja solarnih panela iznad parkinga ispred Glavne uprave Luke Bar – finansirano kroz Euro-MED i Interreg IPA ADRION program – planirani završetak krajem septembra 2026. i krajem avgusta 2027.
5. Korišćenje alternativnih goriva u Luci Bar, uključujući izradu Studije o korišćenju alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol) – finansirano od strane Interreg IPA ADRION programa – planirani završetak krajem juna 2027.
6. Ugradnja priključaka za sabdijevanje električnom energijom sa obale (OPS) u Luci Bar, uključujući izradu Studije o instalaciji OPS – finansirano od strane Interreg IPA ADRION programa – planirani završetak krajem avgusta 2027.
7. Rehabilitacija konstrukcije gata na Terminalu za rasute i tečne terete u Luci Bar – aktivnost je u toku i planirani završetak je 2026.

### 3.1.4 VAZDUŠNI SEKTOR

Projekti i mjere u sektoru avijacije razmatrani za 2030. godinu uključuju projekte iz SPP-a koji su u toku u fazi tendera, a čiji je završetak planiran do 2030. godine, kao i „soft“ mjere, poput harmonizacije sa EU i drugih mekih mjera iz postojeće Strategije razvoja saobraćaja, sa horizontom završetka prije 2030.

Projekat razvoja aerodroma Podgorica i Tivat spada u ovu kategoriju. Ovi aerodromi su razvijeni u skladu sa smjernicama odobrenog Master plana razvoja aerodroma za period 2011–2030. Napominje se da Plan uključuje realizaciju niza razvojnih projekata koji se tiču produženja piste na oba aerodroma, povećanja prostora putničkog terminala, proširenja platformi, obezbjeđenja novih parking mjesta i slično. Potrebno je ažuriranje Master plana kako bi se dobio konkretan spisak potrebnih intervencija i realan iznos investicionih troškova na oba aerodroma (uzimajući u obzir visoku inflaciju u posljednjim godinama). Ovaj projekat je direktno povezan sa ishodom tekuće procedure tendera za koncesiju Aerodroma Crne Gore.

Ostale sektorske mjere obuhvataju „soft“ mjere i aktivnosti trenutne Strategije razvoja saobraćaja koje su već u toku, kako je prikazano u Preliminarnom Akcionom planu za period 2026–2027 u Prilogu.

### 3.1.5 LOGISTIKA - SEKTOR MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Projekti i mjere u sektoru razmatrani za 2030. godinu direktno su povezani sa planiranim aktivnostima za pojedinačne transportne podsektore, prvenstveno drumskog, željezničkog i pomorskog (vidi odjeljke **Error! Reference source not found., Error! Reference source not found. & Error! Reference source not found.**).

Ostale mjere uključuju „soft“ mjere i aktivnosti trenutne Strategije razvoja saobraćaja koje su već u toku, kako je prikazano u Preliminarnom Akcionom planu za period 2026–2027 u Prilogu, a koje se uglavnom odnose na:

1. Promociju i podršku intermodalnim sporazumima, što je očekivano, između ostalog, za procjenu i definisanje preferiranih lokacija (Luka Bar, područje Podgorice, Bijelo Polje) za razvoj intermodalnih stanica u zemlji, u skladu i sa TEN-T regulativom.
2. Razvoj studije o intermodalnosti za Crnu Goru
3. Uspostavljanje zajedničkih graničnih procedura sa susjednim državama

## 3.2 PREFERIRANI SCENARIO (URADITI NEŠTO): PREDLOŽENE MJERE / INVESTICIJE

*[biće kompletiran]*

## 4 OČEKIVANI REZULTATI

*[biće kompletirano]*

## 5 PLAN IMPLEMENTACIJE

*[Biće kompletirano]*





## PRELIMINARNI AKCIONI PLAN ZA PERIOD 2026–2027

Tabela ispod prikazuje predloženi preliminarni Akcioni plan za period 2026–2027, zasnovan na procjeni inicijalnih nalaza dijagnostičke analize transportnog sektora Crne Gore i planiranih aktivnosti iz postojeće Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035.

#	Predložena mjera	Podsektor <sup>1</sup>	Relevantni HLO(s) <sup>2</sup>	Relevantni učesnici	Tip <sup>3</sup>	Izvor prijedloga	Aktivnosti za 2026–2027
1	Završetak svih projekata iz <b>Single Project Pipeline (SPP)</b>	SVI	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoF/ MoMA/ RIOM/ AoM/ Luka Bar	IN	Postojeća TDS	Programiranje i praćenje projekata SPP za ciljne godine 2027 i 2035.; ·Nastaviti i pojednostaviti akcije ka završetku projekata SPP liste. Usaglasiti i koordinisati aktivnosti projekata i programiranje sa susjednim državama <i>Za više detalja, vidjeti pod-mjere 1.1–1.13</i>
1.1	Izgradnja dionice BBH Mateševo – Andrijevica	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Zaključiti tender i potpisati ugovor te početi implementaciju projekta
1.2	Izgradnja dionice BBH Andrijevica – Boljare	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Priprema za implementaciju i početak gradnje u 2028
1.3	Izgradnja obalne varijante JJK brze saobraćajnice, Zaobilaznica Tivat	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Nastavak pripreme dokumentacije
1.4	Izgradnja obalne varijante JJK brze saobraćajnice, Koridor Boke Kotorske	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Nastavak pripreme dokumentacije
1.5	Izgradnja obalne varijante JJK brze saobraćajnice, Zaobilaznica Budva	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Zaključivanje tendera i potpisivanje ugovora te početak implementacije projekta
1.6	Rekonstrukcija puta Šćepan Polje – Plužine (granični prelaz sa BiH) – 1. faza	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Priprema za implementaciju i početak gradnje u 2027

<sup>1</sup> RO: road (putevi); RA: rail (željeznica); MA: maritime & IWW (pomorstvo i unutrašnji plovni putevi); AV: aviation (vazduhoplovstvo); LO: logistics & multimodal (logistika i multimodalni transport); CC: cross-cutting (horizontalno uklanjanje prepreka između svih videoova saobraćaja)

<sup>2</sup> 1: Economic Development and Efficiency (Ekonomski razvoj i efikasnost); 2: Accessibility, Performance of Operations and Quality of Services (Pristupačnost, performanse poslovanja i kvalitet usluga); 3: Safety and Security (Sigurnost i bezbjednost); 4: EU Integration (Integracije EU); 5: Environmental Sustainability (Ekološka održivost)

<sup>3</sup> IN: infrastructure (infrastruktura); OP: operational (operativno); OR: organizational (organizaciono); RE: regulatory (regulatorno)

#	Predložena mjera	Podsektor <sup>1</sup>	Relevantni HLO(s) <sup>2</sup>	Relevantni učesnici	Tip <sup>3</sup>	Izvor prijedloga	Aktivnosti za 2026–2027
1.7	Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Bar – Vrbnica – granica sa Srbijom – 1. faza	RA	1, 2, 3, 4, 5	RIOM	IN	Postojeća TDS	Završetak projektovanja i tendera za dionicu Golubovci – Bar – početak izgradnje (procijenjeni završetak do 2030.)
1.8	Razvoj aerodroma Podgorica	AV	1, 2, 3	MoT/ AoM	IN	Postojeća TDS	Zaključenje tendera za koncesiju i ažuriranje Master plana (na osnovu ishoda tendera)
1.9	Razvoj aerodroma Tivat	AV	1, 2, 3	MoT/ AoM	IN	Postojeća TDS	Zaključenje tendera za koncesiju i ažuriranje Master plana (na osnovu ishoda tendera)
1.10	Izgradnja obalne varijante JJK brze saobraćajnice, Zaobilaznica Bar	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Tender za izbor izvođača za dionicu Virpazar – Zaljevo u 2026. i početak implementacije projekta
1.11	Izgradnja dionice auto-puta Bar - Boljari: Zaobilaznica Podgorica, Smokovac – Tološi	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Tender za izbor izvođača u 2026. i početak implementacije projekta
1.12	Izgradnja dionice auto-puta Bar - Boljari: Tološi – Virpazar	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Priprema za implementaciju i početak gradnje u 2027.
1.13	Rekonstrukcija i modernizacija željezničke pruge Podgorica – Tuzi – granica sa Albanijom	RA	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ RIOM	IN	Postojeća TDS	Završavanje projektovanja i priprema tendera
2	Rekonstrukcija dionica državnih puteva	RO	1, 2, 3	MoT/ Uprava za saobraćaj	IN	Postojeća TDS	Nastavak implementacije <b>Srednjoročnog programa</b> za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu državnih puteva do 2028
3	Unapređenje puteva ka rekreativnim područjima (skijališta i primorska odmarališta)	RO	1, 2, 3	MoT/ Uprava za saobraćaj	IN	Postojeća TDS	Nastavak implementacije <b>Srednjoročnog programa</b> za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu državnih puteva do 2028
4	Unapređenje saobraćajne signalizacije i opreme na glavnim putevima	RO	1, 2, 3	MoT/ Uprava za saobraćaj	IN	Postojeća TDS	Nastaviti sprovođenje Srednjoročnog programa izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028. godine
5	Instalacija ITS sistema na glavnim putevima i odabranim dijelovima mreže (VMS, praćenje saobraćaja, daljinsko osmatranje)	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	IN	Postojeća TDS	Nastavak implementacije Srednjoročnog programa za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i zaštitu državnih puteva do 2028
6	Dodavanje kontrolnih kabina na graničnim prelazima za drumski saobraćaj	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Mol	IN	Postojeća TDS	Nastavak aktivnosti za fizička i ICT poboljšanja na graničnim prelazima – priprema studija za modernizaciju BCP Debeli Brijeg u okviru Inicijative za zelene koridore (Green Lanes Initiative)

#	Predložena mjera	Podsektor <sup>1</sup>	Relevantni HLO(s) <sup>2</sup>	Relevantni učesnici	Tip <sup>3</sup>	Izvor prijedloga	Aktivnosti za 2026–2027
7	Obuka kadrova u upravljanju saobraćajnom infrastrukturom	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	OR	Postojeća TDS	Nastavak implementacije
8	Uspostavljanje objekata i ITS usluga za operatere drumskog saobraćaja	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	OP/OR	Postojeća TDS	Zaključenje studija i tendera te implementacija planiranih ITS komponenti (vidi Stavku 5)
9	Planiranje i organizacija efikasnog i korisnički prilagođenog međugradskog javnog prevoza	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoE/ Privredna komora/ Udruženje opština	OP	Postojeća TDS	Izrada studije i priprema PSO ugovora – Unapređenje planiranja za promociju održivih, pametnih i otpornijih urbanih mobilnostnih planova u saradnji sa opštinama
10	Planiranje aktivnosti Inspekcije bezbjednosti saobraćaja i Audita bezbjednosti puteva	RO	3, 4	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	OR	Postojeća TDS	Nastavak aktivnosti RSA/RSI
11	Unapređenje nadzora saobraćaja i sprovođenja zakona o saobraćaju	RO	3, 4, 5	MoT/ Mol	OR	Postojeća TDS	Implementacija Akcionog plana Strategije bezbjednosti saobraćaja – Uspostavljanje Koordinacionog tijela za bezbjednost saobraćaja – Zaključenje Sporazuma o nivou usluga sa organima nadležnim za puteve
12	Promocija zamjene / modernizacije voznog parka drumskog transporta	RO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoE/ EKO Fond	OR	Postojeća TDS	Nastavak i intenziviranje aktivnosti – Ispitivanje revizije putarine za cijenu ugljenika i razmatranje potencijalne alokacije dijela putarine i naknade za korišćenje puteva za unapređenje EKO Fonda
13	Uvođenje ERTMS sistema u željezničku mrežu	RA	2, 3, 4, 5	RIOM	IN	Postojeća TDS	Zaključenje projektovanja i tendera za dionicu Golubovci – Bar – početak izgradnje (procijenjeni završetak do 2030.)
14	Proširenje preticajnih dionica na odabranim željezničkim stanicama do 740 m	RA	2, 3, 4	RIOM	IN	Postojeća TDS	Zaključenje projektovanja i tendera za dionicu Golubovci – Bar – početak izgradnje (procijenjeni završetak do 2030.)
15	Unapređenje željezničkih segmenata povezivanja sa Lukom Bar	RA	1, 2, 4, 5	RIOM/ Luka Bar	IN	Postojeća TDS	Zaključenje Glavnog projekta (izrada Glavog projekta počinje 2026.) i traženje finansiranja za implementaciju
16	Unapređenje željezničkih linija kroz planirane rehabilitacione radove	RA	2, 3	RIOM	IN	Postojeća TDS	Nastavak implementacije Željezničkog programa 2024–2026

#	Predložena mjera	Podsektor <sup>1</sup>	Relevantni HLO(s) <sup>2</sup>	Relevantni učesnici	Tip <sup>3</sup>	Izvor prijedloga	Aktivnosti za 2026–2027
17	Olakšavanje uvođenja novih tržišnih učesnika u željezničke usluge	RA	1, 2, 4	MoT/ Uprava za željeznice/ RIOM	OR	Postojeća TDS	Nastavak napora za privlačenje novih operatera, posebno u sektoru teretnog transporta
18	Proširenje gatova i putničkog terminala u Luci Bar	MA	1, 2	Luka Bar	IN	Postojeća TDS	Zaključenje projektovanja za unapređenja u luci (dredžing, proširenje gata putničkog terminala, novo skladište) i traženje finansiranja za implementaciju
19	Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje rasutih tereta na sjevernoj strani brda Volujica (Luka Bar)	MA	1, 2	Luka Bar	IN	Postojeća TDS	Glavni projekat je završeno. Traženje finansiranja i pokretanje tendera.
20	Povećanje pretovara tečnih i rasutih tereta (Luka Bar)	MA	1, 2	Luka Bar	IN	Postojeća TDS	Dobijanje licence za jedan terminal za tečne terete (očekivano u narednih 18 mjeseci)
21	Valorisanje Luke Bar kao nove destinacije za kruzere	MA	1, 2	Luka Bar	OP	Postojeća TDS	Zaključenje projektovanja za unapređenja u luci (dredžing, proširenje gata putničkog terminala, novi magazin) i traženje finansiranja za implementaciju
22	Integracija Port Community System (PCS) sa informacionim sistemom Carinske uprave putem MRN poruka	MA	2	Luka Bar / Uprava carina	OP	Luka Bar JSC Godišnji izvještaj: oktobar 2024 - avgust 2025	Zaključenje implementacije. Smatra se projektom tipa „Informacioni sistem“
23	Instalacija solarnih panela iznad parkinga ispred Glavne uprave Luke	MA	5	Luka Bar	IN	Luka Bar JSC Godišnji izvještaj: oktobar 2024 - avgust 2025	Zaključenje implementacija mjera, finansirane kroz projekte <b>RENEWPORT</b> (Euro-MED program) do septembra 2026. i projekat <b>ADRIREC</b> (Interreg IPA ADRIION program) do avgusta 2027. Smatra se projektom tipa „Dekarbonizacija luke – korišćenje obnovljivih izvora energije“
24	Korišćenje alternativnih goriva: izrada Studije o korišćenju alternativnih goriva (vodonik, amonijak, metanol)	MA	5	Luka Bar	IN	Luka Bar JSC Godišnji izvještaj: oktobar 2024 - avgust 2025	Zaključenje implementacije mjera, finansirane kroz projekat <b>SUPERALFUEL</b> (Interreg IPA ADRIION program) do juna 2027. Smatra se projektom tipa „Dekarbonizacija luke – korišćenje alternativnih goriva“
25	Instalacija priključaka za opskrbu električnom energijom sa obale (OPS): izrada Studije o instalaciji OPS	MA	5	Luka Bar	IN	Luka Bar JSC Godišnji izvještaj: oktobar 2024 - avgust 2025	Zaključenje implementacije mjera, finansirane kroz projekat <b>WATERBRIDGING</b> (Interreg IPA ADRIION program) do avgusta 2027. Smatra se projektom tipa „Dekarbonizacija luke – instalacija priključaka za opskrbu električnom energijom sa obale (OPS)“.


#	Predložena mjera	Podsektor <sup>1</sup>	Relevantni HLO(s) <sup>2</sup>	Relevantni učesnici	Tip <sup>3</sup>	Izvor prijedloga	Aktivnosti za 2026–2027
26	Integracija PCS sa Nacionalnim jedinstvenim pomorskim prozorom (NMSW), u upravljanju Uprave za pomorsku sigurnost i upravljanje lukama Crne Gore (UPSUL)	MA	2	UPSUL/ Luka Bar	OP	Luka Bar JSC Godišnji izvještaj: oktobar 2024 - avgust 2025	Zaključenje implementacije. Smatra se projektom tipa „Informacioni sistem“.
27	Razvoj koncesionog modela za Aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat)	AV	1, 2, 3, 4	MoT/ AoM	OP	Postojeća TDS	Zaključenje tendera za koncesiju i ažuriranje Master plana (na osnovu ishoda tendera)
28	Valorizacija ostalih aerodroma u Crnoj Gori (osim Podgorice i Tivta)	AV	1, 2	MoT	IN	Postojeća TDS	Izrada studije za aerodrome u Nikšiću i Beranama
29	Razvoj intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju	LO	1, 2, 3, 4, 5	MoT	IN	Postojeća TDS	Definisanje tačne lokacije budućeg multimodalnog teretnog terminala u skladu sa TEN-T regulativom
30	Promocija i podrška intermodalnim sporazumima	LO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoMA/ Privredna komora	OR	Postojeća TDS	Nastavak podrške i saradnje sa domaćim i međunarodnim akterima
31	Razvoj studije o intermodalnosti za Crnu Goru	LO	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoMA	OR	Postojeća TDS	Priprema i pokretanje tendera za izradu studije
32	Uspostavljanje zajedničkih graničnih procedura sa susjednim državama	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Mol	OP/OR	Postojeća TDS	Nastavak aktivnosti za uspostavljanje budućih BCP/CCP: Ckla-Zogaj (ALB), Šćepan Polje – Hum (BIH) i Kula – Savine Vode (KOS)
33	Proširenje e-uprave	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoMA/ MoPA	OR	Postojeća TDS	Nastavak aktivnosti za prikupljanje, praćenje i razmjenu transportnih podataka. Trenutno je u izradi Baza podataka o putevima (vidi Akciju 34), a okvir i plan za uspostavljanje Nacionalnog pristupnog mjesta (NAP) su u fazi formulacije (vidi Akciju 37)
34	Razvoj sistema praćenja i prikupljanja podataka u transportnom sektoru (baziran na GIS-u)	CC	2, 4	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	OR	Postojeća TDS	Završetak izrade <b>Baze podataka o putevima</b> koja je trenutno u izradi
35	Usvajanje i implementacija preostalog EU transportnog zakonodavstva; završetak podzakonskih akata	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT	RE	Postojeća TDS	Nastavak aktivnosti harmonizacije sa EU u skladu sa smjernicama Evropske komisije i preporukama Akcionih planova Transport Community (TCT)

#	Predložena mjera	Podsektor <sup>1</sup>	Relevantni HLO(s) <sup>2</sup>	Relevantni učesnici	Tip <sup>3</sup>	Izvor prijedloga	Aktivnosti za 2026–2027
36	Uvođenje novih izvora finansiranja i tržišnih učesnika, prvenstveno u obliku JPP/koncesija	CC	1, 2	MoT/ MoF	OR	Postojeća TDS	Istraživanje mogućnosti uključivanja privatnog sektora u implementaciju projekata, uključujući aktivnosti vezane za urbanu mobilnost i digitalizaciju
37	Priprema studija za razvoj i implementaciju ITS sistema	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT	OR	Postojeća TDS	Implementacija ITS Programa 2022–2026 – Izrada Strategijskog okvira ITS unutar ažuriranja TDS-a i početak implementacije – Uspostavljanje Nacionalnog pristupnog mjesta (NAP) u skladu sa preporukama i planom koji će pripremiti Transportna zajednica
38	Traženje izvora finansiranja za ITS sisteme	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoF	OR	Postojeća TDS	Zaključenje procedure za odobrenje kredita EBRD-a – Uspostavljanje Nacionalnog tijela za nadzor NAP-a i koordinaciju aktivnosti vezanih za ITS
39	Reorganizacija odgovornosti u upravljanju transportnim sektorom	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Mol/ Privredna komora	OR	Postojeća TDS	Saradnja u koordinaciji aktivnosti čije su odgovornosti dodijeljene drugim institucijama, posebno: Bezbijednost saobraćaja, Transport opasnih dobara, Sistemi javnog prevoza
40	Razvoj sistema upravljanja imovinom	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ Uprava za saobraćaj/ Monteput	OR	Postojeća TDS	Operativizacija Sistema upravljanja imovinom u drumskom saobraćaju
41	Promocija alternativnih goriva i elektromobilnosti	CC	1, 2, 3, 4, 5	MoT/ MoE/ MoF/ EKO Fond	OP/OR	Postojeća TDS	Završetak Nacionalnog okvira politike za infrastrukturu alternativnih goriva i implementacija Roadmap-a koji će pripremiti Transportna zajednica u 2026.



DECEMBAR 2025

IZVJEŠTAJ O SPROVOĐENJU STRATEGIJE RAZVOJA  
SAOBRAĆAJA 2019-2035 (ZA PERIOD 2021-2025)



## Sadržaj:

Uvod.....	1
Rezime ključnih nalaza izvještaja .....	3
Revizija strategije .....	7
Postignuti napredak po strateškim ciljevima .....	9
Strateški cilj 1: Ekonomsko blagostanje.....	9
Strateški cilj 2: Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga.....	13
Strateški cilj 3: Sigurnost i bezbjednost .....	17
Strateški cilj 4: Integracija u EU.....	19
Horizontalna pitanja.....	22
Ekološka održivost.....	22
Nedostatak ljudskih kapaciteta.....	23
Integracija rodne ravnopravnosti .....	24
Finansijski okvir za sprovođenje strateškog dokumenta (period 2019-2025) .....	25
Zaključci i preporuke .....	28
Ključni uspjesi Strategije razvoja saobraćaja CG 2019–2035 u periodu evaluacije (2019–2025).....	29
Ključni neuspjesi/izazovi: .....	31
Preporuke za naredni period sprovođenja javne politike.....	32
Aneks 1: Tabela za izvještavanje .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>



## Uvod

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035<sup>1</sup> predstavlja krovni strateški dokument kojim se definišu prioriteti i pravci razvoja transportnog sistema u zemlji, dok se njena implementacija operacionalizuje kroz prateće akcione planove. U skladu sa obavezama praćenja i izvještavanja o sprovođenju javnih politika, izrađen je Izvještaj o sprovođenju Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035, za period 2021–2025, što odgovara fazi srednjoročne procjene napretka u implementaciji. Predmet izvještaja je analiza nivoa sprovedenosti strateških mjera i aktivnosti, postignutih rezultata i stvarnih efekata na sektor saobraćaja, kao i procjena stepena ostvarenosti definisanih ciljeva i pratećih indikatora učinka.

U svrhu izrade izvještaja, sprovedena je sveobuhvatna analiza dostupne dokumentacije relevantne za njenu realizaciju. Predmet analize obuhvatio je Strategiju razvoja saobraćaja 2019–2035, Akcioni plan za period 2019–2020, uključujući Izvještaj o realizaciji Akcionog plana za period 2019–2020, kao i druge relevantne sektorske dokumente i raspoložive statističke podatke, relevantni pravni okvir, uključujući i nalaze i podatke iz izvještaja međunarodnih organizacija. Pored analize dokumentacije, u procesu izrade analize sprovedene su i konsultacije sa nadležnim državnim institucijama, kao ključnim akterima u kreiranju i sprovođenju predmetne javne politike. Kroz ovaj konsultativni proces obezbijeđen je dodatni uvid u institucionalni okvir, postojeće prakse, izazove u primjeni strateških i planskih dokumenata, kao i uloge i nadležnosti relevantnih organa, što je doprinijelo potpunijem sagledavanju stanja i kvalitetnijem definisanju zaključaka i preporuka. Cilj sprovedene dokumentacione analize bio je da se utvrdi stepen ostvarenja definisanih strateških ciljeva i indikatora, sagleda nivo finansijske realizacije, prati status planiranih projekata, te identifikuju eventualna odstupanja između planiranih i ostvarenih rezultata. Ovakav pristup omogućio je cjelovit uvid u dosadašnje rezultate sprovođenja Strategije, kao i u širi institucionalni i socio-ekonomski kontekst u kojem se Strategija realizovala tokom posmatranog perioda.

Strategija razvoja saobraćaja 2019-2035, obuhvata četiri strateška cilja:

- **(1) Ekonomsko blagostanje,**
- **(2) Dostupnost, operacije i kvalitet usluga,**
- **(3) Sigurnost i bezbjednost,**
- **(4) Integracija u EU**

Svaki od strateških ciljeva sadrži niz operativnih/specifičnih ciljeva, i to:

- Strateški cilj 1: 14 operativnih ciljeva,
- Strateški cilj 2: 7 operativnih ciljeva,
- Strateški cilj 3 5 operativnih ciljeva,

---

<sup>1</sup> Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035, <https://www.gov.me/dokumenta/39f31ac4-a0b6-4228-bff1-47c82e6c5534>

- Strateški cilj 4: 8 operativnih ciljeva.

Posebno je važno istaći da, u skladu sa Uredbom o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata i pripadajućom Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, definisana obaveza da svaki strateški dokument bude praćen dvogodišnjim akcionim planovima i da se redovno pripremaju godišnji izvještaji o njihovoj realizaciji. Međutim, u prethodnom periodu je formalno usvojen samo prvi dvogodišnji Akcioni plan (2019–2020), dok za period 2021–2025. nije donijet novi plan implementacije. Prema obavezama iz pravnog i metodološkog okvira, Ministarstvo saobraćaja je kao resorno ministarstvo je bilo obavezno da, nakon usvajanja strategije (tj. strateškog okvira), izradi akcione planove koji razrađuju konkretne mjere, aktivnosti, rokove i indikatore za implementaciju strategije — u dvogodišnjim ciklusima — i da na godišnjem nivou podnosi izvještaje o napretku u sprovođenju tih mjera. Izrada akcionih planova za sprovođenje Strategije u periodu 2021–2025, nije realizovana usljed čestih i suštinskih promjena u institucionalnom i upravljačkom okviru sektora saobraćaja. U posmatranom periodu došlo je do višestrukih reorganizacija nadležnih organa, koje su podrazumijevale ukidanje i ponovno osnivanje ministarstava, kao i razdvajanje i spajanje resora. Ove promjene dovele su do prekida institucionalnog kontinuiteta, čime su stvoreni uslovi koji nijesu omogućili pravovremenu izradu i usvajanje akcionog plana. Uprkos navedenim okolnostima, Ministarstvo je tokom cijelog perioda sprovođenja Strategije obezbjeđivalo kontinuitet u ostvarivanju strateških ciljeva, oslanjajući se na primjenu relevantnih politika, kao i na realizaciju brojnih projekata i inicijativa u okviru transportnog sektora, koje su služile kao ključni instrumenti za sprovođenje definisanih strateških opredjeljenja.

Ovaj izvještaj ispituje rezultate i izazove sprovođenja Strategije do 2025. godine, sagledavajući u kojoj mjeri su ostvareni planirani ciljevi i indikatori. Izvještaj je strukturiran na bazi nalaza podijeljenih po strateškim ciljevima, pratećim indikatorima učinka, te zaključcima i preporukama, prikazu tabele za izvještavanje za period 2019-2020, odnosno prikazu finansijskog okvira za dosadašnji period sprovođenja strateškog dokumenta.

### Rezime ključnih nalaza izvještaja

Crna Gora je u periodu 2021–2025, ostvarila vidljiv napredak u više segmenata implementacije Strategije razvoja saobraćaja, iako je ukupna dinamika bila neujednačena i često uslovljena finansijskim i institucionalnim ograničenjima. Najkonkretniji i najvidljiviji rezultat jeste izgradnja prioritetne dionice autoputa Smokovac–Mateševo (41 km), kao prve faze autoputa Bar–Boljare, otvorene 13. jula 2022. godine. Do početka 2025. autoput je zabilježio oko 8 miliona vozila, što potvrđuje njegovu funkcionalnu vrijednost i snažan uticaj na saobraćajne tokove. Efekti su posebno važni u pogledu prostorne integracije zemlje: vrijeme putovanja između Podgorice i Kolašina je značajno skraćeno, a sjever je dobio bržu i pouzdaniju vezu sa centralnim dijelom zemlje, što jača ekonomski potencijal (turizam, radna mobilnost, logistika) i potvrđuje opravdanost velikih infrastrukturnih ulaganja.

Istovremeno, dokument jasno ukazuje da nastavak izgradnje autoputa prema granici sa Srbijom nije započet do 2025, uprkos dopunjenoj studiji izvodljivosti iz 2024. godine, prije svega zbog finansijskih i administrativno-političkih razloga. Slično, projekti iz Jedinствене liste prioritetnih infrastrukturnih projekata ostali su u velikoj mjeri ograničeni sporijom realizacijom, jer su budžetska ograničenja, složene eksproprijacije, nedostaci

u projektnoj dokumentaciji, poremećaji poput pandemije virusa COVID-19 i rasta cijena, te nedostatak političkog kontinuiteta umanjili planiranu dinamiku. Ipak, činjenica da je ključni prioritetni projekat realizovan i u funkciji predstavlja snažan dokaz kapaciteta države da isporuči infrastrukturni rezultat od nacionalne važnosti.

U domenu državnih puteva, postignut je ograničen napredak, ali stabilniji i važan za kvalitet života i ekonomsku dostupnost. Održavanje i rehabilitacija putne mreže odvijali su se kontinuirano, uz vidljiv pomak u stanju magistralnih puteva: udio dionica u dobrom stanju porastao je sa oko 50% (2018) na oko 60% do 2024, uz rehabilitaciju više od 150 km magistrala. Dodatno, u junu 2025. usvojen je Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028, što je važan korak ka sistematičnijem upravljanju imovinom i planiranju resursa. Uprkos preostalim identifikovanim problemima i sezonskim zagušenjima na primorju, ovaj segment pokazuje kontinuitet u implementaciji mjera i praktične pomake u dostupnosti i pouzdanosti drumskog saobraćaja.

Željeznički sektor je, s druge strane, napredovao sporije u infrastrukturnom dijelu, ali je ostvario važan reformski iskorak u normativnom i institucionalnom okviru. Rekonstrukcija pruge Bar–Vrbnica odvija se usporeno, uz ograničenu sposobnost apsorpcije sredstava i pripreme projekata. Ipak, usvajanje novog Zakona o željeznici u julu 2025, usklađenog sa EU propisima, predstavlja jedan od najvažnijih sistemskih rezultata: zakon predviđa formiranje Agencije za željeznice i jača tržišne mehanizme, konkurenciju i interoperabilnost. To je posebno značajno u kontekstu EU integracija, jer „tihe reforme“ zakonodavstva često stvaraju temelje za dugoročnu modernizaciju usluga. Operativno, željeznički putnički saobraćaj pokazuje oporavak nakon pandemije (864 hiljade putnika u 2024. uz blagi rast u odnosu na 2023), ali i dalje ispod potencijala, što znači da očekivani doprinos masovnijeg željezničkog prevoza ekonomskom blagostanju nije postignut u potrebnoj mjeri.

Jedan od najupečatljivijih uspjeha implementacije je digitalna i tehnološka modernizacija u pomorskom sektoru. Projekat VTMISS – faza II, zajedno sa NMSW i opremom protiv zagađenja mora, uspješno je implementiran tokom 2024. godine kroz IPA II i predstavlja jedan od najznačajnijih savremenih iskoraka u nadzoru i upravljanju pomorskim saobraćajem. NMSW je operativan od avgusta 2024, a druga faza VTMISS puštena je u rad krajem decembra 2024, čime je obezbijeđena sveobuhvatna pokrivenost obalnog područja i savremeni okvir za bezbjednost plovidbe. Ovi sistemi ne samo da podižu bezbjednost, već i kvalitet usluge za brodare (digitalizovane formalnosti, brže procedure), jačaju transparentnost i usklađenost sa EU standardima, te predstavljaju primjer gdje je implementacija bila i efikasna i efektivna.

U istom kontekstu, strateški važan iskorak predstavlja priprema za Port Community System u Luci Bar kroz TTFP (Svjetska banka), redefinisano kao nacionalno digitalno rješenje koje umrežava sve učesnike pomorskog trgovinskog lanca, sa ciljem ubrzanja procedura, veće transparentnosti i smanjenja prostora za koruptivne prakse. Iako je razvoj Luke Bar (produbljivanje dna i infrastruktura) usporen zbog pandemije i štete od oluje, obezbijeđena su sredstva (WBIF) za izradu ključne tehničke i tenderske dokumentacije, čija se izrada planira za početak 2026, što pokazuje da su postavljeni realni preduslovi za nastavak implementacije.

U vazдушnom saobraćaju, Strategija nije proizvela direktan i jednoznačan reformski napredak, ali rezultati dostupnosti Crne Gore kao destinacije su pozitivni: aerodromi su se oporavili nakon pandemije i 2023. zabilježili preko 2,8 miliona putnika (novi rekord), primarno zbog rasta turističkog

saobraćaja i dolaska low-cost kompanija. Iako proces koncesije nije uspješno okončan (ponovljeni tender 2023 bez izbora koncesionara), sistem je pokazao otpornost i sposobnost da odgovori na tržišnu potražnju.

U segmentu ITS rješenja, najopipljiviji napredak ostvaren je kroz elektronsku naplatu putarine na autoputu (ENP) i regionalnu interoperabilnost naplate sa Srbijom, što predstavlja konkretan primjer praktične integracije i olakšavanja kretanja. Ipak, širi nacionalni ITS sistem za drumski saobraćaj ostaje u ranoj fazi: Program razvoja ITS 2022–2026 je izrađen uz podršku EBRD, ali je njegova implementacija odlagana, što pokazuje jaz između planiranja i izvršenja.

