



Republika Crna Gora
Ministarstvo pomorstva i saobraćaja

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore

N A C R T

2006



Republika Crna Gora
Ministarstvo pomorstva i saobraćaja

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore

NACRT

2006



	Sadržaj	
	Uvod	4
1	Postojeće stanje u saobraćaju Crne Gore	5
	1.1 Osnovni geografski podaci o Crnoj Gori	5
	1.2 Ekonomski okvir razvoja saobraćaja	7
	1.3 Situacija u saobraćaju	10
	1.3.a) Infrastruktura	10
	1.3.b) Privredni subjekti	11
	1.3.1.a.) Željeznički saobraćaj	12
	1.3.1.b.) Putevi i drumski saobraćaj	13
	1.3.1.c.) Civilno vazduhoplovstvo	16
	1.3.1.d.) Pomorstvo	17
	1.4 Započeti reformski procesi u saobraćaju Crne Gore	18
2	Faktori koji determinišu strategiju razvoja saobraćaja	23
	2.1 Političke i ekonomske odrednice razvoja Crne Gore	23
	2.2 Eksterni faktori	23
	2.3 Interni faktori	31
	2.4 Vizija, Misija i Politika razvoja saobraćaja	31
3	Identifikacija glavnih problema u saobraćaju Crne Gore	33
4	Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore	37
	4.1 Principi, svrha i ciljevi strategije	37
	4.2 Očekivani rezultati strategije: opšti i posebni ciljevi	37
	4.3 Prepostavke, sredstva i rizici u realizaciji strategije	42
	4.4 Aktivnosti na realizaciji strategije	43
	4.5 Monitoring i evaluacija rezultata strateških aktivnosti	49
5	Strateški projekti i njihova evaluacija	51
	5.1 Kriterijumi selekcije strateških prioriteta	51
	5.2 Osnovni podaci o strateškim projektima	55
	5.3 Analiza izvodljivosti i predlog realizacije strateških projekata	82
6	Zaključak	89





Uvod

Crna Gora i pored postojanja velikog broja studija i analiza nema dokument koji bi na optimalan način definisao okvir za donošenje strateških odluka u oblasti saobraćaja. Neophodnost postojanja ovakvog dokumenta pojačana je potrebom bržeg ekonomskog razvoja Crne Gore nakon stagnacije ekonomije u posljednjoj deceniji 20-tog vijeka, kao i odlučnošću Crne Gore da se na najbrži način integriše u evropski politički, ekonomski, a samim tim i saobraćajni okvir.

S obzirom na svoju veličinu i stanje ekonomije, Crna Gora nije u mogućnosti da iz izvornih prihoda obezbjeđuje (makar ne u kratkom i srednjem roku) sredstva za velike infrastrukturne projekte, kao što je izgradnja autoputeva, aerodroma, željezničkih pruga itd. U tom dijelu njoj je neophodna podrška finansijskih institucija koje zahtijevaju jasne strateške dokumente iz kojih se vidi značaj i ekomska opravdanost takvih investicija.

Ono što Crna Gora u svakom slučaju mora obezbijediti jeste očuvanje njene postojeće saobraćajne infrastrukture.

U novom kontekstu održivog razvoja mora se obezbijediti finansiranje razvoja infrastrukture, na način kojim se eliminisu uska grla u saobraćaju i postiže ravnoteža između pomorskog i željezničkog saobraćaja u odnosu na drumski saobraćaj. Na operativnom nivou neophodno je obezbijediti razvoj intermodalnosti i postavljanje sigurnosti i kvaliteta usluga u središte aktivnosti. Korisnicima transporta se mora obezbijediti aktivno učešće u procesima odlučivanja o transportno-logističkim lancima.

Nedovoljno razvijena putna mreža, problemi koji postoje u željezničkom sektoru vezani za stanje infrastrukture i zaostalost voznih sredstava, problemi u pogledu uređenja i opremljenosti aerodroma, neefikasnost sistema javnog transporta, te nisko korišćenje kapaciteta luke Bar, ne daju dovoljan podsticaj turizmu, industriji, poljoprivredi i trgovini, kao sektorima usko povezanim sa sektorom transporta.

Nadalje, slaba saobraćajna povezanost Crne Gore sa okruženjem, nedovoljna raspoloživost iskusnog i u tržišnim uslovima obučavanog visoko-stručnog kadra i nedovoljna ulaganja u istraživačko-razvojne aktivnosti, predstavljaju bitna ograničenja za popravljanje tržišnog položaja preduzeća koja pružaju transportne usluge. Ono što posebno brine, jeste činjenica da je za ostvarenje pozitivnih efekata promjena u ovoj sferi potrebno dosta vremena, koje je sa stanovišta motivacije i spremnosti za promjene, najograničeniji resurs.

Strategija razvoja saobraćaja zasnovana je na realnoj slici postojećeg stanja, identifikovanim problemima, analizi rješenja i definisanim aktivnostima koje će dovesti do rješenja. Pojava dokumenta sa osnovnim elementima strategije sama za sebe predstavlja pozitivan skok u odnosu na postojeće stanje i početak kvalitativno novog posmatranja razvoja saobraćaja i posebno saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori.

Budući da moderan transport nameće potrebu održivosti sa ekonomskog, socijalnog i ekološkog stanovišta, on podrazumijeva infrastrukturu i tehnologije koje su izuzetno skupe, tako da se moraju izbjegći sve greške koje bi se mogle pojaviti u procesima strateškog odlučivanja.

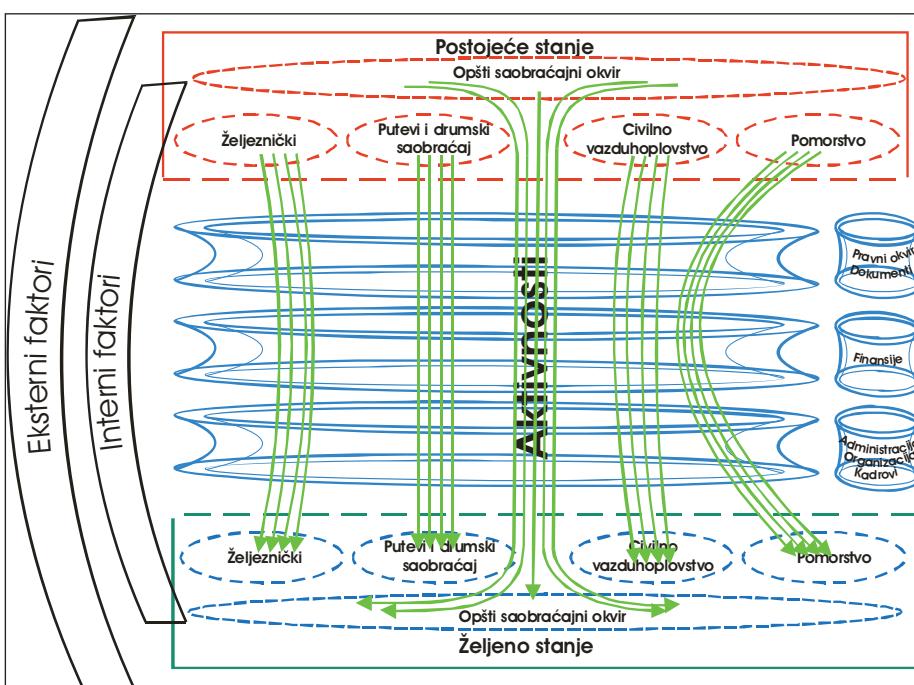
Strategija daje smjernice kako da se iskoriste potencijali geostrateškog položaja Crne Gore za tranzitni saobraćaj i usklade strane direktnе investicije sa javnim interesom, cijeneći ekonomsku opravdanost i uticaj na životnu sredinu.

Izrada strategije podrazumjeva definisanje ciljeva i aktivnosti za:

1. poboljšanje bezbjednosti i sigurnosti za sve modele transporta u cilju očuvanja ljudskih života, materijalnih vrijednosti i očuvanja državnih fondova;
2. integraciju u Evropsku uniju kroz uvećanje zajedničkog prostora za transport i poboljšanje konkurentnosti domaće transportne privrede;
3. povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga;
4. korišćenje potencijala ekonomskog rasta kroz efikasniji i jeftiniji transport;
5. minimiziranje negativnog uticaja razvoja transporta i saobraćajne infrastrukture na životnu sredinu i društvo ukupno.



Struktura strategije i elementi koji su razmatrani u njenoj izradi su prikazani na sljedećoj slici.



Struktura strategije razvoja saobraćaja Crne Gore

Ministarstvo pomorstva i saobraćaja će biti u obavezi da svojim odlukama i aktima koje predlaže Vladi, kao i u svom cijelokupnom radu, sprovodi aktivnosti definisane u ovoj strategiji, realizuje postavljene ciljeve i vrši konstantan monitoring i evaluaciju posljedica svih aktivnosti. Isto tako, neophodno će biti na bazi praćenja internih i eksternih faktora koji imaju značajan uticaj na sadržaj i realizaciju strategije vršiti njene stalne korekcije i prilagođavanja. Zato strategiju treba posmatrati kao dinamički, a ne statički dokument, kao osnovu, a ne kao nadgradnju.

1. Postojeće stanje u saobraćaju Crne Gore

1.1 Osnovni geografski podaci o Crnoj Gori

Crna Gora se nalazi na jugoistoku evropskog kontinenta. Imala je površinu od 13.812 km². Graniči se sa Albanijom na jugu (dužina granice 172 km), zatim Srbijom (dužina granice 203 km) na istoku i sjeveroistoku, Bosnom i Hercegovinom (dužina granice 225 km) na sjeveru i Hrvatskom (dužina granice 14 km) na sjeverozapadu. Crna Gora izlazi na Jadransko more i ima obalu dugu 293.5 km, odnosno oko 100 km po pravcu. Preko Jadranskog mora, do italijanske obale ima oko 120 nautičkih milja.



Topografska mapa Crne Gore



Opštine u Crnoj Gori



U geografskom smislu Crna Gora se može podijeliti na tri regije:

- Primorsku regiju koja obuhvata priobalje Jadranskog mora do visokih planina Orjena, Lovćena i Rumije i koja ima mediteransku klimu. Na ovom području su opštine Herceg Novi, Kotor, Tivat, Budva, Bar i Ulcinj. U njemu živi oko 145.000 stanovnika. Ova regija obuhvata oko 11,5 % ukupne površine Crne Gore, a u njoj živi oko 23% stanovništva. U ovoj regiji se nalaze svi lučki kapaciteti, željezničko čvoriste u Baru i aerodrom Tivat. Glavna saobraćajnica je Jadranska magistrala koja povezuje sve gradove u regiji.

- Centralnu regiju koja obuhvata područje koje se iviči planinama Orjen, Lovćen i Rumija na jugozapadu i visokim planinskim lancima Durmitora, Bjelasice, Komova i Prokletija na sjeveroistoku i istoku. Ima kontinentalnu klimu u nižim predjelima i planinsku na obodima. U nižim predjelima povremeno pada snijeg ali se kraće zadržava, dok se u višim predjelima zadržava i više od 4 mjeseca godišnje. Obuhvata gradove Podgoricu, Cetinje, Danilovgrad i Nikšić. Ova regija obuhvata oko 35% ukupne površine Crne Gore i u njoj živi oko 45% stanovništva. U ovoj regiji smješten je aerodrom Podgorica koji ima izuzetno dobar geografski položaj. Podgorica je istovremeno glavni željeznički i drumski čvor.

- Sjevernu regiju sačinjavaju oblasti planinskih masiva Durmitora, Bjelasice, Komova i Prokletija. Klima je planinska sa blagim ljetima i hladnim, oštrim zimama. Snijeg se zadržava i duže od 4 mjeseca godišnje. U njoj su gradovi Bijelo Polje, Plužine, Šavnik, Žabljak, Pljevlja, Mojkovac, Rožaje, Berane, Kolašin, Andrijevica i Plav. Na oko 53,5% ukupne površine Crne Gore živi oko 32% stanovništva.

Crna Gora ima raznoliki reljef koji se sastoji od visokih planinskih masiva (Orjen, Lovćen, Rumija, Bjelasica, Komovi, Durmitor, Prokletije i dr.), dolina (Zetska, Grbaljska, Bjelopavlička, ...) ispresjecanih velikim brojem rijeka koje prave kanjone (Morača, Lim, Tara, Čehotina, ...).

Ovakav raspored reljefa i uticaj klimatskih faktora izuzetno je nepovoljan za gradnju i posebno održavanje saobraćajne infrastrukture. Ako se ovome doda i činjenica da je preko 55% ukupne površine Crne Gore na preko 1000 m nadmorske visine, kao i da se oko 24% ukupne površine Crne Gore nalazi na nagibu većem od 30%, dobijamo izuzetno složen i težak okvir za izgradnju i održavanje saobraćajne infrastrukture.

U administrativnom smislu Crna Gora je podijeljena na 21 opštinu i to:

	Opština	Površina u km ²	Stanovništvo	Broj stanovnika na km ²
1	Andrijevica	283	5.785	20
2	Bar	598	40.037	67
3	Berane	717	35.068	49
4	Bijelo Polje	924	50.284	54
5	Budva	122	15.909	130
6	Danilovgrad	501	16.523	33
7	Žabljak	445	4.204	9
8	Kolašin	897	9.949	11
9	Kotor	335	22.947	68
10	Mojkovac	367	10.066	27
11	Nikšić	2.065	75.282	36
12	Plav	486	13.805	28
13	Plužine	854	4.272	5
14	Pljevlja	1.346	35.806	27
15	Podgorica	1.441	169.132	117
16	Rožaje	432	22.693	53
17	Tivat	46	13.630	296
18	Ulcinj	255	20.290	80
19	Herceg Novi	235	33.034	141
20	Cetinje	910	18.482	20
21	Šavnik	553	2.947	5
UKUPNO:		13.812	620.145	45

Podaci prikazani u tabeli odnose se na 2003 godinu kada je obavljen posljednji popis stanovništva.



Glavni grad, istovremeno i privredni i administrativni centar Crne Gore je Podgorica, koja predstavlja i saobraćajni centar u koji se slivaju glavni saobraćajni tokovi.

Shodno Zakonu o lokalnoj samoupravi, opštine imaju visok stepen administrativne autonomije. Ova autonomija je posebno istaknuta u dijelu brige o infrastrukturi, uključujući i saobraćajnu infrastrukturu. U nadležnosti opština su lokalni i nekategorisani putevi, dok su u nadležnosti Vlade regionalni, magistralni i autoputevi. Kod svih opština vremenom su akumulirani infrastrukturni problemi i među njima vlada oštra konkurenca u razvojnem smislu koja se uglavnom negativno manifestuje kroz snažno izražen lokalizam. Ovo je poseban problem u selekciji infrastrukturnih prioriteta od šireg ekonomskog značaja. Lokalizam je toliko izražen da je konsenzus oko razvojnih pitanja praktično nemoguće postići.

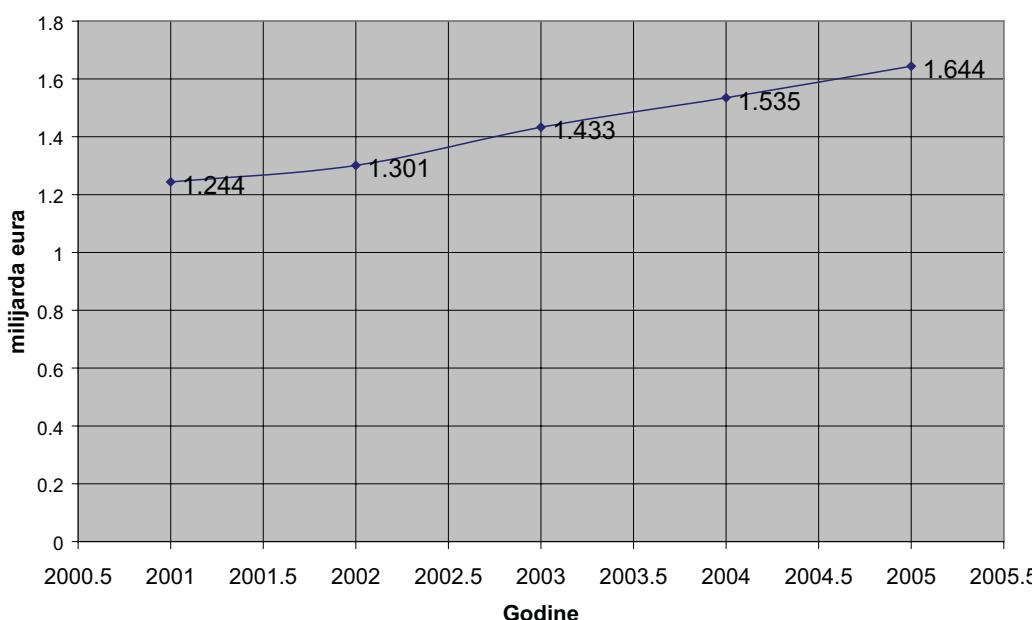
1.2 Ekonomski okvir razvoja saobraćaja

Nakon perioda ekonomske stagnacije prouzrokovane političkim dešavanjima na prostoru jugoistočne Evrope u posljednjoj dekadi 20-tog vijeka, Crna Gora kreće u ekonomski oporavak. U sljedećoj tabeli vidljivi su parametri koji ukazuju na taj trend oporavka.

Makroekonomski indikatori	2002.	2003.	2004.	2005.
BDP (u mil.€)	1.301	1.433	1.535	1.644
BDP po glavi stanovnika (BDP per capita u hilj.)	2.109	2.317	2.473	2.638
Realni rast BDP-a (u %)	1.7	2.3	3.7	4.1
Stopa nezaposlenosti (u %)	30.45	25.82	22.6	18.9
Inflacija – rast cijena na malo, na god. nivou u %		6.7	4.3	1.8
Budžetski izdaci (u mil.)	255.02	386.84	408.1	462.83
Budžetski prihodi (u mil.)	229.87	341.55	375.85	429.18
Budžetski deficit (u mil.)	25.15	42.29	32.22	33.65
Ukupni depoziti (u mil.)	205.5	211	273.78	487
Depoziti stanovništva (u mil.)	22.21	45.07	80.68	173
Strane direktnе investicije (mil.)	78.12	44.62	69.12	382.82

Rast BDP u posljednjih 5 godina prikazan je na sljedećoj slici.

Rast BDP



Rast BDP u Crnoj Gori



Osnovni trendovi koji prate oporavak ekonomije vidljivi su u intenziviranoj privatizaciji, revitalizaciji bankarskog sektora i povećanju stranih direktnih investicija. U Crnoj Gori se sprovode ekonomske reforme i usklađuje pravni i fiskalni okvir sa principima i standardima Evropske unije. Osnovni ciljevi ekonomske reforme usmjereni su ka otvorenoj tržišnoj ekonomiji, dominaciji privatne svojine, zaštiti svojinskih prava i ugovora, sa akcentom na razvoj preduzetništva, malog i srednjeg biznisa i ekonomske sloboda.

I pored još uvijek velikog broja nezaposlenih, kao i potrebe da se u većini društvenih preduzeća smanji broj radnika, primjetan je trend povećanja zaposlenosti. Podaci ukazuju da postoji oko 36.654 novozaposlenih radnika u periodu od 2000. do 2005. godine. Tržiste rada kao i podaci o nezaposlenosti deformisani su zbog slabe evidencije i još uvijek značajnog rada na crno. O tome govori i podatak da i pored velike stope nezaposlenosti u Crnoj Gori radi oko 12.000 stranaca, a taj broj se u toku turističke sezone penje i do 30.000.

Evidentni su i neophodni naporci ka racionalizaciji budžetskih rashoda i smanjenju državne potrošnje. Ukupna konsolidovana potrošnja (uključujući rashode opština) se poslednjih godina održava na „visokom“ nivou od oko 46% BDP-a. Vlada je postavila cilj da se u narednim godinama državna potrošnja smanjuje za po tri procentna poena godišnje, odnosno sa 46% BDP iz 2005. godine na 40% BDP u 2007. godini.

Uz jasno izražen trend starenja stanovništva, potrebom za visokim infrastrukturnim investicijama, budžetskim dotacijama vezanim za nedovoljno reformisani penzijski sistem i potrebu implementacije kapitalizovane štednje u penzijskom sistemu, ovaj je cilj vrlo izazovan.

Kao rezultat postignute makroekonomske stabilnosti i stvaranja povoljnijeg investicionog ambijenta dolazi do rasta stranih direktnih investicija, razvoja tržišta kapitala i povećanog obima trgovine sa inostranstvom. Primjetno je da se poslednjih godina priliv stranih direktnih investicija značajno povećao. Tako da su se SDI povećale sa 44 mil.€ u 2003. godini i 69 mil.€ u 2004. godini i na oko 382 mil.€ u 2005. godini (prije svega zahvaljujući privatizaciji). Istovremeno sa rastom investicija dolazi do rasta ukupnog prometa i broja transakcija na tržištu kapitala.

Poslednjih godina turizam se izdvaja kao grana koja značajno obećava i otvara perspektive za izvozno orjentisani rast i otvaranje novih radnih mesta u Crnoj Gori, sa potencijalom da podstakne razvoj preduzetništva, naročito malih i srednjih preduzeća, pomogne razvoj održivog biznisa i razvoj lokalnih zajednica. Iz godine u godinu rast u sektoru turizma je na visokom nivou. Broj turista, kao i broj ostvarenih noćenja raste godišnje po stopi od oko 15%. Crna Gora godišnje ostvaruje oko 5,8 miliona noćenja, od čega stranci ostvare oko 2,2 miliona, a domaći turisti 3,6 miliona (u domaće turiste ubrajaju se i turisti iz Srbije). Prema stavovima Svjetskog savjeta za Turizam pretpostavlja se da će se u sljedećoj deceniji turizam u Crnoj Gori kretati sa projektovanom prosječnom stopom rasta od preko 10% godišnje.

Valuta je euro, a preko 95% bankarskog sektora je privatizovano.

Najvažnije strateške privredne grane su turizam i poljoprivreda. Turizam u BDP ušestvuje sa oko 15 %, poljoprivreda sa 11,5 %, a saobraćaj učestvuje sa oko 10,7 %.

Poseban ekonomski značaj ima proizvodnja aluminijuma i privredne organizacije koje učestvuju u lancu proizvodnje kao što su Elektroprivreda CG, Rudnici Boksita, Luka Bar i Željeznica AD.

Ekonomski kretanja u Crnoj Gori je teško identifikovati sa velikom preciznošću zbog velikog prisustva sive ekonomije. Vlada se nije odlučila za brze represivne mjere u suzbijanju sive ekonomije, već za dugoročni tretman kroz adaptaciju fiskalnog sistema. Podaci o sivoj ekonomiji govore da je u pojedinim resorima ona prisutna i sa procentom od 50%, a da se generalno kreće na nivou od oko 30%. Najizraženija je u oblasti građevinarstva, trgovine i turizma.

Crna Gora ima nepovoljan spoljno-trgovinski bilans.

Negativan spoljnotrgovinski bilans evidentan je iz sljedeće tabele.

	2002.	2003.	2004.	2005.
Izvoz u mil. eura	498,6	271	452,15	434,46
Uvoz u mil. eura	815	630	868,58	940,34
Spoljno-trgovinski deficit	-334	-359	-416,43	-505,88

Crna Gora svoj spoljno-trgovinski deficit između ostalog kompenzira prihodima koje ostvaruje siva ekonomija, a velik je i priliv kapitala po osnovu slanja novca iz inostranstva porodicama u Crnoj Gori (procjenjuje se na oko 35.000.000 eura godišnje), kao i prihoda koje ostvare pomorci koji plove na stranim brodovima i koji takođe nije evidentiran (procjena oko 40.000.000 eura godišnje).



1.3 Situacija u saobraćaju

1.3.a.) Infrastruktura

Saobraćajna infrastruktura u Crnoj Gori nije u posljednjih 15 godina dobijala adekvatan tretman prvenstveno zbog slabe ekonomske situacije i uvijek nedostajućih sredstava u budžetu. Štaviše, bila je napadnuta nekontrolisanim i neplaniranim intervencijama na pojedinim pravcima, a posebno u dijelu putnog i željezničkog pojasa. Nizak nivo ekonomskih aktivnosti, pa samim tim i potreba za transportom, umnogome je umanjivao i potrebe za značajnijim ulaganjima u saobraćajnu infrastrukturu. Povećanje intenziteta ekonomskih aktivnosti pokrenulo je i pitanje stanja saobraćajne infrastrukture i ograničenja koja ta infrastruktura može imati u ekonomskom razvoju.

U nekoliko poslednjih godina, uz pomoć međunarodnih finansijskih institucija obezbjeđuju se sredstva za rekonstrukciju i modernizaciju postojeće infrastrukture.

	Izvor sredstava	Iznos (mil eura)	Napomena
Željeznica			
Rehabilitacija pruge Bar - Vrbnica	EIB	15	2003-2006.

Putevi			
Rekonstrukcija puteva na jugu	EIB	10	2001-2002.
Završetak tunela Sozina	EIB	24	2005.
Rekonstrukcija puteva na sjeveru	EIB	10	2004-2005.
Rekonstrukcija tunela Lokve, i izgradnja treće trake Mojkovac	KfW	7	2002-2005.
Rehabilitacija i unapređenje putne infrastrukture (treće trake na Primorju, Bakovića klisura, ...)	EAR	13	2001-2005. donacija
Treća traka Obzovica i rekonstrukcija puta Mioska-Kolašin	EBRD	11,5	2006-2007.
Zaostalo održavanje	EIB	10	2006.

Aerodromi			
Rekonstrukcija aerodroma Podgorica i Tivat	EIB i EBRD	23	Radovi u toku
Modernizacija uređaja kontrole leta	EIB i EBRD	5,4	Jos nije počelo korišćenje

Luke			
Sanacija lukobrana u Luci Bar	EIB	6	2002.

UKUPNO:		134,9
----------------	--	--------------

Kao što se vidi iz prethodne tabele, od 2001. do 2006. godine, međunarodne finansijske institucije su plasirale kreditna sredstva i donacije u iznosu od 134,9 miliona eura za rehabilitaciju i rekonstrukciju postojeće saobraćajne infrastrukture.