Bezbjednost drumskog saobraćaja je oblast sa najmanjim bilansom uspjeha, jer su ukupni indikatori pogoršani (rast broja poginulih do 2024), što je suprotno namjerama Strategije. Ipak, i ovdje postoji jasan segment uspješne implementacije: autoput Smokovac–Mateševo je bezbjednija alternativa staroj magistrali kroz Platije i doprinio je smanjenju teških nezgoda na staroj trasi, što je pokazatelj kako infrastrukturne investicije mogu direktno donijeti bezbjednosni efekat. Takođe, u oblasti bezbjednosti i regulative, napredak se vidi kroz uspostavljanje jedinstvene baze podataka o nezgodama (od 2023) radi bolje analize i ciljanja mjera, kao i kroz napore da se obnovi koordinacioni okvir (priprema akata za Koordinaciono tijelo).

Kada se cjelina sagleda, najuspješniji segmenti implementacije su oni gdje su postojali jasni projekti, dostupni izvori finansiranja i snažna institucionalna „vlasnička“ struktura: izgradnja i puštanje u rad ključne dionice autoputa, kontinuirana rehabilitacija državnih puteva i obnovljeno plansko upravljanje, te izuzetno uspješna digitalizacija i tehnološka modernizacija pomorstva (VTMIS/NMSW). Najveći izazovi ostali su u segmentima koji zahtijevaju dugoročnu stabilnost, velike i kontinuirane investicije i snažan administrativni kapacitet (željeznička infrastruktura, veliki projekti iz JLP-a, puna ITS integracija, sistemska bezbjednost drumskog saobraćaja). Ipak, ostvareni rezultati nisu mali: oni su dovoljno konkretni da pokažu funkcionalne pomake, i dovoljno strateški da posluže kao osnova za revidiranje i ubrzavanje implementacije u narednom ciklusu.

**Grafički prikaz obuhvata procenat i ukupan broj aktivnosti realizovanih u periodu 2019–2025. godine.** Kao polazna osnova za izvještavanje korišćena je tabela aktivnosti iz Akcionog plana za period 2019–2020, budući da predstavlja jedinu sistematizovanu bazu podataka u posmatranom vremenskom okviru. Iako je navedeni Akcioni plan formalno obuhvatao period 2019–2020, značajan broj planiranih aktivnosti nastavljen je i kontinuirano sproveden tokom perioda 2021–2025, što je uzeto u obzir prilikom analize i grafičkog predstavljanja stepena njihove realizacije. Na osnovu ove baze podataka izrađena je i posebna Tabela za izvještavanje, koja je poslužila kao alat za praćenje i sumiranje realizovanih aktivnosti u cjelokupnom posmatranom periodu.

**Strateški cilj 1:**



**Strateški cilj 2:**



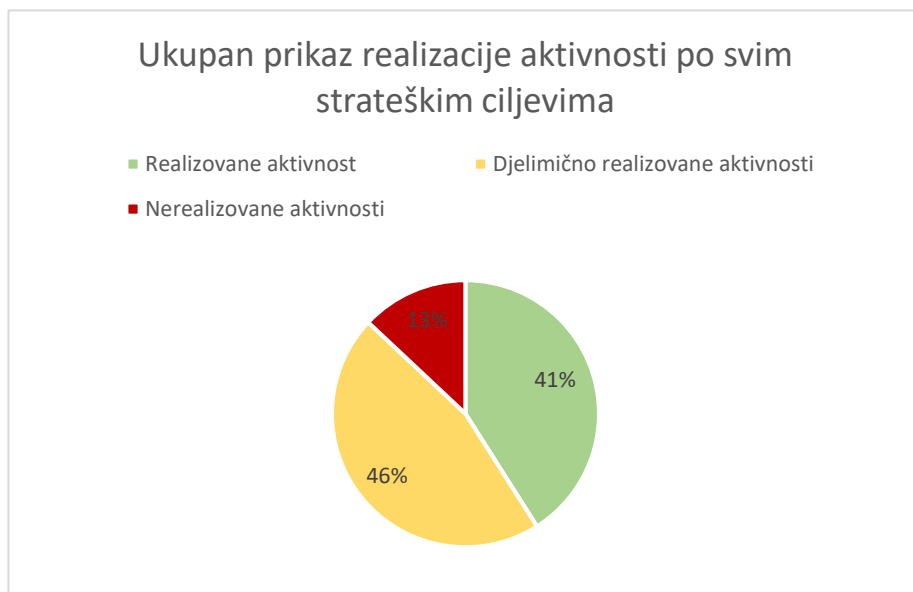
**Strateški cilj 3:**



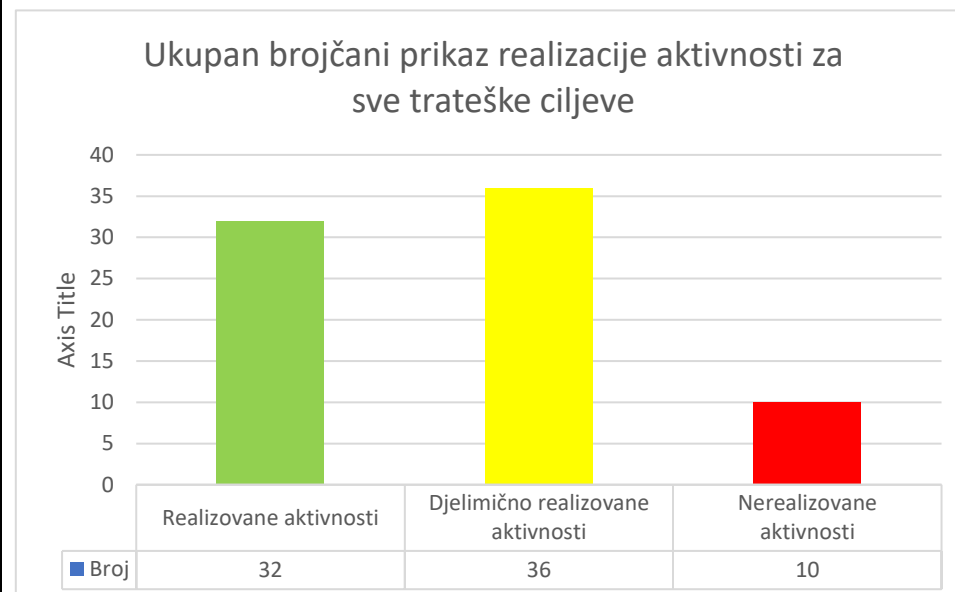
**Strateški cilj 4:**



### Ukupan prikaz realizacije aktivnosti za sve strateške ciljeve:



### Ukupni brojčani prikaz realizacije aktivnosti za sve strateške ciljeve:



## Revizija strategije

Ministarstvo saobraćaja je identifikovalo značajne nedostatke u metodološkom okviru Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035, koji su uticali na kvalitet planiranja i praćenja rezultata. Iako dokument definiše viziju i ciljeve razvoja sektora, struktura ciljne hijerarhije nije u potpunosti usklađena sa standardima strateškog planiranja propisanim Uredbom i pratećom Metodologijom, odnosno preporukama Evropske komisije (EK).

U tom pogledu, važno je istaći da je proces revizije i ažuriranja Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore započet 2025. godine, sa posebnim fokusom na zelene aspekte održivog razvoja i uspostavljanje modernog, efikasnog i ekološki prihvatljivog saobraćajnog sistema, je prepoznato kao jedna od

ključnih aktivnosti u narednom periodu koju će sprovesti Ministarstvo saobraćaja. Navedena činjenica je potvrđena i u okviru Izvještaja o napretku sprovođenja Strategije održive i pametne mobilnosti (SSPM) za Zapadni Balkan<sup>2</sup> koji je pripremila Transportna zajednica. Ministarstvo saobraćaja je prepoznalo potrebu za sveobuhvatnom revizijom postojeće strategije, kako bi se uskladila sa novim evropskim standardima, politikama dekarbonizacije, trendovima u razvoju infrastrukture i tehnološkim inovacijama u oblasti mobilnosti. Proces revizije je zvanično započet u posljednjem kvartalu 2025. godine, kroz analizu postojećih strateških ciljeva, konsultacije sa relevantnim institucijama, lokalnim zajednicama, predstavnicima privrede i civilnog društva, kao i stručnom javnošću.

Očekuje se da će revidirana strategija biti pripremljena tokom 2026. godine i da će definisati jasne prioritete u razvoju saobraćajne infrastrukture, unapređenju javnog prevoza, jačanju intermodalnosti, digitalizaciji sistema, kao i podsticanju upotrebe obnovljivih izvora energije u transportu. Posebna pažnja biće posvećena razvoju nacionalne metodologije za planiranje i uspostavljanje mreže stanica za električno punjenje, što je ključno za ubrzavanje elektrifikacije vozila i smanjenje emisija CO<sub>2</sub> u saobraćaju. Strategija će predstavljati ključni dokument za usmjeravanje investicija, pripremu projekata i jačanje institucionalnih kapaciteta u narednom srednjoročnom periodu.

Kada govorimo o važećoj strategiji, poseban izazov predstavlja činjenica da se pojedini operativni ciljevi ponavljaju u okviru različitih strateških oblasti, što ukazuje na nedovoljno diferenciran konceptualni pristup i otežava jasno razgraničavanje ključnih prioriteta razvoja. Semantičko i sadržajno preklapanje operativnih ciljeva dovodi do njihovog dvostrukog navođenja, bez jasnog definisanja odgovornosti za sprovođenje i očekivanih rezultata. Ovo je posebno vidljivo u segmentima koji se odnose na bezbjednost, digitalizaciju i održivi transport, gdje se gotovo identične formulacije nalaze u različitim dijelovima Strategije. Takva struktura umanjuje koherentnost dokumenta i otežava njegovo korišćenje kao operativnog instrumenta javnih politika, kako za resorne institucije tako i za širu stručnu javnost.

Pored preklapanja, evidentan je i preveliki broj operativnih ciljeva, što dodatno fragmentira fokus i smanjuje mogućnost sistematskog praćenja napretka. Samo u okviru prvog strateškog cilja definisano je čak 14 operativnih ciljeva, što prevazilazi standarde dobre prakse i čini okvir praćenja teško primjenjivim. Ovakva širina postavljenih ciljeva otežava razradu akcionog planiranja i izradu mjernih indikatora, kao i godišnje izvještavanje o sprovođenju. Kao rezultat, operativna dimenzija Strategije nije dovoljno jasna, mjerljiva niti usmjerena na prioritete, što je doprinijelo “implementacionom jazu” u kasnijem periodu.

Dodatni izazov predstavlja i postojeći konceptualni okvir u kojem su različite vrste saobraćaja obrađene unutar istih tematskih cjelina, što dovodi do miješanja ciljeva i mjera i otežava praćenje efekata po sektorima. Nova revidirana Strategija biće jasno strukturisana po poglavljima i specifičnim ciljevima koji će adresirati svaki vid saobraćaja zasebno (drumski, željeznički, pomorski, avio, intermodalni), čime bi se obezbijedila sektorska fokusiranost, izbjeglo preklapanje i podigao kvalitet upravljanja.

---

<sup>2</sup> Izvještaj o napretku sprovođenja Strategije održive i pametne mobilnosti (SSPM) za Zapadni Balkan, 2024, <https://www.transport-community.org/reports/2024-progress-report-on-sustainable-and-smart-mobility-strategy-in-the-western-balkans/>

Posmatrano iz perspektive strateškog upravljanja, potrebno je da buduća revizija dokumenta obezbijedi racionalizaciju ciljne strukture, jasniju logiku intervencije i dosljednu primjenu metodologije, kako bi Strategija bila funkcionalan instrument za koordinaciju sektorskih politika i efikasno upravljanje razvojem saobraćaja u Crnoj Gori.

## Postignuti napredak po strateškim ciljevima

### Strateški cilj 1: Ekonomsko blagostanje

Strateški cilj 1 usmjeren je na podsticanje ekonomskog razvoja kroz unapređenje transportne infrastrukture, bolje upravljanje sektorom i povećanje efikasnosti transportnog sistema. Ideja vodilja je da modernizovan, povezan i dobro upravljan saobraćajni sistem doprinosi privrednom rastu, regionalnoj povezanosti i konkurentnosti Crne Gore. Ključni specifični ciljevi Strategije pod ovim stubom uključuju:

- **Završetak prioriternih infrastrukturnih projekata** uključenih u Jedinstvenu listu prioriternih infrastrukturnih projekata (JLPIP), poput autoputa Bar–Boljare i modernizacije željeznice.
- **Usklađivanje željeznice sa zahtjevima interoperabilnosti** (implementacija EU standarda na željezničkoj mreži).
- **Smanjenje vremena prelaska granice** radi bržeg protoka ljudi i robe.
- **Unapređenje povezanosti luke Bar** sa zaleđem i međunarodnim koridorima (bolja željeznička i putna veza, povećanje lučkog prometa).
- **Povećanje podrške drumskom prevozu tereta u funkciji intermodalnosti** – razvoj logističkih centara, infrastrukture za teretna vozila i sl..
- **Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju** – liberalizacija tržišta željezničkih usluga i integracija sa regionalnim tržištem.
- **Obezbjeđivanje dobre uprave tokom cijelog životnog ciklusa infrastrukturnih projekata** (bolje planiranje, održavanje i upravljanje autoputevima i željeznicom).
- **Koordinacija svih subjekata u transportu** – uspostavljanje mehanizama za uključivanje svih zainteresovanih strana u donošenje odluka i praćenje napretka.
- **Inoviranje strukture i organa upravljanja sektorom** – reforme institucija (npr. formiranje specijalizovanih agencija za ITS, intermodalni prevoz, istraživanje u saobraćaju).
- **Reorganizacija nadležnosti** – centralizacija upravljanja transportom na državnom nivou u jedno tijelo (ministarstvo ili agenciju) radi efikasnosti.
- **Obezbjeđenje alternativnih izvora finansiranja za investicije** – uključivanje privatnog sektora kroz koncesije/PPP, povlačenje donatorskih sredstava, smanjenje oslanjanja na javni dug.
- **Unapređenje planiranja, budžetiranja i efikasnosti** u sektoru – uvesti sisteme upravljanja resursima, optimizovati troškove održavanja i smanjiti subvencije neodrživim vidovima.
- **Bolja valorizacija ključnih transportnih subjekata** – povećati performanse i tržišnu vrijednost državnih kompanija (npr. Luka Bar, Aerodromi Crne Gore, nacionalni avio-prevoznik) kroz restrukturiranje ili strateška partnerstva.



**Realizacija i rezultati (2021–2025):** Ostvarenje ekonomskog blagostanja kroz saobraćaj zahtijevalo je velike infrastrukturne iskorake. U posmatranom periodu, najupečatljiviji rezultat je izgradnja prioritetne dionice auto-puta **Smokovac–Mateševo (41 km)**, prve etape auto-puta Bar–Boljare. Ova dionica otvorena je 13. jula 2022. i od tada do početka 2025. njome je prošlo oko **8 miliona vozila**, što ukazuje na značajnu potražnju i efekat na saobraćajne tokove. Time je djelimično ostvaren Operativni cilj 1.1 (infrastrukturni projekti) – ekonomski uticaj se ogleda u skraćenju vremena putovanja između centralne i sjeverne regije i potencijalnom podsticaju lokalne ekonomije (npr. turizam na sjeveru). Ipak, evidentiran je usporeni napredak u implementaciji drugih značajnih projekata kao što su:

- Nastavak izgradnje auto-puta ka Boljarima (granici sa Srbijom) nije započet do 2025, iako je 2024. dopunjena studija izvodljivosti koja je potvrdila opravdanost projekta. Razlozi su djelom finansijske prirode i traženje adekvatnog modela u saradnji sa Republikom Srbijom, iz razloga što istovremena izgradnja dionice Andrijevića – Boljare na teritoriji Crne Gore i dionice Požega – Boljare na teritoriji Republike Srbije je jedino održivo rješenje, a djelom administrativni i politički (česte promjene vlasti usporile su donošenje odluka).
- Realizacija projekata iz Jedinственe liste prioritetnih infrastrukturnih projekata (JLPIP) je usklađena sa razvojnim potrebama Crne Gore i ciljevima Strategije, ali je dinamika sprovođenja prvenstveno zavisila od političke podrške i mogućnosti obezbjeđivanja finansijskih sredstava, što je često nadjačavalo razvojne prioritete. Osim izgradnje dionice Smokovac–Mateševo autoputa Bar–Boljare, nije bilo značajnijeg napretka u započinjanju novih dionica ni drugih projekata sa liste. Iako su projekti iz JLPIP-a strateški bili opravdani i prioritetni u kontekstu evropskih politika i razvoja Crne Gore, njihova realizacija nije pratila planiranu dinamiku zbog finansijskih ograničenja i nedostatka političkog kontinuiteta. Veliki infrastrukturni projekti nijesu završavani u planiranim rokovima i budžetima, što je rezultat složene eksproprijacije, nedostataka u projektnoj dokumentaciji, kolizija sa postojećom infrastrukturom, globalnih poremećaja (COVID-19, rat u Ukrajini), povećanja cijena i nedostatka kvalifikovane radne snage.

U željezničkoj infrastrukturi, Ministarstvo saobraćaja prepoznaje potrebu za pojačanim reformskim aktivnostima u narednom periodu. **Rekonstrukcija pruge Bar–Vrbnica (granica sa Srbijom)**, predviđena Strategijom kao vitalna za interoperabilnost i povezivanje sa TEN-T mrežom, odvija se usporeno. Iako su obezbijeđeni određeni grantovi i krediti (EU WBIF, EIB, EBRD) za obnovu prioritetnih dionica i tunela, do 2025. radovi nisu kompletirani – kapacitet apsorpcije sredstava i tehničke pripreme projekata pokazali su se ograničenim. Usvajanje novog **Zakona o željeznici** u julu 2025. (usklađenog sa EU propisima) predstavlja pozitivan korak ka ispunjenju cilja interoperabilnosti i liberalizacije. Jedna od najznačajnijih novina predviđenih Zakonom jeste formiranje Agencije za željeznice, koja će preuzeti dio nadležnosti sadašnje Uprave za željeznice u dijelu regulatornih i poslova bezbjednosti. Navedenim zakonom se, pored Recast direktive, transponuje i Direktiva o dodjeli ugovora o pružanju usluga od javnog interesa, čime se dodatno jačaju mehanizmi tržišne konkurencije i unapređenja željezničkih usluga, uz obezbjeđenje jednakih uslova za sve operatere bilo da su u državnom ili privatnom vlasništvu.

Međutim, do kraja 2025. godine, nije došlo do ulaska novih operatera na tržište željezničkog prevoza, a državni teretni operater Montecargo i dalje posluje uz određene teškoće (obezbojeđena je finansijska pomoć u prethodnom periodu u cilju obezbjeđenja održivog poslovanja). **Broj putnika željeznicom** se nakon pandemijskog pada oporavio, ali je evidentna potreba za povećanjem broja korisnika ovog vida prevoza – u 2024. godini, prevezeno je oko **864 hiljade putnika**, što je tek blagi rast (1,2%) u odnosu na 2023. godinu, kada je prevezeno 853 hiljade putnika i daleko od

stvarnih potencijala željezničkog sistema. To ukazuje da očekivani doprinos željeznice ekonomskom blagostanju (kroz masovnij prevoz) nije ostvaren u potrebnoj mjeri.

**Vrijeme zadržavanja na granicama** – kao indikator olakšanog protoka i trgovine – nije se bitno skratilo u prosjeku, uprkos sprovedenim aktivnostima koje se odnose na određena tehnička unapređenja. Tokom 2019–2021. uvedene su online kamere i informisanje o stanju na granici, a granične službe su digitalizovale pojedine procedure. Sa Albanijom i Kosovom se eksperimentiše sa zajedničkim graničnim kontrolama, ali tokom ljetnjeg perioda i dalje se bilježe duža čekanja na najprometnijim prelazima (npr. Debeli Brijeg ka Hrvatskoj, gdje su i dalje zabilježena čekanja >1h u sezoni). S druge strane, integracija sistema elektronske naplate putarine sa Srbijom (sporazum Monteput-Putevi Srbije 2023. o jedinstvenom TAG uređaju) olakšaće kretanje vozila na autoputevima dvije zemlje, što je pozitivan primjer **regionalne saradnje** proistekle iz Strategije (povezane i sa ciljem 4.1/4.2 o integraciji). Potrebno je istaći da je realizovan projekat rekonstrukcije željezničke stanice u Bijelom Polju u cilju olakšavanja rada zajedničkih organa dvije države, međutim nijesu realizovane aktivnosti na potpisivanju sporazuma i protokola, tako da do smanjenja vremenskog trajanja putovanja nije došlo u potrebnoj mjeri, što je bio osnovni cilj ovog projekta.

**Povezanost Luke Bar i valorizacija pomorskih kapaciteta je postepeno unaprijeđena** u prethodnom periodu sprovođenja strateškog dokumenta. Lučki promet, odnosno kretanje ukupnog pretovara robe se vrti oko **1,8–1,9 miliona tona godišnje** (2023. je pretovareno 1,9 mil. t, 3% više nego 2024. kad je bilo 1,84 mil. t). Značajan rast izostao je dijelom zbog strukture tereta: tranzit duvana, koji je 2022. podigao prihode Luke Bar na rekord (23,75 mil. €), obustavljen je krajem 2022. radi suzbijanja šverca, što je dovelo do pada prihoda luke za 36% u 2023. (na 15,1 mil. €). To pokazuje ranjivost poslovanja i potrebu **diverzifikacije tereta i ulaganja** u luku, što su i bile intencije Strategije (operativni ciljevi 1.7 i 1.12). Pozitivno je da je luka Bar u 2021–2022. realizovala određene investicije (npr. nabavka nove opreme za kontejnere, sanacija obale), ali i dalje ostaje potreba za pronalaskom strateškog partnera za luku, odnosno potreba sprovođenja modernizacije luke.

Važno je istaći da je u oblasti pomorskog saobraćaja, Jedinstvena lista prioriternih infrastrukturnih projekata obuhvatala dva projekta: Razvoj Luke Bar (produbljivanje morskog dna i unapređenje infrastrukture) i Vessel Traffic Management Information System (VTMIS), faza II, pri čemu je važno istaći da je projekat VTMIS – faza II obuhvatala 3 projekta (VTMIS phase 2, NMSW i Nabavka opreme protiv zagađenja mora), uspješno implementiran tokom 2024. godine u okviru IPA II programa i da se trenutno nalazi u završnoj fazi garantnog perioda. Usporavanje dinamike realizacije projekta Razvoj Luke Bar bilo uslovljeno pandemijom, ali i prirodnom nepogodom u Luci Bar, kada je tokom snažne oluje došlo do značajne materijalne štete i potpunog oštećenja dvije lučke dizalice, nakon čega je Ministarstvo pomorstva, u bliskoj saradnji sa Lukom Bar AD, pripremio projektnu aplikaciju i kroz instrument Tehnička podrška Zapadnobalkanskog investicionog fonda obezbijedilo bespovratna sredstva u iznosu od 1.650.000 eura za izradu studija izvodljivosti i pripremu tehničke, ekološke i tenderske dokumentacije za ključne infrastrukturne komponente, čija je izrada planirana za početak 2026. godine. U okviru projekta Trgovinske i transportne olakšice na Zapadnom Balkanu (TTFP – faza 2), koji se realizuje uz kreditnu podršku Svjetske banke, predviđena je komponenta koja je prvobitno bila usmjerena na modernizaciju i digitalizaciju Luke Bar. Nakon izvršenih izmjena, ova komponenta je redefinisana i nosi naziv „Implementacija Port Community System-a u Luci Bar“. Port Community System predstavljaće digitalnu, neutralnu platformu koja će na državnom nivou umrežiti sve učesnike pomorskog trgovinskog lanca u Crnoj Gori. Time će ovaj sistem biti uspostavljen kao nacionalno rješenje, koje integriše sve ključne aktere u pomorskoj trgovini.

Njegova primjena omogućit će efikasnije i bezbjednije poslovne procese, značajno smanjenje prostora za koruptivne prakse, kao i dostupnost svih relevantnih podataka u realnom vremenu. Na ovaj način, svi uključeni subjekti imaju mogućnost da prate trgovinske tokove, nadziru logističke procese i donose odluke zasnovane na ažurnim podacima. Implementacija sistema doprinijet će većoj transparentnosti, ubrzanju procedura, smanjenju administrativnih opterećenja i unapređenju ukupne konkurentnosti crnogorskog lučkog i logističkog sektora, uz jačanje uloge Luke Bar kao integralnog čvorišta TEN-T mreže.

**Aerodromi Crne Gore** su se oporavili od COVID-19 udara – 2022. su imali 1,9 miliona putnika (72% obima iz 2019), da bi 2023. dostigli novi rekord od preko **2,8 miliona putnika** (10% više od 2019), uglavnom zahvaljujući porastu turističkog saobraćaja i dolasku low-cost kompanija (Ryanair, Wizz Air). Poslovni prihodi ostvareni za jedanaest mjeseci 2025. godine iznose €41,4 mil., što je 1% više od planiranih i 7% veće u odnosu na prošlu godinu. Efekat povećanja ovih prihoda odnosi se na veći broj ostvarenih putnika u odnosu na revidirani plan (1%), kao i u odnosu na prošlu godinu za 8%. Takođe, **nacionalni avio-prevoznik** Montenegro Airlines je krajem 2020. ugašen zbog finansijskih problema i upravljačkih odluka. Formiran je državni avio-prevoznik Air Montenegro od sredine 2021, koji je u periodu 01.01 – 17.12.2025. godine na 5,543 realizovanih letova prevezla 494,602 putnika, što je za 8,725 putnika više u odnosu na isti period 2024. godine, kao i za 9,883 putnika više u odnosu na Plan za 2025. godinu. Prosječna popunjenost putničke kabine u periodu 01.01 – 17.12.2025. godine iznosila je čak 78.03% i veća je za 8.71% u odnosu na 2024. godinu, kao i za 5.74% u odnosu na Plan za 2025. godinu. Ostvarena popunjenost putničke kabine ujedno predstavlja i najviši nivo zabilježen u historiji crnogorske avijacije, što potvrđuje efikasnost sprovedenih operativnih i tržišnih mjera. Projektovani rezultat u periodu 01.01 – 17.12.2025. godine je pozitivan i iznosi 1,77 miliona eura, što je za 1,22 miliona eura bolji rezultat u odnosu na prethodnu godinu, kao i 525 hiljada eura bolji rezultat u odnosu na Plan za 2025. godinu.

**Institucionalne reforme i upravljanje:** U periodu 2019–2025, više puta je **reorganizovana upravljačka struktura sektora saobraćaja**. Strategija je težila centralizaciji nadležnosti i jačanju kapaciteta jednog koordinacionog tijela. Do promjena je došlo: 2020. godine, novoformirana Vlada ukinula je dotadašnje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i sektor integrisala u **Ministarstvo kapitalnih investicija** (zajedno sa energetikom), da bi 2022. i 2023. opet bile izvršene reorganizacije (osnivanjem posebnog Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Važno je istaći da je 2024. godine, došlo je do poslednje reorganizacije Vlade Crne Gore, gdje su formirana dva zasebna ministarstva: Ministarstvo saobraćaja i Ministarstvo pomorstva. Ove česte promjene **otežale su kontinuitet** sprovođenja Strategije, pri čemu ostaje potreba za unapređenjem intersektorske koordinacije, naročito u oblasti bezbjednosti na putevima i transporta opasne robe. Dodatno, ministarstvo prepoznaje potrebu za uspostavljanjem **novih organa** – npr. **instituta za transportna istraživanja**, kao i posebnu agenciju za ITS. Jedan od pomaka jeste osnivanje nacionalnog koordinacionog tijela za ITS (u formi međuresorne radne grupe) i izrada **Program razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju 2022.-2026**,<sup>3</sup> uz podršku EBRD. Međutim, implementacija tog programa je odložena. **Realizacija ITS projekata do 2025. se nalazi u početnoj fazi** (npr. uvođenje pametnih semafora i informacionih sistema na magistralama je u pilot-projektu).

---

<sup>3</sup> Program razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju 2022.-2026, <https://www.gov.me/dokumenta/9fb2264b-dbf4-4b9b-87ff-b54fa06acdf4>

Poseban akcenat je potrebno staviti na aktivnosti koje se odnose na upravljanje infrastrukturom, gdje su sprovedene reforme bile relevantne i u određenoj mjeri su riješile ranije probleme. Monteput je uspostavio jasnu organizaciju, podjelu nadležnosti, specijalizovane jedinice za planiranje, projektovanje, nadzor i eksploataciju, te moderne informacione sisteme. Time su poboljšani koordinacija, odgovornost, racionalizacija troškova i proceduralna jasnoća. Brže donošenje odluka, bolja kontrola održavanja i usvajanje bezkontaktnih metoda naplate putarine direktno su poboljšali kvalitet usluge. Promjene u upravljačkoj strukturi institucionalizovane su i održive, uz adekvatne ljudske i tehničke kapacitete, povoljne uslove rada i poslovni model koji podržava stručnost. Kontinuitet dobrog upravljanja moguće je obezbijediti kroz stalnu obuku kadra, opremu, digitalizaciju i stimulatívni sistem nagrađivanja – uz preduslov političke podrške.

**Privlačenje privatnog kapitala** u infrastrukturu predstavlja jedno od pitanja na koje je potrebno staviti akcenat u narednom periodu sprovođenja javne politike. Operativni cilj 1.5 (alternativni izvori finansiranja) predstavljao jedan od ključnih ciljeva strategije, posebno kada se uzme u obzir da je finansiranje novih auto-puteva ili pruga isključivo iz budžeta ocijenjeno neodrživim. Studija izvodljivosti za autoput Bar-Boljare je pokazala da izgradnja autoputa kroz model PPP nije poželjna, već da je model kreditnog zaduženja i dobijanje bespovratnih sredstava bolje ocijenjen. Kao svijetao primjer može se navesti **uvođenje privatnih autobuskih linija** na određenim međugradskim rutama i u lokalnom saobraćaju, što je unaprijedilo konkurenciju u drumskom prevozu tereta i putnika, ali to je trend koji prethodi Strategiji i nije direktno njen rezultat.

Financijska realizacija kapitalnog budžeta za saobraćaj varirala je: 2019–2020 bila je visoka zahvaljujući autoputu (oko 90% planiranih sredstava utrošeno), dok je 2021–2023 taj procenat niži u odnosu na prethodni period. Kada govorimo o korišćenju resursa za željezničke investicije važno je istaći za EU grant od 20 mil € za obnovu pruge, gdje je iskorišćen jedan dio do kraja 2025. godine. S druge strane, **projekat autoputa** završen je uz **prelazak roka od 3 godine**, gdje su ukupni iznosi troškova za izgradnju dionice Smokovac-Mateševo (osnovni radovi+naknadni radovi) iznosili 859 miliona eura, dok je ukupno plaćeno 827 miliona eura. Važno je istaći da su ulaganja u saobraćaj su doprinijela građevinskom sektoru i BDP-u (npr. autoput je tokom gradnje angažovao stotine radnika i podizvođača). Autoput i poboljšanja puteva doprinijeli su **boljoj prostornoj integraciji** – npr. vrijeme putovanja od Podgorice do Kolašina skraćeno je sa 1h30 na 45 minuta. To može stimulisati ski-turizam i razvoj sjevernih opština. Međutim, očekivani *“multiplikativni efekti”* su djelimično umanjeni jer autoput još nije povezan do granice (pa međunarodni tranzit ne koristi pun potencijal). **Povezanost i trgovina** sa susjedima iz regiona se povećala u određenoj mjeri. **Logistički sektor** (špedicije, skladišta) usporeno napreduje ka intermodalnosti, gdje je važno istaći da se i dalje se >95% robe prevozi drumom, dok željeznica ima značajno manji udio.

## Strateški cilj 2: Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga

Ovaj strateški cilj se odnosi na obezbjeđenje **široke dostupnosti transporta** svim djelovima zemlje i korisnicima, uz poboljšanje **kvaliteta usluga i efikasnosti operacija** u svim vidovima saobraćaja. Fokus je na održavanju i unapređenju transportne mreže (putevi, željeznica, luke, aerodromi) kako bi se omogućio adekvatan nivo usluge – dovoljno kapaciteta, pouzdanost i komfor.

Ključni operativni ciljevi uključuju:

- Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži (2.1),
- Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu i unaprijediti železnički prevoz (2.2)
- Revitalizacija i/ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja (2.3),
- Utvrditi mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja (2.4),
- Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost (2.5),
- Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja (2.6),
- Smanjiti vrijeme prelaska granice (2.7),

Takođe, cilj 2 dijelom preklapa sa ciljem 1 u tačkama kao što je smanjenje vremena na granicama (koje utiče i na dostupnost usluge).

**Realizacija i rezultati: Državni putevi.** Crna Gora ima 1.850 km magistralnih i regionalnih puteva. Održavanje i rehabilitacija putne mreže bili su kontinuirana aktivnost u periodu 2021–2025, prvenstveno finansirana iz budžeta i zajmova. *Indikatori stanja puteva* pokazuju blag napredak: udio magistralnih puteva u dobrom stanju porastao je sa oko 50% (2018) na 60% (2024), zahvaljujući rehabilitaciji više od 150 km magistrala (npr. dionice Nikšić–Vilusi, Šavnik–Žabljak, Rožaje–Špiljani, kao i izgradnja dionice Vtulja–Mijakovići). Uprkos činejnic da u periodu 2021-2025. nije postojao formalni akcioni plan, **investicije u putnu infrastrukturu su nastavljene** – npr. putem programa redovnog i investicionog održavanja. U junu 2025. usvojen je novi **Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028. godine**,<sup>4</sup> čime je uspostavljeno plansko upravljanje imovinom (što je doprinos cilju 1.6 i 2.1 u pogledu planiranja resursa). Efekat je vidljiv: **prosječna brzina putovanja** na glavnim magistralnim putevima blago je povećana, a vrijeme putovanja na relacijama kao što su Podgorica–Bijelo Polje smanjeno je usljed popravki kolovoza i izgradnje auto-puta. Ipak, *kvalitet usluge* varira – određene dionice (npr. Pljevlja–Žabljak) i dalje su usko grlo zbog nedostatka rekonstrukcije. **Pouzdanost putovanja** je u određenoj mjeri bolja van ljetnje sezone, ali ljeti i dlaje dolazi do zagušenja na primorju (Budva–Tivat i dr.), što ukazuje da cilj održavanja adekvatnog nivoa usluge nije postignut u potrebnoj mjeri. Važno je istaći da su radovi na izgradnji bulevara Jaz-Tivat zvanično počeli 2024. godine, a planirani završetak bio je januar 2026. godine. Do novembra 2025. prve dionice — ukupno 13 km trase — su u završnoj fazi: određeni dijelovi su već asfaltirani ili pri kraju izrade tampona, ivičnih elemenata i trotoara. Rok za završetak radova je probijen, primarno iz razloga kompleksnosti radova i neažurnih katastarskih podataka završetak radova se pomjera za sredinu 2026. godine. Planirana velika ulaganja (poput zaobilaznice oko Budve i Jadransko-jonskog auto-puta) se planiraju za naredni period sprovođenja strateškog dokumenta.