Sredstva koja su trošena iz budžeta prikazana su u donjoj tabeli.

	2002.	2003.	2004.	2005.	2006.
	Završni račun		Programski budžet		
I Državni putevi					
Redovno održavanje			4,83	3,95	
Izgradnja				5,9	
Investiciono održavanje			1,9	3,55	
Subvencije za infrastrukturu	5,22	2,36			

Direkcija za državne puteve					
Redovno održavanje					13
Investiciono održavanje					2,2
Infrastruktura opštег značaja					
Subvencije za infrastrukturu					
Ukupno I:	5,22	2,36	6,8	13,4	15,2

II Željeznički saobraćaj					
Redovno održavanje			3,54	4,85	7,20
Investiciono održavanje			0,86	2	0,9
Subvencije za infrastrukturu	2,79	3,05			
Ukupno II:	2,79	3,05	4,4	6,85	8,1
Ukupno (I + II)	8,01	5,41	11,2	20,25	23,3

Iz tabele se vidi da je i Vlada povećavala sredstva namijenjena putevima i željeznici. U cilju kvalitetnijeg planiranja sredstava za finansiranje potreba saobraćaja, od 2004. godine u Ministarstvu pomorstva i saobraćaja implementiran je programski budžet, koji nam pored visine uloženih sredstava daje i efekte/rezultate koji se ostvaruju uloženim sredstvima.

Pored sredstava koja se u sklopu Ministarstva pomorstva i saobraćaja planiraju za ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu, napominjemo da su značajna sredstva planirana za rad Direkcije javnih radova i namijenjena radovima na lokalnom i regionalnom nivou. Isto tako, značajnim sredstvima raspolagala je i Direkcija za izgradnju autoputeva koja je bila odgovorna za izgradnju tunela Sozina i pristupnih puteva, kao i dionice Mateševko-Kolašin.

Jedan od najvećih problema vezanih za saobraćajnu infrastrukturu odnosi se na njeno vlasništvo. U prvoj fazi priprivatizacije, a kasnije i u masovnoj vaučerskoj privatizaciji, lučka, željeznička, a po analogiji će se to desiti i sa aerodromskom infrastrukturom, postale su vlasništvo akcionarskih društava, što sada usporava reforme i razvoj, kako infrastrukture, tako i tih akcionarskih društava.

1.3.b.) Privredna preduzeća

Period ekonomskih sankcija i stagnacija privrede u poslednjoj dekadi prošlog milenijuma dovele su do lošeg stanja privrednih subjekata u oblasti saobraćaja. Najveći broj njih nalazio se u društvenom vlasništvu, potpuno nespreman za vlasnička i organizaciona prestrukturiranja. Zajednički problemi su im bili: nedovoljna uposlenost kapaciteta, odnosno gubitak tržišta i prodaje i nabavke, hronična nelikvidnost, tehnološka zastarelost osnovnih sredstava, nemotivisan kadar. U takvoj situaciji preživjeli su samo oni privredni subjekti koji su imali



značajniju podršku države ili su se reorganizovali kroz proces privatizacije. Uz izraženu brigu države opstala su značajnija preduzeća kao što su Luka Bar i Željeznica Crne Gore, Crnagoraput, novoformirani Montenegroairlines i kupljeni Aerodromi Crne Gore.

Najgore su prošla brodarska preduzeća (Jugooceanija i Prekoceanska plovidba) koja su iz perioda sankcija izašla sa znatnim dugovima, koje nijesu mogli servisirati tako da je praktično čitava naša flota izgubljena.

1.3.1 Željeznički saobraćaj

1.3.1.a.) Infrastruktura

Dužina ukupnih željezničkih pruga u Crnoj Gori iznosi 250 km, a sa staničnim kolosjecima oko 330 km. Vrijednost željezničke infrastrukture procjenjuje se na oko 2,2 miliarde eura. Osnovni željeznički pravci su:

- pruga Bar – Vrbnica dužine 168 km, elektrifikovana, izgrađena 1976. godine, za dozvoljeno osovinsko opterećenje od 22,5 t po osovini,
- pruga Podgorica – Nikšić dužine 57 km koja nije elektrifikovana i sagrađena je 1948. godine a rekonstruisana 1965. godine, sa dozvoljenim osovinskim opterećenjem od 18 t po osovini i
- pruga Podgorica – granica sa Albanijom dužine 25 km, takođe nije elektrificirana i izgrađena je 1986. godine, sa dozvoljenim osovinskim opterećenjem od 22,5 t po osovini.

Na oko 50% ukupne željezničke mreže nije dozvoljena veća brzina od 50 km na sat.

Pruga Bar – Vrbnica i dalje prema Beogradu je saobraćajni infrastrukturni objekat u Crnoj Gori sa najvećim međunarodnim značajem. Njom prolazi dnevno od 5 putničkih vozova na relaciji Bar – Beograd u toku zime, do 15 vozova u toku ljeta, kao i od 20 do 25 lokalnih vozova u unutrašnjem saobraćaju. Isto tako u zavisnosti od uposlenosti pruge prolazi od 5 do 15 teretnih vozova.

Pruga na 168 km dužine ima 106 tunela, 107 mostova, 9 galerija i 371 propust, odnosno oko 37% pruge predstavljaju komplikovani infrastrukturni projekti. Ovo je sa stanovišta održavanja čini najkopljkovanijom i najskupljom prugom u Evropi.

Prema standardima u okruženju za održavanje mnogo manje komplikovanih pruga neophodno je obezbjeđivati oko 70.000 eura po kilometru godišnje. Po ovom standardu za prugu Bar – Vrbnica bilo bi neophodno za redovno održavanje obezbijediti oko 11.800.000 eura godišnje, što do sada nije bio slučaj. Za njeno održavanje u posljednjim godinama trošilo se od 3.000.000 do 7.000.000 miliona eura godišnje, a programi koje je neophodno odraditi na pruzi rađeni su sa oko 17.000.000 eura koji se nijesu nikada realizovali. Na pruzi postoje 12 lokaliteta na kojima se zbog sigurnosno bezbjednosnih razloga vozi smanjenom brzinom, te je ukupna prosječna brzina vozova na pruzi sa projektovanih prosječnih 70 km/ čas smanjena na 55 km/ čas.

Pruga Podgorica – Nikšić je neelektrificirna pruga na kojoj se od 2003. godine i ne odvija putnički saobraćaj. Ima značaj za funkcionalne privredne subjekata i njom se uglavnom prevozi boksit za potrebe Kombinata aluminijuma (oko 650.000 tona godišnje), kao i manje količine tereta za potrebe Željezare u Nikšiću i Mlinske industrije. Njeno održavanje bilo je svedeno na najurgentnije intervencije kada bi došlo do zastoja u saobraćaju i iznosilo je oko 0,9 miliona eura godišnje.

Nakon dužeg vremenskog perioda obezbijeđena su sredstva za njenu rekonstrukciju i modernizaciju i krajem 2005. godine potpisani je ugovor vrijedan 57.000.000 eura sa češkim firmama ŽS Brno i ADŽ Praha, a radovi na njenoj modernizaciji zvanično su otpočeli 7. 3. 2006. godine.

Pruga Podgorica – granica sa Albanijom je obnovljena tokom 2002. godine. Iako nije elektrificirana u dobrom je stanju. U toku su pregovori sa Albanijom radi obnove teretnog i putničkog saobraćaja. Evidentan je porast robne razmjene sa Albanijom i zainteresovanost građana za veću mobilnost, pa se uskoro očekuje i otvaranje putničkih linija na ovoj pruzi. Jedan od problema koji usporava uspostavljanje intenzivnijeg saobraćaja na ovoj pruzi jeste i neadekvatna opremljenost graničnih službi na prelazima.

Ukupno ulagana sredstva posljednjih godina u željezničku infrastrukturu prikazana su u sljedećoj tabeli. Izvori sredstava su bili: Budžet RCG, sredstva koja je željeznica obezbjeđivala iz prevoza i kredit EIB u iznosu od 15.000.000 eura.



	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.
Ukupno uložena sredstva u željezničku infrastrukturu	6,8	3,5	7,09	11,4	10,85
Iz Budžeta RCG	6,8	3,5	3,09	4,4	6,85
Iz kredita EIB			4	7	4

1.3.1 b.) Prevoz

Crna Gora ima jedno preduzeće AD Željeznica Crne Gore, koje se bavi željezničkim saobraćajem, osnovano 2002. godine kao akcionarsko društvo i nastalo iz bivšeg javnog preduzeća. Krajem 2005. godine započeo je proces regulisanja odnosa između države i AD Željeznica Crne Gore, putem uspostavljanja nove vlasničke strukture. Država sa svojim fondovima u ukupnoj vlasničkoj strukturi učestvuje sa 67%.

Nominalna vrijednost AD Željeznica Crne Gore iznosi 351 milion eura, od čega se 94% (291,9 miliona eura) odnosi na infrastrukturu i oko 6% na prevoz. Infrastruktura obuhvata i radionice i sva sredstva održavanja infrastrukture, dok prevoz čine transportna sredstva koja ostvaruju prihod, dva depoa i tri radionice u kojima se ona održavaju. Interesantno je navesti da se prema vrijednosti akcija na berzi vrijednost AD Željeznica Crne Gore kreće na nivou od oko 28.000.000 eura.

Takođe, krajem 2005. godine izvršeno je i pripremno restrukturiranje AD Željeznica Crne Gore na dva preduzeća i to Infrastrukturu i Prevoz. Sve ove aktivnosti izvršene su u skladu sa novim Zakonom o željeznicama donešenim 2004. godine, sa praksom u razvijenim zemljama EU i ima između ostalog za cilj i pripremu segmentacije i privatizacije prevoza.

Željeznica trenutno ima 1932 zaposlena radnika od kojih oko 1.100 radi u infrastrukturi i oko 800 u prevozu. Značajan je trend smanjenja broja zaposlenih u toku poslednjih 5 godina.

Od prevoznih sredstava AD Željeznica Crne Gore raspolaže sa:

Prevozno sredstvo	Broj	Prosječna starost
Vučna sredstva - 16 elektrolokomotiva - 4 elektromotornih vozova - 17 dizel lokomotiva	37	34 godine 22 godine 33 godine
Putnička kola	93	44 godine
Teretna kola	805	32 godine

Ukupan kapacitet željeznice procjenjuje se na oko 8 miliona tona godišnje ali je i u najboljim vremenima iskorištavan sa oko 50%. Trenutno željeznica prevozi oko 1,2 miliona tereta godišnje i oko 1,3 miliona putnika. Glavni partneri u teretnom saobraćaju su KAP, Boksiti, MSK Kikinda, Željezara Nikšić, US Steel itd.

Odnos putnika u lokalnom i daljinskom saobraćaju je prilično konstantan iz godine u godinu i kreće se u odnosu 43% naprema 57%. Posljednjih 5 godina postoji trend povećanja i prevoza putnika i roba, kao i prosječne dužine putovanja. Nakon dužeg perioda AD Željeznica Crne Gore je u 2005. godini pokazala pozitivno poslovanje a dobit je oko 0,2 miliona eura. Na sljedećoj tabeli evidentni su pozitivni trendovi u posljednjih 5 godina.



	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.
Prevezeni putnici u milionima	1,2	1,5	1,4	1,1	1,1
Prevezeni teret u tonama	656.000	656.000	718.000	1.00.6000	1.169.000
Neto tona km/u hiljadama		66.057	55.167	92.502	128.973
Prosječna brzina vozova			36 km/h	36 km/h	
Ukupan prihod u mil eura	18,4	19,0	14,6	18,3	22,4
Dobit (Gubitak)	2,5	2,8	6,3	5,3	10,5
Broj zaposlenih	2.399	2.434	2.133	2.007	1.932

1.3.2 Putevi i drumski saobraćaj

1.3.2. a.) Putevi

Crna Gora ima gustu mrežu puteva koja iznosi oko 7.000 km. Od njih su najznačajniji magistralni i regionalni putevi u ukupnoj dužini od 1.847 km, dok su ostalo lokalni putevi i nekategorisani putevi. Od oko 5.100 lokalnih i nekategorisanih puteva oko 50% su asfaltirani putevi.

Od ukupno 1.847 km regionalnih i magistralnih puteva asfaltirano je 92%. Gustina magistralnih i regionalnih puteva iznosi 13 km na 100 km². Preko 66% regionalnih i magistralnih puteva starije je od 25 godina. Ukupna vrijednost regionalnih i magistralnih puteva procjenjuje se na oko 2.000.000.000 eura.

Na magistralnim i regionalnim putevima nalazi se 312 mostova i 136 tunela, što je posledica u saobraćajnom smislu vrlo nepovoljnog reljefa.

Mreža magistralnih i regionalnih puteva prikazana je na sljedećoj slici. posledica u saobraćajnom smislu vrlo nepovoljnog reljefa.



Pored nepovoljnog reljefa, održavanje prohodnosti putne mreže otežava činjenica da veliki broj puteva nije nikada doveden do projektovanog stanja, kao i to da se na njoj nalaze izuzetno veliki padovi i usponi koji su posebno problematični na planinskim prevojima u toku zime. Na mreži magistralnih i regionalnih puteva postoji oko 95 kritičnih tačaka koje se uglavnom odnose na nestabilne kosine, krivine sa malim radijusom, nezavršene tunele, oštećene mostove, klizišta itd.

Frekvencija saobraćaja na magistralnim i regionalnim putevima kreće se prema podacima iz 2002. godine od 100 automobila dnevno na regionalnim putevima do 6000 automobila na pojedinim dionicama na magistralnim putevima. Svega 25% regionalnih i magistralnih puteva ima frekvenciju saobraćaja veću od 3.000 automobila na dan.

Na sljedećoj slici prikazana je frekvencija saobraćaja u 2002. godini.



Poseban problem u održavanju putne infrastrukture, kao i njenoj daljnjoj rehabilitaciji i rekonstrukciji predstavlja njeno izraženo sezonsko korišćenje. Naime, u toku ljetnje turističke sezone (jun-septembar) frekvencija saobraćaja je i do 20 puta veća od frekvencije u toku ostalog dijela godine. Na određenim dionicama (Herceg-Novi – Kamenari i Budva-Bar) dnevna frekvencija u toku turističke sezone i za vikend prelazi 20.000 vozila. Ovo stvara probleme u smislu ekonomске opravdanosti rekonstrukcije i izgradnje puteva, trajanju građevinske sezone koja se u periodu jun-septembar mora prekinuti i saobraćajnih gužvi koje se u tom periodu stvaraju. Naročito su opterećeni glavni putni pravci, Jadranska magistrala i put od Primorja preko Podgorice ka granici sa Srbijom.



Studije koje su se bavile prognozama frekvencije saobraćaja u regiji predviđaju da će u narednih 5 godina frekvencija saobraćaja godišnje rasti po stopi od 4% do 8% za kamione, a od 3% do 4% za ostala vozila, iz čega se izvodi i zaključak da u regiji nema potrebe za gradnjom novih saobraćajnica.

Prema preporukama i praksi razvijenih zemalja parametri za obezbjeđenje sredstava za održavanje puteva su oko 2% ukupne vrijednosti putne mreže ili oko 8.000 eura po km puta, što bi za slučaj mreže puteva u Crnoj Gori, trebalo da bude od 15 do 40 miliona eura godišnje. U Crnoj Gori se u poslednjih 15 godina ulagalo od 2,5 do 8.000.000 eura. Kao posljedicu imamo veliki broj akumuliranih problema na mreži.

1.3.2.b.) Drumski saobraćaj

Putevima Crne Gore kreće se oko 120.000 vozila registrovanih u Crnoj Gori, kao i oko 15.000 vozila koji posjećuju ili prolaze kroz Crnu Goru. Najveći broj vozila drumovima Crne Gore krstari u turističkoj sezoni kada ukupan broj vozila dostiže cifru i do 250.000.

Najveći broj društvenih preduzeća koja su se bavila drumskim prevozom putnika i roba nijesu preživjela teškoće koje su pratile poslovanje u proteklom periodu. Jedan broj njih je propao, dok se manji broj uspješno privatizovao. Na tržištu se pojavljuje sve veći broj novih privatnih preduzetnika sa novim osnovnim sredstvima. Trenutno uspješno na tržištu radi oko 80 preduzeća za prevoz putnika u drumskom saobraćaju i isto toliko u teretnom saobraćaju. Od preduzeća u teretnom saobraćaju njih 38 dobija i koristi dozvole za međunarodni transport. U najvećem broju slučajeva radi se o manjim preduzećima sa 2 do 10 vozila u svom voznom parku. U ovom segmentu jako je izraženo prisustvo sive ekonomije u svim oblicima.

U toku 2005. godine donešen je novi Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju koji sadrži savremene standarde koji se primjenjuju u zemljama EU i njegovom implementacijom očekuje se uvođenje reda u ovoj oblasti. Isto tako, novim Zakonom o finansijskom leasingu koji je Vlada usvojila u 2005 godini stvoreni su uslovi za povoljniju obnovu voznog parka, te se relativno brzo i u ovom dijelu očekuju pozitivne promjene.

1.3.3 Civilno vazduhoplovstvo

1.3.3.a.) Infrastruktura

Vazduhoplovna vlast Crne Gore organizovana je u skladu sa međudržavnim ugovorom između Srbije i Crne Gore na zajedničkom nivou kroz Direktorat Civilnog Vazduhoplovstva. U završnoj fazi je donošenje novog zakonskog okvira koji je usklađen sa zakonodavstvom EU. Crna Gora učestvuje u usaglašavanju multilateralnog i horizontalnog sporazuma o zajedničkom evropskom nebu i unificiranju sigurnosnih i bezbjednosnih standarda. Završetak ovog procesa koji se očekuje za dvije godine značio bi potpunu usklađenost ovog segmenta sa standardima EU.

Na sličan način organizovana je i funkcija kontrole leta. Ugovorom dvije vlade formirano je Društvo sa ograničenom odgovornošću koje pruža usluge kontrole leta. Crna Gora u korporativnoj kontroli leta ima 8% udjela, dok Srbija ima 92%. U kontroli leta u Crnoj Gori u centrima Podgorica i Tivat ima oko 90 zaposlenih radnika. Standardi i procedure koje se primjenjuju u kontroli leta na nivou su onih u okruženju, a u toku je traženje optimalnog modela za dalju centralizaciju funkcije kontrole leta u regiji, odnosno formiranje tzv. funkcionalnih blokova koji bi dalje trebalo da racionalizuju službe kontrole leta i povećaju standarde sigurnosti i bezbjednosti u ovom segmentu.

Naknade koje se dobijaju za prelete preko Crne Gore formirane su tako da obezbjeđuju održivost sistema, odnosno pokrivaju troškove kontrole leta, Direktorata civilnog vazduhoplovstva i otplate kredita za neophodne investicije.

Crna Gora ima dva aerodroma koja su otvorena za međunarodni saobraćaj (Tivat i Podgorica) i jedan aerodrom koji nije u funkciji (Berane). Aerodromi Tivat i Podgorca su u toku 2003. godine kupljeni od JAT-a u čijem su vlasništvu bili do tada. Oba aerodroma su bila u prilično zapuštenom stanju i u toku je njihova rekonstrukcija sa ciljem povećanja sigurnosti, bezbjednosti i kvaliteta usluga na njima. Aerodrom u Podgorici je osposobljen za noćno slijetanje. U pripremi je osposobljavanje za noćno slijetanje i Aerodroma u Tivtu. Za oba aerodroma postoji jako izražen interes strateških partnera iz inostranstva koji su spremni za zajednička ulaganja.

Aerodrom u Beranama nije u funkciji. Zbog njegovog dobrog geografskog položaja za njegovo stavljanje u funkciju i rekonstrukciju traži se strateški partner.



1.3.3. b.) Poslovni subjekti civilnog vazduhoplovstva

Aerodromi Tivat i Podgorica posluju u sastavu JP Aerodromi Crne Gore. Ovo preduzeće ima 286 stalno zaposlena radnika, dok je još oko 98 radnika zaposleno na određeno vrijeme i na sezonskim poslovima.

Osnovni podaci o poslovanju JP Aerodromi Crne Gore dati su u sljedećoj tabeli.

	2003.	2004.	2005.
Broj putnika -domaćih -stranih		664.148 489.012 175.136	700.000 400.000 300.000
Broj opsluženih aviona -domaćih -stranih		8.364	
Broj zaposlenih -direkcija -Podgorica -Tivat			286 27 129 130
Ukupni prihodi		9,23	
Ukupni rashodi		6,19	

Broj putnika na aerodromima je u konstantnom porastu u posljednjih 3 godine i prevazilazi sve dosadašnje prognoze. Međutim teretnog saobraćaja uopšte nema, a u ovom segmentu se procjenjuju značajni potencijali naših aerodroma.

Crna Gora ima i nacionalnu avio-kompaniju Montenegro Airlines koja je osnovana 1994. godine kao društvo sa ograničenom ogovornošću u kojem je Vlada većinski vlasnik, sa 99,8%. Kompanija raspolaže sa 4 vazduhoplova F-100 svaki sa po 100 sjedišta. Dva su u vlasništvu kompanije a dva su iznajmljena. Održava redovni avio-saobraćaj na relacijama Podgorica - Beograd, Tivat - Beograd, Beograd - Ciriš, Podgorica - Frankfurt itd, a takođe ima i veliki broj charter letova tokom godine.

Osnovni podaci o performancama kompanije dati su u sledećoj tabeli.

	2002.	2003.	2004.	2005.
Broj letova		323.711	371.088	
Broj prevezenih putnika		6.265	6.339	
Ukupan prihod		26,4	30,44	
Ukupni rashodi		26,38	30,42	

U kompaniji je zaposleno 271 radnika od kojih su 138 u stalnom radnom odnosu i 133 u radnom odnosu na određeno vrijeme.



1.3.4 Pomorstvo

1.3.4.a.) Infrastruktura

Svoje plovne puteve Crna Gora održava u skladu sa Međunarodnim konvencijama i standardima preko Uprave pomorske sigurnosti u čijem sastavu je pored održavanja plovnih puteva i funkcija traganja i spasavanja, pomorska radio - služba, tehnički inspektorat, zaštita mora od zagađenja sa brodova, a u procesu je i razvoj hidrografske djelatnosti, odnosno njeni preuzimanje od vojnog hidrografskog instituta. Ukupna dužina plovnih puteva Crne Gore iznosi 160 km, a glavni infrastrukturni objekti su svetionici, obalna svjetla, plutače, antenski sistemi itd.

Budžetom Republike predviđena sredstva za funkcionisanje Uprave pomorske sigurnosti kreću se na nivou od oko 0,9 miliona eura godišnje. Održavanje plovnih puteva je održiv sistem, jer se Uprava finansira od naknada za korištenje plovnih puteva koju plaćaju njihovi korisnici, kao i od prihoda tehničkog inspektorata koji se odnose na izdavanje neophodnih svjedožbi plovilima.

Zbog neadekvatnog tretmana koji su plovni putevi dobijali u prethodnom periodu, ali još i više zbog novih međunarodnih obaveza koje su se u međuvremenu pojavile vezano za sigurnost i bezbjednost plovidbe, Uprava nije na pravi način formirala Službu traganja i spasavanja, kao ni Službu zaštite mora od zagađenja sa brodova. Za ovo je neophodno obezbijediti dodatna sredstva.

U Crnoj Gori postoje 4 luke otvorene za međunarodni saobraćaj i to su: Bar, Kotor, Zelenika i Risan. Luka Budva je otvorena za međunarodni saobraćaj u toku 4 mjeseca turističke sezone. Isto tako postoji i jedan broj lučica i marina za nautička plovila. Staranje o lučkoj infrastrukturi obavlja se kroz privredne subjekte koji njima gazduju.

U sastavu Ministarstva pomorstva i saobraćaja funkcionišu kao područne organizacione jedinice dvije lučke kapetanije: Kotor i Bar sa ispostavama u Herceg Novom, Zelenici, Tivtu, Budvi, Ulcinju i Virpazaru. Njihov zadatak je kontrolnog, odnosno inspekcijskog karaktera i zadužene su za implementaciju domaćih pravnih akata i međunarodnih konvencija koje je Crna Gora ratifikovala. Lučke kapetanije nijesu u potpunosti opremljene da odgovore svim zahtjevima kontrole i inspekcije na moru, prvenstveno zbog nedostatka plovnih sredstava. Isto tako jedan dio nadležnosti koji im je dat nepomorskim zakonima nijesu u stanju da izvrše na adekvatan način. Ovdje se prvenstveno radi o Zakonu o morskom dobru.

1.3.4. b.) Poslovni subjekti u pomorstvu

Najznačajnija luka u Crnoj Gori je Luka Bar u kojoj se obavlja oko 95% svih lučkih djelatnosti u Crnoj Gori. Luka je u proteklih 3 godine imala oko 680 svraćanja teretnih brodova godišnje i oko 220 svraćanja putničkih brodova. Prostire se na oko 200 ha. Luka ima gaz od 6 do 14 m i može da prihvati brodove do 80.000 tona nosivosti. U Luci je zaposleno oko 1.286 radnika, a kapacitet joj je procijenjen na oko 5 miliona tona godišnje. Maksimalni pretovar ostvarila je 1989. godine i iznosio je 2,7 miliona tona, dok poslednjih godina ostvaruje pretovar od oko 2 miliona tona. Nominalna vrijednost Luke Bar iznosi 133.958.000 eura, a država je većinski vlasnik sa 54,1% akcija.

Osnovni podaci o poslovanju Luke Bar dati su u sljedećoj tabeli.

	2002.	2003.	2004.	2005.
Ostvareni promet u mil tona	1,38	1,92	1,95	2,16
Broj zaposlenih radnika	1.637	1.616	1.594	1.286
Ukupni prihodi u mil eura	25,7	13,2	15,5	
Ukupni rashodi	26,9	25,7	23,7	

U strukturi pretovarenog tereta tečni tereti iznose 20%, rasuti tereti 50% i generalni tereti 30%. U strukturi po pravcima kretanja roba, uvoz učestvuje sa oko 45% a izvoz sa 55%.