**Željezničke usluge.** Kvalitet usluge u željezničkom prevozu (brzina, pouzdanost vozova) postepeno se poboljšava. Vozni park Željezničkog prevoza CG obnovljen je djelimično još 2012. (3 nova elektromotorna voza), a 2023. je raspisan tender za nabavku **3 nova elektromotorna voza** uz EBRD finansiranje. Navedeni vozovi će biti u funkciji u narednom srenjoročnom periodu sprovođenja strategije. Za vrijeme izrade ovog izvještaja, prosječna starost vozova je preko 35 godina. **Tačnost polazaka** vozova Bar–Bijelo Polje je jedan od ciljeva na kojem je potrebno aktivno raditi u

<sup>4</sup> Srednjoročni program izgradnje, rekonstrukcije, održavanja i zaštite državnih puteva do 2028. godine, <https://www.gov.me/dokumenta/ef8952ea-c162-43fb-87c3-373c53fb4593>

narednom periodu (oko 70% vozova na vrijeme 2024, cilj je bio 90%). Kvarovi infrastrukture (npr. nestanci napona kontaktne mreže, iskliznuća) smanjeni su nakon 2022, kada su rekonstruisani pojedini tuneli i postrojenja. Efektivnost operacija u željeznici, mjerena npr. brojem voznih kilometara, porasla je 15% u 2022–2023 (oporavak nakon pandemije), ali je i dalje ispod nivoa koji je planiran strateškim dokumentom. U teretnom saobraćaju, željeznica prevozi 1 milion tona godišnje, što čini 20% ukupnog teretnog transporta, što predstavlja jednu od oblasti koju je potrebno unaprijediti u narednom periodu. **Intermodalnost** i prebacivanje tereta na željeznicu (cilj 2.2) su prepoznati kao jedna od ključnih oblasti za koje je potrebni razviti aktivnosti u okviru revidiranog strateškog dokumenta. Razlog je, između ostalog, ograničen kvalitet usluge željeznice: prosječna komercijalna brzina teretnih vozova je 30 km/h koju dopuštaju postojeći uslovi pruge.

**Pomorski saobraćaj i luke. Kvalitet usluga u lukama** (Bar, Kotor, marinske luke) donekle je unaprijeđen kroz značajna ulaganja u prethodnom periodu: Luka Bar je smanjila vrijeme čekanja brodova na sidrištu uvođenjem **VTMIS sistema nadzora plovidbe** – druga faza VTMIS u funkciji je od decembra 2024, čime je obezbijedena pokrivenost duž cijele crnogorske obale i omogućeno efikasnije praćenje brodova i komunikaciju. Uz to, komunikacija u pomorskom saobraćaju je uveliko unaprijeđena implementacijom Nacionalnog pomorskog jedinstvenog prozora (NMSW) u Crnoj Gori čime su modernizovane formalnosti prijavljivanja za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz njih. To poboljšava *bezbjednost i operacije* (relevantno i za cilj 3), ali i kvalitet usluge za brodare. U luci Kotor je 2022. instaliran novi ponton za tender čamce, što ubrzava iskrcaj kruzing putnika. Važno je istaći da, veće rekonstrukcije pomorske infrastrukture (cilj 2.3 – revitalizacija infrastrukture pomorskog saobraćaja) kao što je produbljivanje pristaništa u Luci Bar ili izgradnja logističkog centra, je potrebno sprovesti u narednom periodu sprovođenja javne politike. **Trajektni saobraćaj** u Boki Kotorskoj doživio je promjenu – dugogodišnji privatni operator zamijenjen je novim državnim (2023), uz obnovu dijela flote. Prema dostupnim podacima iz avgusta 2025, trajekti na liniji Kamenari–Lepetane dnevno prevezu oko 7.800 vozila svih kategorija. U ljetnjoj sezoni 2025., do 10. avgusta, linija je prevezla više od 1.030.000 vozila od početka sezone. Tokom jula 2024., ta linija je prevezla 239.243 vozila — što je oko 3% više nego u julu prethodne godine. Za period maj–jun 2024., zabilježeno je oko 541.000 vozila prevezenih (ukupno za te dva mjeseca). Prema podacima iz 2024., tokom jedne godine na ovoj liniji prevezeno je preko 1,6 miliona vozila — što je najveći broj od kada linija postoji u tom obliku.

**Vazdušni saobraćaj. Kvalitet usluge na aerodromima** do 2025. ograničen je postojećom infrastrukturom: Aerodrom Tivat posebno trpi probleme tokom ljetnje gužve (skroman terminal, duža čekanja). Određena poboljšanja su sprovedena – 2021. je produženo radno vrijeme i uvedeni elektronski sistemi za provjeru karata, 2023. je rekonstruisan dio aerodroma u Podgorici radi prihvata više aviona. Međutim, suštinski kapacitet nije povećan. Kvalitet usluge avio-kompanija je stabilizovan pojavom niskotarifnih prevoznika koji nude veći izbor destinacija 2022–2025, pa su građani i turisti imali **dostupnije avio veze** nego 2019. (primjer: Wizz Air otvara bazu u Podgorici 2025. sa 3 stacionirana aviona i 6 novih destinacija). Ovo doprinosi cilju dostupnosti, iako dolazi tržišno, a ne planiranom mjerom države. **Operacije u civilnoj avijaciji** su modernizovane u segmentu vazdušne navigacije – SMATSA je uvela nove procedure za prilaz (RNAV/PBN) što je povećalo sigurnost i efikasnost prilaza crnogorskim aerodromima.

**ITS tehnologije.** Primjena ITS (inteligentnih transportnih sistema) radi unapređenja usluge (cilj 2.6) je, kao što je pomenuto, u ranoj fazi. Do kraja 2025. implementirano je nekoliko projekata: **elektronska naplata putarine (ENP)** uvedena na autoputu odmah po puštanju (danas 16% vozila

koristi ENP što smanjuje vrijeme zadržavanja na naplatnim stanicama). **Prometne kamere i varijabilne signalizacije** postavljene su na kritičnim tačkama (npr. tunel Sozina, auto-put, magistrala Budva–Kotor) i omogućavaju obavještenja vozačima putem radio/portala. Međutim, integrisani nacionalni ITS sistem za puteve (predviđen programom 2022–2026) još nije zaživio u potrebnoj mjeri. U željezničkom saobraćaju ITS se ogleda u modernizaciji signalizacije (projekat u toku za uvođenje daljinskii upravljano signalnog sistema na pruzi Bar–Podgorica, koji će biti sprovedene u srednjoročnom periodu sprovođenja strateškog dokumenta).

Inteligentni transportni sistemi (ITS) u oblasti **pomorstva** u potpunosti su usklađeni sa strateškim dokumentima Evropske unije i relevantnim regionalnim inicijativama. Kroz realizaciju IPA projekata NMSW i VTMS uvedena su savremena i tehnološki napredna rješenja za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem. Sistem NMSW je operativan od avgusta 2024. godine, dok je druga faza VTMS sistema puštena u rad krajem decembra iste godine. Sa aspekta bezbjednosti plovidbe, ovi projekti predstavljaju jedno od najznačajnijih dostignuća u savremenom razvoju crnogorskog pomorskog sektora, jer obezbjeđuju sveobuhvatnu pokrivenost cjelokupnog obalnog područja, uključujući i Skadarsko jezero. U tom kontekstu, relevantna pravna tekovina Evropske unije koja se odnosi na navedene sisteme u potpunosti je prenesena u nacionalni zakonodavni okvir Crne Gore. Pored toga, u okviru projekta Svjetske banke TTFP – Trgovinske i transportne olakšice na Zapadnom Balkanu, Ministarstvo pomorstva ima nadležnost nad komponentom ITS Maritime Strategy. Izrada projektnog zadatka je završena, a u narednoj fazi planirano je objavljivanje javnog poziva za izbor izvođača, čime će započeti implementacija projekta.

**Dostupnost transporta lokalnim zajednicama.** Strategija je takođe ciljala da obezbijedi bolju dostupnost prevoza za građane, uključujući ruralna područja. U praksi, neke lokalne samouprave su uložile napore – npr. nabavka novih autobusa za lokalni prevoz u Podgorici (2021. stiglo 16 novih autobusa). Međutim, u unutrašnjosti i dalje postoje ruralna područja bez redovne linije. Dostupnost usluge za lica sa invaliditetom postepeno se popravlja: do 2025. Podgorica je dobila nekoliko niskopodnih autobusa i prilagođenih taktilnih staza na stajalištima, Željeznička stanica Podgorica ugradila je lift. Ipak, većina autobuskih stanica i vozila i dalje nije pristupačna u potrebnoj mjeri.

Indikatori kao što su **prosječno vrijeme putovanja** na glavnim koridorima su poboljšani (npr. PG-Kolašin sa 90 na 45 min zbog autoputa, PG-Nikšić sa 70 na 55 min zbog rekonstruisane magistrale), što je **+20–50% bolje** nego 2019. S druge strane, **kašnjenja vozova** su i dalje česta (i preko 30 min), a **tačnost avio letova** u sezoni opada zbog ograničenih kapaciteta aerodroma (gubitak kvaliteta usluge). Bolja dostupnost saobraćaja doprinosi povezivanju zajednica i mobilnosti građana. Primjetan uticaj je npr. **povećan broj dnevnih migranata** koji putuju za posao ili školu (zahvaljujući autoputu, bilježi se porast putnika dnevnih autobusa PG–NK–ŽB). Unapređen kvalitet puteva je doprinio i **bezbjednosti** (manje udesa na novim dionicama), o čemu će biti više riječi pod ciljem 3. Ograničenja u ostvarivanju svih mjera (npr. nepotpuno obnovljena željeznica) znače da još nije došlo do željenog prelaska na održivije vidove prevoza.

Za naredni period potrebno je ubrzati infrastrukturne investicije u nedostajuće segmente (željeznica, kapaciteti aerodroma) i uvesti korisnički orijentisane inovacije (integrisane karte, red vožnje) kako bi efektivnost i uticaj na kvalitet života bili veći.

### Strateški cilj 3: Sigurnost i bezbjednost

Ovaj cilj obuhvata poboljšanje **saobraćajne bezbjednosti** (smanjenje saobraćajnih nezgoda, povrijeđenih i stradalih) i **transportne sigurnosti** (zaštita od nezakonitih radnji, bezbjednost infrastrukture i korisnika). Strategija predviđa niz operativnih ciljeva:

- Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži (3.1),
- Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži (3.2 – preklapa se s ciljem 2.1),
- Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja (3.3 – preklapa se s ciljem 2.6),
- Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene JLPiP (3.4 – preklapase sa ciljem 1.1),
- Obezbjediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice i (3.5 – preklapa se s ciljem 1.1 u kontekstu održavanja autoputeva), kao i sa mjerama u drugim vidovima saobraćaja (npr. sigurnost plovidbe, vazduhoplovna sigurnost, zaštita od vanrednih situacija).

**Realizacija i rezultati: Bezbjednost drumskog saobraćaja** predstavlja možda najizazovniji segment implementacije strateškog dokumenta. Međutim, **indikator bezbjednosti na putevima pogoršali su se** u periodu 2021-2025. *Broj poginulih u saobraćajnim nesrećama* u Crnoj Gori porastao je sa **48 lica 2019. godine na 75 lica u 2024.** – što je alarmantan trend suprotan ciljevima strateškog dokumenta. To Crnu Goru svrstava među zemlje sa najvišom stopom smrtnosti u Evropi (oko 12 poginulih na 100.000 stanovnika). Razlozi rasta su višestruki: period nakon pandemije donio je povećan obim saobraćaja i, prema analizama MUP-a, nepoštovanje propisa (brzina, pojas, vožnja pod uticajem psihoaktivnih supstanci) i dalje je rašireno. **Mjere koje su preduzete** uključuju: izmjene Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima (2022) kojim su pooštrene kazne za prekršaje, povremene kampanje (npr. “Stop za crni rekord” 2023) i pojačane kontrole. Međutim, **efekti ovih mjera za sada su ograničeni** – broj saobraćajnih nezgoda i stradalih nije značajno opao. Tek u 2024. bilježi se blago smanjenje od 3,8% u broju poginulih naspram 2023, što sugerise mogući početak pozitivnog trenda. Operativni cilj 3.1 (poboljšati bezbjednost na putevima) do 2025. nije ostvaren u planiraj mjeri: broj saobraćajnih nezgoda godišnje ostaje oko 6.500 (2024), a stopa poginulih po vozilu je i dalje 3 puta veća od prosjeka EU.

Glavni uspjeh u oblasti bezbjednosti drumskog saobraćaja je **izgradnja autoputa Smokovac–Mateševo**, koji je mnogo bezbjednija alternativa staroj magistrali preko Platija. Od otvaranja autoputa, tranzitni saobraćaj je preusmjeren, što je *smanjilo broj težih nezgoda na starom putu* – u 2019. je na magistrali PG–Kolašin bilo 5 poginulih, dok je 2023. zabilježena 1 nezgoda sa smrtnim ishodom na lokalnom saobraćaju (jer većina vozača koristi autoput). Autoput sam po sebi za prve dvije i po godine imao je nekoliko teških nezgoda (uglavnom usljed prebrze vožnje), ali bez fatalnih ishoda zahvaljujući odvojenim kolovozima i sigurnosnim elementima. Ovaj primjer pokazuje **kako infrastrukturne investicije doprinose bezbjednosti**, što potvrđuje relevantnost integrisanog pristupa Strategije (ciljevi 1 i 3 povezani).

**Željeznička bezbjednost** je bila relativno zadovoljavajuća i prije Strategije, odnosno nijedan putnik nije smrtno stradao u željezničkom saobraćaju u periodu 2021–2025 (posljednja veća nesreća bila je 2006. godine). Međutim, **stanje željezničke infrastrukture** nameće sigurnosne rizike (trošne pruge povećavaju rizik iskliznuća). Strategija je predvidjela mjere za sigurnost željeznice kroz interoperabilnost i uklanjanje barijera (3.2, 4.3), što



implicira modernizaciju signalizacije i uvođenje standarda. Ove mjere doprinose ostvarivanju cilja “*održati adekvatan nivo usluge i bezbjednosti na željezničkoj mreži*” (ovo je potcijl pod ciljem 3 i 2).

**Bezbjednost u pomorskom i vazдушnom saobraćaju.** U pomorstvu, veliki incidenti nijesu zabilježeni u posmatranom periodu. **Pomorska sigurnost** unaprijeđena je kroz:

- operativnost kompletnog VTMISS sistema od 2024. (omogućava bolje praćenje brodova i prevenciju sudara u vodama CG);
- kontinuirane inspekcije (Crna Gora je zadržala status da 80% stranih brodova prolazi inspekcije bez zadržavanja – Parisku memorandum statistika).
- Luka Kotor je dobila proširenje zaštitne zone oko sidrišta, što je mjera prevencije.

**Vazduhoplovna bezbjednost** – Agencija za civilno vazduhoplovstvo CG nastavlja da primjenjuje EU standarde i SARPs ICAO. Važno je istaći da nije bilo evidentiranih značajnih incidenata sa komercijalnim letovima u periodu 2019-2025. Međutim, **bezbjednosna kultura** i dalje zahtijeva pažnju: u izvještaju EK za 2025. godinu,<sup>5</sup> notirano je da treba riješiti preostale **ključne probleme** u ATM i sigurnosnoj regulativi, kao i da se radi na usklađivanju sa EU pravilima o zaštiti u vazдушnom saobraćaju. U 2024. je usvojen dvogodišnji plan integriteta za Ministarstvo saobraćaja koji uključuje antikorupcijske mjere, čime se indirektno jača i sigurnost (suprimiranje korupcije u izdavanju dozvola, tehničkim pregledima, itd).

**Implementacija standarda i koordinacija:** Strategija je cilj 3 posmatrala i kroz prizmu usklađivanja sa EU pravnom tekovinom u bezbjednosti, gdje je potrebno konstatovati postignuti napredak. Crna Gora je do 2025. usvojila dio EU direktiva (npr. o **sigurnosti tunela** na TEN-T mreži, primijenjena na tunel Sozina, tunela na auto-putu i tunel Jezerine). Kada govorimo o bezbjednosti **željezničkog saobraćaja**, navedeno pitanje će biti adresirano kroz novi zakon o bezbjednosti koji će biti usvojen u narednom periodu). Dok će Direktiva o sigurnom upravljanju infrastrukturom putne mreže biti u potpunosti transponovana u narednom periodu – nacrt zakona o putevima je u pripremi). Kada govorimo o institucionalnoj organizaciji, potrebno je ukazati da se **Koordinaciono tijelo za bezbjednost saobraćaja** (multisektorsko) nije redovno sastajalo u izvještajnom period, pri čemu je važno istaći da ovo tijelo nakon 2020. godine, nije obnovljeno. Formiranje Koordinacionog tijela je nadležnost Ministarstva unutrašnjih poslova. Prepoznajući značaj i neophodnost formiranja Koordinacionog tijela, Ministarstvo saobraćaja je obezbijedilo ekspertsku pomoć u cilju izrade Odluke o formiranju Koordinacionog tijela i Poslovnika o radu, kako bi Ministarstvo unutrašnjih poslova uspostavilo ovo tijelo i omogućilo njegovo efikasno funkcionisanje.

**Zaključak:** U poređenju uloženog i rezultata, može se reći da **bezbjednost u drumskom saobraćaju trpi zbog nedovoljne efektivnosti mjera**. Povećan nadzor i sankcije nisu dali očekivani pad nezgoda – djelimično jer je period 2021–2022. bio bez jasnog akcionog plana pa nije bilo ni

---

<sup>5</sup> Izvještaj Evropske komisije za Crnu Goru, 2025, [https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/9ae69ea7-81d6-4d6a-a204-bd32a379d51d\\_en?filename=montenegro-report-2025.pdf#:~:text=In%20the%20area%20of%20inland,to%20address%20key%20concerns%20regarding](https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/9ae69ea7-81d6-4d6a-a204-bd32a379d51d_en?filename=montenegro-report-2025.pdf#:~:text=In%20the%20area%20of%20inland,to%20address%20key%20concerns%20regarding)

sistematskog monitoringa indikatora bezbjednosti. U periodu 2023. godine, MUP i Ministarstvo saobraćaja uvode jedinstvenu bazu podataka o saobraćajnim nezgodama radi bolje analize i preduzimanja adekvatnih mjera i aktivnosti u cilju poboljšanja bezbjednosti saobraćaja.

Potrebno je istaći da *negativni uticaj* porasta saobraćajnih nezgoda prevazilazi neke pozitivne uticaje sprovedenih mjera. Društveni troškovi saobraćajnih nezgoda (procijenjeni na >50 mil € godišnje, 1% BDP) su vjerovatno porasli usljed većeg broja žrtava. S druge strane, određeni uticaji su pozitivni: građani se osjećaju bezbjednije na novom autoputu i modernizovanim dionicama, što podiže njihovo povjerenje u infrastrukturu. Takođe, unapređenje sigurnosnih standarda (npr. bolja kontrola brodova, međunarodne sigurnosne certifikacije aerodroma dobijene 2022) doprinosi međunarodnoj reputaciji Crne Gore kao pouzdane destinacije, što ima implikacije na turizam i investicije.

S obzirom na uspostavljene trendove saobraćajnih nezgoda i posljedica saobraćajnih nezgoda, može se zaključiti da je jedan od osnovnih problema bezbjednosti saobraćaja u Crnoj Gori nepostojanje uspostavljenog efikasnog zaštitnog sistema – sistema upravljanja bezbjednosti saobraćaja, koji bi se ogledao u kontinualnom poboljšanju stanja bezbjednosti saobraćaja. U cilju uspostavljanja efikasnog i kvalitetnog sistema upravljanja bezbjednošću saobraćaja u Crnoj Gori, neophodno je:

- Zakonom definisati upravljanje bezbjednošću saobraćaja što uključuje praćenje stanja, analizu, izvještavanje, finansiranje bezbjednosti saobraćaja i strateško upravljanje, kao i obavezu formiranja, nadležnosti i odgovornosti Koordinacionog tijela na državnom i lokalnom nivou.
- Uspostaviti redovan rad Koordinacionog tijela na nivou Crne Gore sa ciljem poboljšanja bezbjednosti saobraćaja, koje bi: koordiniralo aktivnostima svih nadležnih organa i zainteresovanih subjekata koji mogu doprinijeti poboljšanju postojećeg stanja, pratilo implementaciju strateških dokumenata, planova i programa, pratilo stanje bezbjednosti saobraćaja, realizovalo preventivne, ali i sve druge aktivnosti na unaprijeđenju bezbjednosti saobraćaja. U skladu sa tim, neophodno je dodatno formirati i posebno stručno tijelo (Direktorat, Agenciju za bezbjednost saobraćaja i sl.), koje bi operativno sprovodilo aktivnosti u nadležnosti Koordinacionog tijela (praćenje realizacije strateških dokumenata, praćenje i analiza stanja bezbjednosti saobraćaja, sprovođenje preventivnih i drugih aktivnosti na unaprijeđenju bezbjednosti saobraćaja, itd.).

#### Strateški cilj 4: Integracija u EU

Ovaj cilj se odnosi na **usklađivanje crnogorskog transportnog sistema sa evropskim standardima i tržištima** te bolje uključivanje u regionalne i EU transportne tokove. U fokusu su zakonodavna harmonizacija (pravna tekovina EU – *acquis* u oblasti transporta), ispunjavanje obaveza iz međunarodnih sporazuma (Transportna Zajednica – akcionih planova za puteve, željeznice, bezbjednost, dr.), povezivanje na **TEN-T mrežu** (Trans-evropsku saobraćajnu mrežu) i učešće u programima EU. Operativni ciljevi uključuju:

- Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja (4.1 – preklapa se s 2.6 i 3.3),
- Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost (4.2 – preklapa s 1.11 i 2.2),

- Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti (4.3),
- Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju (4.4),
- Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja (4.5),
- Preraspodjela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja (4.6),
- Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta (4.7)
- Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti (4.8).

**Realizacija i rezultati: Zakonodavna usklađenost** u transportu do 2025. je dosegla značajan nivo u okviru izvještajnog perioda. Prema izvještaju EK 2025, Crna Gora ima između **umjerenog i dobrog nivoa pripremljenosti** u poglavlju transport. Napredak u periodu ogledao se u **novom Zakonu o željeznici (2025)** koji implementira četvrti željeznički paket EU (uspostavljanje nezavisnog regulatora i tijela za bezbjednost, otvoren pristup infrastrukturi itd.). Takođe, donešene su izmjene zakona o **drumskom saobraćaju i prevozu putnika** (2024) koje uvode EU socijalna pravila (vremena vožnje i odmora, tahografi).

Posebno je potrebno naglasiti da su u prethodnom periodu pripremljena četiri zakona iz oblasti drumskog saobraćaja i tehničkih standarda, i to:

- Zakon o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu, na osnovu kojeg će se donijeti oko 20 pravilnika, od kojih su najznačajniji oni koji detaljno uređuju radno vrijeme mobilnih radnika, tehničke i administrativne standarde za evidenciju vremena upravljanja i pauza, kao i postupke kontrole i nadzora; zatim
- Zakon o homologaciji vozila, sistema, sastavnih dijelova vozila i posebnih tehničkih jedinica, na osnovu kojeg će se donijeti oko 2.500 pravilnika, koji obuhvataju širok spektar tehničkih propisa, standarda, ispitivanja i procedura homologacije za sve kategorije vozila i njihove komponente.
- Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju, kao i Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, čime se dodatno unapređuje pravni okvir za pružanje usluga u javnom prevozu i regulisanje ugovornih odnosa u drumskom saobraćaju.

U oblasti licenciranja, dozvola i homologacije, u 2022. godini evidentiran je ukupno 3.555 obrađenih predmeta, i to kroz postupke izdavanja licenci za javni prevoz putnika i tereta (1.790), dozvola za javni prevoz putnika i redova vožnje (1.127), postupke iz oblasti socijalnog zakonodavstva i tahografa (45), kao i homologacije motornih vozila (593). Tokom 2023. godine ukupan broj obrađenih predmeta iznosio je 3.511, uključujući licence za javni prevoz putnika i tereta (1.642), dozvole za javni prevoz putnika i redove vožnje (1.127), postupke u oblasti socijalnog zakonodavstva i tahografa (44) i homologaciju vozila (698). U 2024. godini obrađeno je ukupno 3.093 predmeta kroz postupke izdavanja licenci za javni prevoz putnika i tereta (1.709), dozvola za javni prevoz putnika i redove vožnje (1.777), rješavanja predmeta u oblasti socijalnog zakonodavstva i tahografa (43) i postupke homologacije, uključujući izdavanje sertifikata i saglasnosti (1.341). Ovi podaci ukazuju na kontinuiran i visok obim aktivnosti u pogledu regulacije drumskog saobraćaja, tehničke usklađenosti vozila i primjene socijalnih standarda u sektoru, uz jasno definisane nadležnosti i ujednačenu zakonsku regulativu koja omogućava pravnu sigurnost, efikasnost upravnih postupaka i unapređenje kvaliteta usluga javnog prevoza.

Zakon o **prevozu opasne robe** usaglašen je sa ADR 2021 amandmanima. U oblasti **pomorstva**, Crna Gora je kroz izmjene pomorskog zakonodavstva 2020–2022. preuzela 80% EU pravila (npr. bezbjednosne inspekcije brodova, zaštita luke – ISPS kodeks). **Vazduhoplovstvo**: Crna Gora kao član ECAA ima obavezu potpune usklađenosti – većina tehničkih propisa je prenijeta (npr. 2023. pravilnici o aerodromskoj infrastrukturi), dok su neki – poput odredbi o pravima putnika – tek djelimično (zakon o obligacijama u avio-prevozu izmijenjen 2025 radi jačanja postupka pritužbi putnika). Sve u svemu, **pravna integracija** napreduje, pri čemu je potrebno ponovo istaći kako je Ministarstvo saobraćaja započelo proces revizije strategije, čime se sprovodi preporuka EK o potrebi da **strategija bude ažurirana** u skladu sa novim EU politikama (Zelena agenda).

**Implementacija obaveza Transportne zajednice (TZ)**. Crna Gora aktivno učestvuje u TZ (stalni sekretarijat u Beogradu, ministarski sastanci). Usvojeni su akcioni planovi TZ za puteve, željeznice, bezbjednost itd. Npr: Akcioni plan za **drumski saobraćaj** (socijalni aspekti, digitalizacija dozvola) – CG je sprovedla dio (digitalne tahografe od 2021), a za naredni period se planira uvođenje elektronskih sistema dozvola. **Intermodalni transport** – CG će u narednom periodu transponovati EU Direktivu o kombinovanom prevozu, pri čemu će dodatni akcenat biti stavljen na razvoj stimulacija za intermodalne operacije. **Željeznička integracija** – osim zakona, potrebno je definisati *prekogranični sporazum sa Republikom Srbijom o upravljanju želj. granicom* (još uvijek se radi dvostruka kontrola vozova na granici). Takođe, obnova pruge ka granici predstavlja jedno od ključnih pitanja, posebno zbog činjenice da predstavlja jedan od primarnih uslova za uključenje u **TEN-T koridor**. TEN-T indikatori – CG ima 22% svojih ključnih ruta ažurno obnovljenih do TEN-T standarda, što EK konstatuje kao ograničenu usklađenost.

**Infrastrukturalna integracija i projekti**: Povezivanje na EU mrežu uključuje i velike investicije: dovršetak **auto-puta Bar–Boljare** koji je dio proširene TEN-T mreže, te modernizacija pruge Bar–Beograd (klasifikovana kao dio osnovne TEN-T mreže za Zapadni Balkan). Potrebno je ukazati na sprovedene **prekogranične projekte**: 2021. završen je most na **Tari** (putni prelaz sa Srbijom kod Jabuke) koji olakšava drumski saobraćaj, 2022. otvoren je obnovljeni granični prelaz **Sukobin–Muriqan** sa Albanijom sa poboljšanom infrastrukturom. Elektronska razmjena podataka sa carinskim službama susjednih država unaprijeđena je (što doprinosi cilju 4.2). Pomenuti memorandum Monteputa i Puteva Srbije o interoperabilnosti naplate putarine jeste primjer integracije usluga.

**Institucionalne reforme (ciljevi 4.4, 4.5, 4.6)**: Prethodno je već opisano restrukturiranje ministarstava i težnja ka centralizaciji. EU integracija zahtijeva i **jačanje administrativnih kapaciteta**, gdje je u narednom periodu potrebno raditi na jačanju stručnih kadrova u državnim agencijama. **Kadrovski problemi** su istaknuti i u EK izvještaju, posebno u pogledu intersektorske koordinacije.

Generalno gledano, u pogledu integracije u EU standarde, Crna Gora je do 2025. *efikasno* transponovala veći dio pravila uz podršku EU projekata (TAIEX, bilateralna pomoć). Efektivnost je vidljiva kroz primjenu: npr. kontrola tahografa se sada sprovodi na istom nivou kao u EU. Međutim, neke od ovih reformi nemaju odmah vidljiv efekat za građane (pravno usklađivanje je “tiha” reforma). Sa druge strane, evidentirana odlaganja velikih infrastrukturnih projekata smanjuju *efektivnost integracije*. *Uticao* integracije ogleda se u činjenici da su crnogorski prevoznici i putnici danas bliže EU standardu usluga: crnogorska dozvola za upravljanje vozilima za prijevoz opasne robe ADR sada vrijedi šire zbog usklađenosti. Avioputnici imaju ista prava kao u EU, odnosno domaća preduzeća mogu konkurisati za EU sredstva. **Strateški cilj 4** je ostvarivan **postepeno** do 2025. godine, ali ne

u potpunosti. Pravna i institucionalna konvergencija sa EU je domakla u značajnoj mjeri, ali fizička integracija (projekti) predstavljaju jedan od ključnih ciljeva na kojima je potrebno raditi u preostalom vremenskom periodu trajanja strateškog dokumenta.

## Horizontalna pitanja

### Ekološka održivost

**Jedno od važnih pitanja odnosi se i na smanjenje negativnog uticaja saobraćaja na životnu sredinu** i razvoj održivog, zelenog transporta. U samom tekstu Strategije, ovo pitanje je manje razrađeno (upućuje se na zaseban dokument – Stratešku procjenu uticaja na životnu sredinu - SEA). Generalno, obuhvata mjere za: smanjenje emisija gasova staklene bašte i zagađujućih materija iz transporta (promocijom energetski efikasnih vozila, prebacivanjem na manje štetne vidove prevoza), zaštitu ekosistema prilikom infrastrukturnih radova, te unapređenje upravljanja otpadom i zagađenjima iz transportnih aktivnosti (npr. brodski otpad, buka, habanje guma i slično). Ekološka održivost je horizontalno pitanje, odnosno preklapa se sa ostalim ciljevima (npr. promovisanjem željeznice i intermodalnosti iz cilja 1 i 2 doprinosi se smanjenju emisija).

**Realizacija i rezultati: Emisije iz transporta.** U Crnoj Gori sektor transporta čini značajan dio ukupnih emisija CO<sub>2</sub> (20%). Tokom perioda 2019–2025, apsolutne emisije iz drumskog saobraćaja su blago *porasle* jer se povećao broj vozila u upotrebi i pređeni kilometri, posebno nakon 2021. Dok su 2020. emisije pale (pandemija), 2022. i 2023. su nadmašile nivo iz 2019. U odsustvu snažnih mjera dekarbonizacije, cilj smanjenja emisija nije ostvaren. Međutim, **pojedini koraci ka održivosti su napravljeni:** 2020. osnovan je **Eko-fond** koji je u 2021–2023. raspisao javne pozive za subvencionisanje kupovine električnih i hibridnih vozila. Kao rezultat, do kraja 2024. u Crnoj Gori je registrovano oko **350 električnih i 1500 hibridnih** putničkih vozila (što je značajan skok sa gotovo 0 u 2019, ali i dalje mali udio od <1% ukupnog voznog parka). Postavljena je i osnovna mreža od 25 javnih **punjača za EV** (Podgorica, primorje, ski centri), uglavnom kroz privatne inicijative i projekte UNDP-a.

**Kvalitet goriva i vozni park.** Od 2020. zabranjen je uvoz automobila ispod Euro 4 standarda, a od 2022. samo Euro 5 i 6 vozila se mogu uvesti, čime se postepeno poboljšava ekološki profil voznog parka. Prosječna starost automobila (oko 17 godina) do 2025. se tek neznatno smanjila. Kvalitet goriva na tržištu je usklađen sa EU standardom Euro dizel V (sumpor <10 ppm) od 2020. Sve to doprinosi smanjenju lokalnog zagađenja vazduha – npr. koncentracije PM čestica od saobraćaja u Podgorici pokazuju blagi pad.

**Održive alternative.** Strategija je naglašavala prelazak na održivije vidove, prije svega željeznicu i javni prevoz. Kao što je već ocijenjeno, željeznica nije dobila veći modalni udio (dakle, nije doprinijela smanjenju emisija kako se očekivalo). **Javni prevoz** u gradovima stagnira ili opada – npr. broj registrovanih autobusa lokalnog prevoza manji je 2025. nego 2019. Podgorica je 2023. godine, usvojila Plan održive urbane mobilnosti, ali implementacija je pred početkom. *Pješaćenje i biciklizam* dobijaju skromnu podršku: u Podgorici je izgrađeno 10 km biciklističkih staza 2019–2022, u Nikšiću i Baru ponekoliko kilometara, ali upotreba bicikala i dalje je niska (<3% svih putovanja). Ovi pokazatelji impliciraju da su *efekti na održivost* minimalni do sada.

**Zaštita životne sredine u projektima.** Infrastrukturni projekti su sprovedeni uz obavezne EIA studije. Gradnja autoputa je pratila mjere zaštite – npr. izgrađeni su viadukti za životinje, postavljen separator za otpadne vode na odmorištima. Ipak, bilo je kritika NVO sektora da se prilikom gradnje autoputa devastirao dio korita rijeke Tare. Drugi primjeri: sanirane su određene **crne ekološke tačke** povezane saobraćajem – npr. tokom 2021–2022. očišćene su divlje deponije duž magistrala u Zeti i Pljevljima, uklonjeni olupine vozova i vagona iz depoa u Podgorici. Luka Bar je 2023. prestala sa skladištenjem tranzitnih duvanskih proizvoda koji su bili ekološki (i bezbjednosni) rizik, što je takođe plus za zaštitu životne sredine. Pomorski saobraćaj: CG je 2020. ratifikovala Aneks VI MARPOL konvencije (o sprečavanju zagađenja vazduha sa brodova), pa su luka Bar i Kotor opremljene za prihvatanje otpada. Nije, međutim, uspostavljen sistem opremanja brodova gorivom niskog sadržaja sumpora ili strujom s obale, što su potencijalne zelene inicijative koje se mogu sprovesti u narednom periodu.

Mjere ekološke održivosti su uglavnom *niske finansijske vrijednosti* (poput subvencija Eko-fonda od par stotina hiljada eura godišnje) i sprovedene su efikasno u smislu troškova – npr. subvencija za EV pokrivala je do 5.000€ po vozilu, isplaćeno je 100 subvencija, što je mali izdatak za budžet, ali rezultat je 100 EV više na putevima. Efektivnost tih mjera za sada je mala jer broj EV je i dalje simboličan, ali predstavlja temelje promjene. Mjere poput zabrane uvoza starih vozila praktično ne koštaju državu, a mogu imati efekt dugoročno. Prebacivanje tereta na željeznicu, kao ključni faktor smanjenja emisija, nije ostvareno pa tu nema efektivnosti. Važno je istaći da za sada **nema značajnijeg smanjenja emisija** ili zagađenja od saobraćaja – može se reći da je uticaj neutralan do blago negativan (zbog većeg prometa). Pozitivni uticaji su više kvalitativni: veća svijest o zelenoj mobilnosti u institucijama i građanstvu se razvija (kroz kampanje i prisustvo EV na ulicama), što je preduslov za buduće promjene.

Ovaj cilj 5 je u originalnoj Strategiji tretiran uslovno (kroz SEA), **pri čemu akcioni plan** za period 2019–2020. nije imao značajan broj “zelenih” aktivnosti osim par (kao promocija intermodalnosti, što je već obuhvaćeno drugim ciljevima). Relevantnost ovog pitanja dramatično raste usljed globalnih i regionalnih obaveza (npr. CG treba da krene ka smanjenju CO<sub>2</sub> za 55% do 2030. ako prati EU standarde).

## Nedostatak ljudskih kapaciteta

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035 predstavlja ambiciozan plan, ali njena implementacija do sada nije ostvarila očekivani nivo. Jedan od ključnih razloga za takvo stanje je ograničenost kadrovskih kapaciteta u nadležnom Ministarstvu saobraćaja. U izvještajima Evropske komisije navodi se da je ostvaren samo ograničen napredak u jačanju administracije Ministarstva, odnsono djelimično je povećan broj zaposlenih, dok i dalje postoje uporni izazovi u vidu slabe administrativne sposobnosti, upravljanja i donošenja odluka. Kapacitet Ministarstva i povezanih institucija za sprovođenje obaveza ocjenjuje se nedovoljno razvijenim. Istaknuti su problemi poput visoke fluktuacije kadra i neadekvatne strategije upravljanja ljudskim resursima u javnoj upravi, što dugoročno otežava kontinuitet u sprovođenju politika. U takvim okolnostima, institucionalna memorija je ograničena, a realizacija reformi iz Strategije odvija se sporije od planiranog. Ograničeni ljudski resursi doveli su do konkretnih poteškoća u primjeni Strategije. Kvalitetna priprema infrastrukturnih projekata trpi zbog nedostatka stručnog osoblja: prema analizi sektora, ažuriranje budžetskih procjena i kontrola tehničke dokumentacije projekata nisu adekvatno obezbijeđeni zbog manjka tehničkog kadra. Time se usporava dostizanje “zrele” faze projekata iz Akcionog plana Strategije. Takođe, određena regulatorna tijela u saobraćajnom sektoru nisu popunjena dovoljnim brojem kvalifikovanih ljudi. Evropska komisija je, na primjer, preporučila da se obezbijedi odgovarajuće osoblje za željeznički

regulatorni organ i nacionalno tijelo za bezbjednost željeznice, kako bi se ispunili zahtjevi EU i osigurala njihova operativna nezavisnost. Nedostatak kadra i jasno definisanih uloga doveo je i do slabije koordinacije među institucijama, što je posebno vidljivo u oblasti bezbjednosti saobraćaja. Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2024-2030,<sup>6</sup> konstatuje se da “važni subjekti i pojedinci često nemaju potreban kapaciteti su dovoljno posvećeni sprovođenju mjera”, zbog čega je izostao redovan i sistematičan rad na unapređenju bezbjednosti saobraćaja. Ovakvi primjeri pokazuju kako kadrovski deficit direktno slabi sprovođenje zacrtanih mjera i umanjuje efikasnost saobraćajnih politika.

Kako bi se prevazišla kadrovska ograničenja i ubrzala implementacija Strategije razvoja saobraćaja, neophodno je preduzeti sljedeće mjere:

- **Povećati i osnažiti ljudske resurse:** Sistematski popuniti upražnjena radna mjesta i angažovati kvalifikovane stručnjake u Ministarstvu saobraćaja i povezanim agencijama. Prioritet treba da bude jačanje timova za planiranje, realizaciju infrastrukturnih projekata i usklađivanje sa EU propisima.
- **Uvesti održivu strategiju upravljanja kadrovima:** Potrebno je razviti i sprovesti sveobuhvatnu strategiju ljudskih resursa koja uključuje kontinuiranu obuku postojećeg osoblja i programe zadržavanja ključnih kadrova. Na taj način smanjila bi se fluktuacija zaposlenih i podigao nivo stručnih kompetencija u instituciji.
- **Unaprijediti interne procedure i organizaciju:** Jasno definisati nadležnosti i odgovornosti svakog organizacionog dijela, uz uspostavljanje formalnih procedura za donošenje odluka i međuresorsku koordinaciju. Bolje **uređena interna pravila rada** doprinijeće efikasnijem odlučivanju i povećati sposobnost apsorpcije raspoloživih finansijskih sredstava za projekte.

### Integracija rodne ravnopravnosti

Strategija razvoja saobraćaja trenutno ne sadrži integrisani princip rodne ravnopravnosti, iako je to obaveza definisana Metodologijom za izradu strateških dokumenata. Integrišući principe rodne ravnopravnosti, saobraćajni sistem postaje održiviji, inkluzivniji i efikasniji. Prije svega, inkluzivan transport doprinosi društvenoj koheziji i ostvarivanju prava svih građana. Ako javni prevoz, putevi i prateće usluge zadovoljavaju potrebe žena podjednako kao i muškaraca, to znači da niko nije isključen. Takav pristup osnažuje žene da budu aktivnije u ekonomiji i zajednici. Kada žene imaju siguran i pristupačan prevoz, lakše im je da se zaposle, obrazuju i učestvuju u javnom životu. Time se povećava ukupna iskorišćenost ljudskog kapitala i produktivnost: više žena na tržištu rada znači veći ekonomski rast i razvoj.

Na globalnom nivou procijenjeno je da bi pune ekonomske ravnopravnosti žena i muškaraca (čemu adekvatan pristup transportu značajno doprinosi) mogle uvećati globalni BDP za preko 25%—srazmjerno tome, i Crna Gora može očekivati benefite u vidu snažnije ekonomije ako ukloni prepreke za učešće žena u svim sektorima, uključujući saobraćaj. Sa aspekta održivosti, rodno odgovoran pristup planiranju doprinosi i ekološkim ciljevima. Budući da žene u mnogim sredinama više zavise od javnog prevoza i pješake unapređenje kvaliteta, sigurnosti i dostupnosti javnog

---

<sup>6</sup> Strategija poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2024-2030, <https://www.gov.me/dokumenta/49996c3d-a46d-43b3-a25b-21f4e728aeaa>

transporta ima dvoznačan efekat: direktno poboljšava mobilnost i kvalitet života žena, a istovremeno podstiče širu upotrebu održivih vidova prevoza.

U pogledu efikasnosti i kvaliteta usluge, uvažavanje rodne perspektive znači da se saobraćajni sistem prilagođava stvarnim potrebama populacije, umjesto da se rukovodi principom “jedno rješenje za sve” koje u praksi neke grupe ostavlja po strani. Tako sistem postaje efikasniji jer bolje iskorišćava resurse – prevoz koji je pristupačan većem broju ljudi ima veći obim korisnika, više prihoda i opravdanost svog postojanja. Pored toga, uklanjanje barijera za zapošljavanje žena u transportu širi bazu talenata i radne snage u sektoru. S obzirom na to da se evropski transportni sektor suočava sa nedostatkom kvalifikovanih kadrova (poput hroničnog manjka profesionalnih vozača) privlačenje žena u ove poslove može pomoći u popunjavanju praznina i poboljšanju usluge. Raznovrsniji timovi donose i nove ideje i perspektive, što može podstaći inovacije u rješavanju saobraćajnih izazova.

Najzad, uključivanje principa rodne ravnopravnosti u strategiju šalje poruku o vrijednostima i razvojnom pravcu Crne Gore. To pokazuje posvećenost državnih institucija modernim evropskim principima i standardima, čime se jača kredibilitet u procesu EU integracija. Strategija razvoja saobraćaja koja eksplicitno ugrađuje rodnu ravnopravnost biće usklađena sa najboljim međunarodnim praksama i obavezama, a njen saobraćajni sistem će evoluirati ka humanijem, bezbjednijem i efikasnijem servisu za sve građane. Ukratko, rodno osviještena strategija nije samo pitanje društvene pravde, već i način da se ostvare bolji ukupni rezultati – transport koji je prilagođen potrebama cjelokupnog stanovništva neminovno će biti održiviji i dugoročno isplativiji

Uključivanje principa rodne ravnopravnosti u revidiranu Strategiju razvoja saobraćaja Crne Gore 2019-2035 donijeće višestruke koristi. Time će se obezbijediti da transportni sistem jednako služi svim građanima, da podstiče ekonomsko osnaživanje žena i muškaraca, te da doprinese ciljevima održivog razvoja (SDG 5 – rodna ravnopravnost, SDG 11 – održivi gradovi i zajednice) na koje se Crna Gora obavezala. Preporučujemo da nadležne institucije prilikom revizije strategije eksplicitno integrišu gore navedene mjere i smjernice, kako bi budući saobraćajni razvoj bio istinski inkluzivan, bezbjedan i efikasan.

## Finansijski okvir za sprovođenje strateškog dokumenta (period 2019-2025)

Finansiranje Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035 za period 2019–2025 pokazuje izrazitu dominaciju sektora drumskog saobraćaja u ukupnim investicijama, uz značajna odstupanja između planiranih i realizovanih sredstava u tom sektoru. Najnoviji podaci obezbjeđuju uvid u planirana **naspram** utrošenih sredstva za puteve, dok za ostale sektore (željeznički, vazdušni i pomorski) predstavljeni podaci o stvarnoj realizaciji finansijskih sredstava. U periodu 2019–2024 sektor puteva je imao plan od oko **1,07 milijardi eura**, a realizovano je približno **689 miliona eura**, odnosno 64% planiranih sredstava. Istovremeno, ostali sektori imali su manja izdvajanja – npr. željeznički oko **87,5 miliona eura**, vazdušni **16,94 miliona eura**, a pomorski **8,94 miliona eura** za čitav period. Ovakav raskorak ukazuje na **disbalans u raspodjeli sredstava** u korist puteva, što zajedno nameće potrebu za unapređenjem finansijskog planiranja u narednom periodu.



## Željeznički saobraćaj

U željeznički saobraćaj uloženo je ukupno oko **87,5 miliona eura** tokom 2019–2025. Ipak, trend potrošnje u ovom sektoru bio je uglavnom rastući u prvom dijelu perioda. **2019. godine investirano je oko 9,9 miliona eura**, a izdvajanja su se postepeno povećavala svake godine, dostigavši **maksimum od 14,7 miliona eura u 2022.** Nakon 2022, ulaganja su blago opala – **2023. godine utrošeno je 14,3 miliona**, dok je **2024. zabilježen pad na 10,9 miliona eura**. Do **2025. godine izdvajanja su se djelimično oporavila na 13,4 miliona eura**. Ovi podaci pokazuju umjeren rast ulaganja u željezničku infrastrukturu do 2022, sa manjim oscilacijama i padom pred kraj perioda, ali bez dramatičnih promjena kao kod sektora puteva.

## Vazdušni saobraćaj

Finansiranje vazdušnog saobraćaja u periodu 2019–2025 ukupno je iznosilo oko **16,94 miliona eura**. **2019. godine uloženo je približno 5,566 miliona eura**, nakon čega slijedi naglo smanjenje izdvajanja, **1,21 miliona eura u 2020.** i dalji pad na **0,484 miliona eura tokom 2021. godine**. Ovaj drastičan pad poklapa se sa globalnim poremećajima u vazdušnom saobraćaju početkom decenije. Nakon **2021. ulaganja postepeno rastu: ponovo 1,21 milion eura u 2022.**, zatim ubrzanje na **2,662 miliona u 2023.** i dostizanje **oko 2,783 miliona eura u 2025.** I pored ovog oporavka, godišnja potrošnja u vazdušnom saobraćaju do kraja perioda ostala je ispod nivoa iz 2019. godine, što ukazuje na trajno ograničeno ulaganje u ovaj sektor u okviru posmatranog perioda.

## Pomorski saobraćaj

U sektor pomorskog saobraćaja uložena je ukupno oko **8,94 miliona eura** u sedmogodišnjem periodu. Godišnja izdvajanja za pomorski saobraćaj bila su relativno mala, ali sa vidljivim trendom rasta nakon početne stagnacije. **2019. godine utrošeno je oko 1,11 miliona eura**, da bi u **2020. došlo do pada na 0,87 miliona**, a **2021. zabilježila najniži nivo od oko 0,79 miliona eura**. Od **2022. godine primjetan je porast ulaganja – 1,45 miliona u 2022.** i dalje blago povećanje na **1,59 miliona eura u 2023.** Tokom **2024. i 2025. godine izdvajanja su se stabilizovala na približno 1,55–1,58 miliona eura godišnje**. Iako su ova ulaganja mala u apsolutnom iznosu, trend sugeriše povećanu pažnju ka pomorskom sektoru u drugoj polovini posmatranog perioda.

## Uporedna analiza i trendovi

Posmatrajući trendove kroz godine, **ukupna godišnja ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu opala su prema kraju perioda izvještavanja**. Ukupni godišnji izdaci (svi sektori) bili su iznad 100 miliona eura u prvim godinama sprovođenja strategije (2019–2020), da bi nakon 2022. pali na oko 70 miliona eura godišnje. Smanjenje se ponajviše duguje drastičnom opadanju ulaganja u puteve poslije 2021. godine, iz razloga što je obim radova na završetku autoputa poslije 2021. godine bio znatno manji u odnosu na prethodne godine. Istovremeno, **ostali sektori nisu pokazali tako nagle**

**promjene:** željeznički i pomorski saobraćaj bilježe umjeren rast ili stabilizaciju ulaganja u drugoj polovini perioda, dok se vazdušni saobraćaj nakon 2021. oporavio, ali je ostao na nižem nivou ulaganja nego na početku strategije.

U zaključku, u periodu 2019–2025. finansiranje Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore obilježeno je snažnom dominacijom drumskog sektora po obimu ulaganja, uz relativno ograničena sredstva za ostale vidove saobraćaja. Nedostatak podataka o planiranim sredstvima otežava poređenje sa inicijalnim očekivanjima strategije, ali dostupni podaci o utrošenim sredstvima pokazuju **koje su oblasti saobraćaja bile prioritet** u prvoj fazi realizacije strategije, kao i kako se intenzitet ulaganja mijenjao tokom godina

#### Putevi

Vremenski period	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ukupna sredstva
<b>Planirana sredstva</b>	257,610,000 (od čega kredit EBRD 0,1 mil, EIB 0,2 mil)	130,877,748 (od čega krediti 20-25 miliona)	162,123,392 (od čega kredit EBRD 37,7 mil, EIB 15 mil, donacije: EIB 0,2 mil, NR Kina 0,8 mil)	142,211,035 (od čega EBRD 7 mil EIB 13,2 mil donacije ebrd 04 mil, eib 0,3 mil)	66,269,459 (od čega kredit EBRD 8,384,430, kredit EIB 1,033,480, donacije EIB 1,000)	147,712,318 (kredit EBRD 2,225,890, EIB 179,780 i donacija EIB 1,780)	165,000,013 (EBRD 1,000 EIB 6,003)	1,071,803,965 eura
<b>Utrošena sredstva</b>	149,237,756.45 od čega kredit EIB 6,583,087.51 € i kredit EBRD – 8,981,325.21	107,353,758.79 (od čega kredit EBRD 18,368,327.30 i kredit EIB 993,006.35 €)	109,233,591.90 (od čega kredit EBRD: 16,057,134.95 kredit EIB: 1,893,751.35)	131,592,373.44 (od čega kredit EBRD: 12,599,560.10 i kredit EIB: 3,550,097.16)	89,482,870.34 (od čega kredit EBRD: 9,892,991.66; + kredit EIB-a: 9,427,674.65)	101,937,726.30 (od čega EBRD kredit 9,007,435.39 + EIB 15,304,626.78)		688,838,077.22 eura

#### Željeznički saobraćaj

Vremenski period	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ukupna sredstva
Utrošena sredstva	9,900,000 eura	11,900,000 eura	12,400,000 eura	14,700,000 eura	14,300,000 eura	10,900,000 eura	13,400,000 eura	87,500,000 eura

#### Vazdušni saobraćaj

Vremenski period	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ukupna sredstva
Utrošena sredstva	5,566,000 eura	1,210,000 eura	484,000 eura	1,210,000 eura	2,662,000 eura	3,025,000 eura	2,783,000 eura	16,940,000 eura

#### Pomorski saobraćaj

Vremenski period	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ukupna sredstva
Utrošena sredstva	1,110,000 eura	870,000 eura	790,000 eura	1,450,000 eura	1,590,000 eura	1,550,000 eura	1,580,000 eura	8,940,000 eura

<b>Ukupno planirana sredstva za period 2019-2035</b>
<b>1,071,803,965 eura (sredstva isključivo za puteve)</b>
<b>Ukupno utrošena sredstva za period 2019-2035</b>
<b>802,2 miliona eura (utrošena sredstva za sve sektore)</b>

## Zaključci i preporuke

**Sveukupna uspješnost sprovođenja (2021–2025):** Implementacija Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore 2019–2035, u periodu 2021-2025 je djelimično uspješna. Od četiri ključna strateška cilja, nijedan cilj nije u potpunosti ostvaren u pogledu vrijednosti planiranih do 2025. godine, ali

u svakom postoji izvjestan napredak: fizička infrastruktura se poboljšava (posebno drumska), institucionalni okvir se postepeno modernizuje, integracija u EU napreduje u regulativi, dok izazovi ostaju u bezbjednosti i održivosti.

## Ključni uspjesi Strategije razvoja saobraćaja CG 2019–2035, u izvještajnom periodu (2021–2025)

Proces ostvarenja postavljenih vrijednosti strategije postepeno napreduje do 2025. godine, gdje se jasno identifikuje skup **mjerljivih i sistemskih uspjeha** koji su postavili temelje za nastavak sprovođenja Strategije do 2035. U nastavku je sažet, ali detaljan prikaz najvažnijih postignuća (po tematskim cjelinama, uz vezu sa strateškim ciljevima).

### 1) Kapitalna infrastruktura i mjerljivo poboljšanje mobilnosti (SC1 i SC2)

**Autoput Smokovac–Mateševo (41 km) – ključni infrastrukturni iskorak perioda.** Dionica je otvorena 13. jula 2022. i do početka 2025. njome je prošlo oko **8 miliona vozila**, što potvrđuje realnu potražnju i snažan uticaj na saobraćajne tokove. Ovaj rezultat prepoznaje kao najupečatljiviji uspjeh strategije u posmatranom periodu (djelimično ostvarenje cilja 1.1), uz efekat skraćenja vremena putovanja i potencijalni podsticaj lokalnoj ekonomiji.

**Poboljšanje stanja magistralne mreže i rehabilitacija preko 150 km puteva.** Udio magistralnih puteva u dobrom stanju porastao je sa oko **50% (2018) na 60% (2024)** zahvaljujući rehabilitacijama više dionica (npr. Nikšić–Vilusi, Šavnik–Žabljak, Rožaje–Špiljani, Vrulja–Mijakovići). Efekti se vide kroz blago povećanje prosječne brzine putovanja i smanjenje vremena putovanja na pojedinim relacijama.

**Uspostavljanje planskog upravljanja putnom imovinom kroz Srednjoročni program puteva do 2028 (usvojen u junu 2025).**

### 2) Bezbjednosni efekti infrastrukture i stabilnost u “bezbjednijim” vidovima (SC3)

**Autoput kao bezbjednija alternativa kritičnoj magistrali preko Platija.** Izvještaj navodi da je upravo izgradnja autoputa Smokovac–Mateševo glavni uspjeh u drumskom segmentu bezbjednosti: preusmjeravanjem tranzita smanjene su teže saobraćajne nezgode na staroj trasi (navodi se pad smrtnog ishoda na staroj relaciji u odnosu na 2019), dok autoput, uprkos nekoliko težih saobraćajnih nezgoda, nije imao fatalne ishode zahvaljujući sigurnosnim elementima.

**Očuvana visoka bezbjednost u željezničkom putničkom saobraćaju.** U periodu 2019–2025 nije bilo smrtnih stradanja putnika u željezničkom saobraćaju, što potvrđuje da su osnovni bezbjednosni standardi u željezničkom putničkom sistemu održani.

**Pomorska i vazдушna sigurnost: bez ozbiljnih incidenata uz unapređenje standarda.** Izvještaj ističe funkcionalnost VTMISS sistema od 2024. i kontinuitet međunarodnih obaveza/standarda. U civilnom vazduhoplovstvu nema većih incidenata komercijalnih letova, uz nastavak primjene EU/ICAO standarda.

### **3) Modernizacija regulatornog okvira i institucionalni “pomaci” (SC1 i SC4)**

**Novi Zakon o željeznici (jul 2025) – ključni reformski korak.** Zakonsko rješenje predstavlja pozitivan pomak ka interoperabilnosti i liberalizaciji: zakon je usklađen sa EU propisima, predviđa **formiranje Agencije za željeznice** (preuzimanje dijela nadležnosti sadašnje uprave) i transponuje važne EU direktive (uključujući pravila o ugovorima o javnoj usluzi), čime se jačaju preduslovi za konkurenciju i unapređenje usluga.

**Šire usklađivanje sa EU propisima u više oblasti transporta, sa akcentom na usklađivanje u drumskom transportu, željeznici i pomorstvu,** uz zadržavanje pozitivne ocjene o napretku u poglavljima 14 i 21.

**Visok obim regulatornih i upravnih aktivnosti u drumskom sektoru, gdje je potrebno istaći** kontinuiran obim postupaka i jačanje pravne sigurnosti/efikasnosti upravnih procedura u regulaciji drumskog prevoza i tehničke usklađenosti vozila, uključujući usaglašavanje prevoza opasne robe sa ADR amandmanima.

### **4) Digitalizacija i ITS – konkretni, operativni rezultati (SC2 i SC4)**

**Elektronska naplata putarine (ENP) na autoputu – konkretan ITS rezultat sa mjerljivim efektom.** ENP je uvedena odmah po puštanju autoputa, gdje dostupni odaci pokazuju da oko **16% vozila koristi ENP**, što smanjuje zadržavanja na naplatnim stanicama.

**Interoperabilnost naplate putarine sa Srbijom (TAG uređaj) kao primjer regionalne integracije usluga.** Sporazum Monteput–Putevi Srbije iz 2023. naveden je kao pozitivan primjer regionalne saradnje koji olakšava kretanje vozila i podržava integracione ciljeve.

**Pomorski ITS kao “najznačajnije dostignuće” savremenog razvoja sektora:** kroz IPA projekte uvedeni su NMSW i VTMISS – NMSW operativan od avgusta 2024, a druga faza VTMISS puštena krajem decembra 2024, uz sveobuhvatnu pokrivenost obalnog područja (uključujući Skadarsko jezero) i prenesenu relevantnu EU pravnu tekovinu u nacionalni okvir.

### **5) Vazdušni saobraćaj – poboljšanja operacija i dostupnosti (SC2)**

**Modernizacija procedura vazdušne navigacije (RNAV/PBN) i stabilizacija usluge.** U prethodnom periodu je SMATSA uvela nove procedure prilaza (RNAV/PBN), čime je povećana sigurnost i efikasnost prilaza aerodromima. Takođe se konstatuje stabilizacija dostupnosti avio veza kroz tržišne promjene (low-cost), uz primjer baze Wizz Air u Podgorici 2025

## Ključni izazovi za period 2021-2025:

Izveštaj je pokazao da su postavljene srednjoročne vrijednosti indikatora učinka djelimično ostvarene, odnosno da je u svakom strateškom cilju zabilježen određeni napredak. Fizička infrastruktura je poboljšana (posebno drumska), modernizovan je dio institucionalnog okvira, a integracija u EU napreduje kroz usvajanje propisa. Međutim, određeni izazovi i dalje postoje, prvenstveno u domenu bezbjednosti i održivosti transportnog sistema.

Glavni izazovi identifikovani u okviru izvještaja, koji su usporili sprovođenje Strategije, uključuju:

- **Nedostatak akcionih planova nakon 2020:** Nakon isteka Akcionog plana 2019–2020, nije usvojen novi plan za period 2021–2025, što je dovelo do gubitka zamaha u implementaciji i slabijeg monitoringa ostvarivanja mjera.
- **Slaba koordinacija i ograničeni kapaciteti institucija:** Česte reorganizacije nadležnih ministarstava, nedostatak kvalifikovanog kadra i nedovoljna saradnja sa drugim resorima usporili su sprovođenje određene aktivnosti.
- **Preklapanje i fragmentacija operativnih ciljeva:** Pojedini operativni ciljevi ponavljaju se u više različitih strateških oblasti Strategije, bez dovoljno razlikovanja, što otežava jasno određivanje prioriteta i odgovornosti za sprovođenje. Istovremeno, ukupan broj operativnih ciljeva je prevelik (npr. čak 14 pod ciljem Ekonomsko blagostanje), što razvodnjava fokus i otežava sistematsko praćenje napretka. Ovakva nedovoljno jasno definisana struktura ciljeva otežala je izradu akcionih planova, definisanje mjerljivih indikatora i godišnje izvještavanje, doprinoseći implementacionom jazu nakon 2020. godine.
- **Kašnjenja infrastrukturnih projekata:** Realizacija nekoliko kapitalnih projekata od vitalnog značaja teče sporije od planiranog. Nastavak izgradnje auto-puta Bar–Boljare ka granici sa Srbijom nije započet do kraja 2025. Modernizacija željezničke pruge Bar–Vrbnica (prema Srbiji) odvija se usporeno. Projekti proširenja kapaciteta aerodroma takođe kasne.
- **Niska efikasnost upravljanja u željezničkom i pomorskom sektoru:** Uprkos započetim reformama, produktivnost željezničkog i pomorskog sektora ostaje niska. Željeznički operateri i dalje posluju uz poteškoće i zavise od državnih subvencija (državni teretni operater je primao pomoć, a ulazak privatnih operatera na tržište nije zaživio). Luka Bar nije ostvarila planirani rast prometa niti privukla strateškog investitora do 2025. – lučki pretovar stagnira oko 1,8–1,9 miliona tona godišnje, uz izostanak značajnije modernizacije. To ukazuje na neiskorišćen potencijal pomorskog sektora i potrebe za efikasnijim upravljanjem (diverzifikacija tereta, partnerstva, ulaganja) kako bi ovi sektori doprinijeli ekonomskim ciljevima Strategije.
- **Pogoršana bezbjednost drumskog saobraćaja:** Umjesto smanjenja, došlo je do porasta broja saobraćajnih nezgoda i stradalih na putevima tokom posmatranog perioda. Ovaj negativan trend suprotan je ciljevima Strategije i svrstava Crnu Goru među zemlje sa najvećom stopom smrtnosti u saobraćaju u Evropi. Preduzete mjere (pooštavanje kazni, kampanje bezbjednosti), do sada nisu dale potrebne rezultate, što ukazuje da su potrebne sveobuhvatnije i odlučnije intervencije kako bi se poboljšala saobraćajna kultura i bezbjednost na putevima.
- **Ograničen napredak u integraciji sa TEN-T mrežom i usklađivanju s EU standardima:** Fizička i tehnička integracija Crne Gore u panevropsku transportnu mrežu još je nedovoljna. Do 2025. godine, oko 22% ključnih transportnih ruta u zemlji dovedeno je na standarde Trans-evropske mreže (TEN-T), što je od strane Evropske komisije ocijenjeno kao nizak stepen usklađenosti. Ključne investicije koje bi

omogućile punu integraciju – poput dovršetka auto-puta do granice (dio proširene TEN-T mreže) i obnove željezničkog koridora Bar–Beograd (osnovna TEN-T mreža za Zapadni Balkan), nisu u potpunosti realizovane, što usporava povezivanje sa evropskim transportnim koridorima.

## Preporuke za naredni period sprovođenja javne politike

U cilju uspješnog sprovođenja Strategije do 2035. godine, neophodno je adresirati gore navedene izazove kroz koordinisane i odlučne mjere. U nastavku su date detaljne preporuke, organizovane prema četiri strateška cilja, sa fokusom na konkretne **institucionalne, infrastrukturne, regulatorne, metodološke i operativne** korake koje je potrebno preduzeti. Preporuke su prvenstveno usmjerene ka Ministarstvu saobraćaja, uz očekivanu saradnju drugih nadležnih institucija, kako bi se ubrzala implementacija Strategije i ostvarili njeni ciljevi u punom obimu do 2035. godine.

### Unapređenje praćenja i evaluacije sprovođenja Strategije

Jedan od najozbiljnijih nedostataka u dosadašnjoj implementaciji Strategije bio je slab sistem praćenja napretka – nakon 2020. godine nije bilo akcionih planova ni redovnih izvještaja, a mehanizmi praćenja nisu kontinuirano funkcionisali. Da bi se osiguralo uspješno sprovođenje Strategije do 2035, neophodno je uspostaviti snažniji okvir **monitoringa i evaluacije (M&E)**. Slijede preporuke za unapređenje metodologije praćenja i evaluacije:

- **Revizija Strategije i novi okvir ciljeva:** Prilikom sprovođenja revizije Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035, potrebno je definisati novi, metodološki usklađen i operativno primjenjiv okvir strateških i operativnih ciljeva do 2035. godine. Revizija treba da ukloni uočene slabosti postojeće strategije, prije svega preklapanje i ponavljanje operativnih ciljeva, njihov prevelik broj i nedovoljno jasnu hijerarhiju, te da racionalizuje ciljni okvir kroz ograničen broj jasno diferenciranih ciljeva po vidovima saobraćaja (drumski, željeznički, pomorski, vazdušni i intermodalni). Novi okvir mora biti u potpunosti usklađen sa nacionalnom metodologijom strateškog planiranja (Uredbom i Metodologijom), uključujući obavezne dvogodišnje akcione planove i godišnje izvještavanje, kao i sa savremenim EU politikama – posebno u oblasti zelene tranzicije, dekarbonizacije, interoperabilnosti i digitalizacije transporta. Svaki operativni cilj treba da bude direktno povezan sa mjerljivim indikatorima, jasno definisanim nosiocima i izvorima finansiranja, čime bi Strategija postala funkcionalan instrument upravljanja i koordinacije javnih politika, a ne samo strateški dokument deklarativnog karaktera.
- **Redovno donošenje akcionih planova i izvještavanje o napretku:** Potrebno je institucionalizovati praksu dvogodišnjih **akcionih planova** za Strategiju, u skladu sa nacionalnom metodologijom za strateško planiranje. To znači da se odmah pristupi izradi akcionog plana za naredni period (npr. 2026–2027), a zatim sukcesivno za svaki sljedeći dvogodišnji interval do 2035. Svaki akcioni plan treba jasno da definiše: mjere i projekte koji će se realizovati, očekivane rezultate, indikatore učinka, odgovorne institucije i izvore finansiranja. Paralelno, potrebno je uspostaviti obavezu **godišnjeg izvještavanja** o implementaciji Strategije i budućih akcionih planova na kraju svake godine. Ministarstvo saobraćaja će redovno pripremati detaljan izveštaj o ostvarenim aktivnostima, postignutim vrijednostima indikatora i

eventualnim odstupanjima od plana. Ti izvještaji će biti **javno objavljeni** radi transparentnosti i da služe kao osnova za korekcije strategije. U tu svrhu, potrebno je uspostaviti internu proceduru da svi sektori Ministarstva i partnerske institucije kvartalno dostavljaju podatke o napretku aktivnosti, kako bi se olakšala priprema godišnjeg izvještaja.