U Luci Bar nije u potpunosti završena izgradnja infrastrukture sa kojom se zastalo zbog nedostatka finansijskih sredstava i zbog toga što ta nezavršenost još ne predstavlja ograničavajući faktor u radu Luke.

Osnovni problemi u radu Luke Bar odnose se na zastarelost pretovarne opreme i uređaja, višak zaposlenih radnika i nepostojanje brodskih linija koje bi Luku vezale sa većim lukama u regionu. Isto tako neophodno je



zbog njene specifične veze sa željeznicom naći modele za kvalitetniji i organizovaniji marketinški i logistički zajednički nastup.

Kao poseban ograničavajući faktor razvoja Luke pojavljuje se i kompleksna veza države i Luke, kako u vlasničkom, tako i u partnerskom odnosu. Raščićavanje ovih odnosa i stvaranje pravnog okvira sa jasnjim odnosima između Luke i države jeste preduslov restrukturiranja i privatizacije luke koji bi vodili ka njenom efikasnijem radu.

Sa znatno manjim kapacitetima u Crnoj Gori funkcionišu i Luka Kotor, Luka Risan i Luka Zelenika, kao i Luka Budva prvenstveno namijenjena turističkim aktivnostima. Luka Kotor je ostvarivala od 50.000 do 100.000 tona pretovara godišnje, koliko i Luke Risan i Zelenika. Od 2005. godine Luka Kotor više ne obavlja teretni saobraćaj. Ograničavajući elementi razvoja ovih luka odnose se na osjetljivost Boke na zagađenja sa teretnih brodova i njenu orientaciju ka turizmu, kao i na nepostojanje modernih saobraćajnica koje bi ove luke spojile sa zaleđem.

Na primjeru Crne Gore postoji i jedan broj infrastrukturnih objekata namijenjenih razvoju nautičkog turizma. Najznačajniji su Marina Bar, Marina Budva, Marina Kalimanj u Tivtu itd. Marina u Baru nije u potpunosti završena i za njen završetak i kompletno stavljanje u funkciju traži se strateški partner (stepen izgrađenosti je oko 65%). I u ovom segmentu razvoj je limitiran nedovoljno jasnim odnosom države i privrednih subjekata u čijim se rukama ovi infrastrukturni objekti sada nalaze.

Period sankcija Crnogorsko brodarstvo preživjelo je sa samo dva Ro-Ro broda restrukturirane Prekooceanske plovidbe Bar koji sada posluju u sastavu Barske plovidbe. U međuvremenu kupljen je još jedan brod kroz zajedničko ulaganje sa italijanskim partnerom sa kojima se takođe održava linjski prevoz između Bara i italijanskih luka, odnosno italijanskih luka i Drača. Godišnje Barska plovidba preveze oko 65.000 putnika, 16.000 automobila, 5.000 kamiona i oko 2.000 tailera. Pored Barske plovidbe, nastao je i jedan broj manjih privatnih kompanija kao što su NIMONT koji ima 4 broda ukupne nosivosti 15.000 DWT, NORMONT kao zajedničko Norveško-Crnogorska kompanija sa 2 broda ukupne nosivosti 12.000 DWT i u kojoj je Vlada Crne Gore vlasnik sa 33% itd.

Vlada je u cilju revitalizacije brodarske privrede formirala posebnu kompaniju Crnogorska plovidba za koju još nijesu obezbijeđena sredstva kojima bi se kupili brodovi.

1.4 Započeti reformski procesi u resoru saobraćaja Crne Gore

Od 2003. godine Crna Gora je snažnije krenula u reformske procese u resoru saobraćaja. Osnovni pravci reformi utvrđivani su na bazi parcijalnih analiza pojedinih sektora, uporednoj analizi sa zemljama u okruženju i zemljama EU, teorijskim osnovama koje su postavile najznačajnije međunarodne asocijacije i institucije. Sve aktivnosti imale su i stručnu podršku konsultanata koje je angažovala Evropska Agencija za Rekonstrukciju u Crnoj Gori. Do sada realizovani poslovi i projekcije budućih aktivnosti u pojedinim sektorima su sljedeće:

Željeznički saobraćaj

Donesen je Zakon o željezničkoj 2004. godine. Ovim zakonom su stvoreni uslovi za restrukturiranje i privatizaciju željeznice, kao i mogućnost pojave većeg broja operatera.

Izvršeno je razdvajanje infrastrukture od prevoza u organizacionom smislu i u toku je vlasničko prestrukturiranje. Definisane su obaveze države u pogledu održavanja željezničke infrastrukture.

Ostvareni su međunarodni kontakti za pripremu značajnijih investicionih aktivnosti na rekonstrukciji pruge Bar – Beograd kroz programe EU.

Koraci koji se pripremaju u narednom periodu od oko 18 mjeseci odnose se na sledeće aktivnosti:

- formiranje posebnog preduzeća koje bi vodilo brigu o željezničkoj infrastrukturi,
- restrukturiranje i priprema za privatizaciju dijela AD Željezница Crne Gore koji se bavi prevozom,
- izrada Zakona o sigurnosti i bezbjednosti na željezničkoj infrastrukturi,
- izrada Zakona o ugovornim odnosima u željezničkom transportu,
- privatizacija segmenata prevoza kroz nalaženje strateškog partnera.

Putevi

Donesen je novi Zakon o putevima 2004. godine. Zakonom su precizirani odnosi između korisnika puteva i državnih organa kao vlasnika putne infrastrukture, obezbijeđeni izvori finansiranja održavanja, utvrđen model odnosa sa održavaocima infrastrukture itd.

Izrađen je veliki broj podzakonskih akata kojima se regulišu odnosi aktera u vezi sa eksploatacijom, održavanjem i izgradnjom putne infrastrukture.



Formiran je poseban državni organ koji se stara o održavanju, rekonstrukciji i izgradnji putne infrastrukture.

Obezbijedene su kadrovske prepostavke efikasnijeg obavljanja funkcije gazdovanja putevima Crne Gore.

Izrađeni su planovi i programi petogodišnjeg redovnog i investicionog održavanja.

Buduće aktivnosti odnosiće se na:

- izradu katastra puteva i baze podataka koja bi optimalizovala buduće gazdovanje putnom infrastrukturom i objedinjavanje projektne dokumentacije,
- definisanje odnosa sa lokalnim zajednicama vezanim za održavanje puteva na gradskim teritorijama,
- formalizovanje bolje saradnje sa drugim resorima u Vladi u cilju smanjenja broja saobraćajnih nezgoda,
- formiranje projektnog tima za realizaciju najznačajnijih investicionih poslova na putnoj mreži,
- intenziviranje saradnje u vezi sa standardizacijom puteva po principima koji važe u EU.

Drumski saobraćaj

Donesen je Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju u 2004. godini kojim su preciznije utvrđene granice između javnog prevoza u drumskom saobraćaju i ostalih vidova prevoza. Uvedeni su novi viši standardi u javnom drumskom prevozu i povećan nivo regulacije i primjene, u cilju obezbeđenja sigurnosti, bezbjednosti i postizanja kvalitetnije usluge.

Urađeni su i svi podzakonski akti, a trenutno ističu i prelazni periodi, nakon čega bi efekti ovog Zakona morali biti i vidljiviji.

Posebno su razgraničene nadležnosti opštinskih i državnih organa i inspekcijskih službi što je u prethodnim periodima bio glavni uzrok devijantnih pojava u ovom resoru.

Potpisani su bilateralni ugovori o prevozu u drumskom saobraćaju sa svim susjednim državama i ovi se sporazumi implementiraju bez problema.

Neke aktivnosti još nijesu završene i neophodno ih je završiti u skorijoj budućnosti:

- formiranje Direkcije za drumski saobraćaj koja bi obavljala administrativne poslove u skladu sa Zakonom. Ideja je da se ova direkcija inkorporira u novu Direkciju za saobraćaj u okviru koje bi postojali sektori za puteve, drumski saobraćaj, željeznički saobraćaj i civilno vazduhoplovstvo.
- obezbeđenje samostalnog dobijanja bilateralnih i multilateralnih dozvola u međunarodnom saobraćaju koje bi obezbijedile prostor za razvoj poslovnih subjekata iz ovog sektora.
- traženje optimalnih oblika za izdavanje dozvola za obavljanje linijskog saobraćaja koje bi predstavljalo osnovu snažnijeg razvoja poslovnih subjekata u ovom sektoru.

Civilno vazduhoplovstvo

Kroz aktivnosti Direktorata Civilnog Vazduhoplovstva Crne Gora je u procesu usvajanja i početka primjene dva najvažnija dokumenta EU, takozvanog Multilateralnog sporazuma koji se bavi uspostavljanjem jednakih prava poslovanja privrednih subjekata na evropskom nebu i tzv. Horizontalnog sporazuma koji se bavi unificiranjem sigurnosnih i bezbjednosnih standarda, kao i kvalitetom usluga u civilnom vazduhoplovstvu.

Kao sljedeće aktivnosti planirane su:

- donošenje novog Zakona o civilnom vazduhoplovstvu Crne Gore koji je već pripremljen,
- razmatranje budućeg modela civilne vazduhoplovne vlasti,
- pripajanje jednom od funkcionalnih blokova u oblasti kontrole leta,
- izrada strategije privatizacije i razvoja poslovnih subjekata iz oblasti civilnog vazduhoplovstva.

Pomorstvo

U sektoru pomorske privrede pripremljen je novi zakonski okvir koji se sastoji od sljedećih zakona: Zakon o lukama, Zakon o pomorskoj plovidbi, Zakon o sprečavanju zagađenja sa plovila, Zakon o sigurnosti i bezbjednosti plovidbe, Zakon o moru, Zakon o hidrografskoj djelatnosti, Zakon o registraciji plovila itd.



U oblasti lučke privrede nakon usvajanja Zakona o lukama i formiranja nadležnog državnog organa koji bi se starao o funkcionisanju i razvoju luka (Lučka Uprava), pristupilo bi se restrukturiranju Luke Bar. Ideja je da se razvodi infrastruktura od operativnih aktivnosti, te da se optimalni način valorizacije infrastrukture obezbijedi kroz koncesione aranžmane sa poslovnim subjektima koji bi koristili infrastrukturu, uz obezbeđenje zaštite širih društveno-ekonomskih interesa Crne Gore.

Tokom 2005. godine Ministarstvo pomorstva i saobraćaja je formiralo Koordinaciono tijelo obalske straže koje je objedinilo sve državne organe koji se bave pitanjima sigurnosti, bezbjednosti, ekološke zaštite, eksploatacijom mora i podmorja, zaštitom državne granice i ostalih djelatnosti vezanih za more. U bliskoj budućnosti će se nastaviti sa aktivnostima kroz koje će ovo koordinaciono tijelo prerasti u klasičnu obalsku stražu.





2. Faktori koji determinišu strategiju razvoja saobraćaja

2.1 Političke i ekonomске odrednice razvoja Crne Gore

Crna Gora je u procesu tranzicije, odnosno preobražaja sa jednog društveno političkog uređenja kojeg je karakterisala društvena svojina, dogovorna ekonomija i jednopartijski sistem vlasti, ka društvu u kojem će preovladavati privatna svojina, tržišna ekonomija i višepartijski sistem vlasti. Crna Gora ima značajan broj dokumenata kojima se definišu pravci njenog političkog i ekonomskog razvoja. U prvom redu to su Politički programi partija koje dijele vlast, Program rada Vlade za period od 2003-2007, Agenda Ekonomskih Reformi iz 2003 godine, Strategija razvoja i redukcije siromaštva, Strategija održivog razvoja, Strategija procesa pridruživanja Evropskoj uniji, Strategija pristupanja Svjetskoj Trgovinskoj Organizaciji, razne sektorske strategije itd.

Osnovni ciljevi političkog i ekonomskog razvoja iskazuju se kao:

1. Obezbeđenje ubrzanog, održivog privrednog razvoja, kroz jačanje uticaja privatnog sektora i postizanje većeg stepena makro-ekonomске stabilnosti,
2. Izgradnja institucionalnog i pravnog okvira kompatibilnog međunarodnim standardima i normama zasnovanim na vladavini prava i
3. Rast životnog standarda građana Crne Gore, uz uspostavljanje adekvatnog sistema socijalne i zdrastvene zaštite i obrazovnog sistema.

Osnovni principi reformi su rast uz očuvanje stabilnosti, restrukturiranje i privatizacija preduzeća, podrška preduzetništvu i investicijama, uključenje u međunarodne finansijske tokove i u skladu sa tim razvoj Turizma, Energetike, Poljoprivrede i Šumarstva.

Osnovne odrednice svih relevantnih dokumenata a samim tim i svih političkih i ekonomskih kretanja jesu: demokratizacija društva, vladavina prava, jednakost svojinskih odnosa, privatizacija, orientacija ka tržišnoj ekonomiji i liberalizacija, ekonomске slobode i fiskalna disciplina

Svi ovi procesi i kretanja odvijaju se isprepletano i sa puno otpora i lutanja. Stoga su i određene deformacije i devijacije neminovnost i takođe imaju uticaj na pravac i brzinu razvoja Crne Gore. Takve pojave su:

- otpor privatizaciji,
- borba za očuvanje monopola,
- želja države za očuvanje interesa u ekonomiji,
- tendencija privrede ka sivoj ekonomiji,
- korupcija,
- kartelizacija itd.

2.2 Eksterni faktori

Eksterni faktori koji imaju uticaj na definisanje Strategije razvoja saobraćaja Crne Gore mogu se podijeliti u 4 grupe: političke, pravne, finansijske i saobraćajne kroz koje se svi prethodni prepliću.

U političkom smislu, Crna Gora je sa EU potpisala Ugovor o kandidaturi za pridruživanje Evropskoj uniji i u skladu sa tim vrši prilagođavanje svog saobraćajnog okvira onom koji važi u EU. U ovom segmentu važno je pratiti i sve trendove zajedničke saobraćajne politike EU, njihove uspjehe i neuspjehe, i pridruživanju na taj način ići im u susret.

Dva najznačajnija eksterna elementa koja determinišu Strategiju saobraćaja Crne Gore jesu:

- Proces integracije sa Evropskom unijom i proces učlanjenja u Svjetsku Trgovinsku Organizaciju.
- Još uvijek nedovoljan stepen političke stabilnosti na Balkanu koji ograničava atrakciju stranih direktnih investicija, usporava privredni razvoj područja i oslikava se na unutrašnju političku stabilnost.

Pravni eksterni faktori vezani su za konvencije međunarodnih organizacija koje se bave saobraćajem,



kao i propise, odnosno direktive EU koje se odnose na saobraćaj.

U saobraćajnom smislu najznačajnije međunarodne organizacije koje uređuju internacionalni pravni okvir i sa kojima Crna Gora mora ostvarivati punu kooperativnost jesu:

Saobraćaj ukupno

Evropska Komisija – Generalni Direktorat za Energiju i Transport

ECMT (Evropska Konferencija Ministara Transporta)

Željeznica

UIC (Međunarodna Unija Željeznica)

Putevi i drumski saobraćaj

ERF (Evropska Federacija za Puteve)

IRF (Međunarodna Federacija za Puteve)

Pomorstvo

IMO (Međunarodna Organizacija za More)

EMSA (Evropska Pomorska Sigurnosna Agencija)

Vazduhoplovstvo

ICAO (Međunarodna Organizacija Civilnog Vazduhoplovstva)

**Eurocontrol (Evropska Organizacija za Sigurnost i Regulaciju
Vazdušnog Saobraćaja)**

IATA (Međunarodna Asocijacija Vazdušnog Saobraćaja)

Pored ovih organizacija čiji su stavovi i dokumenti najrelevantniji za izradu Strategije, neophodno je u implementaciji Strategije pratiti i konsultovati još nemali broj drugih organizacija i asocijacija.

Eksternifinansijskifaktorivezanisuza prisustvo i odnose Crne Gore s međunarodnim finansijskim institucijama. U prvom redu neophodno je uzeti u obzir i ugovor koji Crna Gora ima sa Međunarodnim Monetarnim Fondom. Osnovni elementi odnose se na ograničenja u pogledu zaduživanja Crne Gore. U skladu sa odnosima visine stranog duga i budžeta postoje limiti uzimanja stranih kredita. Svrha ovih limita je postizanje makroekonomske stabilnosti i u suprotnosti je sa ciljevma Vlade o poboljšanju infrastrukture i snažnjem investicionom zamahu koji bi podigao stepen ekonomskih aktivnosti u Crnoj Gori.

Nasuprot MMF-u, EIB, EBRD i WB imaju mnogo pozitivniji stav i spremne su da daju kredite za saobraćajnu infrastrukturu. Odobravanje kredita ide po strogim procedurama i usporenom ritmu kako te banke već i zahtijevaju. Kao jedan od nedostatka komunikacije sa bankama i faktor usporavanja uzimanja kredita pojavljuje se i odsustvo strateških dokumenata vezanih za saobraćaj Crne Gore. Ovaj nedostatak nadoknađuje se postojanjem regionalnih inicijativa i sporazuma u kojima se definišu prioritetni projekti, koji u tom slučaju dobijaju i podršku banaka.

Za sada je odnos finansijskih institucija, oslonjen na veliki broj studija i sporazuma takav da su spremne da finansiraju rekonstrukciju i modernizaciju postojeće saobraćajne infrastrukture u Crnoj Gori, ali isto tako nijesu spremne da finansiraju redovno održavanje, niti izgradnju novih objekata.

Pored saradnje sa Međunarodnim Finansijskim institucijama, u prethodnom periodu realizovani su i određeni bilateralni sporazumi po osnovu kreditnih aranžmana potpisanih sa vladama nekih evropskih država. Navedeni krediti, shodno instrukcijama MMF-a treba da zadovoljavaju uslov koncesionalnosti. Ovakav je kredit koji je sa Vladom Republike Češke uzet za rekonstrukciju pruge Podgorica-Nikšić, a u toku su pregovori sa Vladom Poljske i Vladom Ruske Federacije za dobijanje kredita koji bi bili iskorišteni za nabavku opreme i uređaja na željeznici.



U saobraćajnom smislu eksterni faktori imaju poseban značaj, jer svaka nacionalna strategija nema vrijednost ukoliko nije usklađena sa strategijama zemalja u okruženju i strateškim planovima cijele regije i šire. Stoga je poznavanje i prepoznavanje interesa zemalja u okruženju preduslov izrade kvalitetne strategije, a učešće u međunarodnim organizacijama i konferencijama, kao i održavanje bilateralnih i regionalnih kontakata preduslov za obezbjeđenje aktivne pozicije Crne Gore u donošenju strateških odluka kojima se odlučuje saobraćajna budućnost regije.

2.2.1 Trans-Evropska Transportna Mreža

Temelj planiranja i dizajniranja saobraćajne infrastrukture u Evropi i njoj susjednim zemljama predstavlja Trans-Evropska Transportna Mreža (TEN-T) sa svojim koridorima i njihovim granama.

Kroz Crnu Goru ne prolazi nijedan Trans-Evropski Transportni koridor. Ovi koridori u dijelu Jugoistočne Europe prikazani su na sljedećoj slici.



Trans-Evropska Transportna Mreža (TEN-T) dizajnirala se tokom 90-tih godina na bazi studija i analiza u kojima Crna Gora nije dobijala adekvatan tretman. Vodeću ulogu u ovom dizajniranju imala je Evropska Konferencija Ministara Transporta a deset Transevropskih koridora definisani su na konferencijama u Pragu 1991. godine, Kritu 1994. godine i Helsinkiju 1997. godine.

Koridori imaju svoje grane i podrazumijevaju multimodalnost i konkurencoju različitih oblika transporta na njima. Osnovni principi stvaranja TEN-T su bili:

- oslanjanje na postojeće saobraćajne pravce, rješavanje problema na njima kroz izgradnju nedostajućih karika i proširenje uskih grla,
- povezivanje glavnih gradova, glavnih industrijskih centara, luka i aerodroma, adekvatnim saobraćajnicama u cilju smanjenja vremena i troškova transporta.

Adekvatan značaj koridorima daje činjenica da se kroz organe EU projektima na koridorima daje prioritet u odnosu na sve ostale projekte, odnosno da se za njih rezervišu finansijska sredstva iz najznačajnijih fondova Evropske unije, kao i podrška međunarodnih finansijskih institucija.

Svaki koridor ima svoj permanentni sekretarijat koji se stara o realizaciji projekata na koridoru i u kojem sjede najviši predstavnici zemalja kroz koje prolaze koridori. Po pravilu na njihovom čelu su ljudi iz zemalja EU.

Tih deset koridora su:

- Koridor I (Baltički put) Helsinki – Talin – Riga – Kaunas/Klaipeda – Varšava/Gdansk – Kaliningrad.
- Koridor II Berlin – Poznan/Varšava – Brest/Minsk – Smolensk/Moskva/Novgorod
- Koridor III Berlin/Drezden – Vrpolav/Katovice/Krakov – Ljubljana/Kijev
- Koridor IV Berlin/Dresden/Nürnberg – Prag/Brno – Beč – Bratislava – Budimpešta – Arad/Krajobra/



- Bukurešt/Konstanca – Sofija/Plovdiv – Thesaloniki – Istambul
- Koridor V Venecija/Trst Kopar/Ljubljana/Maribor – Ploče/Sarajevo – Rijeka/Zagreb/Osijek – Budimpešta – Uzgorod/Ljov/Kijev Bratislava/Ziline/Košice
- Koridor VI Gdansk/Torun/Poznan/Varšava/Zebrzidovice – Zilina – Ostrava
- Koridor VII Dunavski plovni put
- Koridor VIII Drač/Tirana – Skoplje/Bitola – Sofija/Dimitrovgrad/Burgas/Varna
- Koridor IX Helsinki Viljus/Kaunas/Klaipeda – Petrovgrad/Moskva/Kaliningrad – Kijev/Odesa – Jisinau – Bukurešt – Kopenhagen – Minsk – Dimitrovgrad – Aleksandropulos
- Koridor X Salzburg – Thesaloniki
- Modri autoputevi. Kao poseban koridor u TEN-T pojavili su se i pomorske linije, posebno one koje povezuju Gibraltar, Suez

Dizajniranje TEN-T je bez sumnje bilo pod snažnim uticajem političkih događaja koji su se u toku 90-tih odvijale na prostorima Jugoistočne Evrope. Dva najznačajnija strateška pravca kojima je Crna Gora trebala da bude vezana sa okruženjem nijesu uvrštene u TEN-T.

- a.) Pravac Bar – Beograd koji je u svim studijama i planovima regije do 90-tih figurirao kao jedan od najznačajnijih pravaca za povezivanje Jadrana sa centralnom Evropom (Bari – Bar – Beograd – Budimpešta) potpuno je ignorisan. Štaviše, umjesto ovog pravca pojavio se kao Trans-Evropski Koridor Vc, do tada manje spominjani pravac Ploče – Sarajevo – Budimpešta, kao i do tada bez većeg značaja pravac Drač – Tirana – Skoplje koji je dobio status Trans-Evropskog Transportnog Koridora VIII.
- b.) Jadransko-Jonski autoput je takođe ignorisan. Ovaj pravac koji povezuje sedam zemalja (Italija, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Albanija i Grčka) u stručnim krugovima već je duži period imao favorizovan status potkrijepljen snažnom ekonomskom argumentacijom, što samo po sebi nije bilo dovoljno za uvrštanje u TEN-T. Snažno zalaganje nije bilo dovoljno da ovaj pravac bude ozbiljnije razmatran. Ostale zemlje na ovom pravcu su se znatno manje snažno zalagale za ovaj pravac, uglavnom zbog činjenice da su imale značajnijih prioriteta od ovog pravca.

Da je sve ovo bilo motivisano snažnim političkim uticajima govori i podatak da je posljednji uvršteni koridor bio koridor X (nekadašnji autoput Bratstvo-Jedinstvo) te da su postojala snažna razmišljanja da se nađu alternative i za taj pravac.

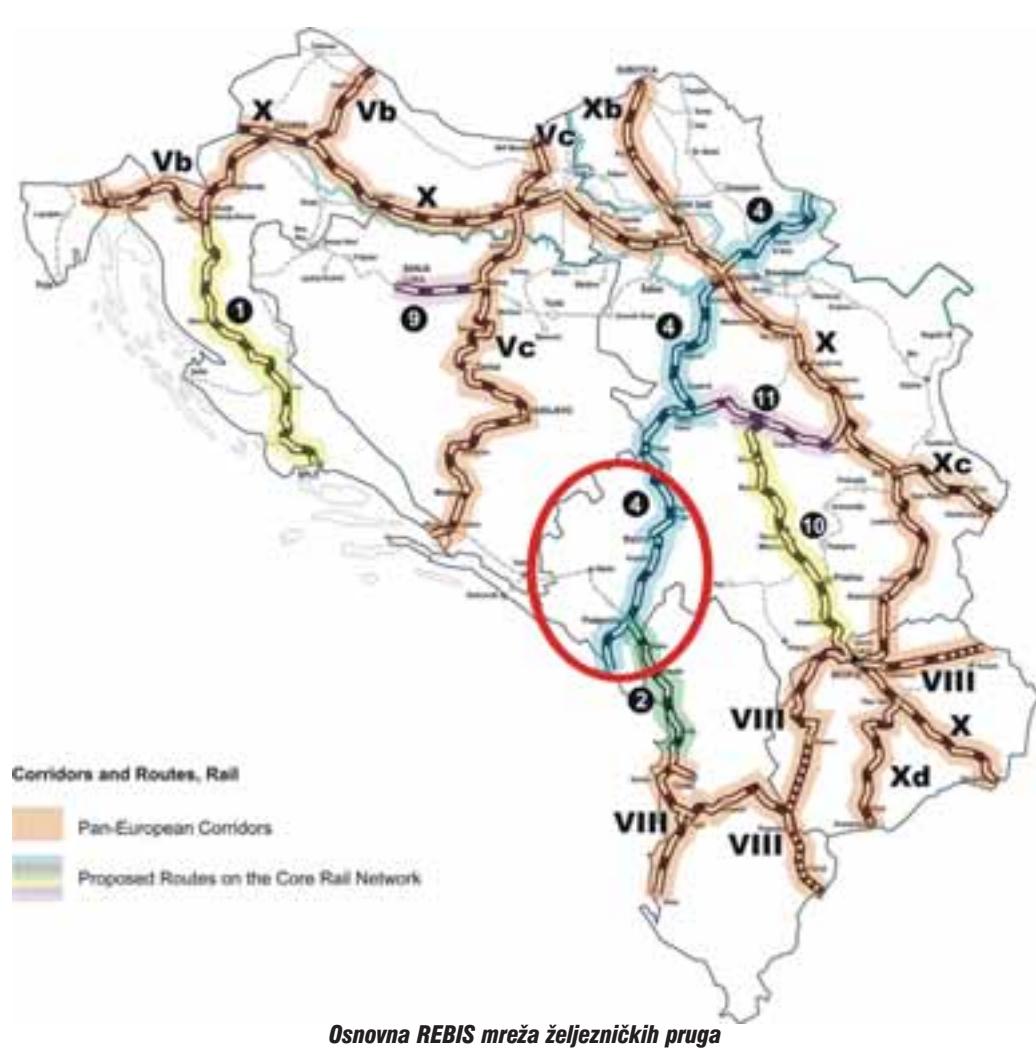
Sve u svemu, Crna Gora je ostala izolovana u Trans-Evropskoj Transportnoj Mreži, uprkos do tada generalnom uvjerenju da ima vrlo značajnu tranzitnu poziciju u regionu.