- **Definisati jasne, mjerljive indikatore učinka za sve ciljeve i mjere:** Kako bi se napredak mogao objektivno ocijeniti, neophodno je unaprijediti **sistem indikatora učinka** Strategije. Postojeća logička matrica indikatora u Strategiji je dobar polazni osnov, ali treba je revidirati kako bi indikatori bili **SMART** (specifični, mjerljivi, dostižni, relevantni i vremenski određeni). Za svaki operativni cilj ili značajniju mjeru trebalo bi definisati bar jedan kvantitativni indikator sa baznom vrijednošću (2019. ili aktuelnom) i ciljnom vrijednošću za 2030/2035. Na primjer: za bezbjednost – broj poginulih na 100k stanovnika (cilj smanjenje na X). Za ekonomsku efikasnost – udio transportnog sektora u BDP (cilj povećanje na Y%); za dostupnost – procenat stanovništva pokriven javnim prevozom. Za EU integraciju – procenat usklađenih propisa ili procenat TEN-T mreže ispunjen. Indikatore treba usaglasiti i sa EU okvirom gdje je moguće (npr. pratiti indikator fataliteta u saobraćaju koji koristi EK, Logistic Performance Index za logistiku, itd.). **Sakupljanje podataka** za indikatore mora biti sistematizovano: u saradnji sa Monstatom i sektorskim agencijama, Ministarstvo saobraćaja će uspostaviti centralnu bazu podataka gdje će se unositi svi relevantni podaci (npr. dužina rekonstruisanih puteva, broj prevezenih putnika, količina tereta u lukama, emisije CO<sub>2</sub> iz transporta, itd.). Jedan dio ovih podataka već postoji u raznim institucijama – zadatak je objediniti ih i redovno ažurirati. Takođe, ako neki važan indikator nije praćen, treba uspostaviti novo prikupljanje (npr. ankete o zadovoljstvu korisnika javnog prevoza jednom u dvije godine). Kroz jasno definisane indikatore, svaki naredni izvještaj o sprovođenju strateškog dokumenta moći će preciznije da izmjeri učinak Strategije, a nadležne institucije će lakše uočavati gdje zaostaju ciljevi.
- **Uspostaviti efikasan institucionalni okvir za praćenje implementacije:** Potrebno je formalizovati koordinatora ili jedinicu zaduženu isključivo za praćenje sprovođenja Strategije. Optimalno rješenje je formiranje **jedinice za strateško planiranje i praćenje** unutar Ministarstva saobraćaja, kadrovski ojačane i opremljene odgovarajućim softverom za praćenje projekata. Ova jedinica bi blisko saradivala sa kontakt osobama iz svakog relevantnog organa (npr. Monteput, ŽICG, Agencija za avijaciju, lučke uprave, MUP, Ministarstvo ekologije itd.) koji doprinose realizaciji mjera Strategije. Mjesečni ili kvartalni sastanci sa tim kontakt tačkama omogućili bi da se na vrijeme identifikuju problemi u implementaciji i predlože korektivne mjere. **Generalni sekretarijat Vlade** takođe treba aktivno uključiti, gdje bi GSV trebalo da koordinira cjelokupni sistem strateškog planiranja, provjerava usklađenost sektorskih strategija i prati izvještavanje. U praksi, to znači da GSV treba da zahtijeva od Ministarstva saobraćaja redovne informacije o sprovođenju i da pruža smjernice za unapređenje metodološkog pristupa u izradi strateškog dokumenta.
- **Jačati kapacitete ljudstva i organizacije za M&E procese:** Monitoring i evaluacija često trpe zbog nedostatka obučanih kadrova. Neophodno je investirati u **obuke službenika** Ministarstva saobraćaja i povezanih agencija u oblasti strateškog planiranja, upravljanja projektima, praćenja indikatora i izrade izvještaja. To može uključivati radionice uz pomoć međunarodnih partnera (npr. TAIEX ekspertske misije iz EU država koje dijele iskustva), učešće u regionalnim programima obuke koje nudi Transportna zajednica, ili angažovanje domaćih stručnjaka za specifične teme (npr. metodologija cost-benefit analize projekata kao input za praćenje ekonomskih efekata). Pored



pojedinaca, **institucionalna memorija** se mora održati – preporučuje se smanjiti fluktuaciju osoblja zaduženog za strategiju (držati iste ljude kroz više godina na ovim poslovima ako je moguće), i jasno definisati procedure tako da i u slučaju promjene kadra, novi službenici mogu lako preuzeti dužnosti. Uspostaviti interne **priručnike i šablone** za praćenje i izvještavanje, što standardizuje proces i čini ga manje zavisnim od pojedinaca. Jačanjem kapaciteta, Ministarstvo saobraćaja i druga tijela će biti sposobnija da sprovedu sve navedene preporuke, a time i da Strategiju pretvore iz dokumenta u realnost – dobro povezan, bezbjedan, efikasan i evropski integrisan saobraćajni sistem Crne Gore do 2035. godine.

- **Integracija rodne ravnopravnosti u revidiranu Strategiju:** Prilikom revizije Strategije razvoja saobraćaja 2019–2035 potrebno je sistematski integrisati princip rodne ravnopravnosti, u skladu sa nacionalnim politikama i relevantnim EU standardima, kako bi transportni sistem u većoj mjeri odgovarao različitim potrebama žena i muškaraca. To podrazumijeva uvođenje rodne perspektive u definisanje strateških i operativnih ciljeva, posebno u oblastima planiranja javnog prevoza, bezbjednosti saobraćaja, dostupnosti usluga, zapošljavanja u sektoru saobraćaja i donošenja odluka. Revidirana strategija treba da predvidi prikupljanje i korišćenje rodno razvrstanih podataka (npr. obrasci korišćenja prevoza, percepcija bezbjednosti, zastupljenost žena u sektoru), definisanje konkretnih mjera za unapređenje bezbjednosti i dostupnosti transporta za žene (uključujući žene sa djecom, starije žene i žene sa invaliditetom), kao i jačanje institucionalnih kapaciteta Ministarstva saobraćaja za primjenu rodno odgovornog budžetiranja i praćenje rodni efekata politika. Na ovaj način Strategija bi doprinijela ne samo efikasnijem i inkluzivnijem transportnom sistemu, već i širim ciljevima društvene kohezije i održivog razvoja.

Preporuke za svaki od strateških ciljeva:

### **Strateški cilj 1: Ekonomsko blagostanje**

- **Ubrzati realizaciju prioritetne infrastrukture za povezivanje i rast:** Nadležne institucije treba da snažno podrže i ubrzaju završetak ključnih infrastrukturnih projekata definisanih u Jedinstvenoj listi prioritetnih projekata (JLPIP). To prvenstveno obuhvata **dovršetak auto-puta Bar–Boljare do granice sa Srbijom i modernizaciju željezničke pruge Bar–Vrbnica/Beograd**, koji predstavljaju kičmu buduće mreže i preduslov za bolje povezivanje sa regionalnim tržištima. Za ubrzanje radova potrebno je otkloniti administrativne i tehničke prepreke: pojednostaviti procedure javnih nabavki, osigurati blagovremenu eksproprijaciju zemljišta, te pojačati nadzor nad izvođenjem radova radi poštovanja rokova. Posebnu pažnju treba posvetiti **modernizaciji željezničke infrastrukture** – prioritetno realizovati već obezbijeđene grantove i kredite za obnovu kritičnih dionica i tunela. Trenutno je iskorišćenje dostupnih EU sredstava za željeznicu u postepenom usponu (do 2025. iskorišten je najveći dio od 20 miliona eura EU granta zbog sporih procedura), te je neophodno ukloniti nedostatke u pripremi projekata i podići apsorpcioni kapacitet. Pored velikih projekata, potrebno je **ojačati ulaganja u održavanje** postojeće infrastrukture (puteva i pruga) kako bi se spriječilo dalje propadanje i osigurala dugoročna održivost investicija. Redovno održavani putevi i pruge smanjuju troškove transporta i doprinose ekonomičnosti sistema.

- **Diversifikovati izvore finansiranja i uključiti privatni sektor u investicije:** Budžetska sredstva i državna zaduženja su do sada nosili teret finansiranja saobraćajne infrastrukture, što je ograničilo obim realizovanih projekata. Potrebno je aktivnije primijeniti Operativni cilj 1.5 Strategije – **alternativni modeli finansiranja kroz javne–privatne partnere (PPP) i koncesije**. Vlada treba da nastavi i intenzivira napore na pronalaženju strateških investitora za ključne infrastrukturne objekte: **davanje aerodroma u koncesiju** treba privesti kraju kroz unaprijeđen i transparentan tender (s obzirom na ponovni neuspjeh u 2023. godini), uz jasno definisane uslove koji štite državni interes, ali su atraktivni za ozbiljne operatere. Takođe, **nastavak izgradnje auto-puta** treba razmotriti kao PPP model ili koncesiju, kako bi se smanjio pritisak na javni dug – u tom smislu, brzo finalizovati analize i pregovore sa potencijalnim partnerima za drugu dionicu auto-puta. **Luka Bar** bi trebalo da ponovo pokuša privući strateškog partnera za razvoj – iako to do 2025. nije ostvareno, partnerstvo sa renomiranom lučkom kompanijom ili investicionim fondom moglo bi donijeti kapital i know-how za povećanje kapaciteta luke (npr. produbljivanje pristaništa, nabavku nove opreme) i bolju komercijalizaciju njenih kapaciteta. U željezničkom sektoru, **liberalizacija tržišta** (predviđena novim Zakonom o željeznici) mora biti praćena proaktivnim mjerama za privlačenje privatnih operatera u teretnom prevozu – npr. ponuditi poreske olakšice ili subvencije za početak rada novih operatera, obezbijediti fer uslove pristupa infrastrukturi i sl. Uključivanje privatnog sektora donijeće svježe investicije i poboljšati operativnu efikasnost, što će ubrzati ostvarivanje ekonomskih benefita Strategije.
- **Unaprijediti upravljanje državnim saobraćajnim preduzećima i finansijsku održivost sektora:** Kako bi se postiglo **smanjenje državnih subvencija neefikasnim operaterima (cilj 1.8)** i povećala produktivnost, neophodno je sprovesti dubinsko restrukturiranje ključnih državnih kompanija u sektoru transporta. **Željeznička preduzeća** (infrastruktura, prevoz i teretni operater) treba reformisati kroz mjere kao što su: uvođenje korporativnog upravljanja orijentisanog na performanse, optimizacija broja zaposlenih uz adekvatne obuke, uvođenje savremenih sistema za planiranje održavanja i voznog reda, te potencijalno izdvajanje neprofitabilnih segmenata. Posebno je važno da novouspostavljena **Agencija za željeznicu** (regulatorno tijelo) bude kadrovski osposobljena i operativno nezavisna, kako bi mogla nadzirati željeznički sektor i podsticati konkurenciju i bezbjednost. **Luka Bar** i **Aerodromi Crne Gore** trebalo bi da primijene mjere povećanja učinkovitosti: uvesti međunarodne standarde poslovanja i finansijskog izvještavanja, optimizovati tarife i usluge radi većih prihoda, te intenzivirati marketing u cilju privlačenja novih klijenata (npr. kontejnerskih linija za luku, novih avio-kompanija za aerodrome). Istovremeno, **subvencije iz budžeta** treba postepeno usloviti mjerljivim unapređenjem performansi – npr. za željeznicu postaviti cilj povećanja broja putnika ili tona prevezene robe za određeni procenat godišnje, uz smanjenje troškova po jedinici usluge, čime bi se opravdalo svako dalje budžetsko izdvajanje i stimulisalo rukovodstva na bolje rezultate. Ovakvim pristupom povećala bi se finansijska održivost sektora transporta i oslobodila sredstva za nove razvojne projekte.
- **Podstaći intermodalni transport i logistiku radi efikasnosti i rasta:** U anrednom periodu je poseban akcenat potrebno staviti na razvoj intermodalnog transporta, kombinovanja različitih vidova prevoza radi veće efikasnosti. Da bi se ekonomski potencijali u potpunosti iskoristili, Ministarstvo saobraćaja treba da inicira **uspostavljanje logističkih centara i intermodalnih terminala** na ključnim čvorištima (npr. u zoni Luke Bar, Podgorice i na sjeveru zemlje). To podrazumijeva identifikaciju lokacija, rješavanje imovinsko-pravnih odnosa i privlačenje investitora (moguće kroz javno-privatno partnerstvo) za izgradnju modernih skladišta, pretovarnih terminala i prateće infrastrukture. Pored fizičke infrastrukture, važno je **usklađivanje regulative sa EU Direktivom o kombinovanom transportu**, što je EK

eksplicitno preporučila Crnoj Gori. Transponovanje ove direktive i donošenje podsticajnih mjera (npr. olakšice za intermodalne operacije, subvencije za prevoz robe željeznicom na dijelu puta) stimulisaće preusmjeravanje dijela teretnog saobraćaja sa puteva na željeznicu i vodu. To donosi ekonomsku korist kroz smanjenje troškova prevoza (masovni transport je jeftiniji po toni/km), ali i šire društvene koristi (smanjenje zagađenja na putevima, manja emisija štetnih gasova). **Digitalizacija logistike** je takođe prioritet – implementacija nacionalnog Port Community System-a u Luci Bar (započeta kroz projekte u 2024) treba da omogući elektronsku razmjenu podataka između svih aktera u lancu snabdijevanja, što će skratiti vrijeme obrade tereta i povećati privlačnost Luke Bar za međunarodne špeditere. Sve ove mjere zajedno doprinijeće efikasnijem transportnom sistemu koji generiše veći doprinos BDP-u, otvara nova radna mjesta (u logistici, distribuciji, trgovini) i pozicionira Crnu Goru kao regionalno čvorište umjesto samo tranzitne rute.

## Strateški cilj 2: Dostupnost, operacije i kvalitet usluga

- **Dovršiti i modernizovati ključnu transportnu infrastrukturu radi bolje dostupnosti:** Povećanje dostupnosti zahtijeva **popunjavanje preostalih praznina u mreži** i modernizaciju zastarjelih segmenata. Prioritet je **izgradnja preostalih dionica auto-puta** do granice, čime će se sjever Crne Gore u potpunosti integrisati sa centrom i regionalnim koridorima. Takođe, potrebno je modernizovati i proširiti **kapacitete magistralnih i regionalnih puteva** koji povezuju manje razvijena područja sa glavnim centrima – npr. rekonstrukcija magistralnih puteva, izgradnja obilaznica oko gradova radi rasterećenja saobraćaja, te poboljšanje puteva prema ruralnim i turističkim destinacijama.
- **Željeznička mreža** mora biti temeljno obnovljena: nastavak rekonstrukcije pruge Bar–Beograd (sanacija kolosijeka, tunela, mostova, ugradnja moderne signalizacije) ključno je za podizanje brzine i pouzdanosti željezničkog prevoza. Do 2030. godine pruga bi trebalo da ispunjava osnovne interoperabilnost standarde EU (npr. osovinsko opterećenje, gabarit, signalno-sigurnosni sistemi) kako bi postala ravnopravni dio regionalne mreže.
- U vazдушnom saobraćaju, **proširenje kapaciteta aerodroma** (posebno aerodroma Tivat) treba ubrzati, primarno kroz produženje piste, izgradnja nove terminalne zgrade i prateće infrastrukture povećaće propusnu moć i bezbjednost, prateći rast potražnje koji je već evidentan (rekordan broj putnika 2023. godine).
- Paralelno, investirati u **unapređenje pomorske infrastrukture:** finalizovati projekat produbljivanja pristaništa u Luci Bar kako bi mogli pristajati veći brodovi, modernizovati luke Kotor i druge marine za nautički turizam, te razmotriti obnovu lokalnih pristaništa i feribotskih veza radi bolje povezanosti priobalnog područja. Ove infrastrukturne investicije direktno će uticati na dostupnost – skraćivanjem vremena putovanja, povećanjem frekvencije usluga i omogućavanjem korisnicima da lakše dosegnu različite djelove zemlje i regiona.
- **Optimizovati operativne procese i uvesti inteligentne transportne sisteme (ITS):** Kako bi saobraćajni sistem funkcionisao efikasno, neophodno je uvesti savremene operativne tehnologije i prakse upravljanja. **Inteligentni transportni sistemi (ITS)** treba da budu implementirani širom drumske, željezničke i pomorske mreže, u skladu sa Strategijom razvoja ITS 2022–2026. Konkretnije, potrebno je

dovršiti uspostavljanje **integriranog nacionalnog ITS centra za puteve**, koji je započet uz podršku EBRD. To uključuje sinhronizaciju semafora u gradovima, uvođenje sistema za praćenje saobraćajnih tokova na glavnim putevima, obavještanje vozača u realnom vremenu o uslovima na putevima (putem portala, mobilnih aplikacija, pametnih panela), kao i uspostavljanje efikasnog sistema naplate putarine elektronskim putem (što je već djelimično urađeno kroz interoperabilnost TAG uređaja sa Srbijom). U željezničkom saobraćaju, ITS mjere obuhvataju dovršetak modernizacije signalno-sigurnosnih uređaja (računarski upravljani dispečerski centar), kao i uvođenje sistema za monitoring stanja pruge i vozova (senzori za osovinska opterećenja, detekciju kvarova, GPS praćenje vozova) radi povećanja pouzdanosti i bezbjednosti operacija. U pomorstvu je značajan napredak ostvaren kroz VTMISS, ali treba nastaviti digitalizaciju – **Port Community System** u Luci Bar, koji je u pripremi, omogućit će integraciju svih aktera i ubrzati luke procedure. Takođe, implementirati ITS rješenja u urbanom prevozu (npr. pametna stajališta, prioritet za autobuse na semaforima) u saradnji sa opštinama, čime će se povećati atraktivnost javnog prevoza. Sve ove tehnološke inovacije doprinose optimizaciji operacija – smanjuju kašnjenja, povećavaju propusnost infrastrukture i omogućavaju efikasnije korišćenje resursa, što direktno poboljšava kvalitet usluge za korisnike.

- **Poboljšati uslugu i iskustvo korisnika u svim vidovima prevoza:** Kvalitet usluga u saobraćaju ogleda se kroz tačnost, udobnost, dostupnost informacija i sveukupno korisničko iskustvo. Ministarstvo saobraćaja treba postaviti **standard kvaliteta usluge** za svaki sektor i nadzirati njihovo ispunjenje. U **javnom prevozu putnika**, potrebno je raditi na integraciji različitih vidova prevoza kako bi putovanje „od vrata do vrata“ bilo jednostavnije. Preporučuje se uvođenje **integriranog tarifnog sistema i karata** za više vidova (npr. jedinstvena karta koja važi za voz i autobus ili gradski i prigradski prevoz), kao i usklađivanje reda vožnje vozova i autobusa kako bi se omogućili brži transferi. Dalje, ulagati u **modernizaciju voznog parka**: nabavka novih autobusa (po mogućnosti na ekološki pogon) za međugradski i lokalni prevoz, nastavak obnove željezničkih voznih sredstava (najavljena isporuka 3 nova elektromotorna voza finansirana od EBRD do 2026. godine), te modernizacija brodova za lokalne pomorske linije. Veći komfor, pouzdanost i čist transport privući će više putnika. **Informacioni servisi** za putnike trebaju biti poboljšani: uspostaviti jedinstveni nacionalni saobraćajni portal ili mobilnu aplikaciju gdje građani mogu vidjeti sve redove vožnje, kupiti karte online, dobiti informacije o kašnjenjima ili alternativnim rutama. Na stajalištima i stanicama, postaviti displeje sa vremenima dolazaka i interaktivne info tačke. U teretnom saobraćaju, raditi na **pojednostavljenju procedura** i povećanju pouzdanosti usluge – npr. digitalizacija špediterskih dokumenata, elektronska razmjena podataka između prevoznika, carine i logističkih centara, što skraćuje vrijeme čekanja i podiže kvalitet usluge za privredu.
- Poseban fokus treba staviti na **skraćivanje vremena čekanja na granicama**. Iako su uvedene neke digitalne mjere i zajedničke kontrole (pilot projekti sa Albanijom i Kosovom), i dalje se u ljetnom periodu bilježe duža zadržavanja. Neophodno je potpuno implementirati koncept **jedinstvenih graničnih prelaza (One-Stop-Shop)** sa susjednim državama, uz punu primjenu sporazuma o priznavanju kontrole. Takođe, unaprijediti infrastrukturu graničnih prelaza (više traka, modernija oprema za kontrolu) i bolje koordinirati rad službi kako bi se tranzit odvijao brže. Kraće i predvidljivije čekanje na granici direktno poboljšava iskustvo prevoznika i putnika, a utiče i na niže logističke troškove.

- **Podstaci razvoj pristupačnog transporta za sve građane:** Pojam dostupnosti odnosi se i na socijalnu dimenziju – omogućiti svim kategorijama stanovništva adekvatan pristup prevozu. U tom smislu, Ministarstvo saobraćaja će u saradnji sa lokalnim samoupravama, raditi na **unapređenju lokalnog i regionalnog javnog prevoza**. To uključuje revitalizaciju autobuskih linija u ruralnim oblastima (uz moguće subvencije za operatere kako bi linije bile održive), uvođenje manjih shuttle vozila za povezivanje nedovoljno povezanih sela sa opštinskim centrima, te razvoj  **sistema prevoza na zahtjev** (npr. putem mobilne aplikacije ili call-centra građani bi mogli pozvati prevoz u određeno vrijeme za manje frekventne relacije). Pored toga, investirati u prilagođavanje infrastrukture i vozila osobama sa invaliditetom – autobuse i željezničke stanice opremiti rampama, taktilnim stazama i audio najavama. Kroz regulative, podsticati **dostavne i taksi službe** da uvode ekološka vozila i servise dijeljenja vožnje, kako bi gradski prevoz bio održiviji i dostupniji. Sve ove mjere doprinose ravnomjernijoj dostupnosti transporta, što je ključno i za društveno-ekonomsko uključivanje svih djelova stanovništva i regiona Crne Gore.

### Strateški cilj 3: Sigurnost i bezbjednost

- **Uspostaviti nacionalno tijelo nadležno za unapređenje bezbjednosti drumskog saobraćaja:** Potrebno je uspostaviti **stalno tijelo za koordinaciju bezbjednosti saobraćaja** (npr. obnovljeni nacionalni Savjet za bezbjednost saobraćaja) koje bi uključivalo Ministarstvo saobraćaja, Ministarstvo unutrašnjih poslova (saobraćajnu policiju), Ministarstvo zdravlja, lokalne samouprave i civilni sektor. Ovo tijelo bi redovno analiziralo statistiku nezgoda, predlagalo mjere i nadgledalo njihovu realizaciju. Ključni zadaci nadležnog tijela treba da budu: **unapređenje infrastrukture sa aspekta bezbjednosti, pojačan nadzor i kaznena politika, te edukacija učesnika u saobraćaju**. Konkretno, nastaviti sa identifikacijom i sanacijom **opasnih dionica** na putevima – ugraditi nedostajuću signalizaciju, zaštitnu ogradu, osvjetljenje i druge sigurnosne elemente na kritičnim mjestima. **Saobraćajna policija** treba da bude kadrovski i tehnološki osnažena, pri čemu je potrebno kontinuirano sprovoditi **javno-obrazovne kampanje** o bezbjednosti (npr. u školama, kroz medije i društvene mreže) kako bi se mijenjala svijest vozača i pješaka. Cilj je da se do 2030. smanji broj poginulih u saobraćaju bar za 50% u odnosu na 2020, što je u duhu i evropske “Vision Zero” opredjeljenosti.
- **Intenzivirati aktivnosti na poboljšanju bezbjednosti putne infrastrukture:** Pored pomenute identifikacije crnih tačaka, preporučuje se sprovođenje **sistematskih bezbjednosnih inspekcija** na svim magistralnim i važnijim regionalnim putevima. Posebnu pažnju posvetiti **tunelima**, odnosno nastaviti usklađivanje sa EU standardima za sigurnost tunela na TEN-T mreži (Crna Gora je već usvojila direktivu o bezbjednosti tunela, npr. tunel Sozina, tuneli na auto-putu i tunel Jelovica su usklađeni), i proširiti te mjere na ostale tunele van TEN-T mreže. U urbanim sredinama, podržati opštine u uvođenju **zona smirenog saobraćaja** (zone 30 km/h u stambenim četvrtima) i razvoja infrastrukture za pješake i bicikliste, čime se smanjuje konflikt između automobila i ugroženih učesnika. Sve nove infrastrukturne projekte treba planirati sa integrisanim komponentama bezbjednosti. Sigurnija infrastruktura direktno doprinosi smanjenju nesreća, što je prioritet ovog cilja.
- **Ojačati institucije i kapacitete za upravljanje bezbjednošću u svim vidovima saobraćaja:** Pored koordinacionog tijela, važno je da specijalizovane agencije i jedinice koje se bave bezbjednošću budu adekvatno opremljene i kadrovski popunjene. **Nadležne insitucije za**

**bezbjednost saobraćaja** treba da imaju dovoljno inspektora i analitičara za rad na terenu i praćenje podataka. **Željeznička uprava/Agencija** mora imati odjeljenje za sigurnost željezničkog saobraćaja – sa stručnjacima za nadzor ispravnosti željezničke infrastrukture i vozila, te provođenje istraga u slučaju incidenata. EU je već preporučila da se obezbijedi odgovarajuće osoblje za nacionalno tijelo za bezbjednost željeznice, radi ispunjavanja EU zahtjeva i osiguranja nezavisnosti. U **pomorskom sektoru**, nastaviti dosadašnji dobar trend, gdje je Crna Gora prenijela 80% EU pravila u pomorskoj sigurnosti (inspekcije brodova, ISPS kod za luke). Potrebno je održati visoke standarde kroz konstantan inspeksijski nadzor brodova (Port State Control), obuke i vježbe za reagovanje na pomorske incidente (požari, zagađenja), te osavremenjavanje opreme za spasavanje na moru. **Vazduhoplovna sigurnost** je visokog nivoa zahvaljujući usklađenosti sa EASA pravilima, odnosno treba nastaviti sa certificiranjem osoblja i tehnike po EU standardima i modernizovati navigacione sisteme kako raste obim saobraćaja. Sve ove institucionalne mjere obezbijediće da bezbjednost ostane u fokusu uprkos povećanju saobraćaja do 2035.

#### **Strateški cilj 4: Integracija u EU**

- **Dovršiti ključne projekte za fizičku integraciju u TEN-T mrežu:** Prioritet broj jedan je izgradnja **autoputa Bar–Boljare** u cjelini, jer on predstavlja dio proširene TEN-T mreže (Mediterranskog koridora) i omogućuje povezanost Jadranskog primorja sa centralnom Evropom. Nastavak radova na narednim dionicama autoputa mora biti strateški projektovan i finansijski obezbijeđen, bilo kroz domaća sredstva ili, poželjno, kroz kombinaciju EU fondova i privatnih ulaganja (koncesija). Upravo, Crna Gora treba da ubrza **modernizaciju željezničke pruge Bar–Beograd**, koja je klasifikovana kao dio osnovne TEN-T mreže za Zapadni Balkan. To podrazumijeva završetak obnove preostalih dionica ka granici sa Srbijom, ali i dogovor sa Srbijom o zajedničkom ulaganju u poboljšanje cjelokupne trase. Važno je naglasiti da je integracija dvosmjernan proces: Crna Gora bi trebala aktivno učestvovati u regionalnim projektima poput **jadransko-jonskog auto-puta** ili **željezničke veze Tirana–Podgorica** (ukoliko ti projekti dođu na agendu), kako bi osigurala da bude dio svih relevantnih koridora. Pored glavnih pravaca, ostvariti i **bolje prekogranične veze** sa neposrednim susjedima: modernizovati put i željeznicu prema Bosni i Hercegovini (vezu za Trebinje/Čapljinu), razmotriti mogućnosti za novu/bržu saobraćajnicu ka Albaniji, kao i potencijalnu željezničku vezu ka Albaniji u budućnosti. Time će Crna Gora biti umrežena sa više pravaca i osigurati alternativne koridore, što je u duhu TEN-T koncepta multimodalne povezivosti.
- **Podići nivo usklađenosti nacionalne infrastrukture sa TEN-T standardima:** Integracija ne znači samo povezati se, već i ispuniti **kvalitativne standarde** koje EU propisuje. Crna Gora treba do 2035. da **modernizuje postojeću osnovnu mrežu**, primarno magistralne puteve, željeznicu i luke, tako da u najvećoj mogućoj mjeri zadovolje TEN-T kriterijume (nosivost, brzina, sigurnosni elementi, digitalna opremljenost). Konkretno, **magistralni putni pravci** koji su dio proširenog TEN-T moraju biti rekonstruisani: proširenje gdje je potrebno, dodavanje zaobilaznica oko gradova, tunela ili mostova za odsijecanje uskih grla, ugrađeni ITS sistemi za upravljanje saobraćajem. **Željeznička pruga Bar–Vrbnica** treba, pored građevinske sanacije, biti opremljena za interoperabilnost: ETCS signalizacija drugog nivoa (koja omogućava veću sigurnost i veću brzinu vozova) treba biti cilj, kao i eventualna elektrifikacija preostalog dijela ako studije pokažu opravdanost. **Luka Bar** kao dio TEN-T luke mora dostići određene kapacitete i standarde usluge, odnosno neophodno je nastaviti ulaganja u proširenje kontejnerskih kapaciteta, silosa, opreme za prekrcaj, kao i poboljšati željezničku vezu luke sa zaleđem (remont i elektrifikacija industrijskog kolosijeka prema Luci). Cilj je da do 2030-ih Crna Gora ima *najmanje 60-70%* svoje ključne mreže dovedeno na TEN-T nivo (sa

sadašnjih 22%), što će zahtijevati značajna sredstva, ali bez toga tranzitni koridori neće moći da ostvare pun efekat. Stoga je ključno **planiranje investicija** uskladiti sa evropskim finansijskim instrumentima (WBIF, IPA III, Investicioni okvir za Zapadni Balkan itd.) kako bi se obezbijedila grant podrška za ove skupe poduhvate.

- **Dovršiti i implementirati usklađivanje zakonodavstva sa EU pravnom tekovinom u transportu:** Iako je dosta propisa preneseno, preostale praznine u usklađivanju treba zatvoriti najkasnije do 2026, kako bi se ostavilo dovoljno vremena za primjenu u praksi do prijema u EU. Važno je istaći da je izvršeno usklađivanje sa **Direktivom o uspostavljanju jedinstvenog evropskog željezničkog prostora**. Potrebno je raditi na usklađivanju sa **Direktivom (EU) 2016/797 Evropskog parlamenta i Savjeta o interoperabilnosti željezničkog sistema u Evropskoj uniji** i **Direktivom (EU) 2016/798 Evropskog parlamenta i Savjeta o bezbjednosti željeznica**, kao i **Direktivom o kombinovanom transportu** (što je već pomenuto, da bi se podstakao multimodalni prevoz). Takođe, kontinuirano ažurirati postojeće zakone u skladu sa novim EU uredbama koje stupaju na snagu (npr. u oblasti klimatski održivog transporta, alternativnih goriva, digitalnih platformi u transportu itd.). **Institucionalno prilagođavanje** je jednako važno: osigurati da novoformirani regulatorni organi ispunjavaju zahtjeve nezavisnosti i kapaciteta kako bi mogli vjerodostojno saradivati sa EU tijelima. Kada su propisi usvojeni, fokus treba da pređe na njihovu implementaciju, odnosno obezbijediti obuke za sve aktere o novim pravilima, informisati transportnu privredu o obavezama i pravima koje iz toga proizilaze, i pratiti sprovođenje na terenu. Time će se postići da integracija ne bude samo “na papiru” već stvarna u praksi.
- **Aktivno koristiti dostupne EU fondove i inicijative za transport:** Da bi se ostvarilo gore navedeno, Crna Gora mora maksimalno iskoristiti **finansijsku i tehničku pomoć EU** namijenjenu transportnom sektoru. Preporučuje se dalje jačanje kapaciteta jedinice unutar Ministarstva saobraćaja za **pripremu i upravljanje EU projektima**, koja će imati zadatak da identifikuje relevantne pozive i programe, priprema kvalitetne aplikacije i prati realizaciju projekata. Prethodni period je pokazao da je kapacitet apsorpcije sredstava do sada bio ograničen (neiskorišćeni grantovi zbog sporih procedura), što se mora promijeniti kroz ubrzanje procedura i kvalitetniju pripremu. Uspješni primjeri poput dobijanja EU bespovratnih sredstava za studije razvoja Luke Bar treba da postanu pravilo a ne izuzetak. Pored finansija, Crna Gora trebada nastavi sa **aktivnim učešćem u Transportnoj zajednici** (Regionalnom transportnom forumu Zapadnog Balkana) i inicijativama kao što je **Strategija održive i pametne mobilnosti za Zapadni Balkan**. Kroz ova tijela mogu se razmijeniti iskustva, dobiti smjernice najbolje prakse i zajednički zagovarati brži razvoj regionalnih mreža. Veća uključenost u EU projekte (npr. pilot-projekti pametne mobilnosti, zelene transportne inicijative) takođe će pomoći kadrovskom osposobljavanju domaćih institucija i pripremiti ih za upravljanje fondovima koje će imati na raspolaganju kao buduća država članica EU.
- **Integrirati Zelenu agendu EU u transportne politike:** Evropska unija stavlja sve veći naglasak na dekarbonizaciju transporta i održivu mobilnost. Crna Gora bi trebalo da u okviru integracije u EU posveti posebnu pažnju ispunjavanju obaveza iz **Zelene agende za Zapadni Balkan** i usaglašavanju sa evropskim ciljevima smanjenja emisija. To znači: **podsticati prelazak na vozila sa niskim emisijama** (električna, hibridna, na gas ili vodonik) kroz subvencije i razvoj infrastrukture za alternativna goriva. Ministarstvo saobraćaja je već prepoznalo važnost uspostavljanja mreže stanica za električno punjenje, prim čemu je u toku razvoj nacionalne metodologije za planiranje te mreže. Ovo treba sprovesti tako da do 2030. svaka važnija saobraćajnica ima dostupne punjače, a u gradovima se izgradi dovoljan broj brzih punionica.

**Modernizacija javnog prevoza** treba ići u pravcu “zelene” mobilnosti: uvođenje električnih autobusa u gradskim sredinama, prelazak voznog parka Željezničkog prevoza na elektromotorne garniture za sve linije (uz elektrifikaciju ključnih pruga ili nabavku baterijskih vozova ako elektrifikacija nije isplativa), te promocija biciklizma i pješaćenja kroz infrastrukturu (biciklističke staze, šetališta).

## Aneks 1: Tabela za izvještavanje

Tabela za izvještavanje koja slijedi predstavlja osnovni instrument za sistematsko praćenje realizacije mjera definisanih Akcionim planom za sprovođenje Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019–2020. Iako je predmetni Akcioni plan vremenski ograničen na dvogodišnji okvir, njegova sadržina i struktura obuhvataju strateške, institucionalne i infrastrukturne aktivnosti koje po svojoj prirodi zahtijevaju višegodišnju, faznu realizaciju. Realizacija ovakvih aktivnosti uslovljena je složenim procedurama planiranja, obezbjeđivanja finansijskih sredstava, tehničke pripreme i institucionalne koordinacije, zbog čega je bilo objektivno nemoguće da se značajan broj mjera u potpunosti završi u predviđenom inicijalnom periodu.

Upravo iz tog razloga, brojne mjere koje su inicijalno bile planirane za realizaciju u periodu 2019–2020. zadržale su svoju relevantnost i tokom narednih godina, kako zbog obima potrebnih intervencija, tako i zbog njihovog direktnog uticaja na funkcionisanje cjelokupnog sistema saobraćaja, bezbjednost učesnika u saobraćaju, unapređenje transportne povezanosti Crne Gore, kao i usklađivanje sa međunarodnim i evropskim standardima u ovoj oblasti. U praksi, veliki broj aktivnosti iz Akcionog plana nastavljen je i nakon 2020. godine, bilo kroz produženu implementaciju postojećih mjera, njihovu djelimičnu realizaciju, ili kroz integraciju u druge sektorske i projektno dokumente.

S obzirom na činjenicu da u periodu 2021–2025., nije usvojen novi Akcioni plan za implementaciju Strategije razvoja saobraćaja, nastao je određeni normativni i planski vakuum u pogledu formalnog praćenja sprovođenja strateških ciljeva. U cilju očuvanja kontinuiteta strateškog planiranja, praćenja i izvještavanja, kao i obezbjeđivanja uporedivosti podataka kroz duži vremenski period, za potrebe ovog izvještaja koristi se postojeća tabela iz Akcionog plana za 2019–2020. godine. Ovakav metodološki pristup omogućava da se i u odsustvu novog akcionog dokumenta sagleda stvarni napredak u realizaciji definisanih mjera.

Korišćenjem ove tabele, koja sadrži jasno definisane mjere, detaljne pokazatelje realizacije, nadležne institucije za sprovođenje, planirane vremenske rokove, indikatore rezultata, finansijske okvire i preporuke, obezbjeđuje se čvrsta i transparentna analitička osnova za utvrđivanje



stepena realizacije svake pojedinačne mjere do kraja 2025. godine. Na ovaj način moguće je identifikovati mjere koje su u potpunosti realizovane, one koje su djelimično sprovedene, kao i aktivnosti koje nijesu započete ili su odložene, uz sagledavanje razloga za takvo stanje.

Ovakav pristup je posebno važan u kontekstu potrebe za sveobuhvatnom procjenom ukupne efikasnosti Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019–2035. godine. Rezultati dobijeni primjenom ove metodologije predstavljaju osnov za sagledavanje stvarnog doprinosa Strategije unapređenju saobraćajnog sistema, ali i za identifikovanje institucionalnih, finansijskih i operativnih izazova koji su uticali na njenu implementaciju. Istovremeno, dobijeni nalazi i zaključci poslužiće kao relevantna osnova za formulisanje preporuka za unapređenje budućeg strateškog i akcionog planiranja, kao i za izradu novih politika i programskih dokumenata u sektoru saobraćaja, u skladu sa razvojnim potrebama Crne Gore i procesom evropskih integracijaa

STRATEŠKI CILJ 1:		Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije					
Operativni cilj 1:		Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene SPP (Jedinstvenom listom prioriternih infrastrukturnih projekata)					
Indikator učinka 1.		Polazna vrijednost (godina)		Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)		Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)	
Izgrađeno autoputeva	km	0 km 2018. godina		80-100 km 2027. godina		278 km 2035. godina	
Indikator učinka 2.		Polazna vrijednost (godina)		Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)		Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)	
Rekonstruisano željezničke pruge	km	120 km 2018. godina		167 km 2027. godina		kompletiranje remonta se očekuje 2027. 2035. godina	
Indikator učinka 3.		Polazna vrijednost (godina)		Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)		Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)	
Povećanje prosječne brzine na prugama	prosječne	50-80 km/h 2018. godina		70-100 km/h 2027. godina		80-120 km/h 2035. godina	
Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka	
Programiranje i praćenje realizacije Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata za ciljne godine 2025. i 2035.	1. Izgrađeno 41 km autoputeva	Vlada CG, Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo finansija i socijalnog staranja, Monteput, Uprava za željeznice, ŽICG, Uprava za pomorstvo i lučke poslove	2020.	Prva dionica autoputa „Princeza Ksenija“ (Smokovac–Mateševo, dužine 41,5 km) puštena je u saobraćaj u julu 2022. godine autoput.me . Time je izgrađeno 41,5 km državnog puta. Do 2025. završena je ova dionica koja sadrži 16 tunela i 29 mostova, a od uvođenja naplate putarine kroz tunel Sozina projekt je transportno samoodrživ (oko 8 miliona vozila od 2022–2025). Ključni rok je bio 2021, što je pomjeren usljed tehnoloških i finansijskih izazova. U julu 2025. potpisan je novi kredit (EBRD 200 mil.€ uz EU grant 150 mil.€) za izgradnju druge dionice Mateševo–Andrijevića (23,5 km) sa rokom završetka do 2030. godine	330,2 mil. € / 46 mil. € (+150,8 mil. €) /	Nastaviti sa realizacijom projekta uz punu primjenu svih ugovornih mehanizama, uz poštovanje svih primjenjivih pravila, procedura i standarda.	

	2. Rekonstruisano 7 km željezničke pruge		2020.	<p>U periodu 2019. – 2020. godine, u potpunosti je realizovana rekonstrukcija 7 km željezničke pruge. Za ovu namjenu utrošeno je 5,8 miliona eura.</p> <p>U maju 2024. Evropska unija i EIB su odobrili paket od 75,5 mil.€ (kredit 40 mil.€ + grant 35,5 mil.€ uz učešće države 4,5 mil.€) za rekonstrukciju cijele dionice Bar–Podgorica–Vrbnica (167 km). Pripreme i tenderi su u toku, a radovi će se nastaviti nakon 2025.</p>	6 mil. € / 5,8 mil. €	Preduzimati aktivnosti u cilju stvaranja preduslova za punu rekonstrukciju željezničke pruge, uz poštovanje svih primjenjivih pravila, procedura i standarda.
	3. Prosječna brzina na prugama povećana sa 60 na 75 km/h		2020.	Prosječna brzina na prugama povećana je sa 50 na 75 km/h, na rekonstruisanih 7 km željezničke pruge.	6 mil. € / 5,8 mil. € /	Preduzimati aktivnosti u cilju stvaranja preduslova za punu rekonstrukciju željezničke pruge, uz poštovanje svih primjenjivih pravila, procedura i standarda.

<p>Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u SPP</p>	<p>Stepen zrelosti projekata u odnosu na realizovani nivo projektne dokumentacije:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Autoput Bar-Boljare 2b (parcijalno)</li> <li>2. Brza saobraćajnica / JJA 2b (parcijalno) i 1a (parcijalno)</li> <li>3. Željeznička pruga Bar-Vrbnica 1a (parcijalno)</li> <li>4. VTMIS II 1a</li> </ol>		<p>2020.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Djelimično realizovano</li> <li>2. Djelimično realizovano</li> <li>3. Djelimično realizovano</li> <li>4. Djelimično realizovano</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 6,79 mil. € / Realizacija u toku i shodno WBIF metodologiji izrade realizovani budžet Korisnik sredstava može znati tek na kraju realizacije.</li> <li>2. 7,5 mil. € / Realizacija u toku i shodno WBIF metodologiji izrade realizovani budžet Korisnik sredstava može znati tek na kraju realizacije.</li> <li>3. 10 mil. € / 10,3 mil. € (+ 9,8 mil. €)</li> <li>4. 3,9 mil. € / 3,9 mil. €</li> </ol>	<p>Nastaviti sa svim aktivnostima.</p>
---	--	--	--------------	--	--	--

<p>Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja</p>	<p>Broj potpisanih sporazuma sa susjednim zemljama - 3</p>	<p>Vlada CG, Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo finansija i socijalnog staranja, Monteput, Uprava za željeznice, ŽICG, Uprava za pomorstvo i lučke poslove</p>	<p>2020.</p>	<p>Realizovan je sporazum o zajedničkom graničnom nadzoru sa susjedima: potpisani su protokoli Crna Gora–Albanija (Murini–Muričan/Sukobin) i Crna Gora–Srbija (Čemerno–Vrbnica i otvaranje novog prelaza Vuča–Godovo). Time su pojednostavljeni granični postupci, skraćeno vrijeme čekanja. Istovremeno, iz ugovora o putevima i saobraćaju Srbije i Crne Gore nastavljen je usklađeni razvoj.</p> <p>Za nastavak autoputa Bar – Boljare obezbijeđeno je 6,79 miliona eura bespovratnih sredstava od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework – WBIF) za pripremu Idejnih projekata i Elaborata o procjeni uticaja na životnu sredinu i društvo i to za dionice Mateševo – Andrijevića i Smokovac-Farmacija, kao i za Studiju izvodljivosti za čitav autoput Bar – Boljare uključujući cost-benefit analizu. Izrada pomenute dokumentacije je u toku i završetak se očekuje u prvoj polovini 2022. godine.</p> <p>Kada je riječ o Brzoj saobraćajnici duž crnogorskog primorja u zoni Jadransko-jonskog koridora u 2018. godini („Blue Highway“), usvojen je Prostorni plan posebne namjene obalnog područja, kojim se tretira i Brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja (ista se može tretirati i kao primorska varijanta Jadransko-jonskog autoputa). Pored tehničke dokumentacije koja je pripremljena ranije, od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan je obezbijeđeno 2,5 miliona eura bespovratnih sredstava za pripremu Idejnog projekta i Elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo za obilaznicu oko Budve, čiji završetak se očekuje u prvo polovini 2022. godine . Za kofinansiranje izgradnje obilaznice oko Budve obezbijeđeno je i 42 miliona EUR-a, čija realizacija tek predstoji.</p>	<p>Planirana / Utrošena sredstva buće utvrđena zavisno od propozicija sporazuma.</p>	<p>Nastaviti sa aktivnostima u cilju zaključivanja Sporazuma o utvrđivanju kontaktne tačke između Crne Gore i Srbije na projektu autoputa Bar-Beograd (SEETO putni pravac 4), uz istovremeno inteziviranje regionalne saradnje.</p>
--	--	---	--------------	--	--	---

			<p>Do sada je rekonstruisano 52% čitave pruge, i novi rok je teško predviđjeti jer se radi o kontinuiranoj aktivnosti čiji tempo realizacije zavisi prije svega od obezbjeđenja potrebnih finansijskih sredstava. Za projekat modernizacije željezničke pruge Bar – Vrbnica, u 2019. godini investirano je 9,8 miliona eura. Planirani izdatak za 2020. godinu je bio 14,3 miliona eura, dok je realizovano 10,3 miliona eura.</p> <p>Trenutno je u toku priprema tenderske dokumentacije i proces pokretanja tenderskih procedura za ugovore koji se odnose na pripremu tehničkih specifikacija i ostale dokumentacije, zahvaljujući čemu će se sprovesti VT MIS II. U periodu 2019. – 2020. god., do sada, nijesu utrošena sredstva. Početak realizacije sredstava se očekuje tokom 2021. godine.</p>		
--	--	--	---	--	--

STRATEŠKI CILJ 1:		Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije				
Operativni cilj 2:		Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice				
Indikator učinka 1.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)	Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)			
Nivo investicija u održavanje putne i željezničke infrastrukture	Putna infrastruktura: 8 – 10 mil. € godišnje Željeznička infrastruktura: 6 – 7 mil. € godišnje 2018. godina	Putna infrastruktura: 15 mil. € godišnje Željeznička infrastruktura: 10 mil. € godišnje 2027. godina	Procjena će biti data kroz buduće Akcione planove nakon 2020. godine 2035. godina			
Indikator učinka 2.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)	Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)			
Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs)	Putevi: PIU – 4, DICEUF – 5, PMU Monteput – 40 Željeznica: ŽICG - 5 2018. godina	Putevi: PIU – 6, DICEUF – 7, PMU Monteput – 40 Željeznica: ŽICG - 10 2027. godina	Procjena će biti data kroz buduće Akcione planove nakon 2020. godine 2035. godina			
Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka
Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge	1. Nivo investicija u održavanje putne infrastrukture 8-10 mil. € godišnje	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za saobraćaj, Monteput, Uprava za željeznice, ŽICG	2020.	Kontinuirana aktivnost. U redovno održavanje magistralnih i regionalnih puteva u 2019. godini je uloženo 8,3 miliona eura, i u 2020. godini 9,8 miliona eura. U investiciono održavanje magistralnih i regionalnih puteva u 2019. godini je uloženo 1,8 miliona eura, i u 2020. godini 6 miliona eura. U investiciono presvlačenje magistralnih i regionalnih puteva u 2019. godini je uloženo 2,8 miliona eura, i u 2020. godini 2,9 miliona eura.	8-10 mil. € godišnje / 18,7 mil. € (+12,9 mil. €)	1. Nastaviti sa ulaganjem u održavanje putne mreže.  2. Uskladiti aktivnost sa Akcionim planom Transportne zajednice Jugoistočne Evrope za oblast puteva.

	<p>2. Nivo investicija u održavanje željezničke infrastrukture 6-7 mil. € godišnje</p>		<p>2020.</p>	<p>Kontinuirana aktivnost. U održavanje željezničke infrastrukture u 2019. godini je uloženo 9,8 miliona eura, dok je za 2020. godinu predviđeno 14,3 miliona eura, a od toga je u 2020. godini realizovano 10,3 miliona eura.</p>	<p>6-7 mil. € godišnje / 10,3 mil. € (+9,8 mil. €)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nastaviti sa ulaganjem u održavanje željezničke mreže.</li> <li>2. Uskladiti aktivnost sa Akcionim planom Transportne zajednice Jugoistočne Evrope za oblast željeznice.</li> </ol>
--	--	--	--------------	--	--	---



<p>Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom</p>	<p>Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs) koji su obučeni za rad na projektima 58 (+3)</p>		<p>2020.</p>	<p>Kontinuirana aktivnost. Evropska unija je Zajedničkom pozicijom definisala tri završna mjerila, koja je potrebno ispuniti u cilju privremenog zatvaranja pregovaračkog poglavlja 21 – Trans-evropske mreže. Treće mjerilo naglašava da je neophodno da Crna Gora razvija institucionalne i administrativne kapacitete koji su potrebni, kako bi se preuzele odgovornosti koje proizilaze iz Regulative 1316/2013 o uspostavljanju Instrumenta za povezivanje Evrope, tj. da je potrebno zaposliti službenike i sprovesti adekvatne obuke. Tokom juna i jula 2020. godine dobijena je saglasnost za zapošljavanje dva službenika u tadašnjem Direktoratu za međunarodnu saradnju i EU fondove u okviru tadašnjeg Ministarstva saobraćaja i pomorstva (čiji pravni sljedbenik je Ministarstvo kapitalnih investicija), kao dio obaveze jačanja administrativnih kapaciteta za praćenje Instrumenta za povezivanje Evrope (CEF) i indikativno proširenje Glavne trans-evropske mreže (TEN-T). Zapošljavanjem dva pomenuta službenika obaveza koja se odnosila na jačanje administrativnih kapaciteta, u ovom segmentu, je realizovana. Takođe treba imati u vidu da shodno uobičajenim procedurama u vezi sa kreditnim zaduživanjem kod investicionih banaka, i u skladu sa dobrom međunarodnom praksom, u vezi sa realizacijom projekata iz domena putne i željezničke infrastrukture postoje formirane jedinice za implementaciju projekata, dok funkcija upravljača projektima pripada pojedinim organima uprave u skladu sa njihovom definisanom nadležnošću po Uredbi o organizaciji i načinu rada državne uprave, uz potrebu za daljim, kontinuiranim, jačanjem administrativnih kapaciteta.</p>	<p>0,006 mil. € / Nije precizno mjerljivo u izvještajnom periodu, ali je pretpostavka da su planirana sredstva i utrošena s obzirom da su i na početku izvještajnog perioda bili angažovani pojedini službenici na osnovu kojih su i planirana sredstva i nije bilo značajnijih fluktuacija.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Indikator nije relevantan za navedenu aktivnost, jer broj angažovanog osoblja ne mora biti i garant kvalitetno uspostavljeno g sistema upravljanja i izbora referentnog i kvalitetnog osoblja. Indikator treba nastojati da se koriguje.</li> <li>Takođe, planirana sredstva nisu realno prikazana s obzirom na planiranih 58 (+3) angažovanih lica, pa je nedovoljno jasno na koji način treba i mjeriti utrošena sredstva.</li> </ol>
---	---	--	--------------	--	--	--

STRATEŠKI CILJ 1:		Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije					
Operativni cilj 3:		Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti					
Indikator učinka 1.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)			Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)		
Broj teretnih vozova	1.300 2018. godina	+10% 2027. godina			+20% 2035. godina		
Indikator učinka 2.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)			Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)		
Obim željezničkog teretnog saobraćaja	950.000 2018. godina	+10% 2027. godina			+20% 2035. godina		
Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka	
Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu	1. Nivo zrelosti projekta primjene odgovarajućih tehnologija za signalizaciju i bezbjednost 1a (parcijalno)	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za željeznice, ŽICG, Montecargo	2020.	Program razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju 2022.-2026 je usvojen od strane Vlade Crne Gore	Odrediće se u skladu sa dinamikom projekta. / 64 mil. € koliko je koštao Glavni projekat nove signalizacije.	Nastaviti sa aktivnostima u cilju izrade ITS strategije za željeznicu.	
	2. Nivo uspostavljanja pravne regulative u ovoj oblasti - III paket iz interoperabilnosti i bezbjednosti transponovan		2020.	Do 2020. godine je transponovan III paket (zakon o interoperabilnosti – nacrt prošao javnu raspravu). Usaglašavanje sa IV paketom je u toku (uz podršku konsultanata). Vlada očekuje usvajanje kompletne reforme zakona do kraja 2025.	Odrediće se u skladu sa dinamikom projekta. / Nije bilo izdvajanja posebnih sredstava za ovu namjenu.	Intezivirati aktivnosti do usvajanja novog Zakona o željeznici.	
Povećati dužinu mimoilaznica određenih stanica na 740 m	Nije primjenjivo		2020.	Nije primljenjivo / Nedostupni podaci  Ova mjera se nalazi u Akcinom planu, jer je zahtijevana EU regulativom, a neprimjenjiva je jer iziskuje troškove koji bi daleko prevazišli dosadašnja ulaganja, s tim da u većini stanica nije ni moguća, jer bi značila proširenje staničnog reona u gradska područja ili prema sjeveru i dovela do nesrazmjerno visokih troškova gradnje stanica u složenim terenskim uslovima.	Nije primjenjivo.	-	



<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b>		<b>Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj 4:</b>		<b>Smanjiti vrijeme prelaska granice</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Broj kabina na drumskim graničnim prelazima	Broj graničnih prelaza 38 2018. godina	Ciljna vrijednost će biti data u okviru izvještajnih perioda 2027. godina		Projekcija će biti data u okviru izvještajnih perioda 2035. godina		
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Prosječno vrijeme zadržavanja na drumskim graničnim prelazima	10-30 min. 2018. godina	Ciljna vrijednost će biti data u okviru izvještajnih perioda 2027. godina		Projekcija će biti data u okviru izvještajnih perioda 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Dodatne kontrolne kabine na drumskim graničnim prelazima	Povećan broj kabina na drumskim graničnim prelazima	Ministarstvo kapitalnih investicija, MUP, Uprava policije	2020.	Kontinuirana aktivnost u vezi sa unapređenjem graničnih prelaza. Tokom 2019. godine nije bilo aktivnosti. Korišćenjem sredstava iz Sektorske budžetske podrške do sada je značajno unaprijeđena materijalna baza granične policije Crne Gore. Dana 20. oktobra 2020. godine, otvoren je novoizgrađeni zajednički granični prelaz „Vračenovići – Deleuša“ na putnom pravcu Nikšić – Bileća. Zajednički granični prelaz ima po tri trake u svakom smjeru sa 12 kabina plus po jednu traku za kamione sa tri kabine, na svakoj strani je carinska kontrola, a policijska kontrola je zajednička. Tokom oktobra 2020. godine započeta je i izgradnja novog graničnog prelaza „Ranče“, na putnom pravcu Pljevlja – Prijepolje.	Nije primjenjivo.	Aktivno učešće i podrška implementaciji Akcionih planova Transportne zajednice Jugoistočne Evrope koji se odnose na olakšavanje međugraničnih prelaza.

<p>Uspostaviti postupke na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama</p>	<p>Skraćeno vrijeme zadržavanja na drumskim graničnim prelazima</p>		<p>2020.</p> <p>Kontinuirana aktivnost. Prosječno vrijeme zadržavanja ulaz/izlaz na crnogorskim graničnim prelazima u drugoj polovini 2020. godine je iznosilo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dobrakovo/Gostun 50/65 minuta,</li> <li>▪ Luka Bar 20/20 minuta,</li> <li>▪ Kula/Kula 25/30 minuta,</li> <li>▪ Ilino brdo/ Klobuk 45/75 minuta, i</li> <li>▪ Božaj/ Hani i Hotit 25/40 minuta.</li> </ul> <p>Kako je vrijeme zadržavanja na graničnim prelazima počelo da se prati od strane Stalnog sekretarijata Transportne zajednice Jugoistočne Evrope u 2020. godini, ocjena stanja na bazi dostupnih informacija o skraćenom vremenu zadržavanja biće moguća tek u narednom izvještajnom periodu. Dana 20. oktobra 2020. godine, otvoren je novoizgrađeni zajednički granični prelaz „Vraćenovići – Deleuša“ na putnom pravcu Nikšić (Crna Gora) – Bileća (Bosna i Hercegovina). Tokom oktobra 2020. godine započeta je i izgradnja novog graničnog prelaza „Ranče“, na putnom pravcu Pljevlja (Crna Gora) – Prijepolje (Srbija).</p>	<p>Sredstva će biti definisana u odnosu na potrebe potpisanog sporazuma.</p>	<p>Aktivno učešće i podrška implementaciji Akcionih planova Transportne zajednice Jugoistočne Evrope koji se odnose na olakšavanje međugraničnih prelaza.</p>
---	---	--	---	--	---

<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b>		<b>Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj 5:</b>		<b>Obezbeđenje alternativnih izvora finansiranja za transportne investicije</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Zaključivanje ugovora o koncesiji	1 2018. godina	2 2027. godina		4 2035. godina		
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Zaključivanje ugovora o JPP	0 2018. godina	2 2027. godina		4 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Uvođenje novih izvora finansiranja i igrača na tržište, kroz neki oblik koncesija ili JPP	1. Zaključen jedan ugovor o koncesiji	Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo finansija i socijalnog straranja	2020.	Nije realizovano	Odrediće se u skladu sa ugovorima.	-
	1. Zaključen jedan ugovor o JPP			Nije moguće predvidjeti novi realni rok za realizaciju, jer i sama priprema za realizaciju ugovora o JPP zahtijeva višegodišnju pripremu. U periodu 2019. – 2020. godine nije zaključen nijedan ugovor o javno-privatnom partnerstvu. Novi Zakon o javno-privatnom partnerstvu stupio je na snagu 4. januara 2020. godine, a počeo da se primjenjuje nakon isteka šest mjeseci od dana njegovog stupanja na snagu	Odrediće se u skladu sa ugovorima.	Definisati listu projekata koji se mogu realizovati po nekom od modela javno-privatnog partnerstva.

STRATEŠKI CILJ 1:		Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije					
Operativni cilj 6:		Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama drumskog saobraćaja					
Indikator učinka 1.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)		Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)			
Primijenjeni nivo metodologije za planiranje i raspodjelu sredstava (rang: nizak, srednji, visok, napredni)	srednji 2018. godina	visok 2027. godina		napredni 2035. godina			
Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka	
Razvoj sistema za upravljanje sredstvima	Broj novih uspostavljenih sistema za upravljanje sredstvima: unapređena baza podataka o putevima	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za saobraćaj	2020.	U periodu 2019. – 2020. godine, unapređenje Baze podataka puteva je u potpunosti realizovano.	1,2 mil. eura / 1,2 mil. eura	1 Aktivna podrška uspostavljanju e-baze podataka na nivou Transportne zajednice Jugoistočne Evrope TODIS.  2 Implementacija Akcionog plana Transportne zajednice Jugoistočne Evrope za oblast puteva, koji između ostaloga podrazumijeva implementiran Road Asset Management System (RAMS) za puteve.	

STRATEŠKI CILJ 1:		Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije				
Operativni cilj 7:		Unapređenje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli budžeta u cilju promovisanja strateški prihvatljivijih projekata u oblasti saobraćaja				
Indikator učinka 1.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)		Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)		
Učeste prevoza sa alternativnom vrstom goriva	0% 2018. godina	+10% 2027. godina		+20% 2035. godina		
Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka
Promovisanje alternativnih vrsta goriva i elektromobilnosti	Izrađena Studija uvođenja alternativnih vrsta goriva u javnom prevozu putnika	Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma, MUP, Uprava policije, Ministarstvo ekonomskog razvoja, preduzeća u oblasti saobraćaja	2020.	U okviru IPA projekta "Razvoj održivog korišćenja energije" u saradnji sa relevantnim subjektima u Crnoj Gori pripremljeni su određeni podlozi i analize vezane za unapređenje energetske efikasnosti u sektoru transporta i opravdanost korišćenja obnovljivih izvora energije (Studija o mogućnosti uvođenja alternativnih goriva u sektor saobraćaja u Crnoj Gori i Studija o potencijalima energetske efikasnosti u sektoru transporta). Takođe, pripremljen je i Akcioni plan sa predlogom ključnih aktivnosti koje je potrebno realizovati u narednom periodu, a za koje su prepoznati nosioci i okvirna finansijska sredstva. Imajući u vidu navedeno ne planira se izrada Studije uvođenja alternativnih vrsta goriva u javnom prevozu putnika kao posebnog dokumenta, ali je potrebno animirati donatorsku zajednicu i odgovorne subjekte na državnom i lokalnom nivou, po pitanju aktualizacije predmetne teme.	0,35 mil. € / 0,35 mil. €	1. Animirati donatorsku zajednicu i odgovorne subjekte na državnom i lokalnom nivou, po pitanju aktualizacije predmetne teme.  2. Preduzimati aktivnosti vezano za implementaciju Akcionog plana Zelene Agende za Zapadni Balkan.
Promovisanje zamjene / obnove voznog parka u drumskom saobraćaju	Procenat povećanja obnovljenog voznog parka u drumskom saobraćaju (javni prevoz) – 5%		2020.	U 2020. godini izdato 149 novih izvoda licence za vozila koja se koriste za javni prevoz putnika u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Shodno navedenom broju možemo zaključiti da je procenat povećanja obnovljenog voznog parka veći od 5%, imajući u vidu da ima ukupno licenciranih 920 autobusa.	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti.	-



Uspostavljanje unutrašnjih plovnih puteva	Izrada Zakona o unutrašnjim plovnim putevima (parcijalno)		2020.	Djelimično realizovano	0,1 mil. € / nije još moguće precizno definisati.	Nastaviti sa pripremom Zakona o unutrašnjim plovnim putevima.
---	---	--	-------	------------------------	---	---

<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b>		<b>Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj 8:</b>		<b>Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Stepen usklađenosti propisa sa legislativom EU (paketi za željeznicu)	II paket transponovan 2018. godina	II i IV paket transponovan 2027. godina			Utvrđiti u budućem periodu 2035. godina	
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>I Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Broj novih operatera na željeznici	2 2018. godina	4 2018. godina			6 2018. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Usvajanje i primjena preostalih propisa EU	Stepen usklađenosti propisa sa legislativom EU - III paket transponovan	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za željeznice, preduzeća u oblasti saobraćaja	2020.	Nacrt Zakona o bezbjednosti interoperabilnosti je prošao javnu raspravu i Sekretarijat za zakonodavstvo. Kompletiranje III paketa je realizovano u 2020. godini, dok će se usklađivanje sa IV željezničkim paketom EK realizovati sa konsultantima u drugoj polovini 2021. godine.	0,08 mil. € / 0,05 mil. €	Nastaviti sa započetim aktivnostima.
Olakšice za dolazak novih igrača na tržište željezničkih usluga	1. Broj novih operatera na željeznici +1		2020.	Licenca za prvog privatnog operatera u teretnom saobraćaju je izdata u maju 2020. godine, a sertifikat o bezbjednosti u avgustu tako da sada zvanično postoji prvi privatni operater i to je firma „16. februar“ iz Podgorice. Privatni operater nije počeo operativno da radi zbog slabe ekonomske aktivnosti njegovih klijenata.	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti.	-
	2. Učešće željeznice u ukupnom saobraćaju povećano +5%		2020.	Kontinuirana aktivnost za povećanje učešća željeznice. Što se tiče učešća željeznice u ukupnom saobraćaju, teško je u ovom momentu govoriti o rastu u pandemijskim uslovima rada. Teretni saobraćaj u 2020. godini nije opao u odnosu na 2019. godinu, dok putnički saobraćaj zbog prekida saobraćaja ima manji obim prevoza i do 50%.	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti.	-

<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b>		<b>Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>					
<b>Operativni cilj 9:</b>		<b>Unaprijediti povezanost Luke Bar</b>					
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Povećanje kapaciteta Luke Bar	2,7 mil. tona 2018. godina	- 2027. godina			+20% 2035. godina		
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>I Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Poslovni prihodi Luke Bar	10 mil. € 2018. godina	+10% 2027. godina			+20% 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>	
Unapređenje željezničkih priključaka sa Lukom Bar	Broj novih operatera za priključak sa Lukom Bar		2020.	U prvom kvartalu 2020. godine uspostavljen redovan nedjeljni kontejnerski blok voz na relaciji Bar-Beograd-Bar.	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti.	-	

Proširenje gatova i putničkog terminala u Luci Bar	Povećanje stepena procesuiranog tereta +3% u odnosu na baznu (2018.)	Ministarstvo kapitalnih investicija, ŽICG, Luka Bar, Port of Adria	<p>2024. „Luka Bar“ AD:  U toku je priprema tehničke dokumentacija za nekoliko lučkih infrastrukturnih projekata: djelimično produbljenje lučkog akvatorijuma (na plovni put od ulaza u luku do Terminala za suve rasute, tečne i specijalne terete, Terminal za suve rasute, tečne i specijalne terete, Terminal za ro-ro i generalne terete), produženje operativne obale na Putničkom terminal za 430 m (u širini od 30 m), Rekonstrukciju lučkog elektroenergetskog sistema, Rekonstrukcija lučke željezničke mreže. Priprema tehničke dokumentacije se finansira iz WBIF granta (technical assistance).</p> <p>Brodski pretovar u „Luka Bar“ AD, u periodu 2019.-2024. je iznosio:  - 2019: 1.562.004 t (+13% u odnosu na 2018.),  - 2020.: 1.645.542 t (+5,3% u odnosu na 2019.),  - 2021.: 1.302.876,28 t (-20,82% u odnosu na 2020.);  - 2022.: 2.391.097,17 t (+83,52% u odnosu na 2021.),  - 2023.: 1.906.639,12 t (-20,26% u odnosu na 2022.),  - 2024.: 1.841.052,89 t (-3,44% u odnosu na 2023.).</p>	15 mil. € / -	Izvršiti analizu poslovanja i pripremiti biznis plan preduzeća za srednjoročni period.: „Luka Bar“ AD posjeduje Poslovni plan za periodu 2019. – 2030.
--	--	--	--	------------------	--

Bolja valorizacija određenih lučkih usluga	Povećanje poslovnih prihoda Luke Bar +3%		<p>2024. Kontinuirana aktivnost.</p> <p>„Luka Bar“ AD:</p> <p>Ostvareni prihodi u „Luka Bar“ AD u periodu 2019. – 2024. su bili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2019.: 9.140.189 € (+1% u odnosu na 2018.),</li> <li>- 2020.: 10.283.597 € (+12,5% u odnosu na 2019.),</li> <li>- 2021.: 11.969.774,62 € (+16,40% u odnosu na 2020.godinu),</li> <li>- 2022.: 24.672.816,69 € (+110,94% u odnosu na 2021.),</li> <li>- 2023.: 16.216.740 € (-34,27% u odnosu na 2022.),</li> <li>- 2024. 17.073.321 € (+5,29% u odnosu na 2023.).</li> </ul>	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti.	Izvršiti analizu poslovanja i pripremiti biznis plan preduzeća za srednjoročni period: „Luka Bar“ AD posjeduje Poslovni plan za periodu 2019. – 2030.
Valorizacija Luke Bar kao nove destinacije za krstarenje (Port of Adria doprinos)	<p>Broj novih uplovljenja +4</p> <p>Broj novih uplovljenja +4</p> <p>Broj novih uplovljenja +10</p> <p>Broj novih uplovljenja +21</p> <p>Broj novih uplovljenja +14</p>		<p>2021. U toku 2019. godine je bilo 16 novih uplovljavanja kruzera. U 2020. godini zbog pandemije virusa COVID-19 nije bilo uplovljavanja kruzera.</p> <p>2022. U 2021. godini je bilo 4 uplovljavanja mini kruzera.</p> <p>2023. U 2022. godini je bilo 10 uplovljavanja kruzera.</p> <p>2024 U 2023. godini je bilo 21 uplovljavanja kruzera.</p> <p>U 2024. godini je bilo 14 uplovljavanja kruzera.</p>	Nisu potrebna dodatna sredstva za finansiranje ove aktivnosti.	-

<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b>		<b>Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj 10:</b>		<b>Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Učešće drumskog prevoza u službi povezivanja intermodalnih terminala (gdje je dostupnost terminalima nemoguće uspostaviti drugim vidovima saobraćaja)	50% 2018. godina	-20% 2027. godina			-10% 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>

<p>Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta</p>	<p>Urađena studija za razvoj i sprovođenje ITS za Crnu Goru</p>	<p>Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava policije, granične službe</p>	<p>2020.</p>	<p>Tehnička podrška Evropske komisije za povezivanje Zapadnog Balkana - ConnectA odobrena je u dijelu realizacije reformske mjere koja tretira pitanje inteligentnih transportnih sistema kroz ConnectA projekat "Strateški okvir za implementaciju ITS-a na TEN-T Glavnoj/Sveobuhvatnoj mreži na WB6". Opšti cilj projekta jeste da se obezbijedi strateški okvir za primjenu ITS (ERTMS, ITS, RIS, VTMS, e-transport) i IT sistema (e-dokumenti, interfejsi itd.) na regionalnom nivou, kroz definisane akcione planove za svaki mod i mjesta njihovog susretanja, kao i pružanje podrške i preporuka regionalnim učesnicima za razvoj sopstvenog strateškog okvira. U februaru 2019. godine, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva uputilo je aplikaciju ConnectA konsultantima za pripremu nacionalne Strategije inteligentnih transportnih sistema, budući da je od strane ITS ConnectA konsultanata dobijena informacija da postoji mogućnost da se takav projekat realizuje kroz ConnectA ITS pod-projekat. U isto vrijeme, kako bi se obezbijedilo uspostavljanje strateškog okvira, za slučaj da aplikacija iz ConnectA podrške bude odbijena, Godišnjim akcionim programom IPA 2019, planirana je aktivnost "ITS Studija" kojom bi se utvrdili glavni nedostaci postojećeg sistema. U skladu sa akcionim dokumentom 2019 IPA II programa, predviđena je aktivnost izrade nacionalne ITS studije. Bitno je naglasiti da je akcionim dokumentom za 2019. godinu odobren od strane Evropske komisije, kao i da je krajem 2019. godine EU potpisala finansijski sporazum, čime je zvanično odobreno finansiranje, između ostalog i ove aktivnosti. Vlada Crne Gore planirala je potpisivanje ovog finansijskog sporazuma sredinom 2020. god. Međutim, zbog pojave pandemije korona virusa, sve aktivnosti vezane za program IPA II, između ostalog i akcioni dokument za 2019.</p>	<p>0,2 mil. € / Nije bilo realizacije.</p>	<p>Nastaviti aktivnosti vezano za pripremu nacionalnih strateških ITS dokumenata</p>
--	---	--	--------------	--	--	--

				god., su suspendovane i sredstva su usmjerena na donacije za oporavak od COVID krize. Sugestije Evropske komisije su dalje bile da se odobrene aktivnosti ponovo predlože kroz IPA III program. U međuvremenu preduzete su aktivnosti u vezi sa izradom nacionalne ITS strategije za puteve, kao i za željeznicu. Završetak strateškog dokumenta za puteve se očekuje do kraja 2021. godine, a za željeznicu do kraja 2022. godine.	
--	--	--	--	---	--

<b>STRATEŠKI CILJ 1: Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>						
<b>Operativni cilj 11: Stvaranje uslova za koordinaciju između relevantnih subjekata u transportu</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Uspostavljanje Transportne zajednice i primjena Ugovora	Nije primjenjivo 2018. godina	Prvi prelazni period za CG završen iz Ugovora o uspostavljanju Transportne zajednice 2027. godina			Drugi prelazni period za CG završen iz Ugovora o uspostavljanju Transportne zajednice 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Proširenje e-Uprave	Unaprijeđena Baza podataka puteva	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za saobraćaj	2020.	U periodu 2019. – 2020. godine, unaprijeđen je Baza podataka puteva je u potpunosti realizovano. Implementacija Baze podataka puteva se sprovodi od strane Uprave za saobraćaj, koja je od 1. januara 2019. godine samostalni organ. Takođe, od strane Stalnog sekretarijata Transportne zajednice pokrenute su aktivnosti za izradu e-baze podataka za sve vidove saobraćaja za sve zemlje potpisnice Ugovora o osnivanju Transportne zajednice Jugoistočne Evrope	1,2 mil. € / 1,2 mil. €	Aktivna podrška uspostavljanju e-baze na nivou Transportne zajednice Jugoistočne Evrope - TODIS.
Razvoj sistema za praćenje i prikupljanje podataka u sektoru saobraćaja	Uspostavljanje Stalnog sekretarijata Transportne zajednice		2020.	Stalni sekretarijat Transportne zajednice je uspostavljen. Inauguracija je održana 13. septembra 2019. godine i uspostavljene su sve operativne strukture. U 2019. godini kao država potpisnica Ugovora o osnivanju Transportne zajednice Jugoistočne Evrope, Crna Gora je platila kontribuciju od 38,794 eura, a u 2020. godini 47,600 eura.	0,108 mil. € / 0,086 mil. €	Nastaviti sa aktivnim učestvovanjem u okviru rada Transportne zajednice Jugoistočne Evrope.