Slovenija je dobila koridore X i V, Hrvatska takođe X i V, Bosna i Hercegovina Vc i granični X, Srbija X i VII, Makedonija X, IV i VIII, Albanija VIII i granični X.

2.2.2 Osnovna REBIS mreža

Dalji razvoj saobraćajne mreže na prostoru Jugoistočne Evrope, posebno u daljoj razradi TEN-T uslijedio je nakon stabilizacije političkih prilika tokom 2003 i 2004 godine. U koordinaciji infrastrukturne Grupe Pakta za stabilnost i uz učešće finansijskih institucija urađena je nova detaljna studija (Regionalna Studija Infrastrukture za Balkan – REBIS) koja je obuhvatala usklađivanje potreba i mogućnosti regionalnog razvoja za Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Srbiju, Crnu Goru, Kosovo, odnosno UMNIK, Albaniju i Makedoniju). Kao proizvod nastala je takozvana Osnovna Mreža (Core Network) i došlo je do realizacije jednog broja najurgentnijih infrastrukturnih projekata u regiji. Osnovna mreža puteva i željezničkih pravaca prikazani su na sljedećim mapama:





Međunarodne finansijske institucije obavezale su se da će svu svoju pažnju usmjeriti samo na osnovne pravce mreže, čime je i ovaj dokument dobio poseban značaj. Isto tako, zemlje koje su učestvovale u formulisanju Osnovne mreže dogovorile su se i potpisale nekoliko dokumenata o zajedničkim interesima i zajedničkom radu u definisanju i izgradnji osnovne mreže. Prvi dokument je bio Memorandum o razumijevanju o razvoju osnovne regionalne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi koji je potписан u Luksemburgu 11. juna 2004. godine. Tada je dogovoren i formiranje posebnog Regionalnog sekretarijata za praćenje Transporta u Jugoistočnoj Evropi (SEETO) sa sjedištem u Beogradu. U skladu sa potpisanim Memorandumom, u novembru 2004-te godine u Skoplju je održan i Prvi godišnji sastanak Ministara transporta zemalja potpisnika Memoranduma na kojem su razmatrani problemi u realizaciji Osnovne mreže i daljnje aktivnosti i što je posebno važno, utvrđivani kriterijumi za izbor prioriteta u dalnjem razvoju Osnovne mreže.

Crna Gora učešće u radu SEETO-a vidi ne samo kao obavezu, već kao veliku šansu da popravi svoju poziciju u saobraćajnoj mreži u okruženju.

2.2.3 Rad Grupe Evropske komisije na Visokom nivou

Nakon prijema 10 novih zemalja u EU, Evropska komisija je u septembru 2004. godine odlučila da formira Grupu na Visokom nivou koja bi preispitala dizajn TEN-T i prilagodila je novim granicama EU i potrebama novih članica. U radu Grupe učestvovalo je pored zemalja EU i 26 susjednih zemalja, među kojima i Crna Gora. Rad Grupe na visokom nivou je bila nova šansa da se artikulišu interesi Jugoistočne Evrope i posebno Crne Gore. Glavni napor predstavnika Crne Gore bili su usmjereni na uvrštavanje Jadransko-Jonskog autoputa u TEN-T i uvrštavanje pravca Bar – Beograd u TEN-T kao posebne grane Koridora X. Iako Grupa na Visokom nivou još formalno nije završila svoj rad, skoro je izvjesno da ni jedan ni drugi od prioriteta Crne Gore neće dobiti status koridora. Osnovni razlozi odbijanja Grupe na Visokom nivou da ih uvrsti u TEN-T jesu sljedeći:

- Grupa se koncentrisala na rješavanje postojećih problema u saobraćaju (nedostajuće karike, uska grla) a ne na stvaranje razvojnih šansi za određene regije;
- Grupa je kao princip usvojila proširenje i/ili produžavanje postojećih koridora a ne formiranje novih,
- Za predloge Crne Gore nije postojala neophodna dokumentacija posebno ona koja se tiče ekonomskih parametara (trasa, visina investicija, frekvencija saobraćaja,) i
- Nijedan od predloženih projekata nije snažnije zahtijevan, odnosno podržan u svojim prioritetima od dovoljnog broja zemalja. Jedino je Luka Bar spomenuta u završnim dokumentima, kao luka od značaja za region sa potencijalima za razvoj intermodalnosti.

2.2.4 Strategije razvoja saobraćaja zemalja u okruženju

Osim Hrvatske koja ima Strategiju razvoja saobraćaja prilično neusaglašenu sa osnovnim međunarodnim dokumentima, ostale zemlje u susjedstvu nemaju zvanično usvojene dokumente o Strategiji razvoja saobraćaja. Radi izrade kvalitetne Strategije saobraćaja Crne Gore, neophodno je pogledati koje to projekte razmatraju zemlje u okruženju.

Hrvatska

Hrvatska aktivno učestvuje na svim konferencijama i u radu svih tijela gdje se rješavaju saobraćajni problemi regije. Prilično je konzistentna u artikulisanju svojih razvojnih projekata, od kojih su najznačajniji:

- Nastavak radova na koridoru Vb
- Nastavak radova na koridoru Vc, posebno na dionici Beli Manastir – Granica sa Mađarskom
- Jadransko-Jonski autoput
- Poboljšanje i modernizacija željezničkog pravca Granica sa Slovenijom – Zagreb – Granica sa Srbijom
- Poboljšanje i rekonstrukcija plovног puta Sava – Dunav.



Međutim i pored svoje konzistentnosti i upornosti Hrvatska sebi nije u međunarodnim krugovima obezbijedila zavidno mjesto u TEN-T i još joj predstoji dosta borbe za poboljšanje svoje pozicije. Jedan od najvećih paradoksa TEN-T leži u činjenici da potpuno ignoriše novosagrađeni autoput Zagreb – Split, dok kao koridore prepoznaje pravce na kojima još nije izgrađen nijedan kilometar autoputa.

Jadransko-Jonski pravac ne dobija adekvatan značaj od međunarodnih finansijskih institucija. Kao utjeha ostaje činjenica da je pravac od Splita do Dubrovnika i dalje prema jugu prepoznat u Osnovnoj REBIS Mreži.

Hrvatska ima određenih problema i u spajanju svojih puteva sa Slovenijom, što će se vrlo brzo riješiti završetkom radova na koridoru Vb.

Posebno su komplikovani odnosi sa Bosnom i Hercegovinom po pitanju prolaska Jadranske ceste kroz teritoriju BiH. Hrvatska je namjerna da gradi most preko svojih ostrva i poluostrva i izbjegne koncesije od strane Vlade BiH u okolini Neuma, što BiH vidi kao slabljenje svoje pozicije u dalnjim pregovorima oko statusa Luke Ploče i radova na koridoru Vc.

Iz artikulisanih prioriteta Hrvatske jasno je da su njeni interesi komplementarni interesima Crne Gore u dijelu borbe za Jadransko-Jonski autoput i pravac 1. Osnovne mreže (Šibenik – Split – Dubrovnik – Bar).

Bosna i Hercegovina

Pozicija Bosne i Hercegovine je posebno otežana političkim odnosima unutar nje same i za dugo vremena nepostojanjem konsenzusa u vezi sa razvojnim prioritetima. Tek nedavno je unutar BiH postignut dogovor da se snažnije kreće u realizaciju koridora Vc. Kao svoje osnovne prioritete BiH na međunarodnim konferencijama i međunarodnim tijelima, kandiduje sljedeće:

- Izgradnja Koridora Vc,
- Poboljšanje i rekonstrukcija puta Granica Hrvatske – Sarajevo i puta Sarajevo – Mostar – Granica sa Hrvatskom
- Osposobljavanje plovнog puta rijekom Savom
- Proširenje kapaciteta i modernizacija luka Brčko i Šamac.

Izgradnja koridora Vc se nameće kao apsolutni prioritet BiH koji baca u zasjenak sve ostale projekte. Njegova realizacija ne ide planiranim tokom i u periodu od njegovog uvrštavanja u TEN-T (1997) vrlo se malo odmaklo u pripremnim radnjama i izradi projektne dokumentacije. Posljednji značajan događaj u vezi sa ovim koridorom jeste održana konferencija u Sarajevu 2005. godine. Optimizam BiH u izgradnji koridora nijesu podijelile ni međunarodne finansijske institucije niti predstavnici političara iz EU. Ponovo su se čule i sumnje u ekonomsku opravdanost izgradnje cijele dužine koridora i predložili da se izgradnji pristupi etapno na onim dionicima gdje ima ekonomskog opravdanja a da se sa ostalim dionicama sačeka. Posebnu otežavajuću okolnost za izgradnju koridora Vc predstavlja i neriješen status luke Ploče, što je značajno smanjilo frekvenciju saobraćaja na koridoru, kao i činjenica da BiH bez snažnije podrške Hrvatske ne može ozbiljnije računati na ekonomsku opravdanost izgradnje dijela koji prolazi kroz nju.

S druge strane, BiH se ne zalaže dovoljno snažno za izgradnju Jadransko-Jonskog autoputa. Daje podršku ali bez dovoljno zalaganja, smatrajući strateški opravdanijim da se usmjeri na koridor Vc, a borbu za Jadransko-Jonski koridor prepušta Hrvatskoj i Crnoj Gori.

Sa stanovišta interesa Crne Gore posebno je obeshrabrujuća činjenica da BiH ignoriše vezu sa Crnom Gorom preko Šćepan Polja iako je pravac Tirana – Podgorica – Sarajevo ušao u Osnovnu REBIS Mrežu. BiH ne samo da ovaj pravac ignoreše u svojim zvaničnim zahtjevima prema međunarodnim organizacijama, već mu i u okvirima redovnog održavanja ne poklanja adekvatnu pažnju.

Srbija

Srbija svoje prioritete vidi na Trans-Evropskim koridorima, odnosno Koridoru X i Koridoru VII (Dunav). Kao projekti koje najčešće kandiduje nalaze se:

- rekonstrukcija i modernizacija Koridora X od Beograda prema Granici sa Mađarskom,
- zaobilaznica Beograd,



- poboljšanje plovног puta Dunavom (koridor VII),
- modernizacija i rekonstrukcija željezničkog dijela Koridora X Granica sa Hrvatskom – Beograd – Niš – Granica sa Makedonijom
- modernizacija i rekonstrukcija putnog dijela Koridora X Granica sa Hrvatskom – Beograd – Niš - Granica sa Makedonijom
- rekonstrukcija i modernizacija željezničkog čvorišta Beograd.

Na zvaničnim mjestima, sve do poslednje Ministarske konferencije u Skoplju, Srbija u svoje prioritete nije nikada spomenula pravac od Beograda prema Baru, što je posebno umanjivalo napore Crne Gore da se pravac Bar – Beograd uvrsti u TEN-T kao posebna grana Koridora X. Tek na konferenciji Ministara transporta na Balkanu, održanoj krajem 2005. godine u Skoplju, Ministar za infrastrukturu Srbije spomenuo je u svom izlaganju ovaj pravac kao značajan za Srbiju, što je odmah izazvalo pozitivne efekte među prisutnim predstvincima EU.

Kosovo (UMNIK)

Kosovo koje u svim međunarodnim tijelima i konferencijama paralelno zastupaju i predstavnici zvanične vlasti i predstavnici UMNIK-a deklarisalo je svoje prioritete kroz sljedeće projekte:

- rekonstrukcija i modernizacija puta Istok – Zapad odnosno rute 6 na Osnovnoj REBIS mreži,
- izgradnju zaobilaznice oko Prištine,
- Izgradnja puta Drač - Priština – Niš i njegovo uključivanje u TEN-T kao posebne grane Koridora X,
- izgradnja željezničke pruge Priština – Skoplje.

Za interes Crne Gore ohrabrujuća je činjenica da Kosovo u svoje prioritete ubraja modernizaciju i rekonstrukciju puta Istok – Zapad. Realizacijom ovog projekta otvara se mogućnost povezivanja sa Koridorom X. Međutim ni ovaj zahtjev Kosova nije dobio dovoljno podrške od Visoke Grupe Evropske komisije, te će se njegova realizacija morati odvijati sporije i uz manje podrške međunarodnih finansijskih institucija.

2.2.5 Analiza saobraćajne pozicije Crne Gore u okruženju i najnoviji trendovi

Analiza prioriteta Crnoj Gori susjednih zemalja, Trans-Evropska Transportna Mreža i Osnovna REBIS Mreža definitivno razbijaju uvjerenje da Crna Gora ima neku značajniju poziciju u saobraćajnim, posebno tranzitnim tokovima u regiji. Ovo ima negativan uticaj na saobraćajnu integraciju Crne Gore i njen povezivanje sa susjednim zemljama i posebno zemljama Evropske unije. Od kvaliteta i dinamike saobraćajne integracije zavisi umnogome i privredni razvoj Crne Gore.

Kao najznačajnije mogućnosti integracije Crne Gore u TEN-T nameću se:

1. Nastavak aktivnosti na izgradnji Jadransko-Jonskog autoputa, odnosno povezivanje na koridor Vc

Iako Jadransko-Jonski autoput ne dobija adekvatan tretman od relevantnih međunarodnih institucija, kako političkih tako ni finansijskih, Crna Gora mora stalnim praćenjem i angažovanjem uticati da se osnaže zahtjevi zemalja sa ovog pravca i tako izbori za povoljniji tretman. U ovom dijelu neophodna je čvršća kooperacija sa Hrvatskom i aktivnije učešće u rješavanju problema između Hrvatske i BiH koji znatno usporavaju realizaciju planiranih aktivnosti vezanih za ovaj pravac.

Posebno je ohrabrujuća činjenica da Hrvatska i dalje odlučno insistira na izgradnji dionica na ovom pravcu koje prolaze kroz Hrvatsku. Crna Gora u pripremi realizacije ovog koridora i posebno do definisanja trase mora raditi na poboljšanju postojećih pravaca na Osnovnoj REBIS Mreži i od kojih jedan pravac, u svakom slučaju mora da se u značajnoj mjeri poklopi sa trasom budućeg Jadransko-Jonskog autoputa, a to su pravac Tirana – Podgorica – Trebinje/Sarajevo i pravac postojeće Jadranske magistrale.

2. Nastavak aktivnosti na izgradnji pravca Bar – Beograd posebno autoputa Podgorica – Mateševu

Veza Bara sa koridorom X, odnosno pravac Bar – Beograd ne samo da je strateška orientacija Crne Gore zbog povezivanja sa centralnom Evropom već je i pravac koji ima u velikoj mjeri definisan i drumski koridor i željeznički koridor, poseban značaj za Luku Bar i kompletan ekonomski razvoj Crne Gore. Dionica koja prolazi kroz Crnu Goru nadalje ima poseban nacionalni značaj zbog povezivanja južnog i centralnog dijela Crne Gore



sa sjevernim dijelom. Veza centralnog i sjevernog dijela oslanja se uglavnom na dva puta. Pravac od Podgorice prema Kolašinu kroz kanjon rijeke Morače koji je sa stanovišta pouzdanosti i sigurnosti, kao i održavanja limitirajući faktor razvoja Crne Gore i na stari put Podgorica - Mateševu koji je u izuzetno lošem stanju i nije projektovan za savremene saobraćajne tokove. Izgradnja novog puta nameće se kao prioritet koji će uslijediti prije ili kasnije.

Iako ovaj pravac do sada nije dobijao adekvatnu pažnju čak ni od strane Srbije, u posljednje vrijeme dobija na značaju u međunarodnim stručnim i političkim krugovima, uglavnom zbog činjenice da se ni Koridor Vc ni Koridor VIII ne izgrađuju predviđenom dinamikom. Na taj način iznevjerena su očekivanja italijanske privrede za kvalitetnijim povezivanjem jadranskih luka sa istočnom Evropom. Reagujući na zahtjev svoje privrede, Italijanska vlada se značajnije uključuje u aktivnosti u regionu Balkana i traži brže poboljšanje postojećih pravaca među kojima pruga Beograd - Bar ima poseban značaj. Sve ovo rezultira pojavljivanjem nove mogućnosti da se pravac Bar - Beograd i njegovo uključivanje u TEN-T ponovo aktuelizuje, ovaj put kao novu granu koridora V koji već ima tri grane (Va, Vb i Vc) i koje se kao uteke usmjeravaju prema Budimpešti, glavnom saobraćajnom čvoru u ovom dijelu Europe. Za ovakvo uključivanje postoji i logika i ekonomsko opravданje i u narednom periodu biće neophodno ovoj ideji obezbijediti i političku podršku.

3. Modernizacija i rekonstrukcija pravca 2b na Osnovnoj REBIS mreži Tirana – Podgorica – Sarajevo

Ovaj pravac zadovoljava sve principe po kojima su određivane glavne saobraćajnice u regiji. Veže glavne gradove, industrijske regije, povezuje već definisane koridore. On bi za Crnu Goru predstavljao najjednostavniju vezu sa koridorima Vc i VII. Nedostaci ovog pravca odnose se na slab tretman koji dobija od BiH i na izuzetno nepovoljnu morfološku strukturu terena kroz teritoriju Crne Gore, posebno od Nikšića prema Sarajevu.

2.3 Interni faktori

Interni faktori su po samoj svojoj prirodi i strukturi definisani postojećim stanjem u saobraćaju i trendovima koji se mogu prepoznati. Neophodno je na ovom mjestu još jednom samo istaći one objektivne faktore koji imaju ograničavajući značaj i na koje se aktivnostima koje definiše strategija neće moći u velikoj mjeri uticati. Ti faktori su:

- nepovoljna geološka struktura terena Crne Gore za izgradnju i održavanje saobraćajne infrastrukture,
- jako izražena sezonska cikličnost u korišćenju saobraćajne infrastrukture,
- ograničenost budžetskih sredstava kojima se obezbjeđuje adekvatno održavanje saobraćajne infrastrukture.

2.4 Vizija, Misija i Politika razvoja saobraćaja Crne Gore

U skladu sa svim prethodno navedenim, u saglasnosti sa savremenim saobraćajnim trendovima u razvijenim zemljama i samom prirodnom saobraćaju, formulacija Vizije bi bila sljedeća:

**Stabilan i održiv, u šire prostore integrisan,
ekonomski stimulativan saobraćajni sistem.**

U skladu sa Vizijom, misija se definiše sljedećom formulacijom:

Kvalitetna saobraćajna infrastruktura, spremna da podrži ekonomске potrebe Crne Gore i podstiče njen privredni razvoj kao i efikasno upravljanje njom, poštovanje ekonomskih principa, atrakcija privatnog kapitala u saobraćaju i bolja funkcionalna povezanost saobraćajne infrastrukture sa njenim korisnicima.

Osnov saobraćajne politike Crne Gore definiše se kroz:

- komplementarnost sa saobraćajnim politikama zemalja u okruženju i posebno zemljama Evropske unije,
- postizanje ekonomске samoodrživosti ukupnog saobraćaja i svakog njegovog sektora posebno,
- primjeni savremenih menadžerskih modela u upravljanju saobraćajnom infrastrukturom i obezbjeđenju saobraćajnih usluga,





- postizanje transportne efikasnosti kroz princip konkurenčije, fer cijena, multimodalnost i integralnost saobraćajnog lanca,

- visoko poštovanje zaštite čovjekove okoline u izgradnji i korištenju saobraćajne infrastrukture.

U tom smislu saobraćajna politika trasira pravce u kojima će saobraćaj da odgovori potrebama svih zainteresovanih učesnika, da bude siguran i bezbjedan, priuštiv, ekonomski stimulativan i efikasan i da vrši minimalan negativan uticaj na životnu sredinu.



3. Identifikacija glavnih problema u saobraćaju Crne Gore

U nekoliko prethodnih godina u sklopu ukupnih reformi u Crnoj Gori sprovodi se i reforma saobraćajnog sektora. Reforma se orijentisala na unapređenju zakonskog i institucionalnog uređenja, racionalizaciji rada državnih institucija, stvaranju održivog finansiranja infrastrukture i pripremama privatizacije značajnijih privrednih subjekata u sektoru. Poseban napor učinjen je na polju međunarodnih i regionalnih integracija kroz ratifikaciju konvencija, protokola i potpisivanjem međunarodnih sporazuma. Istovremeno, iznalažena su sredstva za redovno održavanje i *ad hoc* rješavanje akumuliranih problema u saobraćajnoj infrastrukturi. Isto tako započeo je i proces realizacije nekih značajnijih investicija.

Međutim sve ove aktivnosti moraju biti u skladu sa ukupnom i dobro osmišljenom strategijom koja će biti komplementarna s drugim resorima, ali i sa strategijama zemalja u okruženju. U cilju definisanja takve strategije neophodno je jasno i transparentno identifikovati i probleme koje prethodno treba razriješiti ili na čije rješavanje strategija mora dati odgovor i postaviti pretpostavke za njihovo razrješavanje.

Opšti problemi

1. U pojedinim oblastima saobraćaja nije postignuta finansijska održivost koja bi obezbijedila očuvanje vrijednosti postojeće infrastrukture i stvorila mogućnosti njenog unapređenja. Izvori finansiranja nijesu u potpunosti i na pravi način definisani. Isto tako nijesu utvrđeni ni neophodni iznosi sredstava, a nije pronađen ni transparentan i efikasan kriterijum selekcije razvojnih prioriteta u saobraćaju.
2. U prvoj fazi privatizacije kao osnovna imovina preduzeća koja su gazdovala infrastrukturom upisana je i saobraćajna infrastruktura, što je suprotno trendovima i praksi u okruženju, posebno u zemljama Evropske unije. Kasnjom masovnom vaučerskom privatizacijom, stvar se dalje zakomplikovala jer su preduzeća ušla sa nerealnim bilansom stanja i ta činjenica stvara velike probleme u pripremi privatizacije i definisanju odnosa između države i tih preduzeća. Manjinski akcionari i privatizacioni fondovi se smatraju prevarenim i ne odriču se lako infrastrukture, koju bi država trebalo da sada od njih otkupi. U svakom slučaju nijesu na pravi način raščišćeni vlasnički odnosi nad saobraćajnom infrastrukturom (luke, aerodromi, željeznička infrastruktura, ...). Ovo je izuzetno bitan ograničavajući faktor razvoja saobraćaja i u pravnom i u ekonomskom smislu.
3. Ne postoji dovoljan stepen interresorske saradnje u donošenju najvažnijih dokumenata razvoja, planova i programa, kao ni u rješavanju problema koji se pojavljuju u implementaciji, posebno na nižim nivoima. Ovo je posebno izraženo u rješavanju pitanja smanjenja saobraćajnih udesa, pitanjima ekologije, pripremi građevinskih projekata, standardizacije itd. Kao posebno značajno pitanje nameće se izrada prostornog plana Crne Gore i koordinacija između stručnjaka koji se bave prostornim planiranjem i razvojem saobraćaja.
4. Nijesu jasno razgraničene nadležnosti pojedinih državnih institucija u određenim segmentima. Ovo se posebno odnosi na prostor morskog dobra, nacionalne parkove, standardizaciju, prevoz pojedinih vrsta tereta, rad inspekcijskih organa, korišćenje državne imovine oko saobraćajnica, itd.
5. Nije adekvatno postavljena ni koordinacija vezana za saradnju sa međunarodnim finansijskim institucijama.
6. Još uvek nije precizno i detaljno utvrđena hijerarhija upravljanja saobraćajnom infrastrukturom i odgovornosti vezane za to upravljanje u državnim organima.
7. Generalno ne postoji evidencija, odnosno baza podataka koja bi omogućavala kvalitetan proces odlučivanja u svim sektorima saobraćaja (monitoring frekvencije saobraćaja, katastar puteva, evidencija o saobraćajnim nezgodama, broj vozila, stanje projektne dokumentacije, ...).
8. Nedostatak kriterijuma za selekciju strateških projekata razvoja i u vezi sa tim veliki pritisici regiona i lokalnih zajednica za izgradnju saobraćajnih projekata, odnosno snažno prisustvo politike u dijelu u kojem moraju vladati ekonomski kriterijumi.
9. Nepripremljenost državnih institucija za realizaciju projektnog upravljanja, odnosno realizaciju



pojedinačnih projekata bilo da se radi o izgradnji, rekonstrukciji ili modernizaciji saobraćajne infrastrukture.

10. Nepovoljna i nedovoljno motivisana kadrovska struktura u državnim organima koji upravljaju saobraćajnom infrastrukturom.
11. Nedovoljna povezanost državnih organa sa korisnicima saobraćajne infrastrukture i nedovoljna koordinacija sa njima u procesu donošenja bitnih odluka za pitanja saobraćaja.
12. Nezainteresovanost i strah privatnog kapitala za značajnije učešće u novim investicijama vezanim za izgradnju saobraćajne infrastrukture.
13. Nedovoljna povezanost saobraćajnih sektora uslijed čega je evidentno odsustvo multimodalnih i integralnih saobraćajnih usluga.
14. Nepovoljan odnos uvoza i izvoza u regiji, što se pojavljuje kao nedostatak u brzom postizanju ekonomске opravdanosti novih saobraćajnih linija.