<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b>		<b>Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj 12:</b>		<b>Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Stepen usaglašenosti zakonodavstva sa regulativom EU (ispunjenje mjerila sa PP 14 i PP 21)	7 2018. godina	0 2027. godina		0 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>

<p>Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative</p>	<p>Ispunjenje mjerila za zatvaranje pregovaračkog poglavlja 14 i 21</p>	<p>Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo vanjskih poslova, Kancelarija za evropske integracije</p>	<p>2020.</p>	<p>Kontinuirana aktivnost. Od ukupno 13 obaveza iz strateškog okvira koje su planirane za 2019. i 2020. god. realizovano je 7 (53,84%), usvajanjem Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore 2019-2035., Akcionog plana za sprovođenje Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore za period 2019-2020. god., Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2020-2024) sa Akcionim planom za 2020. godinu, Akcionog plana za implementaciju Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju (2010-2019) za 2019. godinu, Plana redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva za 2019. godinu, sa Izvještajem o realizaciji Plana za 2018. godinu, Plana redovnog i investicionog održavanja, rekonstrukcije i izgradnje državnih puteva za 2019. godinu, sa Izvještajem o realizaciji Plana za 2018. godinu i Nacionalnog programa o izmjenama i dopunama Nacionalnog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja. Od ukupno 41 obaveze iz zakonodavnog okvira koje su planirane za 2019. i 2020. realizovano je 11 (26,83%) i to: Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima, Pravilnik o kočnim uređajima željezničkih vozila, Pravilnik o uslovima koje moraju da ispunjavaju žičare za prevoz lica, Zakon o putevima, Zakon o vazdušnom saobraćaju, Pravilnik o uslovima, načinu rada i vršenju kontrole rada priznate organizacije, Pravilnik o sadržaju plana i procjene bezbjednosne zaštite brodova, Zakon o pravima putnika u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Zakon o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, Pravilnik o dopunama Pravilnika o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje vazdušnim saobraćajem i poboljšanju efikasnosti i održivosti evropskog vazduhoplovnog sistema, Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda,</p>	<p>0,06 mil. € / Nije precizno mjerljivo u izvještajnom periodu, posebno zato što se najveći dio propisa priprema od strane zaposlenih službenika u sklopu redovnih radnih aktivnosti.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nastaviti aktivnosti na ispunjavanju završnih mjerila.</li> <li>2. Organizovati sastanak sa Evropskom komisijom u vezi konačnog utvrđivanja završnih mjerila za PP 21.</li> </ol>
--	---	--	--------------	--	--	---

				djelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.		
Uspostavljanje tijela za regulatorne poslove na željeznici	Formirana Uprave za željeznice		2020.	Prva faza je realizovana kroz izdvajanje Uprave za željeznice kao samostalnog organa od 1. januara 2019. godine, koja je prije toga bila organ u sastavu Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Druga faza će se realizovati u 2021. godini usvajanjem novog Zakona o željeznici, a Uprava za željeznice i sada ima stepen nezavisnosti koji je dovoljan da sve poslove regulatora obavlja na nezavisan način.	0,03 mil. € / Nije precizno mjerljivo u izvještajnom periodu, posebno zato što se najveći dio propisa priprema od strane zaposlenih službenika u sklopu redovnih radnih aktivnosti.	Nastaviti aktivnosti u vezi sa usvajanjem Zakona o željeznici.

<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b> Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije						
<b>Operativni cilj 13:</b> Reorganizacija u sektoru saobraćaja						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Broj nezavisnih tijela u sektoru saobraćaja	2 2018. godina	5 2027. godina			6 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Preraspodjela nadležnosti u sektoru saobraćaja	Broj novouspostavljenih nezavisnih tijela koja funkcionišu u sektoru saobraćaja +2	Ministarstvo kapitalnih investicija	2020.	U 2019. godini je formirana Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama kao samostalni, operativni organ van (tadašnjeg) Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Takođe, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama je prepoznata kao samostalni organ i u posljednjim izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe („Sl. list CG“, br. 71/20) koje su stupile na snagu 7. avgusta 2020. godine. Predmetnim izmjenama i dopunama Zakona po prvi put su prepoznati i PSC inspektori koji će se u budućnosti isključivo baviti inspekcijskim nadzorom stranih brodova u lukama Crne Gore, a u skladu sa Pariskim Memorandumom. Formiranje Uprave za željeznicu je u toku, prva faza je realizovana, kroz izdvajanje Uprave iz Ministarstva saobraćaja i pomorstva koja je izmjenama Uredbe o organizaciji i načinu rada državne uprave od 1. januara 2019. godine samostalni organ uprave. Druga faza će se realizovati nakon donošenja Zakona o željeznici, kako se očekuje do kraja 2021. godine.	1,73 mil. € / Nije precizno mjerljivo u izvještajnom periodu, posebno zato što se najveći dio propisa priprema od strane zaposlenih službenika u sklopu redovnih radnih aktivnosti.	-

<b>STRATEŠKI CILJ 1:</b>		<b>Ekonomsko blagostanje: Ostvarivanje ekonomske efikasnosti, finansijske održivosti i podsticanje razvoja ekonomije</b>				
<b>Operativni cilj 14:</b>		<b>Bolja valorizacija transportnih subjekata u vazдушnom saobraćaju</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>		<b>Polazna vrijednost (godina)</b>		<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>
Obim vazdušnog saobraćaja		1,9 miliona (putnički) 2018. godina		+40% 2027. godina		+70% 2035. godina
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Reorganizacija ili privatizacija aviokompanije Montenegro Airlines	Povećan obim putničkog saobraćaja +2,7% (zbirno)	Ministarstvo kapitalnih investicija, Montenegro Airlines, Aerodromi CG	2020	Lex specialis za Montenegro Airlines donijet je u decembru 2019. godine i objavljen u Službenom listu br. 74/19 od 30.12.2019. godine. Shodno dogovoru predstavnika Vlade Crne Gore i Evropske komisije, njegova primjena je odložena jer je dodatnu analizu za Montenegro Airlines radila konsultantska kuća Deloitte. Zakon, kao i draft verzija analize od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva su dostavljeni Agenciji za zaštitu konkurencije 26.05.2020. godine na davanje mišljenja. Kompanija je prestala sa operacijama 26.12.2020. godine, a uveden je stečaj 28.04.2021. godine, da bi se istovremeno pokrenuo postupak formiranja nove avio kompanije.	Odrediće se na osnovu Odluke Vlade CG o poslovanju MA.	-
Priprema plana za davanje koncesije za aerodrome Crne Gore (Podgorica i Tivat)	Potpisan Ugovor o koncesiji za aerodrome Podgorica i Tivat		2020	Tenderski postupak za davanje Aerodroma CG pod koncesiju je u toku. Usvojen koncesioni akt i Nacrt Ugovora o koncesiji 25.07.2019. godine. Predkvalifikaciona faza je završena 15. januara 2020. godine. Planiran je nastavak postupka – II faza tenderskog postupka, kada situacija vazana za pandemiju COVID-19 to dozvoli. Vlada treba da donese konačnu odluku da li će nastavljati sa istim procesom.	Biće precizirano po potpisivanju Ugovora o koncesiji.	Definisati stav vezano za nastavak realizacije koncesije aerodroma.
<b>STRATEŠKI CILJ 2:</b>		<b>Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: obezbjeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</b>				
<b>Operativni cilj 1:</b>		<b>Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>		<b>Polazna vrijednost (godina)</b>		<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>
Rekonstruisano km dionica državnih puteva		58,6 km (magistralni) + 0 km (autoput) 2018. godina		200 km (magistralni) + 80-100 km (autoput) 2027. godina		400 km (magistralni) + 278 km (autoput) 2035. godina

<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Smanjeno vrijeme putovanja u putničkom drumskom saobraćaju (na pravcu PG – granica sa R. Srbijom)	240 min. 2018. godina	180 min. 2027. godina			150 min. 2035. godina	
<b>Indikator učinka 3.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Realizovan broj putovanja javnim prevozom	1,8 mil. 2018. godina	+5% 2027. godina			+10% 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Rekonstrukcija dionica državnih puteva (na pravcu PG – granica sa R. Srbijom)	Rekonstruisano km državnih puteva: 128 km (magistralni) 41 km (autoput)	Ministarstvo kapitalnih investicija, preduzeća iz oblasti javnog prevoza putnika	2020.	Realizovano	195,7 mil. € / 214,9 mil. €	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nastaviti sa unapređenjem stanja mreže državnih puteva na svim putnim pravcima.</li> <li>2. Intezivirati ekonomsko-diplomatske aktivnosti u cilju privlačenja robnih i putničkih tokova preko Crne Gore.</li> <li>3. Izvršiti prioritizaciju projekata za realizaciju.</li> </ol>

Unapređenje putne infrastrukture do destinacija za odmor i rekreaciju (skijališta i primorska odmarališta)	Održavanje i rekonstrukcija puteva / obnovljeno puteva ili pristupnih puteva: 30 km		2020.	U toku je rekonstrukcija puta Lubnice- Jezerine u dužini od 14,4 km na kojoj je planirana izgradnja novog tunela u dužini od 2,8 km. Takođe, u toku je rekonstrukcija puta Mojkovac-Vragodo u dužini 7,50 km. Rok za realizaciju oba projekta je 2022. godina, ali posmatrano po stepenu realizacije budžeta u odnosu na planirani, može se konstatovati da je mjera realizovana.	2. mil. € / 10,9 mil. €	-
Planirati i obavljati efikasne usluge međugradskog javnog prevoza prilagođene potrebama putnika	Realizovan broj putovanja javnim prevozom: +1%-2%		2020.	Kontinuirana aktivnost. Krajem 2020. godine je završena Studija unapređenja međugradskog javnog prevoza putnika. U 2017. godini evidentirano je 114.196.000 putničkih km u drumskom saobraćaju, u 2018. godini 115.333.000 putničkih km, u 2019. godini 114.223.000 putničkih km i u 2020. godini 29.588.000 putničkih km, što je u odnosu na 2019. godinu pad od 64,9 %.	Nije primjenjivo	Nastaviti sa aktivnostima u cilju unapređenja međugradске povezanosti.

<b>STRATEŠKI CILJ 2:</b>		<b>Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: obezbjeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</b>				
<b>Operativni cilj 2:</b>		<b>Završiti remont željezničke mreže i unaprijediti željezničku infrastrukturu i unaprijediti željeznički prevoz</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Obim investicija u željezničkoj infrastr.	10 mil. € 2018. godina	+10% 2027. godina		+20% 2035. godina		
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Obim investicija u željezničkom prevozu	10 mil. € 2018. godina	+10% 2027. godina		+20% 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Unaprijediti prugu kroz realizaciju planiranih remonta željezničke mreže i unaprijediti željeznički prevoz	1. Obim investicija u ŽICG: 10,5 mil. € godišnje  2. Obim investicija u željezničkom prevozu: 10,5 mil. € godišnje	Ministarstvo kapitalnih investicija, ŽICG, ŽPCG, Montecargo	2020.	Nivo investicija u infrastrukturu je realizovan u manjem obimu nego što je planirano zbog nemogućnosti izvođača da organizuju aktivnosti u uslovima pandemije, pa će stepen realizacije svakako biti manji od planiranog. Državne garancije za nabavku novih vozova su izuzete iz Zakona u budžetu za 2020. godinu kroz rebalans budžeta u junu 2020. godine, iako su bile odobrene, tako da su kandidovane za 2021. godinu.	1. 21 mil. € / 14,1 mil. €  2. 21 mil. € / 14,1 mil. €	1. Nastaviti sa unapređenjem stanja željezničke mreže i željezničkog prevoza.  2. Intezivirati ekonomsko-diplomatske aktivnosti u cilju privlačenja robnih i putničkih tokova preko Crne Gore.  2. Izvršiti prioritizaciju projekata za realizaciju.

<b>STRATEŠKI CILJ 2:</b>	<b>Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: obezbjeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</b>					
<b>Operativni cilj 3:</b>	<b>Revitalizacija i / ili rekonstrukcija saobraćajne infrastrukture pomorskog saobraćaja</b>					
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Obim pretovara generalnog tereta i kontejnera – Port of Adria	0,58 tona 2018. godina	+30%-40% 2027. godina			+50%-70% 2035. godina	
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Obim pretovara svih rasutih tereta u Luci Bar	1 mil. tona 2018. godina	Odrediće se preciznije u budućim Akc. planovima 2027. godina			Odrediće se preciznije u budućim Akcionim planovima 2035. godina	
<b>Indikator učinka 3.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Obim pretovara tečnih tereta u Luci Bar	0,25 mil. tona 2018. godina	+5% godišnje na osnovu Biznis plana 2027. godina			Biznis plan odrađen do 2030. godine. Vrijednost za 2035. godinu odrediće se sljedećim Biznis planom. 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2024.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Povećanje pretovara generalnog tereta i kontejnera dobijanjem statusa pretovarne luke – transshipment port	Obim pretovara generalnog tereta i kontejnera u Port of Adria: +13% u 2019. +25% u 2020.	Ministarstvo kapitalnih investicija, Luka Bar	2020.	Nije realizovano  Kontinuirana aktivnost. Prema dostavljenim podacima, obim pretovara generalnog tereta i kontejnera (ukupno generalni tereti i kontejneri u tonama) u Port of Adria u 2019. godini je smanjen za 2% u odnosu na 2018. godinu, a u 2020. godini je smanjen za 15% u odnosu na 2019. godinu. Do smanjenja je došlo uslijed uticaja više razloga: kršenja koncesije od strane koncedenta i Luke Bar od 2019. godine, nezakonitog poslovanja korisnika Slobodne zone od 2018. godine, pandemije Covid - 19 u 2020. godini.	Port of Adria je privatizovana kompanija.	Izvršiti analizu poslovanja i pripremiti biznis plan za Luku Bar.



<p>Proširenje kapaciteta za pretovar i skladištenje suvih rasutih tereta na sjevernoj padini brda Volujica</p>	<p>Obim pretovara suvih rasutih tereta u Luci Bar: +30% po završetku projekta</p>		<p>2035.</p>	<p>Realizacija planirane aktivnosti podrazumijeva realizaciju sledećih grupa projekata:</p> <p>GRUPA PROJEKATA 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekti predviđeni Aneksom IV Ugovora o korišćenju morskog dobra, postpisanog između "Luka Bar" AD i Lučke uprave Crne Gore (Aneks IV je zaveden na arhivi "Luka Bar" AD pod brojem 2357 od 9.maja 2019.godine:</li> <li>- član 5, stav 2, alineja 1: Prroduženje operativne obale na Terminalu za suve rasute, tečne i specijalne terete za 166 m (do kraja 20237., pri čemu bi se II faza projekta trebala završiti do kraja 2035.godine). Procijenjeni troškovi realizacije projekta: ukupno: 9,2 miliona €; planirani troškovi do kraja 2035.: 6,6 mil. €)</li> <li>- član 5, stav 2, alineja 2: Izgradnja otvorenog skladišta dimenzija 166 x 50 m u zaleđu produžetka operativne obale na Terminalu za suve rasute, tečne i spcijalne terete, za rokom završetka do kraja 2035 godine. Procijenjeni troškovi realizacije projekta: 0,7 milona €);</li> </ul> <p>GRUPA PROJEKATA 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekat definisan Aneksom IV Ugovora o korišćenju morskog dobra, potpisanog između "Luka Bar" AD i Lučke uprave Crne Gore (Aneks IV je zaveden na arhivi "Luka Bar" AD pod brojem 2357 od 9.maja 2019.godine, član 5, stav 1, alineja 2: Sanacija neastabilne kosine na sjevernoj padini brda Volujica uklanjanjem 150.000 m3 čvrste stjenske mase. Projekat je realizovan. Troškovi realizacije: 1,6 milona €;</li> <li>- Realizacija radova predviđenih Ugovorom o koncesiji za detaljna geološka istraživanja i eksploataciju mineralne sirovine tehničko-građevinskog kamena na ležištu Volujica, Opština Bar (Ugovor br.5887 od 23.oktobra 2020.godine). Rok završetka radova prema Ugovoru:</li> </ul>	<p>10,7 mil. € / 2,20 mil. €</p>	<p>Izvršiti analizu poslovanja i pripremiti biznis plan za Luku Bar: „Luka Bar“ AD posjeduje Poslovni plan za periodu 2019. – 2030.</p>
--	---	--	--------------	---	--------------------------------------	---

				31.decembar 2032.godine, uz napomenu da se radovi moraju nastaviti radi dobijanja otvorenih skladišnih površina za skladištenje suvih rasutih terete, shodno prosotrano-planskoj dokumentaciji za Lučko područje; Troškovi realizacije: 0,20 miliona €/godini. Troškovi realizacije u periodu 2022. – 2024.: 0,60 miliona € (izvođenje radova po Ugovoru je započelo 1.januara 2022.godine);		
Povećanje pretovara tečnih i suvih rasutih tereta	Obim pretovara tečnih i suvih rasutih tereta u Luci Bar: +5% u 2019. +5% u 2020. +5% u 2021. +5% u 2022. +5% u 2023. +5% u 2024.		2024.	<p>Ostvareni obim pretovara tečnih tereta u "Luka Bar" AD u periodu 2019. – 2024. je bio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2019.: 269.138,82 t (+7,66% u odnosu na baznu, 2018.),</li> <li>- 2020.: 224.152,18 t (-16,72% u odnosu na 2019.),</li> <li>- 2021.: 264.598,45 t (+18% u odnosu na 2020.),</li> <li>- 2022.: 273.796,46 t (+3,47% u odnosu na 2021.),</li> <li>- 2023.: 244.660,45 t (-10,64% u odnosu na 2022.),</li> <li>- 2024.: 270.804,23 t (+10,69% u odnosu na 2023.).</li> </ul> <p>Ostvareni obim pretovara suvih rasutih tereta u "Luka Bar" AD u periodu 2019. – 2024. je bio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2019.: 1.110.131,17 t (+11,01% u odnosu na baznu, 2018.),</li> <li>- 2020.: 1.285.065,17 t (+15,76% u odnosu na 2019.),</li> <li>- 2021.: 988.558,08 t (-23,10% u odnosu na 2020.),</li> <li>- 2022.: 2.021.330,37 t (+104,47% u odnosu na 2021.),</li> <li>- 2023.: 1.598.033,33 t (-20,95% u odnosu na 2022.),</li> <li>2024.: 1.468.742,24 t (-8,10% u odnosu na 2023.).</li> </ul>	Nije primjenjivo  -	Izvršiti analizu poslovanja i pripremiti biznis plan za Luku Bar: „Luka Bar“ AD posjeduje Poslovni plan za periodu 2019. – 2030.

<b>STRATEŠKI CILJ 2:</b>		<b>Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: obezbjeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</b>				
<b>Operativni cilj 4:</b>		<b>Utvrđiti mogućnosti i potrebe za revitalizacijom i/ili rekonstrukcijom saobraćajne infrastrukture vazdušnog saobraćaja</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Obim investicija u aerodrome i aerodromsku infrastrukturu (osim Podgorice i Tivta)	0 2018. godina	trenutno nema dostupnih informacija 2027. godina			trenutno nema dostupnih informacija 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Valorizacija drugih aerodroma u Crnoj Gori (osim Podgorice i Tivta)	Urađena Studija i/ili Biznis plan za aerodrom Berane	Ministarstvo kapitalnih investicija, Agencija za civilno vazduhoplovstvo	2020.	U toku je javni poziv za sprovođenje jednostavne nabavke za izbor konsultanta za pružanje usluga u cilju pripreme i izrade Analize opravdanosti javno privatnog partnerstva za valorizaciju Aero parka Berane. Cilj investicije je povezivanje sjeverne regije Crne Gore i centralnog Balkana vazdušnim saobraćajem sa okruženjem	Nije primjenjivo	Sagledati mogućnost razvoja sekundarne mreže aerodroma prvo sa prostorno – planskog aspekta kroz izradu novog Prostornog plana Crne Gore.

<b>STRATEŠKI CILJ 2:</b>		<b>Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: obezbjeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</b>				
<b>Operativni cilj 5:</b>		<b>Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Obim intermodalnog saobraćaja	1% 2018. godina	+10% 2027. godina			+20% 2035. godina	
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Broj postignutih intermodalnih sporazuma	0 2018. godina	+2 2027. godina			+4 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>

Izrada studije intermodalnosti	Studija o intermodalnosti odrađena	Ministarstvo kapitalnih investicija	2020.	<p>Do sada nije izrađena niti javno objavljena zvanična, samostalna studija intermodalnosti saobraćaja u Crnoj Gori.</p> <p>U skladu sa Akcionim dokumentom 2019 IPA II programa, predviđena je bila aktivnost izrade "Overall strategic feasibility study for combined transport, intermodality and/or multimodality in Montenegro". Bitno je naglasiti da je AD 2019 odobren od strane Evropske komisije, kao i da je krajem 2019. godine EU potpisala finansijski sporazum, čime je zvanično odobreno finansiranje, između ostalog i ove aktivnosti. Vlada Crne Gore je planirala potpisivanje ovog finansijskog sporazuma sredinom 2020. godine. Međutim zbog pojave epidemije Corona virusa, sve aktivnosti vezane za program IPA II, između ostalog i AD 2019, suspendovane su i sredstva su usmjerena na donacije za oporavak od COVID krize. Sugestije Evropske komisije su dalje bile da se odobrene aktivnosti ponovo predlože kroz IPA III program. Transportna zajednica Jugoslovenske Evrope je ispoljila spremnost da pruži podršku razvoju Studije razvoja intermodalnosti Crne Gore, dok je Evropska investiciona banka ispoljila spremnost da bude vodeća finansijska institucija u slučaju apliciranja prema Investicionom okviru za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework – WBIF).</p>	Nije primjenjivo	Nastaviti sa aktivnostima u cilju izrade Studije razvoja intermodalnosti u Crnoj Gori.
Uspostavljanje intermodalnih stanica u Podgorici i Bijelom Polju	Stepen izgradnje intermodalnih stanica		2020.	<p>Nisu uspostavljene funkcionalne intermodalne stanice (terminal za kombinovani/ intermodalni transport) u Podgorici ili Bijelom Polju.</p> <p>Iako su u prošlosti planirani i predviđeni terminali za kombinovani transport (npr. u okviru razvijanja željezničke mreže i povezivanja sa lukom Bar), takvi terminali nisu izgrađeni i ne funkcionišu kao intermodalni centri za prevoz robe ili putnika u tim gradovima.</p>	Nije primjenjivo	Nastaviti sa aktivnostima u cilju izrade Studije razvoja intermodalnosti u Crnoj Gori.

Promovisanje i podrška intermodalnim sporazumima	Broj postignutih intermodalnih sporazuma		2020.	Nije realizovano U prethodnom periodu nisu planirane aktivnosti u cilju realizacije navedene mjere, odnosno ove aktivnosti nije moguće sprovesti dok se ne uradi Studija o intermodalnosti za Crnu Goru.	Nije primjenjivo	Nastaviti sa aktivnostima u cilju izrade Studije razvoja intermodalnosti u Crnoj Gori.
--	--	--	-------	---	------------------	--

<b>STRATEŠKI CILJ 2:</b>		<b>Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: obezbjeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</b>				
<b>Operativni cilj 6:</b>		<b>Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja</b>				
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima	2,5% 2018. godina	40% 2027. godina			80% 2035. godina	
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima	0% 2018. godina	30% 2027. godina			80% 2035. godina	
<b>Indikator učinka 3.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	
Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)	50% 2018. godina	70% 2027. godina			80% 2035. godina	
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Ugradnja opreme ITS u osnovnu (obavezno) putnu mrežu i odabrane djelove mreže državnih puteva	Stepen pokrivenosti putne mreže CG opremom ITS: 2,5%	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za željeznice, Uprava za pomorsku sigurnost i upravljanje lukama, Uprava za saobraćaj, Monteput	2020.	Dionica Smokovac-Mateševo je puštena u probni rad 13.jula 2022. godine	Obuhvaćeno ugovorenim vrijednošću radova dionice Smokovac-Mateševo autoputa Bar-Boljare – ITS oprema vrijedna oko 25 mil. €	

Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila	Donešen Plan za postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila		2020.	Nije realizovano  Na osnovu dobijenih informacija, ovakav program nije utvrđen niti jednim propisom. Indikator nije primjenjiv s obzirom da se oprema za mjerenje mase vozila i osovinskog opterećenja, po pravilu, ne izvodi kao fiksna već postoje mobilne vage. Kontrolu prekoračenja mase vozila i osovinskog opterećenja na državnim putevima vrši Uprava za saobraćaj (izvođač radova na redovnom održavanju) i Uprava policije, koristeći mobilne vage.	Nije primjenjivo	Korigovati indikator.
Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)	Započeto sprovođenje aktivnosti na primjeni VTMIS II – priprema tehničkih specifikacija i tenderske dokumentacije		2020.	Aktivnost je realizovana	3,9 mil. € / 3,9 mil. €	Nastaviti sa započetim aktivnostima.
Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS	Urađena studija za razvoj i sprovođenje ITS za Crnu Goru		2020.	Vlada Crne Gore je usvojila Program razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema (ITS) u drumskom saobraćaju u Crnoj Gori za period 2022–2026 koji sadrži analizu i studiju o razvoju i sprovođenju ITS za Crnu Goru	0,2 mil. € / Nije primjenjivo	Nastaviti aktivnosti vezano za pripremu nacionalnog programa za razvoj i uvođenje ITS u drumski saobraćaj, te nacionalne ITS strategije za oblast željeznice.