Ovi se opšti problemi reflektuju na sve vidove saobraćaja, u kojima se pojavljuju i specifičniji problemi.

Željeznica

1. Nedovršena infrastruktura, akumulirani problemi u održavanju i neophodnost većih remonta, postojanje slabih tačaka na pruzi, kao i ograničene mogućnosti modernizacije s obzirom na izabranu trasu i predjele kroz koje pruga prolazi.
2. Neriješeni vlasnički odnosi neprilagođeni Zakonu o željeznicama, praksi zemalja u okruženju i direktivama Evropske unije.
3. Zaostao model monitoringa infrastrukture koji je neracionalan sa stanovišta angažovanja radne snage i nepouzdani u slučajevima većih vremenskih neprilika.
4. Nesavremena oprema za održavanje infrastrukture.
5. Tehničko-tehnološka, fizička i komercijalna prestaralost vozognog parka.
6. Nedovoljno izražena tržišna orientacija privrednog subjekta AD Željeznica Crne Gore
7. Neefikasna koordinacija sa Željeznicom Srbije.
8. Neefikasna koordinacija sa Lukom Bar.
9. Odsustvo značajnijeg učešća u multimodalnom i kombinovanom transportu.
10. Kvantitativno i kvalitativno neadekvatna kadrovska struktura zaposlenih u AD Željeznice Crne Gore.
11. Nedovoljno iskazan međunarodni značaj pruga Crne Gore

Putevi i drumski saobraćaj

1. Nezavršenost, odnosno nedovršenost velikog dijela putne infrastrukture.
2. Akumulirani problemi u održavanju i postojanje velikog broja kritičnih tačaka (nedovršenih kosina, nedovršenih mostova, veliki procenat puteva sa zabranom preticanja, veliki procenat puteva prolazi kroz centre gradova,...).
3. Nedostatak baze podataka vezanih za putnu infrastrukturu i nedovoljan stepen pažnje države u odnosu na posjedovanje puteva i putnog pojasa. Sa ovim u vezi je i agresivan napad na putni pojaz u gradskim jezgrima koji onemogućava bilo kakve saobraćajne intervencije u poboljšanju saobraćaja i ugrožava sigurnost učesnika u saobraćaju.
4. Nedovoljno definisan odnos države i lokalnih zajednica vezano za održavanje i upravljanje putevima u gradskim sredinama.
5. Nedoraslost preduzeća koje održava puteve zadatku koji mu je država povjerila (kadrovska opterećenost, tehničko-tehnološka zastarelost opreme, ...).
6. Izuzetno izražena sezonska cikličnost u frekvenciji saobraćaja, odnosno povećana frekvencija saobraćaja u turističkoj sezoni.
7. Izuzetno komplikovano zimsko održavanje s obzirom na relativno visoku mrežu puteva i veliki broj prevoja i uspona u planinskim predjelima, te sa tim u vezi veliki broj složenih infrastrukturnih objekata koje je potrebno održavati (mostovi, tuneli, propusti, ...).



8. Kratka građevinska sezona na putevima (zimi nemoguće raditi, a ljeti je neophodno prekidati radove zbog visokih frekvencija saobraćaja).
9. Nepovoljan tretman puteva u međunarodnim strateškim dokumentima posebno u Trans-Evropskoj Transportnoj mreži.
10. Tehničko-tehnološka zastarelost preduzeća u drumskom saobraćaju.
11. Kadrovska i organizaciona nepripremljenost preduzeća u drumskom saobraćaju za tržišno poslovanje.

Pomorstvo

1. Nedovoljno razvijena funkcija traganja i spašavanja na moru.
2. Nedovoljno razvijena funkcija ekološke zaštite mora od zagađenja sa brodova.
3. Nerazvijena i nedovoljno međunarodno povezana funkcija inspekcije plovila.
4. Nedovoljan stepen koordinacije državnih funkcija vezanih za sigurnost, bezbjednost, ekološku zaštitu, zaštitu podmora i ekonomsku valorizaciju primorja, pomorja i podmora.
5. Neadekvatan pravni okvir za funkcionisanje luka, marina, pristaništa i lučica posebno sa stanovišta tumačenja Zakona o morskom dobru s jedne strane i seta pomorskih zakona s druge strane.
6. Nedostatak kapaciteta za razvoj nautičkog turizma.
7. Nedovoljno korišćenje postojeće infrastrukture u luci Bar i njena nedovršenost.
8. Nepovezanost Luke Bar sa *transhipment* centrima u okruženju linijskim brodarstvom što predstavlja ograničenje njenog razvoja.
9. Nedostatak fiskalnih, administrativnih i komercijalnih mjera kojima bi se značajnije stimulisalo učešće privatnog kapitala u brodarstvu.
10. Nepostojanje lokalnog pomorskog saobraćaja.
11. Još nije nađen model za pomorsku valorizaciju područja Skadarskog jezera. Plovni putevi su zapušteni, pristaništa ruinirana a plovidba rijekom Bojanom još uvek nemoguća.

Civilno vazduhoplovstvo

1. Postojanje ograničenja u proširenju kapaciteta aerodroma i prihvatu većih vazduhoplova u interkontinentalnom saobraćaju.
2. Jako izražena cikličnost u potražnji kapaciteta u civilnom vazduhoplovstvu (turistička cikličnost).
3. Aerodromi Crne Gore još uvek posluju kao Javno preduzeće i kroz razdvajanje infrastrukture od komercijalnih operacija, restrukturiranje i privatizaciju potrebno je poboljšati efikasnost poslovanja.





4. Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore

4.1 Principi, svrha i ciljevi strategije

Osnovni principi na kojima je rađena Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, zasnovani na ključnim opredjeljenjima ekonomskog razvoja Crne Gore: integraciji u Evropsku uniju, postizanje ravnomernijeg razvoja na cijeloj teritoriji Crne Gore, razvoju uslužnih djelatnosti u saobraćaju i turizmu, razvoju poljoprivrede kao i očuvanju životne sredine. Najveći broj principa definisan je Ekonomskom politikom Crne Gore i odnose se na liberalizaciju, privatizaciju, održivi razvoj, privlačenje stranih direktnih investicija, slobodnu trgovinu, razvoj malih i srednjih preduzeća, autonomnost organa uprave i regionalno povezivanje. Imajući u vidu, prvo ključno opredjeljenje-integraciju u Evropsku uniju, Strategija je uskladjena sa Evropskom politikom transporta do 2010. godine i Regionalnom studijom transportne infrastrukture na Balkanu (REBIS).

Moderan transport mora biti održiv sa ekonomskog, socijalnog i ekološkog stanovišta. On podrazumijeva infrastrukturu i tehnologije koje društvo koštaju toliko mnogo da ne dozvoljavaju greške u procesima odlučivanja. U tom smislu, Strategija transporta daje realnu sliku postojeće situacije i definiše seriju akcionih programa za dostizanje postavljenih ciljeva. Ona određuje kako će se iskoristiti potencijali geostrateškog položaja Crne Gore za tranzitni saobraćaj i uskladiti strane direktne investicije sa javnim interesom, cijeneći ekonomsku opravdanost i ekološku zaštitu.

U kontekstu održivog razvoja mora se obezbijediti finansiranje infrastrukture tako da se da prioritet eliminisanju uskih grla i postizanju balansa između različitih vidova saobraćaja. Na operativnom nivou mora se obezbijediti razvoj intermodalnosti i postavljanje kvaliteta usluga i sigurnosti u središte aktivnosti. Korisnicima transporta se mora obezbijediti aktivno učešće u dizajniranju i upravljanju transportno-logističkim lancem.

4.2 Opšti i posebni ciljevi. Očekivani rezultati strategije.

Vlada Republike Crne Gore je u svojim dokumentima, kao i u programu rada koji je na početku svog mandata predviđala, postavila generalne ciljeve razvoja transporta, koji su još uvijek aktuelni i koji odgovaraju stvarnim potrebama ali i mogućnostima koje Crna Gora ima. To su opšti ciljevi kojima će se težiti kroz implementaciju strategije. Oni su sljedeći:

1. Povećanje sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju
2. Povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga
3. Integracija saobraćajnog sistema Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu
4. Razvoj saobraćajne infrastrukture u skladu sa potrebama ekonomskog razvoja
5. Zaštita životne sredine u dizajniranju i funkcionalisanju saobraćaja
6. Pravično određivanje cijena u saobraćaju.

Navedeni opšti ciljevi, prilagođeni sektorima u saobraćaju definisani su na sljedeći način:

Putevi i drumski saobraćaj: Obezbijediti kvalitetno korištenje, upravljanje, održavanje, rekonstrukciju i izgradnju putne mreže u cilju povećanja efikasnosti saobraćaja, poboljšanja bezbjednosti, sigurnosti, i smanjenja broja saobraćajnih nesreća. Regulisati drumski saobraćaj u skladu sa međunarodnim standardima i stvoriti adekvatne uslove za suzbijanje sive ekonomije u ovom sektoru. Ostvariti fizičke, pravne, fiskalne i tehničke uslove za integraciju saobraćaja Crne Gore u TEN-T.

Željeznička: Obezbijediti siguran i bezbjedan saobraćaj u okviru cijele željezničke mreže; Otkloniti kritične tačke na kojima je prevoz usporen uslijed loših tehničkih uslova na pruzi; Restrukturirati željeznicu, odvojiti operativu od infrastrukture, koordinisati aktivnosti sa željeznicom Srbije i spriječiti dalje propadanje mreže. Promovisati međunarodni saobraćaj na pravcu Bar-granica sa Srbijom i boriti se za uključenje pruge Bar-Beograd u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu; Obezbijediti intenziviranje prevoza na relaciji Podgorica – granica sa Albanijom; Privući nove operatere na željezinci.

Pomorstvo: Podići bezbjednost i sigurnost plovnih puteva u unutrašnjim i teritorijalnim vodama na nivo međunarodnih standarda, osavremeniti funkcionalisanje Uprave pomorske sigurnosti, Službe spasavanja i traganja



na moru, Službe ekološke zaštite na moru, revitalizovati pomorsku privredu, razviti linijski saobraćaj i povećati atraktivnosti Luke Bar, odvojiti upravljanje infrastrukturom od komercijalnih lučkih operacija, restrukturirati lučku privredu, privatizovati pojedine funkcije luke, obezbijediti uslove za veće učešće privatnog kapitala u brodarstvu.

Civilno vazduhoplovstvo: Integrисati subjekte civilnog vazduhoplovstva: »Direktorata za civilno vazduhoplovstvo« i »Kontrole letenja« u relevantne međunarodne organizacije i asocijacije i implementirati zahtijevane standarde u ovom segmentu, formirati zakonski okvir u smislu podizanja sigurnosnih i bezbjedonosnih standarda, obezbijediti razvoj kapaciteta i kvalitetetu uslugu u prihvatu putnika kroz koncept »Otvorenog neba« i putem implementacije multilateralnog i horizontalnog sporazuma iz oblasti vazdušnog saobraćaja, završiti razdvajanje funkcija vlasnika infrastrukture, vazduhoplovne vlasti, regulatora saobraćaja i kontrole.

Strategijom definisane aktivnosti treba da rezultiraju ostvarenjem Vizije i Misije saobraćaja, odnosno ostvarenjem definisanih ciljeva.

U tom smislu mogu se i definisati rezultati koji se implementacijom strategije žele postići.

Rezultat 1. Stvoren savremen, stimulativan zakonski i institucionalan okvir za funkcionisanje i razvoj saobraćaja

Osnovne karakteristike ovog okvira su:

- fer konkurenčija između svih vidova transporta koja je postignuta na bazi sveobuhvatne analize uticaja svakog od njih na ekonomski razvoj, GDP, spoljno-trgovinski bilans, budžet, zaštitu čovjekove okoline itd. Ovako zamišljena fer konkurenčija podrazumijeva i niz stimulativnih i destimulativnih mjera za neke vidove saobraćaja, koje bi bile inkorporirane u ovaj okvir.
- fer konkurenčija između svih operatora i definisanje regulatorne funkcije države na način da se obezbijede uslovi za tržišno nadmetanje,
- precizno definisane uloge i odgovornosti države, vlasnika infrastrukture, regulatora, upravljača infrastrukturom, održavaoca infrastrukture, korisnika infrastrukture, davaoca usluga i korisnika saobraćajnih usluga,
- zakonski i institucionalni okvir harmonizovan sa okruženjem, posebno sa pravnim okvirom Evropske unije.
- postojanje čvrste institucionalne odgovornosti za kontrolu implementacije ovakvog zakonskog i institucionalnog okvira.

Izgrađen zakonski okvir i odgovarajući administrativni kapaciteti za njegovu efikasnu implementaciju, koji će omogućiti nediskriminaciju izmedju transportnih operatora, vidova transporta i transportnih terminala kako lokalno tako i regionalno, predstavljaju najvažniji prioritet Strategije transporta.

Rezultat 2. Siguran i bezbjedan saobraćajno-logistički lanac u svim vidovima saobraćaja, za sve učesnike, robe i okolinu.

Ovaj rezultat podrazumijeva:

- kvalitetnu saobraćajnu infrastrukturu bez slabih mesta,
- organizovanu i stalnu tehničko-tehnološku kontrolu saobraćajnica i voznih sredstava,
- jasne i precizne procedure vezane za pitanja sigurnosti i bezbjednosti,
- organizovane, opremljene i efikasne službe intervencija kod saobraćajnih incidenata i akcidenata.

Odgovornost Vlade biće sadržana u spremnosti da preuzeme sve, ekonomski opravdane i neophodne korake, kako bi se smanjili faktori rizika vezani za neadekvatno projektovanje, opremu i infrastrukturu, nedostatak znanja o sigurnosnim pitanjima, nedostatak efikasnosti tehničke kontrole i poboljšala efikasnost službi spasavanja. Sva pomenuta polja aktivnosti nijesu u nadležnosti Ministarstva pomorstva i saobraćaja, ali će se razmotriti mogućnost njihovog stavljanja pod istu nadležnost. Implementacijom stavova strategije, očekuje se drastično unapredjenje načina održavanja i modernizacije drumske i željezničke mreže, davanjem jasno definisanih prioriteta smanjenju troškova koji se odnose na buduće infrastrukturne projekte i njihovo korištenje.



Rezultat 3. Kvalitetno i odgovorno korištenje i održavanje saobraćajne infrastrukture.

Kvalitetno i odgovorno korištenje infrastrukture podrazumijeva:

- disciplinovano korištenje infrastrukture u smislu poštovanja projektovanih standarda, što se posebno odnosi na osovinska opterećenja voznih sredstava, tehničku ispravnost voznih sredstava i u vezi sa njom oštećenja infrastrukture, presjecanju saobraćajnica vodovima, brigu o pojusu oko saobraćajnica, poštovanje raznih ograničenja itd.
- planiranju ruta značajnijih transportnih tokova, posebno za teretni saobraćaj i stimulaciju onih transportnih pravaca i lanaca koji imaju manje štetne posledice za infrastrukturu,
- planirano rasterećenje saobraćajnica, posebno kod pojave velikih frekvencija saobraćaja i u uslovima zimskog održavanja.

Kvalitetno i odgovorno održavanje podrazumijeva:

- postojanje planiranog sistema preventivnog održavanja osnovanog na detaljno snimljenom stanju saobraćajnica,
- efikasno organizovan sistem korektivnog održavanja,
- postojanje kvalitetnih preduzeća koja se bave poslovima u saobraćajnom građevinarstvu, kao i lojalnih odnosa između države i tih preduzeća.

Već je rečeno da je teško mobilisati finansijske izvore za održavanje saobraćajnica. Obezbjedenje finansijskih izvora za održavanje biće prije svega moguće, ukoliko se faktori degradacije saobraćajne infrastrukture stave pod kontrolu u što kraćem vremenskom periodu. Makroekonomski gledano, kombinovani transport, uglavnom željeznički i pomorski, dobra su alternativa drumskom saobraćaju, ali su manje fleksibilni i potrebna im je podrška putem olakšica od strane države. Preopterećenost teretnih vozila pitanje je implementacije postojećih propisa.

Kada je u pitanju rasterećenje puteva, neophodno je istaći da nije cilj onemogućavanje jednog učesnika u transportu i favorizovanje drugog (npr.onemogućavanje drumskog i favorizacija željeznice - što bi značilo vulgarizaciju same ideje o intermodalnosti), već se radi o pronalaženju, isticanju, povezivanju i korištenju najboljih performansi pojedinih načina transporta u cilju povećanja ukupne transportne efikasnosti razvojem kompleksne transportne ponude vrlo visokog kvaliteta (što nijedan od učesnika ne može samostalno da ponudi) uz najveće standarde sigurnosti i bezbjednosti i što je moguće manje negativno djelovanje na životnu sredinu.

Rezultat 4: Privatizovana državna preduzeća koja pružaju saobraćajne usluge

Ovaj rezultat podrazumijeva dominantno privatni kapital u najvećim saobraćajnim preduzećima u Crnoj Gori uključujući i željeznicu, luke, aerodrome, avio-prevoznike. Neophodno je naglasti da privatizaciji mora prethoditi jasno i razgovijetno razdvajanje postojeće infrastrukture koja mora biti u državnom vlasništvu od komercijalnih saobraćajnih aktivnosti. Saobraćajna infrastruktura će se nakon toga kroz koncesione aranžmane ili razne oblike partnerstva davati privatizovanim preduzećima na korištenje, a javni interes zaštiti kroz koncesione ili partnerske ugovore.

Ovo treba da rezultira efikasnijem i efektnijem radu saobraćajnih preduzeća, kao i većem prisustvu tržišnog ponašanja.

Rezultat 5. Efikasan i efektan sistem državnih institucija koje vode brigu o saobraćaju

Sistem bi predstavljale uprave, agencije, direkcije i javna preduzeća. Osnovne osobine ovog sistema bi bile: odgovornost, autonomnost, racionalnost i profesionalizam. Institucije su zadužene za implementaciju zakonskog okvira, monitoring i kontrolu efikasnosti saobraćaja i predlaganje mjera poboljšanja, svaka u svom domenu. Neophodna je čvrsta institucionalna veza između svih njih.

Državni organi koji su zaduženi za sprovođenje zakonskog okvira i upravljanje infrastrukturom, treba permanentno da se fokusiraju na povećavanje svoje efikasnosti. Akcenat treba staviti na jačanje organizacionih



kapaciteta i to kroz veću fleksibilnost i definisanje individualne odgovornosti u radnim procedurama. Sa aspekta pravne regulative, vrlo je bitno zbližavanje sa mehanizmima i pristupom Evropske komisije kojima se reguliše fer konkurenca. Što se tiče organa koja upravljaju infrastrukturom, autonoman status je preduslov za značajno poboljšanje efikasnosti i samo se tako mogu obezbijediti veća primanja zaposlenih, veća fleksibilnost u radnim procedurama, ušteda zajedničkog vremena i raspodjela odgovornosti u procesu donošenja odluka.

Rezultat 6. Funkcionalna i moderna saobraćajna privreda sposobna da se suoči sa konkurencijom u regionu

Karakteristike ovakve saobraćajne privrede bi bile:

- privatna, tehnički modernizovana, savremeno upravlјana preduzeća u oblasti saobraćaja,
- kvalitetna saobraćajna usluga, uslovljena je sa jedne strane zakonskim okvirom (osiguranje, tehnički standardi, poštovanje procedura, fer regulativa, ...) i tržišnim uslovima (konkurenca), sa druge strane.
- dobre poznavanje tržišta, dobra veza preduzeća sa finansijskim organizacijama, veza sa partnerima iz šireg okruženja,
- prisustvo na prostorima Jugoistočne Evrope i šire.

Rezultat 7. Komercijalizacija aktivnosti koje prate održavanje i izgradnju saobraćajne infrastrukture

Institucije odgovorne za upravljanje infrastrukturom moraju biti fokusirane isključivo na brigu o finansijskim sredstvima koja troše i dobijaju maksimalne koristi od tih sredstava u skladu sa svojom misijom. To ostvaruju sklapanjem kvalitetnih ugovora i praćenjem njihove realizacije, kako bi od (privatnih) preduzeća izabranih putem tendera, dobili kvalitetnu uslugu izvođenja radova (izgradnju, redovno i periodično održavanje, održavanje tokom zimskog perioda, nadzor radova, izrada projekata, istraživanja). Prije svega, potrebno je izbjegići stvaranje raznih oblika kartela i drugih prepreka fer konkurenca na tržištu i to kroz zakonsko sankcionisanje po ugledu na praksi EU. Efikasnost privatnih preduzeća i njihovo tehničko i tržišno disciplinovanje se može postići samo kroz efikasnu kontrolu i transparentno praćenje procedura, dosljednu primjenu potpisanih ugovora i insistiranje na odgovornosti.

Na ovaj način, najbolje će se doprinijeti stvaranju tržišnih uslova u ovom segmentu, štititi novac poreskih obveznika i postići kvalitetna saobraćajna infrastruktura.

Rezultat 8. Transparentno obezbjeđivanje i trošenje sredstava za saobraćajnu infrastrukturu

Transparentnost je pored pravičnosti, predvidivosti i sigurnosti u obezbjeđenju i trošenju sredstava jedan od preduslova za postizanje profesionalizma i poštovanja izabranih kriterijuma u upravljanju saobraćajem. Prisustvo kako stručne, tako i laičke javnosti u određivanju izvora finansiranja, određivanju visine sredstava, izboru prioriteta i načinu trošenja sredstava jeste samo u korist postizanja efikasnijeg i efektnijeg saobraćajnog sistema, odnosno eliminisanju svih negativnih pojava u saobraćaju.

Formiranje baze podataka i kvalitetan proces upravljanja bazom, kao i poboljšanje planiranja usloviće pouzdano korišćenje programskog budžeta. Putem široke javne debate, neophodno je definisati najpogodniji okvir za planiranje i prikupljanje finansijskih sredstava u kome će biti uključen privatni sektor, a u cilju postizanja objektivnosti u pogledu određivanja visine naknada od korisnika. Ukoliko ovaj pristup bude uređen u skladu sa EU direktivama, omogućiće da se stvore pogodni uslovi za privlačenje stranog kapitala u finansiranju projekata saobraćajne infrastrukture.

Rezultat 9. Postignuta finansijska održivost i u sektorima gdje je moguće postići samoodrživost saobraćajne infrastrukture

Održavanje i poboljšanje saobraćajne infrastrukture finansiraju njeni korisnici, bilo kroz plaćanje pdv-a (indirektno) ili kroz korisničke naknade (direktno). Kroz programski budžet obezbjeđuju se sredstva za



saobraćajnu infrastrukturu. Cikličnost u obezbjeđenju sredstava i permanentnost potreba reguliše se međusobnom interakcijom između programskog budžeta, koji se odnosi na saobraćaj, i centralnog budžeta. Visinom korisničkih naknada reguliše se intenzitet korištenja mreže i postiže balans između pojedinih vidova saobraćaja. Mjeri se direktan i indirektan ekonomski uticaj saobraćaja na sve privredne grane i definišu subvencije, odnosno kontribucije.

Nedovoljnost sredstava za dovođenje saobraćajne infrastrukture u zahtijevano stanje u narednom periodu mora se kompenzirati uzimanjem povoljnijih kredita. Sredstva se troše prema jasno iskazanim prioritetima. Daje se jasan prioritet održavanju postojeće infrastrukture u odnosu na njeno širenje. Održavanje je neophodnost jer je ekonomski opravdanje od svake investicije. Ono je i zakonska i ekomska obaveza.

Rezultat 10. Saobraćajna mreža Crne Gore integrisana u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu

Saobraćajna integracija Crne Gore ostvarena preko aerodroma u Podgorici i Tivtu, Luke Bar, rekonstruisanog i modernizovanog željezničkog pravca Bar-Beograd, Jadransko-Jonskog koridora i putnih pravaca Bar-Beograd (djelimično postojećim putem a djelimično novim dionicama autoputa) i Tirana-Podgorica-Sarajevo (rekonstruisanim i modernizovanim).

Glavni izazov za crnogorsku saobraćajnu infrastrukturu jeste poboljšan pristup ka, i iz susjednih zemalja, i samim tim i svjetskom tržištu i ekonomiji. Činjenica je da se postojeće veze moraju unaprijediti kako bi se olakšalo povezivanje sa TEN-T koridorima. Osnovna regionalna transportna mreža, identifikovana REBIS studijom, čiju je izradu finansirala EU, daje dobar okvir za promovisanje interesa zemalja potpisnica MoU (Memorandum o razumijevanju). Crna Gora svoj interes vidi kroz mogućnost kvalitetnijeg povezivanja sa zemljama u regionu, pa i šire.

Rezultat 11. Sačuvan prostor Crne Gore, zaštićena čovjekova okolina od negativnih uticaja saobraćaja

Kroz uvođenje najviših standarda u planiranju i projektovanju saobraćajne infrastrukture, kao i u njenom korištenju, obezbijeđeni su mehanizmi zaštite prostora i čovjekove okoline. Ova pitanja posebno su istaknuta kod zaštite područja sa velikom osjetljivošću na zagađenja i ona koja imaju poseban značaj za razvoj Crne Gore. Takva područja su Crnogorsko primorje, nacionalni parkovi, kanjoni, planinski centri itd. Očekuje se da će primorski turizam u narednom periodu, biti glavni faktor ekonomskog rasta. Nedostatak urbanističkog planiranja i usluga, već dovodi u pitanje ovaj potencijal dok drugu prepreku predstavlja povećanje intenziteta saobraćaja i »zagruđenost« za vrijeme ljetne turističke sezone. Mora se uzeti u obzir veći broj mogućnosti za prevazilaženje ovog problema, npr.: aktivnosti vezane za izgradnju trećih traka, izgradnja zaobilaznica, određivanje alternativnih pravaca sa novim režimima saobraćaja itd.

Kao posebni rezultati nameću se:

- planiranje trase novih saobraćajnica van najosjetljivijih područja,
- izgrađene zaobilaznice za tranzitna kretanja oko osjetljivih područja,
- izgrađene treće trake za rasterećenje uskih grla u turističkoj sezoni,
- utvrđivanje posebnog režima za teretni saobraćaj u određenim periodima,
- primjena alternativnih varijanti saobraćaja u određenim periodima itd.

Zaštita životne sredine je oblast u kojoj će Vlada biti proaktivna u cilju očuvanja prirodnih ljepota i životne sredine. Glavno pitanje na koje se treba fokusirati je striktna primjena pravne regulative u oblasti očuvanja životne sredine tokom izvođenja infrastrukturnih radova kao i smanjenje njihovog direktnog i indirektnog uticaja na životnu sredinu. Druga strana državnih mjera, biće kontrola zagađenja i mogućnosti intervencije u slučajevima većih incidenata zagađivača na zemlji i moru.

Nameće se zaključak da kada je u pitanju transportna djelatnost, ekološkog savršenstva nema, kao što nema a priori »boljih« i »gorih« načina transporta, Željeznica je ekološki prihvatljivija od npr. drumskog saobraćaja samo u uslovima istovjetne ili veće efikasnosti! Dakle ono što je potrebno preduzeti, jeste



uspostavljanje nadzora nad rastom drumskog saobraćaja kao i pružanje mogućnosti željeznici i drugim ekološki prihvatljivim načinima prevoza da postanu konkurentniji izbor prevoza.

Ekološka naknada za drumski prevoz koja bi se usmjerila željeznici predstavlja dobar primjer postizanja cjelovitog posmatranja uticaja saobraćaja na čovjekovu okolinu.

Rezultat 12. Stvoreni preduslovi za valorizaciju ekonomskih potencijala u nedovoljno razvijenim područjima Crne Gore

Pojedina područja u Crnoj Gori ne valorizuju svoje ekonomske potencijale, prvenstveno turističke i poljoprivredne zbog nerazvijene i nefunkcionalne saobraćajne infrastrukture. Pažljivo kvantifikovanim kriterijumima selekcije, neophodno je saobraćajnu infrastrukturu unaprijediti i stvoriti uslove bržeg razvoja nedovoljno razvijenih područja Crne Gore. Osnovni elementi ovog rezultata su:

- projektovana sigurna i brza saobraćajna infrastruktura kojom je Žabljak povezan sa centralnim i južnim dijelom Crne Gore,
- projektovana sigurna i brza saobraćajna infrastruktura kojom je područje Berana, Plava i Gusinja povezano sa Lukom Bar,
- obezbijedena kvalitetna saobraćajna veza područja Bijelog Polja i Pljevalja sa centralnim i južnim dijelom Crne Gore,
- obezbijedeni plovni putevi i pristup Skadarskom jezeru radi značajnije valorizacije tog prostora.

Rezultat 13. Kraće vrijeme putovanja na za Crnu Goru ekonomski najvažnijim distancama

Kroz set aktivnosti u cilju smanjenja vremena potrebnog za transport od jedne do druge tačke, smanjeno je vrijeme provedeno u saobraćaju, a poslijedično i troškovi transporta. Definisane su rute i njihov značaj, definisane alternative, definisani režimi saobraćaja, završena izgradnja trećih traka i zaobilaznica, uveden multimodalni saobraćaj i neophodni infrastrukturni objekti koji ga prate, postignuta bolja informisanost učesnika u saobraćaju u vezi sa stanjem i režimima eksplotacije saobraćajne infrastrukture, postignuta disciplina u saobraćaju, obezbijedeni efikasni prelasci granica, uvedena sofisticirana kontrola saobraćaja, itd.

4.3 Pretpostavke, sredstva i rizici u implementaciji Strategije

Neophodno je donošenje strategije na najvišem nivou vlasti u Crnoj Gori kako bi se autoritetom donosioca obezbijedila njena koordinirana implementacija, kao i čvrsta i jasno artikulisana odlučnost tih organa da se aktivnosti definisane u strategiji realizuju. Ona se takođe mora koristiti i kao instrument provjere kod donošenja svih odluka vezanih za pitanja ekonomskog razvoja i razvoja saobraćaja posebno.

Snaga Strategije ne treba da leži samo u činjenici da je usvojena na najvišim nivoima vlasti, već u snazi argumenata na kojima je osnovana, kao i potpunim razumijevanjem ciljeva i saglasnošću svih aktera u vezi sa njenom opravданošću. U tom smislu neophodan je najveći stepen transparentnosti u njenom donošenju, odnosno učešće najvećeg broja aktera iz javnog i profesionalnog života Crne Gore.

Sredstva za njenu implementaciju su:

- pravni instrumenti koji proizlaze iz snage zakona i podzakonskih akata, odluka organa vlasti i doslovne i dosljedne primjene pravila, procedura i preporuka koji proističu iz tih pravnih akata,
- autonomni državni organi koji obezbjeđuju primjenu pravnog okvira,
- planovi i programi rada koji se odnose na pojedine sektore saobraćaja sa jasnom i preciznom definisanom hijerarhijom odgovornosti, zadatka i uloga svih aktera u implementaciji tih planova i programa rada,
- obezbijedena finansijska sredstva iz budžeta Vlade Crne Gore, sredstva iz donacija i kreditnih



zaduženja čija se namjena i upotreba izvodi u skladu sa pravnim okvirom i izrađenim planovima i programima rada,

- poštovanje principa struke i profesionalizma u postavljanju kadrova na svim mjestima u državnim institucijama zaduženim za oblast saobraćaja.

Neispunjene pretpostavki implementacije i nedostaci u obezbjeđenju sredstava za implementaciju Strategije, nose rizik njene spore implementacije, odnosno deformacija i devijacija u njenoj implementaciji, sa značajnim negativnim posljedicama, na budžet i ukupan ekonomski razvoj Crne Gore.

Ovi rizici se moraju minimizirati kroz niz aktivnosti:

- blagovremeno donošenje zakona i podzakonskih akata kojima se utvrđuje okvir za implementaciju strategije, kao i izrada planova i programa održavanja, rekonstrukcije, modernizacije i izgradnje saobraćajne infrastrukture.
- blagovremeno planiranje budžetskih sredstava koja obezbeđuju adekvatno održavanje saobraćajne infrastrukture i njegovanje lojalnih profesionalnih odnosa sa međunarodnim finansijskim institucijama koje obezbeđuju kreditna sredstva za realizaciju strateških razvojnih projekata u oblasti saobraćajne infrastrukture.
- optimalizaciju kadrovskih potencijala, korektnu motivaciju i stalnu brigu o obrazovanju i obuci mladih kadrova u oblasti saobraćaja za potrebe organa državne uprave, kao i doobrazovanje postojećih kadrova kroz seminare, specijalističke kurseve i saradnju sa odgovarajućim institucijama iz inostranstva.

4.4 Aktivnosti na realizaciji Strategije

Pomenuti očekivani rezultati ostvarljivi su setom aktivnosti, koje obuhvataju regulatorna pitanja, organizacione mjere i investicione planove. U cilju lakšeg korišćenja i praćenja Strategije, jedan očekivani cilj dostižan je uglavnom putem jedne aktivnosti, koje su tim redoslijedom i prezentovane. Međutim, mora biti jasno, da postoji mnogo interakcija između različitih aktivnosti, kao i da se jedan cilj ostvaruje većim brojem aktivnosti ili da u nekim slučajevima pojedine aktivnosti vode ka ispunjenju većeg broja ciljeva.

Ovdje je neophodno istaći da jedan broj aktivnosti nije u nadležnosti Ministarstva pomorstva i saobraćaja, ili ne samo u njegovoj nadležnosti već i u nadležnosti drugih državnih organa, te da je u tom smislu neophodna kooperacija i sadejstvo većeg broja organa. Ovome problemu, odnosno pitanju nadležnosti i odgovornosti daje se u strategiji i poseban značaj.

Svaka aktivnost može se razmotriti kao program koji može obuhvatiti nekoliko projekata, mjera i pratećih aktivnosti.

Princip redoslijeda njihove prezentacije jeste da se najprije formira adekvatan institucionalni i finansijski okvir, a zatim realizacija i organizacija projekata i programa.

Aktivnosti koje treba sprovoditi u cilju postizanja definisanih rezultata su sljedeće:

A1 – Dosljedno usvojenim reformskim prvcima i njihovim principima poboljšavati zakonski i institucionalni okvir za razvoj i funkcionisanje saobraćaja kroz harmonizaciju propisa sa EU direktivama (Acquis) i ojačavati proces njegove implementacije kroz nadzor i kontrolu primjene

A2 - Poboljšati bezbjednost i uslove sigurnosti za sve vidove saobraćaja

A3 – Disciplinovati i na bazi ekonomskih i tehničkih standarda definisati korištenje saobraćajne infrastrukture. Obezbijediti kvalitetno održavanje. Formirati funkcionalnu bazu podataka sa svim podacima vezanim za saobraćaj

A4 – Razdvojiti uloge svih aktera u saobraćajnom procesu i definisati njihovu odgovornost, razdvojiti infrastrukturu od komercijalnih aktivnosti i podržavati učešće privatnog kapitala u javnom sektoru, zajednička ulaganja, privatizaciju i koncesioniranje

A5 – Povećavati efikasnost i odgovornost državnih organa koji su zaduženi za saobraćaj i sprovođenje pravne regulative u oblasti saobraćaja



A6 – Stimulisati privatan sektor koji pruža transportne usluge za ulaganja, postizanje konkurentnosti i pružanje kvalitetne saobraćajne usluge

A7 - Poboljšati efikasnost upravljanja infrastrukturnim projektima putem realizacije i praćenja ugovora i jačanjem kapaciteta subjekata sektora saobraćaja u projektno orijentisanom menadžmentu

A8 – Kroz javnost i transparentnost svih poslova vezanih za saobraćaj težiti pravičnom, predvidivom, sigurnom i na uticaj makroekonomskih pojava nezavisnom izvoru finansiranja saobraćajne infrastrukture

A9 – Konstantno pratiti indirektne i direktnе uticaje saobraćaja na ukupnu ekonomiju i definisati izvore i sredstva za finansiranje infrastrukture koji su u funkciji ukupnih ekonomskih interesa Crne Gore, a procedure planiranja i upravljanja infrastrukturom podići na nivo međunarodnih standarda u smislu atraktivnosti za domaće i strane investitore, sve u cilju postizanja održivosti, odnosno samoodrživosti pojedinih vidova saobraćaja

A10 – Poboljšati veze sa mrežom transevropskih koridora u skladu sa REBIS studijom, radi bržeg i sigurnijeg pristupa EU i regionalnim tržištima

A11 – Minimizirati negativne uticaje saobraćaja na prostor i čovjekovu okolinu

A12 – Integrисati unutrašnji prostor Crne Gore i obezbijediti uslove za valorizaciju ekonomskih potencijala

A13 – Definisati optimalne uslove koji će voditi kraćem vremenu putovanja između najfrekventnijih tačaka na saobraćajnoj mreži.

Svaka od prethodnih aktivnosti raščlanjena na konkretnije aktivnosti slijedi:

4.4.1 Poboljšavati zakonski i institucionalni okvir za razvoj i funkcionisanje saobraćaja Aktivnost 1

A1a - Zaključiti i implementirati sve multilateralne i bilateralne sporazume sa EU i zemljama u okruženju u oblasti saobraćaja, koji će omogućiti bržu integraciju u šire tržište.

A1b - (a) Izraditi i usvojiti preostale zakonske i podzakonske akte, vezane za liberalizaciju u svim vidovima transporta. (b) Provjeriti njihovu usklađenost sa EU direktivama putem nezavisne međunarodne ekspertize. (c) Omogućiti učešće zainteresovanih strana u procesu donošenja odluka.

A1c - (a) Definisati i implementirati zakonske mjere regulisane konkurenkcije između različitih vidova transporta. (b) Obezbijediti finansijske i ekonomske olakšice za kombinovani transport, uglavnom kroz podršku željezničkom i linijskom pomorskom saobraćaju. Istovremeno razmotriti i izuzimanje od obaveznih tarifnih regulativa početne i završne drumske etape koje čine dio operacija u kombinovanom transportu.

A1d - (a) Staviti pod nadležnost Ministarstva pomorstva i saobraćaja, sve funkcije primjene pravne regulative i vršenja nadzora i definisati nosioce odgovornosti. (b) Analizirati postojeća ograničenja u sistemu kontrole vozila, (c) Primjeniti usvojene reforme koje se odnose na modernizaciju i samoodrživost.

A1e - (a) Identifikovati odgovarajući model organizacionog uređenja i ljudske resurse koji će imati kapacitete za primjenu zakonskih propisa i njihovu kontrolu, sa jasnim prioritetom na kontroli drumskog teretnog saobraćaja, kao bitnog faktora za unapređenje intermodalnosti. (b) Osigurati mobilizaciju i obuku kadra koji će biti zadužen za sprovođenje politike sa najvišeg nivoa. (Pravna regulativa i Privatizacija).

4.4.2 Poboljšati bezbjednost i sigurnost za sve vidove saobraćaja Aktivnost 2

A2a - (a) Analizirati i unaprijediti procedure koje se odnose na realizaciju infrastrukturnih projekata. (b) Zajedno sa MUP-om, uspostaviti zajedničko odjeljenje za analizu i statistiku saobraćaja. Obezbijediti kvalitetno utvrđivanje uzroka saobraćajnih nezgoda.

A2b - (a) Identifikovati posebne izvore finansiranja sigurnosne opreme na saobraćajnoj mreži. Formirati službe za hitne intervencije i službe traganja i spasavanja na moru i nepristupačnim područjima. (b) Involuirati osiguravajuća društva u proces poboljšanja bezbjednosti i sigurnosti u saobraćaju.

A2c - (a) Upoznati organe, koji su zaduženi za sprovođenje pravne (zakonske) regulative, sa EU standardima



vezanim za bezbjednost i sigurnost za sve vidove saobraćaja i obavezati ih da obavljaju bezbjednosne i sigurnosne provjere. (b) Definisati sigurnosne i bezbjednosne procedure u funkcionsanju saobraćaja. (c) Stimulisati nabavku nove sigurnosne i bezbjednosne opreme i uređaja u regulisanju saobraćaja.

A2d – Unaprijediti rad organizacija koje su zadužene za obuku učesnika u saobraćaju (vozača, pomoraca, letačkog osoblja, mašinovođa i ostalih) koja će biti u skladu sa međunarodnim standardima.

4.4.3 Disciplinovati korištenje i poboljšati održavanje saobraćajne infrastrukture Aktivnost 3

A3a – Ohrabrivati opcije koncesionih aranžmana i razvoja preduzeća koja organizuju i unapređuju kombinovani transport.

A3b – Definisati i implementirati zakonski okvir, koji će uticati na demotivisanje prevoznika da »preopterećuju« vozila (naplata na licu mjesta ili zabrana daljeg kretanja).

A3c – Definisati i opremiti stalna mesta za kontrolu osovinskog opterećenja na graničnim prelazima i ispred značajnijih saobraćajnica i uspostaviti mobilne punktove.

A3d – Napraviti katastar i bazu podataka saobraćajne infrastrukture u cilju njene zaštite i donošenja kvalitetnih odluka vezanih za regulisanje saobraćaja.

A3e – Pooštiti kontrolu učesnika u saobraćaju u vezi sa obezbjeđenjem tereta u transportu čije ispadanje oštećuje infrastrukturu i zagađuje okolinu.

A3f – Koristiti prednosti tržišta u izboru izvođača i pružaoca usluga državnim institucijama u vezi sa radovima na saobraćajnoj infrastrukturi.

A3g – Dosljedno kontrolisati poštovanje ugovora i primjenjivati kaznenu politiku kod neizvršavanja ugovora od strane svih partnera koji izvode poslove u vezi sa sabraćajnom infrastrukturom.

4.4.4 Podržati privatizaciju i koncesione aranžmane u svim vidovima saobraćaja Aktivnost 4

A4a - (a) Razdvojiti ŽCG na dva pravna subjekta, jedan za upravljanje infrastrukturom (u vlasništvu države) a drugi za prevoz. (b) Proces privatizacije izvršiti nakon prethodnog formiranja regulatornog tijela (direkcije za saobraćaj). (c) Otvoriti tržište željezničkog saobraćaja i za druge operatere, putem izdavanja licenci.

A4b - (a) Osnovati instituciju koja će biti zadužena za upravljanje lučkom infrastrukturom, državnim kontrolnim funkcijama i davanjem koncesija za sve lučke usluge. (b) Napraviti detaljan koncesioni ugovor koji se odnosi na lučke terminale, u cilju unapredjenja integrisanog transportnog lanca. (c) Istu proceduru primijeniti i na druge subjekte koji koriste lučku infrastrukturu. (d) Razvijati nautički turizam kroz izgradnju mreže marina na principima održivog razvoja i integralnog upravljanja priobalnim područjem.

A4c - (a) Pripremiti akcioni plan revitalizacije privatnog sektora koji se bavi aktivnostima vezanim za pomorski saobraćaj (b) Tražiti partnere za osnivanje privremene državne brodarske kompanije, čije će se akcije prodati privatnim operaterima u skladu sa prethodno utvrđenim planom.

A4d - (a) Potpisati sporazum »Otvoreno nebo«, odnosno multilateralni i horizontalni sporazumi sa zemljama EU. (b) Osnovati subjekat civilne vazduhoplovne vlasti i povezati ga sa odgovarajućim međudržavnim organizacijama i asocijacijama u cilju implementacije pomenutih sporazuma. (c) Upoznati i obavezati organe koji su zaduženi za sprovođenje pravne regulative, sa EU standardima vezanim za bezbjednost, sigurnost i zaštitu životne sredine. (d) Kontrolu leta povezati u prethodno ekonomski optimalno izabran funkcionalni blok.

A4e - (a) Izvršiti pripreme za privatizaciju Montenegro Airlines-a. (b) Podržati sklapanje i realizaciju strateških sporazuma i partnerstava sa drugim operaterima u civilnom vazduhoplovstvu.

A4f - (a) Odvojiti infrastrukturu na aerodromima od komercijalnih operacija. (b) Inicirati proces odvajanja upravljačkih (realni troškovi, nediskriminacija, transparentnost) i operativnih tijela na aerodromu. (c) Restrukturirati JP Aerodromi Crne Gore (d) Raspisati tender koji se odnosi na upravljanje aerodromom i koncesioniranje svih aerodromskih usluga (primarno »usluga na zemlji«).

A4g – Stvarati uslove za učešće privatnog sektora u izgradnji novih infrastrukturnih projekata. Obavještavati na ovim prostorima prisutne koncesionare o mogućnostima investiranja u infrastrukturi Crne Gore.



4.4.5 Povećavati efikasnost i odgovornost državnih organa koji su zaduženi za saobraćaj i sprovodenje pravne regulative u oblasti saobraćaja Aktivnost 5

A5a – (a) Formirati zajedničko regulatorno tijelo u nadležnosti Ministarstva pomorstva i saobraćaja, koje će biti zaduženo za upravljanje svim vidovima saobraćaja (pomorski, željeznički, vazdušni i drumske saobraćaj). (b) Stvoriti uslove za sklapanje i implementaciju međunarodnih sporazuma. (c) Usvojiti interno i eksterno povezan zakonski i regulatorni okvir. (d) Uspostaviti vezu između organa sektora saobraćaja sa srodnim organima drugih zemalja i obezbijediti adekvatnu razmjenu znanja. (e) Sprovoditi nezavisnu eksternu tehničku i finansijsku reviziju budžeta na bazi jednogodišnjih ugovora u realizaciji Ministarstva pomorstva i saobraćaja.

A5b – Obezbijediti budžetsku liniju za nezavisnu eksternu tehničku i finansijsku reviziju koncesionih ugovora koji se odnose na pružanje lučkih, aerodromskih i željezničkih usluga.

A5c – Podržati jačanje kapaciteta organa koji upravljaju saobraćajnom infrastrukturom, kroz tehničku pomoć i putem sklapanja i jačanja strateških partnerstava, kao i obuke i treninga.

A5d – (a) Promovisati Direkciju za državne puteve, ili odjeljenje u okviru Saobraćajne direkcije, kao nezavisnu agenciju zaduženu za implementaciju programa održavanja, rekonstrukcije i razvoja postojeće mreže državnih puteva. (b) Sprovoditi nezavisnu eksternu tehničku i finansijsku reviziju putem jednogodišnjih ugovora, čija je realizacija u nadležnosti Ministarstva pomorstva i saobraćaja. (c) Jačati administrativni kapacitet kroz petogodišnji plan obuke (fokusiran na mlade kadrove) i kroz veći stepen motivacije u smislu većih ličnih dohodata.

A5e – Insistirati na izradi zakona, predviđenih planova i programa, vezanih za održavanje i izgradnju saobraćajne infrastrukture, kao i na njihovoj razložnoj implementaciji, te odgovornosti u slučajevima nerealizacije.

4.4.6 Stvoriti uslove za rad funkcionalne i moderne saobraćajne privrede sa preduzećima spremnim da se suoče sa konkurenčijom u regionu Aktivnost 6

A6a - (a) Podsticati unapredjenje (informaciono-tehnološki alati, baze podataka, istraživanja, konsultantske usluge) transportnih usluga. (b) Povećati korišćenje logističkih usluga u cilju promocije multimodalnog transporta i olakšanih integracija sa EU tržištima.

A6b - Upoznati državni i privatni sektor u oblasti saobraćaja sa pojmom formiranja transportno - logističkog klastera i sa aktivnostima podrške intermodalnosti.

A6c - Osnovati zajedničko tijelo sa MUP-om, u cilju kontrole transporta opasnog tereta.

A6d - Analizirati mogućnosti efikasnije provjere usaglašenosti sa novim regulativama (dozvole, ugovori, sigurnosni i bezbjednosni standardi).

A6e - Definisati zakonski okvir u pogledu ograničenja starosti za kamione i autobuse koji se uvoze.

A6f - (a) Suzbijati negativne pojave u saobraćaju, nelojalnu konkurenčiju, sivu ekonomiju. (b) Obezbeđivati povoljniji pristup saobraćajnih preduzeća bankama, leasing organizacijama i finansijskim institucijama. (c) Tražiti značajnije učešće i neposredniju vezu između udruženja korisnika i davaoca usluga u saobraćaju (privredna komora, asocijacije prevoznika, uduženja korisnika usluga, transportera, uvoznika itd).

A6g - Nakon procesa restrukturiranja, putem treninga i obuke od strane specijalizovanih institucija, ojačati organizacione i administrativne kapacitete preduzeća, naročito u oblasti logistike i primjene multimodalnosti.

A6f - Obezbijediti normama i procedurama i nadzorom kvalitet usluge (obavezno osiguranje, poštovanje redova vožnji, zahtijevani komfor, ...).

4.4.7 Komercijalizovati sve aktivnosti koje prate saobraćaj i ulogu države svesti na regulatornu i nadzornu funkciju Aktivnost 7

A7a - (a) Kroz izbor najpovoljnijih pružaoca usluga sa tržišta i sklapanje ugovora sa njima obezbijediti izvršenje svih funkcija u pogledu prikupljanja podataka, izrade studija izvodljivosti, izrade projekta, izvođenja radova i nadzora nad istim. (b) U skladu sa prethodno navedenim, smanjiti broj zaposlenih u državnoj



administraciji. (c) Kroz budžet obezbijediti finansijske izvore za sklapanje podugovora.

A7b - (a) Komercijalizacija i tržišno sklapanje ugovora vezanih za radove na infrastrukturi i sprečavanje monopola ili kartelizacija (b) U slučaju nedostataka, odnosno nekvalitetnog održavanja, revidirati djelimično ili u cijelosti petogodišnji ugovor o održavanju putne mreže, koji je potpisana sa preduzećem Crnogoraput.

A7c - Uvesti nove procedure za raspisivanje tendera za održavanje (podjela dionica, višegodišnji ugovori plaćeni u skladu sa kvalitetom odrađenog posla) i sklapanje ugovora, kako bi se omogućila kvalitetnija realizacija poslova održavanja i rehabilitacije infrastrukture i mjerama regulisane konkurenčije povećala njihova efikasnost.

A7d - U slučajevima nepoštovanja ugovora od strane pružaoca usluga, ili nekvalitetnog izvršenja radova, preuzimati odgovarajuće ugovorom definisane mjere kako bi se zaštitio novac poreskih obveznika i natjerali partneri na poštovanje potpisanih ugovora, kako u pogledu dinamike, tako i kvaliteta radova. Podnositи odštete zahtjeve. Zadržavati određene sume od isplate za nadoknadu štete.

4.4.8 Transparentno definisati izvore i obim sredstava za saobraćajnu infrastrukturu i način njihovog korištenja Aktivnost 8

A8a - (a) Obezbijediti veću javnost kod utvrđivanja budžetskih sredstava i uzimanja kredita od banaka za potrebe saobraćajne infrastrukture. (b) Određivanje visine sredstava vezati za projekte kroz transparentan programski budžet na svim nivoima.

A8b - Planove i programe vezane za saobraćaj donositi javno i transparentno uz učešće svih zainteresovanih strana i sa neophodnom argumentacijom.

A8c - Kroz zakone o finansiranju, obezbijediti sredstva koja će u potpunosti pokriti u najmanju ruku potrebe održavanja saobraćajne infrastrukture.

A8d - Modifikovati strukturu naknada od korisnika u skladu sa nivoom degradacije infrastrukture (povećati naknade za teretna vozila) i podržati kombinovani transport. (b) Analizirati međunarodne prakse i EU zahtjeve vezane za određivanje naknada za tranzitni saobraćaj.

A8e - (a) Otvoriti javnu debatu koja se odnosi na određivanje nivoa nadoknada od korisnika, strukturu nadoknada i način prikupljanja istih. (b) Upoznati regulatorna tijela sa međunarodnim i praksom zemalja EU.

A8f - (a) Kroz formiranje Odbora na visokom nivou, organizovati i koordinirati podršku sektoru saobraćaja od strane Međunarodnih finansijskih institucija (b) Mobilisati eksternu podršku za izvođenje radova (po fazama) zaostalog održavanja (putevi, pruga i komunikacioni sistemi, Luka Bar).