<p>Pronalaženje instrumenata finansiranja za primjenu ITS</p>	<p>Obezbijedena 2 nova instrumenta finansiranja za primjenu ITS: Connecta, IPA 2019.</p>		<p>2020.</p>	<p>Tehnička podrška Evropske komisije za povezivanje Zapadnog Balkana - ConnectA odobrena je u dijelu realizacije reformske mjere koja tretira pitanje inteligentnih transportnih sistema kroz ConnectA projekat "Strateški okvir za implementaciju ITS-a na TEN-T Glavnoj/Sveobuhvatnoj mreži na WB6". Opšti cilj projekta jeste da se obezbijedi strateški okvir za primjenu ITS (ERTMS, ITS, RIS, VTMS, e-transport) i IT sistema (e-dokumenti, interfejsi itd.) na regionalnom nivou. U februaru 2019. godine, tadašnje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je uputilo aplikaciju ConnectA konsultantima za pripremu nacionalne Strategije inteligentnih transportnih sistema, budući da je od strane ITS ConnectA konsultanata dobijena informacija da postoji mogućnost da se takav projekat realizuje kroz ConnectA ITS pod-projekat. Akcioni dokument 2019. godine je odobren od strane Evropske komisije, a krajem 2019. godine EU je potpisala finansijski sporazum. Time je zvanično odobreno finansiranje, između ostalog i ove aktivnosti. Međutim, usljed pandemije Corona virusa, sve aktivnosti vezane za program IPA II, između ostalog i AD 2019. godina, suspendovane su i sredstva su usmjerena na donacije za oporavak od COVID krize. Sugestije Evropske komisije su dalje bile da se odobrene aktivnosti ponovo predlože kroz IPA III program. U međuvremenu, uz podršku drugih EU instrumenata i Transportne zajednice Jugoistočne Evrope započela je izrada nacionalnog programa za razvoj i uvođenje ITS u drumski saobraćaj, a stvaraju se preduslovi za početak pripreme ITS strategije za oblast željeznice.</p>	<p>0,725 mil. € / Nije primjenjivo</p>	<p>Nastaviti aktivnosti vezano za pripremu nacionalnog programa za razvoj i uvođenje ITS u drumski saobraćaj, te nacionalne ITS strategije za oblast željeznice.</p>
---	--	--	--------------	---	--	--



<b>STRATEŠKI CILJ 2:</b>		<b>Dostupnost, obavljanje operacija i kvalitet usluga: obezbjeđenje najveće moguće dostupnosti, ponude kvalitetnih usluga u transportu i održavanje adekvatnog nivoa usluge u obavljanju operacija, kako u cjelini, tako i u dijelu zasebnih elemenata sistema</b>					
<b>Operativni cilj 7:</b>		<b>Smanjiti vrijeme prelaska granice</b>					
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Prosječno vrijeme zadržavanja na drumskim graničnim prelazima	10-30 min. 2018. godina	projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2027. godina			projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>		<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Uspostaviti postupke na graničnim prelazima u saradnji sa susjednim zemljama	Broj potpisanih sporazuma koji utiču na postupke na graničnim prelazima: +2	MUP, Uprava policije, Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za saobraćaj	2020.	Potpisan je Protokol između Vlade Crne Gore i Savjeta ministara Republike Albanije o vršenju aktivnosti zajedničke granične kontrole na zajedničkom graničnom prelazu Murićan – Sukobin. Potpisan je protokol između Ministarstva unutrašnjih poslova Crne Gore i Ministarstva unutrašnjih poslova Republike Srbije o sprovođenju zajedničke granične kontrole i pokrivanja troškova nastalih u radu na zajedničkom graničnom prelazu Čemerno – Granice. Potpisan je sporazum između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Srbije, o otvaranju zajedničkog graničnog prelaza „Vuča“ (Crna Gora) – „Godovo“ (Srbija), za međunarodni drumski putnički saobraćaj.		Sredstva će biti definisana u odnosu na potrebe potpisanog sporazuma.	Nastaviti sa aktivnim učešćem i implementacijom Akcionog plana Transportne zajednice Jugoistočne Evrope koji se odnose na olakšavanje međudržavnih graničnih prelaza.
<b>STRATEŠKI CILJ 3:</b>		<b>Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja</b>					
<b>Operativni cilj 1:</b>		<b>Poboljšati bezbjednost saobraćaja na državnoj putnoj mreži</b>					
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Ukupan broj saobraćajnih nezgoda	5.394 2018. godina	projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2027. godina			projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2035. godina		
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom (ukupno u CG)	48 2018. godina	projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2027. godina			projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Novi rok i obrazloženje</b>	<b>Preporuka</b>

<p>Planirati aktivnosti inspekcije i aktivnosti provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima</p>	<p>Donešen Plan aktivnosti inspekcije i aktivnosti provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima</p>	<p>Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava policije</p>	<p>2020.</p>	<p>Plan rada stalnog nadzora za 2020. godinu, pripremljen je na osnovu člana 49 stav 3 Zakona o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu („Sl. list CG“, br. 75/10), kao i na osnovu Uredbe o obimu i strukturi nadzora nad radom vozača, načinu pripreme i sadržaju programa nadzora, načinu izvođenja nadzornih ovlašćenja i elementima nadzora na putu i prostorijama prevoznika („Sl. list CG“, br. 50/11). Inspeksijski organ nadležan za poslove drumskog saobraćaja i organ uprave nadležan za poslove policijske kontrole drumskog saobraćaja, organizuju i sprovode odgovarajuću i redovnu kontrolu na putu i u prostorijama prevoznika, za sve vrste prevoza. Kontrola se obavlja svake godine i obuhvata širok i reprezentativan broj vozača, prevoznika i vozila za sve vrste prevoza. Plan rada stalnog nadzora za 2020. godinu organizuje se na način kojim će se obuhvatiti kontrola 4% radnih dana vozača. Nadležni nadzorni organ dužan je najmanje 30% ukupnog broja radnih dana, kontrolisati na putu, a najmanje 50% u prostorijama prevoznika.</p> <p>Ministarstvo kapitalnih investicija je u prethodnom periodu održalo niz obuka koje su direktno vezane za poboljšanje bezbjednosti saobraćaja na putevima i to:</p> <p>21. oktobra 2022. godine 21 kandidat je polagao Stručni ispit za provjerivače i revizore bezbjednosti puteva i u skladu sa istim, izdato je 21 sertifikat za provjerivača za obavljanje provjere bezbjednosti saobraćaja na putevima i 21 sertifikata revizora za obavljanje revizije projekta puta sa aspekta bezbjednosti karakteristika puta. Cilj je da provjerivači i revizori bezbjednosti puteva, kroz projektovanje i izgradnju „samoobjašnjavajućih puteva i puteva koji opraštaju greške“ unaprijede bezbjednost putne infrastrukture. Takođe kroz obuku vezanu za standarde pri proizvodnji izmjenljive saobraćajne signalizacije i zaštitnih sistema od udara, kao i kroz preporuke za projektovanje, vrste, karakteristike, serifikaciju i montaža istih, te implementacijom znanja stečenog na radionici u velikom podizemo bezbjednost saobraćaja na viši nivo kada je u pitanju putna infrastruktura u Crnoj Gori.</p>	<p>Sredstva će biti definisana nakon usvajanja Zakona o putevima. / U izvještajnom periodu nije bilo posebno izdvojenih (utrošenih) budžetskih sredstava.</p>	<p>Nastaviti sa inspeksijskim nadzorom.</p>
--	---	---	--------------	--	---	---

<p>Unaprijediti nadzor bezbjednosti saobraćaja na putevima i sistematično sprovesti zakon o saobraćaju</p>	<p>Broj obavljenih inspekcija vezanih za nadzor bezbjednosti: 7.525 za 2018. +2%-3% za 2019. +2%-3% za 2020.</p>		<p>2020.</p>	<p>Nije realizovano</p> <p>Trenutno Uprava policije ne raspolaže bazom podataka o broju kontrola izvršenih nad vozačima i vozilima koja podliježu odredbama Zakona o radnom vremenu, ako se ima u vidu samo primjena ovog zakona. Potrebno je izvršiti nadogradnju postojeće baze podataka Uprave policije, u ovom dijelu. Uvidom u Registar novčanih kazni i prekršajnih evidencija Ministarstva pravde, moguće je ustanoviti broj izdatih prekršajnih naloga po odredbama Zakona o radnom vremenu. Takođe, iz evidencija Uprave policije moguće je ustanoviti i broj podnesenih prekršajnih prijava protiv odgovornih učesnika u saobraćaju, na osnovu odredbi Zakona o radnom vremenu. Međutim, ukupan broj procesuiranih vozača po ova dva osnova, nije i ukupan broj kontrolisanih, jer je broj kontrolisanih vozila i vozača značajno veći od broja procesuiranih. Inspekcija za drumski saobraćaj je u 2020. godini izvršila 2.651 kontrolu u drumskom saobraćaju na osnovu odredbi Zakona o radnom vremenu mobilnih radnika (vozača). Od tog broja 146 kontrola se odnosi na prevoz putnika, a 2.050 na prevoz tereta. U 2020. godini je napisano 366 prekršajna naloga. Ovaj indikator nije adekvatno postavljen. S obzirom da je indikator učinka (ne rezultata) broj saobraćajnih nezgoda i smrtno stradalih lica, moglo bi se podrazumijevati da se uračunava kontrola i saobraćajne policije i inspekcije za drumski saobraćaj. Međutim kako je za 2018. godinu definisano 7.525 obavljenih inspekcija, automatski se isključuje Uprava policije, jer oni imaju više stotina hiljada kontrola</p>	<p>0,04 mil. € / U izvještajnom periodu nije bilo posebno izdvojenih (utrošenih) budžetskih sredstava.</p>	<p>Korigovati indikator.</p>
--	--	--	--------------	--	--	------------------------------

<b>STRATEŠKI CILJ 3: Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja</b>						
<b>Operativni cilj 2: Održavati adekvatan nivo usluge na državnoj putnoj mreži</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Ukupan broj saobraćajnih nezgoda	5.394 2018. godina	projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2027. godina		projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2035. godina		
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom (uk. u CG)	48 2018. godina	projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2027. godina		projekcija će biti data u toku izvještajnih perioda 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Završetak planiranih projekata rekonstrukcije puteva (2020. – 2021.)	Smanjenje broja saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom na putevima: -20% (SEETO 2014. bazna godina)	Ministarstvo kapitalnih investicija, MUP, Uprava policije, Uprava za saobraćaj	2020.	Za 2025. godinu podatak o ukupnom broju saobraćajnih nezgoda za cijelu godinu (do sada) još ne postoji kao kompletna godišnja statistika (jer se statistika objavljuje kvartalno i godišnje tek kad godina završava). Međutim, zvanični kvartalni izvještaji daju nam uvid:  Prvi kvartal 2025: Ukupan broj saobraćajnih nezgoda u prvom kvartalu 2025. iznosio je 1 361 — što je porast od 2,5 % u odnosu na isti period 2024. godine  U drugom kvartalu 2025. zabilježeno je 1 732 saobraćajnih nezgoda — porast od 5,5 % u odnosu na isti period 2024. godine	147, mil. € / 145, mil. €	1. Indikator ne korelarira na najbolji način sa mjerom / aktivnošću jer je put samo jedan od faktora bezbjednosti na putevima. Korigovati mjeru/aktivnost i/ili indikator.  2. Preduzeti aktivnosti na razvoju i unapređenju baze podataka o saobraćajnim nezgodama.

Unapređenje signalizacije i opreme puta na glavnim putevima	Kontinuirano praćenje zamjene signalizacije i opreme puta na glavnim putevima kroz višegodišnji Ugovor o redovnom održavanju (realiz. / djel. realiz. / nije realiz.)		2020.	Kontinuirano se sprovode aktivnosti kroz izradu projekata redovnog održavanja i rekonstrukcije	Uračunato u troškove redovnog održavanja (troškovi redovnog održavanja 8-10 mil. € godišnje). .	-
---	---	--	-------	--	--	---

<b>STRATEŠKI CILJ 3: Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja</b>						
<b>Operativni cilj 3: Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima	2,5% 2018. godina	40% 2027. godina		80% 2035. godina		
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima	0% 2018. godina	30% 2027. godina		80% 2035. godina		
<b>Indikator učinka 3.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)	50% 2018. godina	70% 2027. godina		80% 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Ugradnja opreme ITS u osnovnu (obavezno) putnu mrežu i odabrane djelove mreže državnih puteva	Integrisan RSA kroz projektnu dokumentaciju	Ministarstvo kapitalnih investicija	2020.	Na dionici autoputa su ugradjeni ITS i isti su implemenitrani u skladu s propisima za kontrolu i upravljanje AUTOPUTA	Uključeno u troškove izgradnje autoputa – ITS oprema vrijedna oko 25 mil. €	
Postavljanje sistema za mjerenje osovinskog opterećenja vozila	Stepen pokrivenosti putne mreže CG sistemima za mjerenje osovinskog opterećenja vozila		2020.	Nije realizovano  Na osnovu dobijenih informacija, ovakav program nije utvrđen niti jednim propisom. Indikator nije primjenjiv s obzirom da se oprema za mjerenje mase vozila i osovinskog opterećenja, po pravilu, ne izvodi kao fiksna, već postoje mobilne vage. Kontrolu prekoračenja mase vozila i osovinskog opterećenja na državnim putevima vrši Uprava za saobraćaj (izvođač na redovnom održavanju) i Uprava policije, koristeći mobilne vage.	Nije primjenjivo	Korigovati indikator.



Okončanje aktivnosti na realizaciji sistema za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem (VTMIS)	Započeto sprovođenje aktivnosti na primjeni VTMIS II – priprema tehničkih specifikacija i dokumentacije		2020. Aktivnosti na primjeni VTMIS II u Crnoj Gori su započete, uključujući i fazu pripreme tehničkih specifikacija i dokumentacije, kroz ranije planirane projekte i implementaciju druge faze sistema.  Druga faza VTMIS Montenegro Phase II projekta je započela i, prema dostupnim podacima iz relevantnih izvora, implementacija i puštanje u rad Phase II sistema su uspješno završeni do decembra 2024. godine.	3,9 mil. € / 3,9 mil. € .	Nastaviti sa započetim aktivnostima.
Priprema studija za razvoj i sprovođenje ITS	Urađena studija za razvoj i sprovođenje ITS za Crnu Goru		2020. Aktivnost je realizovana kroz nacionalni strateški okvir za ITS u drumskom saobraćaju	0,2 mil. € / nije mjerljiv utrošak u izvještajnom periodu	Nastaviti aktivnosti vezano za pripremu nacionalnog programa za razvoj i uvođenje ITS u drumski saobraćaj, te nacionalne ITS strategije za oblast željeznice.

<b>STRATEŠKI CILJ 3: Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja</b>						
<b>Operativni cilj 4: Završiti sve infrastrukturne projekte obuhvaćene JLPPI (Jedinstvena lista prioriternih infrastrukturnih projekata)</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			
Izgrađeno km autoputeva	0 km 2018. godina	80 – 100 km 2027. godina	278 km 2035. godina			
<b>Indikator učinka 2.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			
Rekonstruisano km željezničke pruge	0% 2018. godina	100 km 2027. godina	124 km 2035. godina			
<b>Indikator učinka 3.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>	<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>			
Povećanje prosječne brzine na prugama	50-80 km/h 2018. godina	70-100 km/h 2027. godina	80-120 km/h 2035. godina			
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Programiranje i praćenje realizacije Jedinstvene liste prioriternih infrastrukturnih projekata za ciljne godine 2025. i 2035.	EU i nacionalni standardi vezani za sigurnost i bezbjednost uvršteni u projektnu dokumentaciju	Vlada CG, Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo finansija i socijalnog staranja, Monteput	2020.	Kontinuirana aktivnost. Za sve projekte koji su dio indikativnog proširenja glavne i sveobuhvatne TEN-T mreže na prostoru Zapadnog Balkana, primjenjuju se TEM standardi.	296,2 mil. € / nije precizno mjerljivo u izvještajnom periodu	Nastaviti sa primjenom TEM standarda.
Nastaviti i usmjeravati aktivnosti prema okončanju realizacije projekata uvrštenih u JLPPI	Integrisan RSA kroz projektnu dokumentaciju		2020.	Za sve projekte na TEN-T mreži se primjenjuje RSA, jer je u skladu sa Direktivom 2008/96/EC. RSA je urađena za projekat autoputa, prioritetne dionice Mateševa-Andrijevića	9,49 mil. € / nije precizno mjerljivo u izvještajnom periodu	Nastaviti sa implementacijom RSA i na drugim projektima koji treba da se realizuju.

Uskladiti i koordinisati projektne aktivnosti i programiranje sa istima susjednih zemalja	Broj potpisanih sporazuma sa susjednim zemljama: 3		2020.	Potpisan je Memorandum o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Ministarstva kapitalnih investicija Crne Gore i Ministarstva infrastrukture i energetike Republike Albanije; Memorandum o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Vijeća ministara Bosne i Hercegovine i Vlade Crne Gore, kao i Memorandum o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Kosovo.	Utvrđiće se zavisno od propozicije sporazuma	Nastaviti aktivnosti u cilju potpisivanja međudržavnih sporazuma i intezivirati ekonomsko-diplomatske aktivnosti u cilju privlačenja robnih i putničkih tokova preko Crne Gore.
---	--	--	-------	---	--	---

**STRATEŠKI CILJ 3:** Sigurnost i bezbjednost: Podizanje nivoa sigurnosti i bezbjednosti ljudi i robe u sektorima saobraćaja

**Operativni cilj 5:** Obezbijediti dobru upravu i upravljačku strukturu tokom cijelog životnog ciklusa autoputeva i željeznice

Indikator učinka 1.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)	Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)
Nivo investicija u održavanje putne i željezničke infrastrukture	Putevi: 8-10 mil. € godišnje Željeznica: 6-7 mil. € godišnje 2018. godina	Putevi: 15 mil. € godišnje Željeznica: 10 mil. € godišnje 2027. godina	Procjena će biti data kroz buduće Akcione planove nakon 2020. 2035. godina
Indikator učinka 2.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)	Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)
Broj zaposlenih po ugovorima na neodređeno u jedinicama za upravljanje (PMUs) i implementaciju (PIUs)	Putevi: PIU – 4, DICEUF – 5, PJ za autoput Monteput - 40 Željeznica: ŽICG - 5 2018. godina	Putevi: PIU – 6, DICEUF – 7, PJ za autoput Monteput - 40 Željeznica: ŽICG - 10 2027. godina	Procjena će biti data kroz buduće Akcione planove nakon 2020. 2035. godina

Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka
-------------------	--	-------------	-----	---	-------------------------------	-----------

<p>Uvođenje opšteg upravljanja kvalitetom u saobraćajne sisteme i usluge</p>	<p>Primjena Ugovora o uspostavljanju Transportne zajednice u dijelu Direktive 1316/2013 vezano za autoputeve i željeznicu (paketi mekih SEETO mjera realizovan / djelimično realizovan / nije realizovan)</p>	<p>Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za saobraćaj, Monteput, ŽICG, Uprava za željeznice</p>	<p>2020.</p>	<p>Kontinuirana aktivnost. U oblasti željeznice, do sada, Stalni sekretarijat Transportne zajednice je radio na Akcionom planu željeznice, čiji je najveći dio regulatornog karaktera i u vezi graničnih prelaza i po njemu se aktivno koordiniraju aktivnosti iz svih država Zapadnog Balkana. Takođe, vezano za autoputeve, na nivou Stalnog sekretarijata Transportne zajednice pripremljen je Akcioni plan za oblast puteva, koji obuhvata mrežu autoputeva i radi se na njegovoj implementaciji kroz nacionalne propise, dok se istovremeno preduzimaju aktivnosti na povećanju stepena zrelosti projekata za realizaciju, odnosno za pripremu tehničke dokumentaciju za projekte koji su dio indikativnog proširenja TEN-T mreže, kako bi se nakon pripreme tehničke dokumentacije sagledale mogućnosti zajedničkog nastupa prema dostupnim fondovima za pogranične dionice.</p>	<p>0,108 mil. € / nije precizno mjerljivo u izvještajnom periodu</p>	<p>-</p>
--	---	---	--------------	--	--	----------

<p>Obuka osoblja u oblasti upravljanja saobraćajnom infrastrukturom</p>	<p>1. SEETO smjernice za obuku osoblja u oblasti inspekcije bezbjednosti na putevima (nije realizovano / djelimično realizovano / realizovano)</p> <p>2. Broj sertifikovanih inspektora za bezbjednost na putevima</p>		<p>2020.</p>	<p>Stalni sekretarijat Transportne zajednice Jugoistočne Evrope je krajem 2020. godine pokrenuo proceduru za uspostavljanje sveobuhvatne baze podataka o osnovnoj i sveobuhvatnoj mreži i o projektima za sve države Zapadnog Balkana. U vezi sa primjenom direktive 1316/2013, postignut je napredak u vezi sa zapošljavanjem službenika, za oblast saobraćaja, koji će baviti Instrumentom za povezivanje Evrope (Connecting Europe Facility), dok za oblast enegretike proces zapošljavanja tek treba da se okonča. SEETO smjernice za obuku osoblja u oblasti inspekcije bezbjednosti saobraćaja na putevima, koje su postojale, su bile objavljene i na sajtu Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Novi Zakon o putevima je stupio na snagu u avgustu 2020. godine i njime je predviđeno sertifikovanje za sprovođenje RSI. U toku je izrada podzakonskog akta, koji će omogućiti izdavanje odgovarajućih licenci za reviziju bezbjednosti na putevima. Usvajanje i primjena pravilnika se očekuje tokom 2022. godine. Realizovano</p> <p>2. Nije primjenjivo / Nedostupni podaci</p>	<p>1. Nisu potrebna dodatna sredstva za ovu aktivnost, finansira se kroz SEETO sekretarijat (tehnička pomoć EK)</p> <p>Nije primjenjivo, odrediće se nakon usvajanja Zakona o putevima</p>	<p>-</p>
---	--	--	--------------	--	--	----------

<p><b>STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU</b></p>			
<p><b>Operativni cilj 1: Primjena tehnologija ITS u sektoru drumskog, željezničkog i pomorskog saobraćaja</b></p>			
<p><b>Indikator učinka 1.</b></p> <p>Stepen pokrivenosti putne mreže ITS sistemima</p>	<p><b>Polazna vrijednost (godina)</b></p> <p>2,5% 2018. godina</p>	<p><b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b></p> <p>40% 2027. godina</p>	<p><b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b></p> <p>80% 2035. godina</p>
<p><b>Indikator učinka 2.</b></p> <p>Stepen pokrivenosti željezničke mreže ITS sistemima (VTMIS)</p>	<p><b>Polazna vrijednost (godina)</b></p> <p>0% 2018. godina</p>	<p><b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b></p> <p>30% 2027. godina</p>	<p><b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b></p> <p>80% 2035. godina</p>

Indikator učinka 3. Stepen pokrivenosti pomorskog saobraćaja ITS sistemima (VTMIS)	Polazna vrijednost (godina) 50% 2018. godina	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina) 70% 2027. godina	Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina) 80% 2035. godina			
Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka
Pokrivenost opremom sektorima drumskog, željezničkog pomorskog saobraćaja	ITS u i 1. Usvojen Zakon o putevima i prenesena ITS direktiva (2010/40/EU) 2. Usvojen Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti i paket III transponovan (vezano za ERTMS) 3. Usvojene izmjene i dopune Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za saobraćaj, Monteput, Uprava za željeznice, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama	2020.	Zakonom o putevima koji je stupio na snagu u avgustu 2020. godine („Sl. list CG”, br. 82/2020), predviđena je obaveza izrade Programa (petogodišnjeg) razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumski saobraćaj, i isti je donesen krajem 2021. .  Nacrt Zakona o bezbjednosti interoperabilnosti prošao javnu raspravu i Sekretarijat za zakonodavstvo, usklađen je sa III paketom, dok je usvajanje predviđeno u 2022. godine kada će se i dopuniti sa IV željezničkim paketom EK uz pomoć konsultanata.  Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/13, 6/14, 47/15 71/17, 34/19 i 77/20) u čl. 45a i 45b stvara osnovu za formiranje Nacionalnog odbora za olakšice.	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane i budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Nastaviti sa započetim aktivnostima.

<b>STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU</b>						
<b>Operativni cilj 2: Ojačati kreiranje efikasnog integrisanog sistema prevoza kroz intermodalnost</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Obim intermodalnog saobraćaja	1% 2018. godina	+10% 2027. godina		+20% 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Izrada studije intermodalnosti	Studija o intermodalnosti odrađena	Ministarstvo kapitalnih investicija	2020.	U skladu sa Akcionim dokumentom 2019 IPA II programa, predviđena je bila aktivnost izrade "Overall strategic feasibility study for combined transport, intermodality and/or multimodality in Montenegro". Bitno je naglasiti da je AD 2019 odobren od strane Evropske komisije, kao i da je krajem 2019. godine EU potpisala finansijski sporazum, čime je zvanično odobreno finansiranje, između ostalog i ove aktivnosti. Vlada Crne Gore je planirala potpisivanje ovog finansijskog sporazuma sredinom 2020. godine. Međutim zbog pojave epidemije Corona virusa, sve aktivnosti vezane za program IPA II, između ostalog i AD 2019, suspendovane su i sredstva su usmjerena na donacije za oporavak od COVID krize. Sugestije Evropske komisije su dalje bile da se odobrene aktivnosti ponovo predlože kroz IPA III program. Transportna zajednica Jugoslovenske Evrope je ispoljila spremnost da pruži podršku razvoju Studije razvoja intermodalnosti Crne Gore, dok je Evropska investiciona banka ispoljila spremnost da bude vodeća finansijska institucija u slučaju apliciranja prema Investicionom okviru za Zapadni Balkan (Western Balkans Investment Framework – WBIF).	Nije primjenjivo	Nastaviti sa aktivnostima u cilju izrade Studije razvoja intermodalnosti u Crnoj Gori.

<b>STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU</b>						
<b>Operativni cilj 3: Uskladiti željeznicu sa zahtjevima interoperabilnosti</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Stepen usklađenosti sa EU regulativom iz oblasti interoperabilnosti željeznice (paketi za željeznicu)	II paket transponovan 2018. godina	III i IV paket transponovan 2027. godina		da se utvrdi u budućem periodu 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Uvođenje Evropskog sistema upravljanja željezničkim saobraćajem (ERTMS) u željezničku mrežu	Direktiva 797/2016 za interoperabilnost i ERTMS transponovana	Ministarstvo kapitalnih investicija, Montecargo, ŽICG	2020.	Kontinuirana aktivnost. Sve što je moglo da se uradi u normativnom dijelu za sada je transponovano u novi Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti u željezničkom saobraćaju, a pomenuta direktiva ne može biti u potpunosti implementirana dok EU ne riješi pitanje sertifikacije prevoznika za zemlje Zapadnog Balkana. Objavljen je TSI CSI u kojem ima elemenata koji se traže za signalizaciju u pogledu ERTMS, inače je objavljeno 7 TSI do sada, tako da u normativnom smislu postoji osnova za odobrenje, u praksi su potrebne velike investicije za ovu namjenu odnosno veliki paketi finansiranja. Rješenje pune implementacije je realno kroz dopunu zakona tokom 2023. godine i 2024. godine.	Nisu potrebna dodatna sredstva za sprovođenje ove aktivnosti (za zakonski okvir).	-



<b>STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU</b>						
<b>Operativni cilj 4: Ukidanje barijera u željezničkom saobraćaju</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Stepen usklađenosti propisa sa legislativom EU (paketi za željeznicu)	II paket transponovan 2018. godina	III i IV paket transponovan 2027. godina		nije primjenjivo 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Usvajanje i primjena preostalih propisa EU	Zakon o željeznici usvojen – 34/2012 Direktiva vezana za jedinstveno Evropsko tržište transponovana  Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti u željezničkom saobraćaju usvojen	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za željeznice, preduzeća u oblasti željeznice	2024.	Kroz Nacrt Zakona o željeznici u potpunosti transponovana Direktiva 34/2012. Slanje Evropskoj komisiji je predviđeno u 2023. godini. Nacrt Zakona o bezbjednosti i interoperabilnosti je usklađen sa III i IV paketom, dok je usvajanje predviđeno u 2024. godini.	Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane i budžet, pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.	Nastaviti sa započetim aktivnostima.

<b>STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU</b>						
<b>Operativni cilj 5: Inoviranje strukture i organa upravljanja u sektoru saobraćaja</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Stepen usaglašenosti zakonodavstva sa regulativom EU (ispunjenje mjerila za PP 14 i PP 21)	7 2018. godina	0 2027. godina		0 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Usvajanje i primjena preostalog zakonodavstva EU i kompletiranje podzakonske regulative	1. Strategija razvoja saobraćaja usvojena  2. Primjena Ugovora o uspostavljanju Transportne zajednice	Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo vanjskih poslova, Kancelarija za evropske integracije	2020.	Nakon intenzivne komunikacije sa Evropskom komisijom Vlada je 27. juna 2019. godine usvojila Strategiju razvoja saobraćaja Crne Gore 2019-2035. godine sa Akcionim planom 2019-2020. god. Strategijom su utvrđeni strateški i specifični (operativni) ciljevi razvoja sektora saobraćaja, kako bi se obezbijedio temelj razvoja sektora u perspektivi, na način koji zadovoljava društveno-ekonomske potrebe Crne Gore, a u saglasnosti je sa EU politikama, TNT-T smjernicama i standardima. Strategija je usvojena nakon 3 kruga komentara sa Evropskom komisijom u skoro 18 mjeseci. Zakon o potvrđivanju Ugovora o osnivanju Transportne zajednice na snazi je od 23. aprila 2018. godine, nakon što ga je Skupština donijela 1. marta 2018. godine. Stalni sekretarijat Transportne zajednice aktivan je, kao i Ministarski savjet, Regionalni nadgledni odbor i nekoliko tehničkih odbora, kojima se radi na primjeni Ugovora. Predstavnici Crne Gore redovno učestvuju na sjednicama/sastancima svih operativnih tijela, učestvovali su u izradi Plana rada Transportne zajednice	0,0168 mil. € / 0,136 mil. €	Nastaviti sa aktivnim učešćem u uspostavljenim strukturama i implementacijom akcionih planova Transportne zajednice Jugoistočne Evrope.

<b>STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU</b>						
<b>Operativni cilj 6: Preraspodjela nadležnosti u upravljanju u sektoru saobraćaja</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Broj nezavisnih tijela u sektoru saobraćaja	2 2018. godina	5 2027. godina	6 2035. godina			
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>
Preraspodjela nadležnosti u okviru jednog ministarstva	1. Usvojena Strategija razvoja saobraćaja  2. Uspostavljen stalni Sekretarijat Transportne zajednice po Ugovoru o osnivanju Transportne zajednice	Ministarstvo kapitalnih investicija	2020.	1. Nakon intenzivne komunikacije sa Evropskom komisijom Vlada Crne Gore je 27. juna 2019. godine usvojila Strategiju razvoja saobraćaja Crne Gore 2019-2035. godina, sa Akcionim planom 2019-2020. godina. Strategijom su utvrđeni strateški i specifični (operativni) ciljevi razvoja sektora saobraćaja, kako bi se obezbijedio temelj razvoja sektora u perspektivi, na način koji zadovoljava društveno-ekonomske potrebe Crne Gore, a u saglasnosti je sa EU politikama, TEN-T smjernicama i standardima. Strategija je usvojena nakon 3 kruga komentara sa Evropskom komisijom, u trajanju od skoro 18 mjeseci. Stalni sekretarijat je uspostavljen. Inauguracija održana 13. septembra 2019. godine. Sve upravljačke i operativne strukture su uspostavljene.	0,0168 mil. € / 0,136 mil. €	Nastaviti sa aktivnim učešćem u uspostavljenim strukturama i implementacijom akcionih planova Transportne zajednice Jugoistočne Evrope.

STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU						
Operativni cilj 7: Unapređenje planiranja i raspodjele sredstava i ostvarivanje efikasnosti u operacijama, troškovima održavanja i raspodjeli dobiti						
Indikator učinka 1.	Polazna vrijednost (godina)	Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)	Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)			
Primijenjeni nivo metodologije za planiranje i raspodjelu sredstava (rang: nizak, srednji, visok, napredni)	srednji 2018. godina	visok 2027. godina	napredni 2035. godina			
Mjera / Aktivnost	Indikator rezultata za period 2019-2020.	Institucija	Rok	Status realizacije indikatora rezultata	Planirana / utrošena sredstva	Preporuka
Razvoj sistema za upravljanje sredstvima	<p>1. Uspostavljen višegodišnji (4-5 godina) program za održavanje puteva (procjena utroška sredstava 1-1,5% za razvoj sistema za upravljanje sredstvima)</p> <p>2. Uspostavljen 5-godišnji program za održavanje željeznice i ugovor sa upravljačem željezničke infrastrukture na 5 godina (procjena utroška sredstava 1-1,5% za razvoj sistema za upravljanje sredstvima)</p>	Ministarstvo kapitalnih investicija, Uprava za saobraćaj, Uprava za željeznicu, ŽICG	2020.	1. Novim Zakonom o putevima koji je stupio na snagu u avgustu 2020. godine propisana je obaveza izrade Srednjoročnog programa (4 godine) koji treba da sadrži: program projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije i održavanja puteva, izvore finansiranja, dinamiku i obim realizacije, pojedinačno po putevima, i njegovo usvajanje se očekivalo do kraja 2021. godine za programski period 2022.-2025. godine. Barijera za donošenje istog je nepostojanje Prostornog plana Crne Gore, te se njegovo donošenje prolongiralo do usvajanja Prostornog plana. Trenutno, postoji zaključen Ugovor o redovnom održavanju magistralnih i regionalnih puteva za četvorogodišnji period, počev od 2019. godine i isti se još uvijek primjenjuje. Urađen Nacrt višegodišnjeg ugovora sa upravljačem željezničke infrastrukture u 2019. godini. U 2020. godini definisani su indikatori za kontrolu ispunjenja višegodišnjeg ugovora, tako da su potrebne još samo zakonske izmjene (za koje postoji saglasnost Ministarstva finansija i socijalnog staranja) krajem 2021. godine da bi se krenulo sa primjenom. Početak primjene se očekuje od 2022. ili 2023. godine.	1,03 mil. € / Nije bilo posebnog utroška u izvještajnom periodu	Nastaviti sa započetim aktivnostima.

<b>STRATEŠKI CILJ 4: Integracija u EU: Integracija u Glavnu saobraćajnu mrežu (TEN-T) i usaglašenost transportnih politika sa zahtjevima EU</b>						
<b>Operativni cilj 8: Povećati podršku za drumski prevoz tereta u službi intermodalnosti</b>						
<b>Indikator učinka 1.</b>	<b>Polazna vrijednost (godina)</b>	<b>Prelazna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		<b>Ciljna / Ostvarena vrijednost (godina)</b>		
Učešće drumskog prevoza u službi povezivanja intermodalnih terminala (gdje je dostupnost terminalima nemoguća uspostaviti drugim vidovima saobraćaja)	1% 2018. godina	+10% 2027. godina		+20% 2035. godina		
<b>Mjera / Aktivnost</b>	<b>Indikator rezultata za period 2019-2020.</b>	<b>Institucija</b>	<b>Rok</b>	<b>Status realizacije indikatora rezultata</b>	<b>Planirana / utrošena sredstva</b>	<b>Preporuka</b>

<p>Uvođenje usluga ITS usmjerenih na drumski prevoz tereta</p>	<p>1. Usvojen Zakon o putevima i ITS direktiva (2010/40/EU) prenesena u nacionalno zakonodavstvo.</p> <p>2. Usvojen Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu, prenesena EU regulativa vezano za pamente tahografe</p>	<p>Ministarstvo kapitalnih investicija, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava policije, granične službe</p>	<p>2020.</p>	<p>Novim Zakonom o putevima, predviđena je obaveza izrade Programa (petogodišnjeg) razvoja i uvođenja inteligentnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju 2022-2026. , i isti je donesen u novembru 2021. godine.</p> <p>Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom prevozu („Sl. list CG“, br. 75/10, 40/11 i 17/19) usvojen je u martu 2019. godine. Zakon je u potpunosti usaglašen sa Regulativama i Direktivama Evropske unije, osim sa novom Direktivom 2020/1054 od 15. jula 2020. godine. Takođe, u cilju daljeg usklađivanja sa propisima Evropske unije u dijelu pametnih tahografa (Direktiva 2016/799 o pametnim tahografima), Ministarstvo kapitalnih investicija je planiralo da na osnovu ovog Zakona donose dva pravilnika i to: Pravilnik o tehničkim i izođačkim zahtjevima za tahografe, tahografske listiće i memorijske kartice i Pravilnik o uslovima u pogledu prostora, opreme i alata radionice za tahografe.</p> <p>U cilju usklađivanja sa EU Ministarstvo je sa konsultantima iz Republike Slovenije, Republike Poljske i domaćim ekspertima pripremlilo novi nacrt Zakona o socijalnom zakonodavstvu i tahografima. Nacrt Zakona je prošao procedure javne rasprave, dobio mišljenja Ministarstava i relevantnih insituucija u Crnoj Gori i dobio mišljenje Evropske komisije.</p> <p>Usvajanje zakona očekujemo u IV kvartal 2025. godine gdje ćemo u potpunosti biti usklađeni sa regulativam i direktivame EU.</p> <p>1. Takođe, u cilju usklađivanja sa propisima EU, Ministarstvo je izradilo i “Nacionalni program za pametne tahografe“, za koje smo 2022. godine dobili pozitivno mišljenje Evropske komisiji. Na osnovu Nacionalnog programa za pametne tahografe, radionice za tahografe u Crnoj Gori mogu sporvoditi redvone pregleda na pamenim tahografima shodno Implementacionoj regulativi (EU) 2016/799.</p>	<p>Imaće uticaja na poslovni ambijent, građane i budžet pa će u procesu pripreme biti odrađena detaljna RIA.</p>	<p>Nastaviti sa započetim aktivnostima.</p>
--	--	--	--------------	--	--	---