A8g - (a) Razmotriti odgovarajuće izvore i aktivnosti u pogledu održavanja lokalnih puteva i adekvatno upravljanje njima. (b) Organima lokalne samouprave pružiti tehničku i organizacionu podršku u implementaciji navedenog.

4.4.9 Ostvariti i održavati finansijsku održivost vidova saobraćaja Aktivnost 9

A9a - (a) Dati prioritet ekonomskim analizama, koje se odnose na investiciono ulaganje u putnu infrastrukturu, kako na održavanje i rehabilitaciju, tako i na razvoj putne mreže. (b) Usvojiti najbolje međunarodne standarde, kojima se definišu smjernice izrade studija izvodljivosti. (c) Analizirati i korigovati tehničke standarde vezane za održavanje i opravku puteva.

A9b - Pojednostaviti procedure odobravanja projekata kroz veću odgovornost (»projekt menadžer«) i bolje interne kapacitete, koji podrazumijevaju veću autonomiju i eksternu tehničku i finansijsku reviziju.

A9c - (a) Osigurati usaglašenost procedura za sklapanje ugovora sa EU zahtjevima. (b) Od 2010. godine implementirati FIDIC pravila za sve tendere vezane za putnu infrastrukturu.

A9d - (a) Jačati kapacitete za obradu podataka i procese planiranja, korišćenjem standardnih softverskih alata (kao što je HDM4) za planiranje aktivnosti održavanja puteva i određivanje nivoa prihoda od puteva. (b) Stvoriti jaku vezu izvora finansiranja sa srednjoročnim planovima održavanja. (c) Kreirati »izjavu« koja bi se odnosila na sve koji pružaju transportne usluge (usaglašene sa misijom, vizijom i ciljevima Ministarstva pomorstva i saobraćaja).

A9e - (a) Analizirati usaglašenost pravne regulative u smislu podrške javno-privatnom partnerstvu. (b) Učiniti obaveznim učešće privatnog sektora u budućim infrastrukturnim projektima. (c) Identifikovati potencijalne projekte koncesioniranja.



A9f – (a) Utvrditi stimulativne korisničke nadoknade, odnosno fer politiku cijena korištenja saobraćajne infrastrukture. (b) Obezbijediti nedostajuća sredstva za održavanje od korisničkih naknada sredstvima iz budžeta. (c) Stvoriti preduslove za akumulaciju sredstava od korisničkih naknada za pravovaljane intervencije na tržištu i investicije.

4.4.10 Integrirati saobraćajnu mrežu Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu Aktivnost 10

A10a – (a) Nastaviti sa održavanjem i rehabilitacijom željezničke pruge između Bara i granice sa Srbijom. (b) U srednjoročnom i dugoročnom periodu, raditi na rehabilitaciji željezničke pruge ka Albaniji.

A10b – (a) Srednjoročnim planom dati prioritet povećanju bezbjednosti na putnom pravcu Bar - Podgorica - Bijelo Polje - granica sa Srbijom, koji se vezuje na koridor X. (b) Fazno, raditi na poboljšanju puta Nikšić-Sarajevo koji se povezuje na koridor Vc. (c) Uskladiti vremenske planove izvođenja radova na ovom putnom pravcu sa odgovarajućim razvojem u zemljama iz okruženja.

A10c – Pružiti snažan podstrek razvoju kratke obalne plovidbe (Ro Ro i kontejneri) baziran na razvoju luke Bar i uključivanju programa podrške EU.

A10d – Slijediti SEETO prijedloge i smjernice za unapređenje saobraćajne infrastrukture i razvoj Osnovne regionalne transportne mreže

A10e – Razvijati regionalnu saradnju i stručnom argumentacijom tražiti realizaciju projekata izgradnje autoputeva na prvcima Bar-Beograd i Jadransko-Jonskom pravcu.

A10f – Nastaviti izgradnju autoputa Podgorica-Mateševu kao dionice budućeg autoputa prema sjeveru.

4.4.11 Čuvati prostor Crne Gore i zaštitići čovjekovu okolinu od negativnih uticaja saobraćaja Aktivnost 11

A11a – Rehabilitovati i poboljšati putnu vezu između Hrvatske i Crne Gore preko Vilusa i Nikšića u cilju zaštite primorja od tranzitnog saobraćaja,

A11b – Adekvatnim mjerama regulisati zabranu teretnog saobraćaja na putevima u dijelu primorja tokom turističke sezone, precizno ograničiti »isporuke u lokaluu« (00 – 06h).

A11c – Obezbijediti kvalitetniji pristup Bokokotorskom zalivu poboljšanjem putne veze Vilusi- Risan.

A11d - Podržati povećanje kapaciteta trajekata u Bokokotorskom zalivu kao održivoj alternativi putnoj vezi,

A11e - Analizirati mogućnosti uvođenja sezonske brodske linije na potezu Bar - Bokokotorski zaliv, koja bi pružala slične usluge autobuskog prevoza.

A11f – U svim fazama i aktivnostima vezanim za saobraćaj primjenjivati najviše standarde zaštite čovjekove okoline (tehnički standard voznih sredstava, projektovanje trasa, opreme i uređaja, disciplina u transportu, mjere intervencija kod sprečavanja i ublažavanja posljedica saobraćajnih nezgoda, ...).

4.4.12 Stvarati preduslove za ekonomsku valorizaciju potencijala u nedovoljno razvijenim područjima Crne Gore Aktivnost 12

A12a – Nastaviti izgradnju autoputa Podgorica-Mateševu i dalje prema granici sa Srbijom,

A12b – Nastaviti izgradnju puta Risan-Grahovo-Žabljak

A12c – Projektovati i izgraditi put Plav-Veruša kao priključak na budući autoput Podgorica-Mateševu,

A12d – Rehabilitovati put Mojkovac-Žabljak preko Đurđevića Tare i dograditi put Boan-Bukovica

A12e – Projektovati buduću valorizaciju potencijala Skadarskog jezera i izgraditi infrastrukturne preduslove

A12f – Uraditi projekte saobraćajne infrastrukture za nacionalne parkove, kao i za zaostale predjele Crne Gore



4.4.13 Skraćivati vrijeme putovanja na, za Crnu Goru ekonomski najvažnijim relacijama Aktivnost 13

A13a – Prilagoditi procedure prelaska graničnih prelaza stvarnim potrebama.

A13b – (a) Identifikovati i ukloniti sve administrativne barijere za brzi transport (naročito usvajanjem sistema elektronskog poslovanja i kontrole i sličnih olakšavajućih procedura od strane carinskih službi) kroz formiranje zajedničkog tijela sa organima koji pružaju carinske i veterinarske usluge. (b) Formirati zajedničku kancelariju, na mjestima spajanja-čvorišta, (luke i granični prelazi, željeznicna i granični prelazi).

A13c – Izgraditi zaobilaznice oko Podgorice i Bijelog Polja i izraditi studije izvodljivosti za obilaznice oko drugih gradova (Budve, Tivta, Rožaja, Nikšića,...).

A13d – Infrastrukturu rehabilitovati kako bi se izbjegle nestandardne krivine, smanjio procenat saobraćajnica sa zabranom preticanja, eliminisala slaba mjesta gdje dolazi do prekida saobraćaja, itd.

4.5 Monitoring i evaluacija rezultata strateških aktivnosti

Glavni indikatori realizacije Strategije predstavljaju:

- dinamički plan realizacije,
- podrška saobraćaja razvoju ostalih privrednih djelatnosti,
- podrška razvoju pojedinih opština i regija u Crnoj Gori,
- obim saobraćajnih usluga,
- učešće saobraćaja u GDP,
- učešće saobraćaja u spoljno-trgovinskom bilansu,
- smanjenje troškova prevoza,
- smanjenje vremena putovanja na najvažnijim relacijama,
- stepen učešća privatnog kapitala u saobraćaju i infrastrukturni posebno,
- veličina stranih direktnih investicija u saobraćaju itd.

Monitoring procesa implementacije strategije, promjene pretpostavki, održivost i analizu ostvarenja planiranih ciljeva radiće Ministarstvo pomorstva i saobraćaja preko nezavisnih konsultanata. Konsultant će biti podržan od strane državnih institucija, odnosno regulatora koji će obezbjeđivati »svježe« informacije o performansama i indikatorima uticaja.

Za analizu implementacije strategije, svake dvije godine putem ugovora, angažovaće se u početku međunarodni konsultanti a u kasnijim fazama i domaći. Osnov za upoređenje predstavljaće vrijednosti indikatora u fazi usvajanja Strategije.





5. Strateški projekti i njihova evaluacija

5.1 Kriterijumi selekcije strateških prioriteta

Jedna od najvažnijih aktivnosti u realizaciji strategije odnosi se na realizaciju strateških projekata u saobraćajnoj infrastrukturi. U cilju dosljedne primjene strateških principa i ostvarivanju ciljeva na efikasan način, neophodno je utvrditi prioritete realizacije. Ograničenost sredstava i skoro uvijek neograničene potrebe (koje idu do neopravdanih želja) zahtijevaju transparentnu i argumentovanu selekciju. Pojedini projekti koji se takmiče mogu biti takvi da isključuju jedan drugi, da su komplementarni, ili da su nezavisni i da se takmiče samo za redosled u realizaciji.

Kriterijumi selekcije uvijek su predmet dogovora zainteresovanih strana, odnosno aktera koji od realizacije projekata izvlače korist (regije, zemlje, regioni, opštine, ...). Iskustva EU u dizajniranju Trans Evropske Transportne Mreže i njenom redizajniranju, kao i iskustva u određivanju prioriteta na pojedinim Trans Evropskim Transportnim Koridorima u okvirima Sekretarijata, pa ni regionalne konferencije koje se bave selekcijom prioriteta, ne daju univerzalne kriterijume već su oni uvijek specifično definisani za svaki proces i često se od njih manje ili više odstupa. Nadalje, svaka zemlja ima u svojoj politici definisane svoje kriterijume, koje nadležni organi sa manjom ili većom dosljednošću poštuju.

Međutim, svi ti kriterijumi se mogu klasificirati u nekoliko grupa.

1. Regionalni značaj projekta

Ovaj kriterijum je prisutan kod svih procesa odlučivanja i reflektuje ukupan značaj za najširi broj učesnika u procesu odlučivanja, odnosno iskazani interes što veće regije ili što većeg broja učesnika. Pojavljuje se u više modela i definiše se na razne načine kao što su:

- a.) Koherentnost sa planiranim projektima u drugim zemljama ili drugim regijama, odnosno značaj koji projektu daju svi učesnici u procesu odlučivanja,
- b.) Proporcija međunarodnog saobraćaja kojemu projekat služi,
- c.) Interoperabilnost, odnosno unapređenje standardizacije i komplementarnosti pojedinih pravnih, privrednih, fiskalnih i drugih sistema, kao doprinos boljoj i bržoj integraciji prostora.

2. Ekonomski i razvojni kriterijum

Ovaj se kriterijum pojavljuje kao mjeru direktnog uticaja projekta na ekonomiju i razvoj područja, odnosno njegov doprinos ukupnom društvenom razvoju područja. Pojavljuje se u obliku:

- a.) Ekonomске izvodljivosti
- b.) Razvojnog uticaja
- c.) Pristup, odnosno približavanje tržišta jedno drugom, odnosno segmenata tržišta.

3. Finansijski kriterijum

Ovaj kriterijum osvjetljava projekt u finansijskom smislu od izvora finansiranja do samih investicionih kriterijuma. Pojavljuje se u najraznovrsnijim oblicima kao što su:

- a.) Visina investicije
- b.) Finansijska održivost (Period povratka uloženih sredstava, Unutrašnja stopa rentabilnosti, Neto sadašnja vrijednost ...)
- c.) Cost-benefit analiza
- d.) Stepen obezbijeđenosti sredstava,
- e.) Mogućnost učešća privatnog kapitala u investiciju.

4. Kriterijum uticaja na životnu sredinu i socioološki uticaj

Kriterijum zahtijeva eliminisanje svih negativnih uticaja na životnu sredinu, kao i poboljšanje socijalne integrisanosti i napretka. Pojavljuje se u raznim oblicima kao:

- a.) Procjena uticaja na životnu sredinu
- b.) Promocija održive mobilnosti,
- c.) Sociološki uticaj,
- d.) Intermodalnost u korist jeftinijih oblika transporta i onih koji manje zagađuju i uništavaju okolinu.



5. Tehnički kriterijumi

Tehnički kriterijumi se bave standardom projekta u tehničkom smislu, kao i primjenjene tehnologije i kvalitetom saobraćajne usluge koji se projektom nudi. Pojavljuje se u obliku:

- a.) Tehničke izvodljivosti,
- b.) Nivo utvrđenih tehničkih standarda.

6. Specifični kriterijumi

U pojedinim slučajevima postavljaju se kriterijumi koji zbog određenih okolnosti imaju poseban značaj, kakav je npr. slučaj kod infrastrukturnih projekata koji su vezani za pojedine projekte koje je neophodno hitno realizovati, preduslovi velikih investicija, ili npr. pitanja sigurnosti i bezbjednosti i sl. Pojavljuju se u najrazličitijim oblicima kao npr.:

- a.) Obavezne investicije koje se tiču unapređenja standarda sigurnosti i bezbjednosti,
- b.) Investicije sa ciljem uštede na troškovima održavanja,
- c.) Eliminisanje kritičnih tačaka sa ciljem smanjenja broja saobraćajnih nesreća,
- d.) Smanjenje vremena putovanja ili troškova transporta, itd.

U procesima odlučivanja svaki od kriterijuma dobija kvantifikaciju i učestvuje u konačnoj ocjeni projekta, koja zatim služi za utvrđivanje prioriteta. Kvantifikacija je takva da jedan od projekata sa najmanjom ocjenom po pojedinom kriterijumu dobija nulu, onaj sa najvećom dobija 10 poena a svi ostali se smještaju između. Za svrhu ove strategije usvajamo set kriterijuma koji je usaglašen između zemalja u regiji u okviru SEETO rada koji je prikazan u sljedećoj tabeli.

Projekti	
	Kriterijum
1	Regionalni značaj
1.1	Koherentnost sa drugim projektima
1.2	Proporcija međunarodnog saobraćaja
1.3	Interoperabilnost
2	Ekonomski i razvojni značaj
2.1	Ekomska izvodljivost
2.2	Razvojni uticaj
2.3	Pristup
3	Finansijska održivost
3.1	Visina investicije
3.2	Finansijska održivost
3.3	Stepen obezbijeđenosti sredstava
3.4	Mogućnost učešća privatnog kapitala
4	Uticaj na životnu sredinu i sociološki uticaj
4.1	Uticaj na životnu sredinu
4.2	Promocija održive mobilnosti
4.3	Sociološki uticaj
4.4	Intermodalnost
5	Tehnički standardi
5.1	Tehnička izvodljivost
5.2	Nivo tehničkih standarda
6	Specifični kriterijumi
6.1	
6.2	
UKUPNO:	

U cilju pripreme projekata za selekciju, tim za izradu strategije identifikovao je 25 strateških projekata, odnosno projekta koji imaju najširi društveno-ekonomski uticaj. Ti projekti do sada su kao strateški bili prepoznati u urađenim studijama, analizama i programima. Jedan od projekata koji nije cijelovito obrađen jeste izgradnja brze saobraćajnice na primorju. Već u fazi izbora projekata sasvim je bilo izvjesno da je neopravdano



obradivati i Jadransko-Jonski autoput i Brzu saobraćajnicu i rekonstrukciju postojeće Jadranske magistrale, kako sa stanovišta investicionih kriterijuma (ne bi bilo dovoljno saobraćaja da sva tri istovreene budu ekonomski opravdana), tako i sa stanovišta zaštite prostora (na uskom pojasu pojavit će se tri paralelne saobraćajnice). Stoga je napravljena kombinacija rekonstrukcije postojeće Jadranske magistrale i izgradnje Brze saobraćajnice na način da se rekonstrukcija i modernizacija Jadranske magistrale vrši izgradnjom dionica koje se nalaze na trasi ili blizu trase Brze saobraćajnice. Na taj način izabrani su sljedeći projekti:

	Projekti na željeznici	Vrijeme Sredstva
1.	Rekonstrukcija željezničke pruge Bar – Beograd	4 godine 33.000.000€
2.	Rekonstrukcija željezničke pruge Podgorica – Nikšić	3.5 godina 57.000.000€
3.	Rehabilitacija željezničke pruge Podgorica – Skadar	2 godine 3.000.000€
4.	Izgradnja terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar i Bijelo Polje	2 godine 3.200.000€

	Projekti u pomorstvu	
5.	Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar	8 godina 34.700.000€
6.	Završetak izgradnje Marine u Baru	1.5 godina 1.500.000€
7.	Revitalizacija Luke Virpazar	2.5 godina 2.900.000€
8.	Revitalizacija pomorske privrede	2 godine 36.000.000€

	Projekti u putnoj infrastrukturi	
9.	Izgradnja Jadransko – Jonskog autoputa kroz Crnu Goru	6 godina 425.000.000€
10.	Izgradnja autoputa Podgorica – Mateševu	5 godina 235.000.000€
11.	Izgradnja mini zaobilaznice oko Podgorice	2 godine 25.000.000€
12.	Rekonstrukcija puta Primorje – Podgorica – Granica sa Srbijom	3 godine 32.000.000€
13.	Izgradnja zaobilaznice oko Bijelog Polja	3 godine 12.000.000€
14.	Rekonstrukcija i rehabilitacija puta Nikšić – granica sa BiH (Šćepan Polje)	9 godina 93.000.000€
15.	Izgradnja puta Risan – Žabljak	5 godina 95.000.000€
16.	Izgradnja puta Gusinje/Plav – Veruša	4 godine 35.000.000€
17.	Izgradnja puta Cetinje – Nikšić	5 godina 85.000.000€
18.	Izgradnja zaobilaznice Rožaje	2 godine 14.000.000€
19.	Izgradnja i rekonstrukcija puta Herceg Novi – Trebinje, odnosno Meljine – Petijevići	3 godine 14.000.000€
20.	Izgradnja mosta preko Veriga	2.5 godine 87.000.000€
21.	Rekonstrukcija Jadranske magistrale	5 godina 59.000.000€
22.	Rekonstrukcija i modernizacija pravca Podgorica – Nikšić – granica sa BiH – Trebinje	3 godine 18.000.000€
23.	Izgradnja obilaznice Golubovci	2 godine 10.000.000€
24.	Poboljšanje saobraćajne povezanosti Šavnika i Žabljaka sa glavnim saobraćajnicama u Crnoj Gori	2 godine 9.000.000€



Projekti u civilnom vazduhoplovstvu		
25.	Stavljanje u funkciju aerodroma Berane	2.5 godina 22.000.000€

Ukupna zahtijevana suma iznosi 1.441 milijardi eura.



5.2 Osnovni podaci o strateškim projektima

Strategija obrađuje 25 projekata izabralih između velikog broja projekata koji su se do sada pojavljivali u radu zvaničnih institucija koje se bave saobraćajem u Crnoj Gori i koji su i prilikom prvog pregleda zadovoljavali najznačajnije kriterijume. Ostaje još veliki broj projekata koji su značajni za pojedine regije ili opštine, ali za koji se ne procjenjuje da imaju opšti strateški značaj. Neki od njih će se svakako realizovati i prije nego projekti navedeni u strategiji, ali će to biti urađeno kroz inicijative lokalnih zajednica i sredstvima za koje se država neće zaduživati ili pojavljivati kao garant.

1. Rekonstrukcija željezničke pruge Bar – granica sa Srbijom (Vrbnica) - Beograd



Pozicija projekta 1. na mapi Crne Gore



Tip projekta:	Rekonstrukcija i rehabilitacija postojeće pruge (sanacija kosina, mostova, tunela, ispravljanje krivina, ...)
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge - Smanjenje vremena putovanja, odnosno povećanje prosječne brzine vozova - Povećanje kvaliteta usluge u željezničkom saobraćaju
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Ograničenje IMF-a u uzimanju kredita - Organizaciona zavisnost od situacije na pruzi koja prolazi kroz Srbiju i potreba stalne sinhronizacije razvojnih projekata
Osnovni podaci o pruzi:	<p>Dužina: 167,4 km Kolosjek: jednokolosječna pruga Broj mostova: 107 Broj tunela: 106 Najveći uspon: 25‰ Osovinsko opterećenje 22.5 tona po osovini Max. brzina na pruzi za putničke vozove 75 km na čas a za teretne 60 km na čas.</p>
Frekvencija saobraćaja:	<p>Dnevni prosječni broj putnika:</p> <ul style="list-style-type: none"> - u zajedničkom saobraćaju sa Srbijom 1781 putnik dnevno; - u lokalnom saobraćaju na relaciji Bar-Vrbnica 1370 putnika dnevno; - na relaciji Bar-Vrbnica ukupno 3151 putnik dnevno; - Dnevni prosječni broj prevezениh tona tereta na relaciji Vrbnica-Bar je 736 tona
Osnovni podaci o projektu:	<ul style="list-style-type: none"> - Remont gornjeg stroja u dužini od 25 km; - Sanacija 4 tunela, 5 mostova i 3 klizišta; - Ugradnja savremene signalno-sigurnosne opreme; - Nabavka materijala i rezervnih djelova i opreme za održavanje kolosjeka i elektrotehničkih uredjaja i postrojenja
Vrijednost projekta:	33 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva
Predviđeni period za izvođenje radova:	4 godine
Stanje dokumentacije:	Veliki dio dokumentacije je pripremljen dok se ostali dio priprema u skladu sa dinamikom sredstava koji se za projekt obezbjeđuju.
Predviđeni početak realizacije investicije:	2007 – 2010 godina
Napomene:	<p>Pruga Bar-Beograd predstavlja u međunarodnom smislu najznačajniji infrastrukturni objekat u Crnoj Gori. Njena saobraćajna pozicija u TEN-T umnogome zavisi od stanja ove pruge i njenog korištenja u međunarodnom saobraćaju. Poboljšanje stanja i njene prohodnosti prirodno bi doprinijelo njenoj većoj međunarodnoj atraktivnosti i približilo je značaju koji imaju TEN-T Koridori. Finansijske institucije su spremne da ovaj projekt podrže. U 2005 i početkom 2006 godine interes stranih prevoznika, posebno italijanskih za korištenje pruge je izuzetno porastao.</p>



2. Remont i elektrifikacija željezničke pruge Podgorica – Nikšić



Pozicija projekta 2. na mapi Crne Gore

Tip projekta:	Rekonstrukcija i elektrifikacija postojeće pruge
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge - Smanjenje vremena putovanja, odnosno povećanje prosječne brzine vozova - Smanjenje troškova održavanja pruge - Povećanje kvaliteta usluge u željezničkom saobraćaju - Ekonomski važnost područja Nikšića
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	Nema
Osnovni podaci o pruzi:	<p>Dužina: 56,4 km Kolosjek: jednokolosječna pruga Broj mostova: 9 Broj tunela: 12 Najveći uspon: 25%</p>
Frekvencija saobraćaja:	<p>Dnevni prosječni broj putnika: 0 Dnevni prosječni broj prevezenih tona tereta na relaciji Podgorica-Nikšić je oko 2000 t</p>
Osnovni podaci o projektu:	Zamjena kolosječne rešetke, elektrifikacija pruge, ugradnja savremene signalno-sigurnosne i telekomunikacione opreme i uređaja na cijeloj dužini pruge.
Vrijednost projekta:	57 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva, Češka Eksportna Banka
Predviđeni period za izvođenje radova:	3.5 godina
Stanje dokumentacije:	Projektna dokumentacija urađena
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006 – 2009 godina
Napomene:	<p>14.11.2005 godine sklopljen Ugovor o izvodjenju radova izmedju Željeznice Crne Gore A.D. i konzorcijuma ŽS Brno i ADŽ Praha. 27.12.2005 godine sklopljen Okvirni sporazum o komercijalnom kreditu izmedju Željeznice Crne Gore A.D. kao Zajmoprimca i Češke eksportne banke kao Zajmodavca. 07. 03. 2006. otpočeli radovi</p>



3. Rehabilitacija i modernizacija pruge Podgorica – Skadar



Pozicija projekta 3. na mapi Crne Gore

Tip projekta:	Rehabilitacija i modernizacija postojeće pruge
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Povećanje sigurnosti i bezbjednosti pruge - Smanjenje vremena putovanja, odnosno povećanje prosječne brzine vozova - Povećanje kvaliteta usluge u željezničkom saobraćaju - Valorizacija kapaciteta Luke Bar - Razvoj turizma
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Ograničenje u dostupnosti finansijskih sredstava - Nepostojanje međudržavnog sporazuma o korištenju pruge - Prekid u korištenju pruge i shodno tome nepostojanje zainteresovanih korisnika
Osnovni podaci o pruzi:	<p>Dužina: 24,7 km Kolosjek: jednokolosječna pruga Broj mostova: 4 Broj tunela: 3</p>
Frekvencija saobraćaja:	<p>Dnevni prosječni broj putnika: 0 Dnevni prosječni broj prevezenih tona tereta na relaciji Vrbnica-Tuzi je 142 t</p>
Osnovni podaci o projektu:	Opremanje signalno-sigurnosnim uredajima i zamjena kolosječne rešetke u dužini od 5 km. Radovi na sanaciji telekomunikacione mreže.
Vrijednost projekta:	2 miliona eura za opremanje pruge i oko 1 milion eura za remont gornjeg stroja. Ukupno 3 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva
Predviđeni period za izvođenje radova:	2 godine
Stanje dokumentacije:	Postoji projektna dokumentacija za opremanje i modernizaciju.
Predviđeni početak realizacije investicije:	2007 – 2010 godina
Napomene:	<p>Pravac Podgorica-Tirana prepoznat je kao pravac posebnog značaja za regiju i shodno tome ima otvoreni pristup kod evropskih banaka. Može biti kandidovan i za sredstva koja se ulažu u regiju kroz institucije regionalne saradnje i razvoja. Pozitivno je i to što ovaj projekat Albanija posmatra kao drugi po značaju svoj razvojni prioritet. Za sada nema svrhe predviđati elektrifikaciju pruge, već će se to uraditi u kasnijim fazama kada i Albanija i Crna Gora pokažu spremnost za veća ulaganja na ovom pravcu i zajednički ga kandiduju kod međunarodnih finansijskih institucija. Ovo će se desiti kada robni promet dostigne takav nivo da dizel vuča postane ograničavajući faktor.</p>



4. Izgradnja terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar i Bijelo Polje



Pozicija projekta 4. na mapi Crne Gore

Tip projekta:	Izgradnja multimodalnih rampi i ranžirnih stanica kao posebnih terminala za ukrcaj/iskrcaj sredstava drumskog saobraćaja na/sa vagona
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Omogućavanje kombinovanog kamionsko/željezničkog transporta na najvažnijim pravcima u Crnoj Gori - Otvaranje novih mogućnosti za tranzitni saobraćaj Ro-Ro prevoza, odnosno povezivanje brodskih ferry linija sa prostorom Kosova željezničkim prevozom - Rasterećenje drumskog u odnosu na željeznički saobraćaj
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Neostojanje dovoljno komercijalnih razloga za kombinaciju privatno-javnog partnerstva
Osnovni podaci o projektu:	<p>Tip rampi: u skladu sa zahtjevima strateškog partnera Kapacitet rampi: 350 kamiona-trailera dnevno</p>
Frekvencija saobraćaja:	110 kamiona dnevno u Bijelom Polju 200 kamiona dnevno u Baru
Vrijednost projekta:	3.2 miliona eura
Izvor sredstava:	Privatni kapital ili privatno-javno partnerstvo (Luka Bar, Željeznica CG, strateški partner, ...)
Predviđeni period za izvođenje radova:	Projekti se tehnički mogu izvesti za oko godinu dana, a kalendarski se to predviđa u 2007 i 2008-oj godini.
Stanje dokumentacije:	Ne postoji.
Predviđeni početak realizacije investicije:	U skladu sa povećanjem zahtjeva za transport
Napomene:	U okvir ovog projekta može se takođe posmatrati i izgradnja multimodalne rampe i u Podgorici, prevashodno sredstvima strateškog partnera.



5. Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar



Projekat 5

Tip projekta:	Izgradnja i sanacija lučke infrastrukture
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Povećanje kapaciteta Luke Bar - Bolja valorizacija kapaciteta luke
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih sredstava - Nedostatak pravne regulative koja reguliše izgradnju infrastrukture u lukama - Neriješeni odnosi države i luke u vezi sa svojinom nad infrastrukturom i dosadašnjom privatizacijom - Nedostupnost evropskih fondova s obzirom na činjenicu da luka nije na TEN-T koridorima - Nizak stepen korištenja postojećih kapaciteta luke
Osnovni podaci o projektu:	<ul style="list-style-type: none"> - završetak izgradnje operativne obale na Terminalu Volujica, - izgradnja vezne obale Gat I – Terminal Volujica - završetak izgradnje Gata I - izgradnja vezne obale Gat I – Gat II - izgradnja obale od gata V do kraja Sekundarnog lukobrana - sanacija postojeće operativne obale čije je stanje narušeno
Povećanje kapaciteta:	Povećanje broja operativnih vezova za oko 25%
Vrijednost projekta:	<ul style="list-style-type: none"> - završetak izgradnje operativne obale na terminalu Volujica: 3.5 miliona eura - izgradnja vezne obale Gat I – Teminal Volujica: 1.5 miliona eura - završetak izgradnje Gata I: 10 miliona eura - izgradnja vezne obale Gat I – Gat II: 1.7 milion eura - izgradnja obale od Gata V do Sekundarnog lukobrana: 4.5 miliona eura - Sanacija postojeće operativne obale (Volujica, južna obala Gata I i sjeverne obale Gata II): 13.5 miliona eura <p>Ukupno: 34.7 miliona eura</p>
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva, koncesiona naknada
Predviđeni period za izvođenje radova:	6 do 8 godina
Stanje dokumentacije:	Djelimično urađena dokumentacija, uglavnom na nivou idejnih rješenja.
Predviđeni početak realizacije investicije:	2008
Napomene:	Luka Bar je prepoznata kao luka na koridoru Vodenih autoputeva u Jadranskom moru i shodno tome može se nadati kreditnim sredstvima. Međutim evidentno je i interesovanje strateških partnera te se kao realna nameće i mogućnost učešća privatnog kapitala u ovom projektu, odnosno finansiranje kroz koncesionu naknadu.



6. Marina u Baru



Projekat 6

Tip projekta:	Završetak radova na marinskoj infrastrukturi (završetak izgradnje gatova i lukobrana, produbljavanje marine, završetak infrastrukture pratećih djelatnosti,...)
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizacija već izgrađenih kapaciteta u nautičkom turizmu - Ostvarivanje visokog kvaliteta ponude u nautičkom turizmu - Atrakcija nautičkih turista sa ciljem formiranja značajnije ponude
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedefinisanost vlasničke strukture sa stanovišta odnosa sa JP Morsko Dobro - Nemogućnost obezbjeđenja značajnije akumulacije za izgradnju Marine od strane sadašnjeg vlasnika
Osnovni podaci o marini Bar:	<ul style="list-style-type: none"> - Broj vezova u moru: 250 - Broj vezova na suvom: 120 - Broj vezova za potrebe građana Bara: 300 - Dužina operativne obale: 1.305 m - Ukupna površina: 52.806 m² - Servisni hangar: 421 m² - Otvorena cijele godine
Frekvencija korištenja marinskih usluga (rezultat iz 2004 godine)	<ul style="list-style-type: none"> - Broj plovila na godišnjem nivou: - Iznajmljivanje vezova u komunalnom dijelu Marine: 195 ugovora - 19.000€ - Komercijalni vezovi: 29 godišnjih ugovora i dnevni vezovi - 26.052€ - Sekundarni lukobran: zakup 50 vezova 32.000€ - Zakup gatova: 33.000€ - Prihodi od servisnih usluga: 1.752€ - Zakup prostora: 34.042€ - Zakup vezova za koće: 7.660€
Vrijednost projekta:	<p>Izgradnja gatova i lukobrana: - Sanacija glavnog lukobrana Marine oko 700.000€; - Projekat katodne zaštite šipova 50.000€; - Zamjena dotrajalih bitvi na gatovima 50.000€; - Izdubiti voden prostor i napraviti sigurne vezove za ekskluzivne jahte 250.000€; - Izagardnja podzemne infrastrukture i trafostanice za potrebe glavnog lukobrana 150.000€; - Izarad 4 plutajuća nastavka na prvom gatu oko 300.000€; Ukupno oko 1.5 miliona eura</p>
Izvor sredstava:	Koncesioni aranžman sa strateškim partnerom i ili postojećim privrednim subjektom
Predviđeni period za izvođenje radova:	2007-2008
Stanje dokumentacije:	Potrebno je uraditi projektnu dokumentaciju za projekat sanacije i rekonstrukcije lukobrana Marine
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006 godina
Napomene:	Marina Bar treba da predstavlja jezgro razvoja nautičkog turizma u Crnoj Gori. U njoj je izgrađeno oko 65% kapaciteta koji su predviđeni projektom. Postoji interes stranih partnera ali i strah zvog vlasničke strukture postojećeg subjekta koji upravlja Marinom.



7. Revitalizacija Luke Virpazar razvoj nautičkog turizma na Skadarskom jezeru



Projekat 7

Tip projekta:	Rekonstrukcija pristanišnih kapaciteta i otvaranje graničnog prelaza za međunarodni jezerski putnički saobraćaj u Virpazaru
Osnovni razlozi za investiciju:	Valorizacija ekonomskih potencijala područja Skadarskog jezera
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih sredstava - Nepostojanje privrednog subjekata koji bi vodio investiciju - Nepostojanje objekata graničnog prelaza – prihvat i kontrola putnika - Neadekvatna operativna obala i manipulativni prostor
Osnovni podaci o projektu:	Projekat se realizuje u 3 faze: U prvoj se osposobljava pristanište i granični prelaz za lokalni i međunarodni saobraćaj, u drugoj se priprema marinski sadržaj i u trećoj se proširuje marinski sadržaj i prateće djelatnosti nautičkog turizma.
Frekvencija saobraćaja:	U prvoj godini rada očekuje se prihvat od oko 900 plovila dnevno i kapacitet smještaja nautičkih plovila 120.
Vrijednost projekta:	Realizacija prve faze se procjenjuje na oko 2.9 miliona eura (pripremni zemljani i betonski radovi 1.8 m. eura, zgrade i oprema 1.1 m. eura)
Izvor sredstava:	Privatno - javno partnerstvo, koncesioni aranžmani
Predviđeni period za izvođenje radova:	2.5 godine od početka realizacije projekta
Stanje dokumentacije:	Raspolaže se sa idejnim rješenjem graničnog prelaza i projektnim zadacima za ostale aktivnosti.
Predviđeni početak realizacije investicije:	2007-2010
Napomene:	Skadarsko jezero predstavlja značajni ekonomski potencijal a valorizacija kroz nautički turizam predstavlja njegovu najbržu i najefikasniju valorizaciju. Kao jedna od optimalnih mogućnosti za valorizaciju Skadarskog jezera pojavljuje se i centralizacija svih aktinosti kroz subjekat nacionalnog parka.



8. Revitalizacija pomorske privrede



Tip projekta:	Formiranje brodarskih kompanija sa ciljem obnove Crnogorskog pomorstva (otvaranje brodskih linija u cilju povezivanja Luke Bar sa ostalim lukama u Mediteranu, kupovina brodova ili obezbeđenje kredita za kupovinu brodova brodarskim preduzećima)
Osnovni razlozi za investiciju:	- Zapošljavanje pomorskog kadra - Poboljšanje spoljno trgovinskog bilansa
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	- Nedostatak finansijskih sredstava - Nedostatak ponude za privatno-javno partnerstvo
Osnovni podaci o projektu:	Kupovina polovnih brdova 2 x 4500 DWT kontejnerski i za generalni teret i/ili 2 x 75000 DWT za rasute terete
Vrijednost projekta:	36 miliona eura
Izvor sredstava:	Komercijalni krediti bez garancija države
Predviđeni period za realizaciju projekta:	12 mjeseci
Stanje dokumentacije:	Sve spremno
Predviđeni početak realizacije investicije:	Kad god se postigne dogovor
Napomene:	U toku su pregovori da se obezbijedjeni teret, odnosno uposlenje brodova tretira kao garancija za dobijanje kredita.



9. Izgradnja autoputa Jadransko – Jonskog autoputa kroz Crnu Goru



Tip projekta:	Izgradnja novog autoputa (poluautoputa)
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Integracija Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu i povezivanje sa koridorima Vc i VIII - Valorizacija ekonomskih potencijala područja kroz koji prolazi autoput - Uravnotežavanje transportnih opterećenja na postojećoj saobraćajnoj mreži Crne Gore
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih i neblagonaklonan odnos međunarodnih finansijskih institucija prema izgradnji Jadransko-Jonskog autoputa - Nepostojanje projektne dokumentacije i nedefinisanost trase - Nedovoljno precizni podaci kojima bi se opravdala investicija
Osnovni podaci o projektu:	<p>Dužina prolaska kroz Crnu Goru oko 100 km (od ukupno 1100 km) Brzina na autoputu 120 km/h Min radijus 750 (450) m 2 kolovozne trake u oba smjera 2 zaustavne trake Razdjelno ostrvo itd.</p>
Vrijednost projekta:	425 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva, koncesioni aranžman
Predviđeni period gradnje:	6 godina od početka radova
Stanje dokumentacije:	Ne postoji nikakva dokumentacija
Predviđeni početak realizacije investicije:	Početak projektovanja 2006 godine
Napomene:	Jadransko Jonski autoput, brza saobraćajnica duž primorja i rekonstrukcija Jadarske magistrale su projekti koji pod određenim okolnostima mogu eliminisati jedan drugi. U tom smislu oni se i takmiče za prioritete. Izgradnja Jadansko-Jonskog koridora mora se raditi koordinirano sa zemljama na tom pravcu, prvenstveno Hrvatskom, BiH i Albanijom. Pozitivni signali stižu iz Hrvatske da su nastavak autoputa od Dubrovnika ka jugu spremni da grade kroz zajednički nastup sa Crnom Gorom prema potencijalnim koncesionarima.



10. Izgradnja autoputa Podgorica – Matešev



Tip projekta:	Izgradnja novog autoputa (poluautoputa)
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Bolje povezivanje sjevera Republike sa centralnim i južnim dijelom - Nastavak izgradnje budućeg autoputa prema Beogradu integracijskog značaja povezivanja Crne Gore na Koridor X
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih i neblagonaklonan odnos finansijskih institucija prema izgradnji novih puteva u Crnoj Gori - Nejasan odnos Srbije u vezi sa dinamikom izgradnje dijela autoputa koji prolazi kroz Srbiju - Problemi u određivanju trase (vezano za hidroakumulacione potencijale Crne Gore i njihovo iskorištavanje i vezano za definisanje ulazno/izlazne tačke sa Srbijom) - Nedovoljan intezitet saobraćaja koji u ovom trenutku ne opravdava izgradnju autoputa
Osnovni podaci o projektu:	Projekat se izvodi u 3 faze: izgradnja pristupnog puta Kolašin-Matešev u dužini 10.5 km koja je već u toku, zatim izgradnja dijela Matešev-Veruša na kojem je projektovanje u toku i na kraju Veruša-Podgorica.
Vrijednost projekta:	Ukupna vrijednost projekta se procjenjuje na oko 235 miliona eura
Izvor sredstava:	Prihodi od privatizacije, krediti i koncesioni aranžmani
Predviđeni period gradnje:	5 godina, 2006 - 2010
Stanje dokumentacije:	Priklučak Kolasin-Matesevo u izgradnji Dionica Matesevo-Verusa u projektovanju Dionica Verusa-Podgorica
Predviđeni početak realizacije investicije:	2 godine projektovanje 3 godine izgradnje
Napomene:	<p>Jos uvijek traju rasprave oko određivanja optimalne trase. Varijanta Smokovac-Kuči-Veruša-Matešev je duga 54.5 km sa dužinom tunela i mostova od 8.08 km, dok je varijanta Smokovac-Bratonožići-Veruša-Matešev duga 42.45 km sa dužinom tunela i mostova od 8.87 km.</p> <p>Nakon izgradnje poluautoputa do Mateševa pojavljuje se i obaveza nastavka izgradnje autoputa ka granici sa Srbijom. Dinamika te izgradnje zavisiće od tretmana koji tom pravcu budu davale Srbija i međunarodne finansijske institucije.</p>



11. Mini zaobilaznica Podgorica



Tip projekta:	Nova saobraćajnica na trasi budućeg autoputa od Bara prema granici sa Srbijom
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Prolaz kroz Podgoricu na pravcu sjever-jug predstavlja usko grlo u saobraćaju. Nema tranzitne opcije i dolazi do zastoja. - Sa sigurnosnog stanovišta, saobraćajne gužve predstavljaju stalnu opasnost po učesnike
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Ne predstavlja trajno rješenje za tranzit saobraćaja, već srednjoročno - Vezana je za izbor trase budućeg autoputa na dionici Podgorica-Veruša
Osnovni podaci o projektu:	Dužina: 6.257 km Širina traka: 7m + 4 m zeleno ostrvo između i po 3 m pješačke staze sa strana
Vrijednost projekta:	25 miliona eura
Izvor sredstava:	Kredit EIB i sopstvena sredstva opštine Podgorica
Predviđeni period gradnje:	2 godine
Stanje dokumentacije:	Urađena je feasibility studija i radi se glavni projekat
Predviđeni početak realizacije investicije:	kraj 2006, početak 2007 godine
Napomene:	Izgradnja mini zaobilaznice će omogućiti sigurniji i brži saobraćaj posebno u vrijeme turističke sezone i znatno povećati mobilnost unutar Crne Gore. Prevoz opasnih tereta će se takođe izmjestiti iz centra grada, a smanjiće se i buka i zagađenje vazduha u samom gradu.



12. Rekonstrukcija puta Primorje - Podgorica – Granica sa Srbijom



Tip projekta:	Sanacija tunela, kosina i mostova, izgradnja trećih traka
Osnovni razlozi za projekat:	<ul style="list-style-type: none"> - Sigurnost, bezbjednost i ekonomičnost korištenja postojeće putne mreže - Očuvanje vrijednosti putne mreže
Osnovni problemi u realizaciji projekta:	<ul style="list-style-type: none"> - Veliki broj kritičnih tačaka, nedovršenih dionica i zapuštenih dionica na putnom pravcu - Nedostatak budžetskih sredstava i ograničenja u povlačenju kreditnih sredstava
Osnovni podaci o programu:	Rekonstrukcija kritičnih tačaka posebno kosina koje stalno prouzrokuju odrone. Izgradnja trećih traka za sporu vožnju. Sanacija tunela i mostova.
Vrijednost projekta:	32 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva EIB i EBRD uz podršku budžeta Crne Gore za troškove eksproprijacije, projektovanja i nadzora.
Predviđena frekvencija saobraćaja:	4000-8000 vozila dnevno
Predviđeni period realizacije:	Tri godine u periodu 2006 - 2008
Stanje dokumentacije:	Djelimično pripremljena.
Predviđeni početak realizacije:	U toku
Napomene:	Ovaj pravac je prepoznat kao prioritet na osnovnoj REBIS mreži i s obzirom da se radi o rekonstrukciji i modernizaciji ohrabrivan od finansijskih organizacija. EIB i EBRD su spremne da ga finansiraju po dinamici koju Crna Gora predloži.



13. Zaobilaznica Bijelo Polje



Tip projekta:	Magistralni put, izgradnja nove dionice
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminisanje uskog grla na postojećem magistralnom putu prema Srbiji - Povećanje sigurnosti i bezbjednosti - Bolje povezivanje sjevera Crne Gore sa centralnim i južnim dijelom
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih sredstava - Nedostatak projektne dokumentacije - Skupi troškovi eksproprijacije
Osnovni podaci o projektu:	Izgradnja 2 mosta ukupne dužine od oko 0.3 km i izgradnja oko 5.5 km pristupnih puteva na pravcima Nikoljac-Rasovo i Ribarevina-Nikoljac
Vrijednost projekta:	Oko 12 miliona eura
Izvor sredstava:	Izvođački kredit i sredstva opštine Bijelo Polje
Predviđeni period gradnje:	3 godine
Stanje dokumentacije:	Nekompletan dokumentacija koja je predviđena da se radi od izvođača radova ili njegovog finansijera.
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006. Realizacija projekta predviđena je u 3 faze.
Napomene:	Na pravcu Bar – Beograd, Bijelo Polje predstavlja u sigurnosnom smislu najproblematičniju tačku i neophodno joj je dati i sa tog stanovišta prioritet. Isto tako ovaj projekat će redukovati stepen konflikta između tranzitnog i gradskog saobraćaja obezbjeđujući i brži i sigurniji saobraćaj.



14. Rekonstrukcija i rehabilitacija puta Nikšić – granica sa BiH (Šćepan Polje)

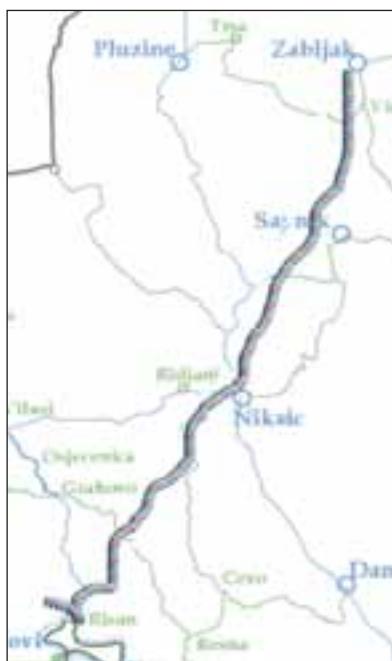


Pozicija projekta 14 na mapi Puteva Crne Gore

Tip projekta:	Izgradnja zaobilaznice Nikšić, sanacija mostova, tunela i kosina, izgradnja trećih traka
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Povećanje sigurnosti i bezbjednosti na postojećem putnom pravcu - Obezbeđenje kvalitetne veze sa centralnom Bosnom i spajanje na Koridor Vc (Ovaj put je prepoznat kao dio osnovne REBIS mreže.)
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak projektne dokumentacije - Nepovoljan teren i nemogućnost unapređenja standarda puta na pojedinim dionicama - Nedovoljna zainteresovanost BiH za intervencije na putu od Šćepan Polje dalje ka centralnoj Bosni
Osnovni podaci o projektu:	<ul style="list-style-type: none"> - Izgradnja zaobilaznice Nikšić (put Grebice-Šipačano u dužini od 10.5 km) podrazumijeva izgradnju nove dionice magistralnog puta - Dogradnja postojećeg puta Sinjac-Plužine-HE Piva u dužini od 25 km (sanacija tunela i kosina) - Rekonstrukcija puta brana HE Piva-Šćepan Polje dužine 8.5 km
Vrijednost projekta:	<ul style="list-style-type: none"> - Zaobilaznica Nikšić 35.5 miliona eura - Rekonstrukcija puta Sinjac-Plužine-HE Piva 28.6 miliona eura - Dogradnja postojećeg puta Sinjac-Plužine-HE Piva 16.6 miliona eura - Ostalo 12.3 miliona eura <p>Ukupno: 93 miliona eura</p>
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva
Predviđeni period gradnje:	9 godina
Stanje dokumentacije:	Nepotpuna dokumentacija
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006
Napomene:	Pravac je prepoznat na Osnovnoj REBIS mreži i kao takav može dobiti podršku međunarodnih finansijskih institucija. U slučaju kašnjenja izgradnje Jadransko-Jonskog autoputa ovaj pravac dobija na značaju jer predstavlja najkratču vezu ka centralnoj Evropi. Kroz institucije regionalne saradnje mora se izvršiti pritisak i na BiH da ovaj pravac sa njihove strane dobije adekvatan tretman.



15. Izgradnja puta Risan - Grahovo - Žabljak



Pozicija projekta 15 na mapi Puteva Crne Gore

Tip projekta:	Izgradnja magistralnog puta dužine 145 km. Brzina 60 km/h, max radius krivine 120 m, max nagib 7%, sirina kolovoza 2 x 3m
Osnovni razlozi za investiciju:	- Stvaranje alternative za pravac Sjever – Jug - Otvaranje nevalorizovanih prostora oko Grahova - Stvaranje kvalitetne veze primorja sa Žabljakom u cilju razvoja turističkih potencijala
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	- Nedostatak sredstava iz budžeta, nepostojanje podrske finansijskih institucija za ovaj projekat i nedostatak atraktivnosti za koncesiona ulaganja - Nepostojanje dokumentacije
Osnovni podaci o projektu:	Predviđena je izgradnja po etapama. Prva etapa: Risan (Lipci) – Dragalj u dužini od 18.5 km. Probijeno je 16 km sa 7 tunela ukupne dužine 1.8 km i 6 km puta sa trećom trakom. Druga etapa: Dragalj – Vilusi u dužini od 21.5 km. Treća etapa: Krusevice – Šavnik – Žabljak dužine 37 km. Zavrsena je dionica (ne u potpunosti) Jasenovo Polje-Krusevice u dužini od 13.5 km. Ključni objekat na ovoj etapi je tunel Ivica dužine 2.2 km
Vrijednost projekta:	Risan (Lipci) – Dragalj 15 miliona eura Dragalj – Vilusi 25 miliona eura Krusevice – Šavnik – Žabljak 45 miliona eura UKUPNO: 95 miliona eura
Izvor sredstava:	Budžetski prihodi, kompenzacija i privatno-javno partnerstvo
Predviđena frekvencija saobraćaja:	800 do 1200 vozila na dan
Predviđeni period gradnje:	5 godina
Stanje dokumentacije:	Nepotpuna dokumentacija.
Predviđeni početak realizacije investicije:	Stalno se izvode radovi sa povremenim prekidima koji su uslovjeni nedostatkom finansijskih sredstava
Napomene:	U toku je izgradnja dionice Dragalj – Knež Laz – Metkova Voda u dužini od 10.5 km prema aranžmanu ...



16. Izgradnja puta Gusinje/Plav – Veruša

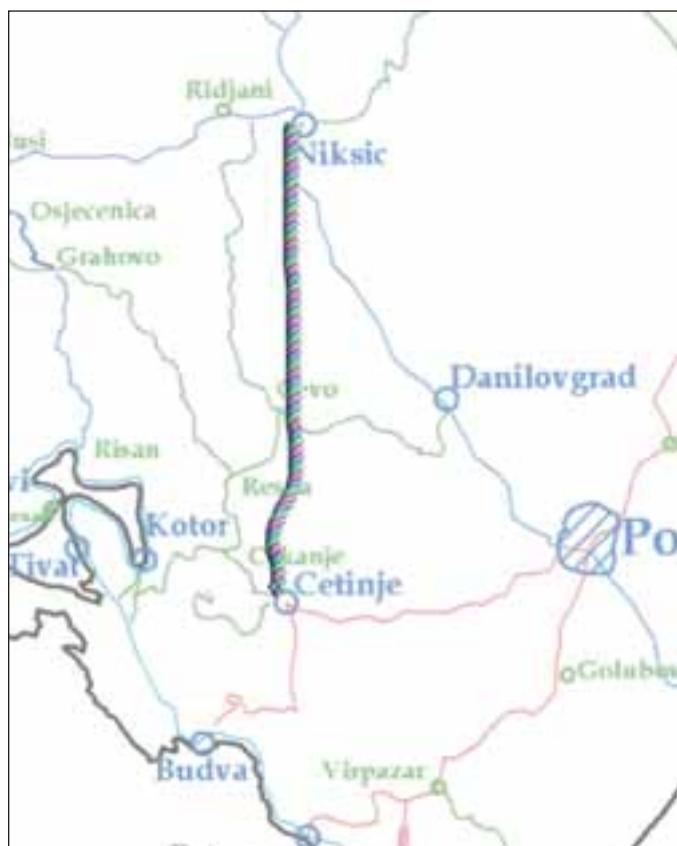


Pozicija projekta 16 na mapi puteva Crne Gore

Tip projekta:	Izgradnja novog magistralnog puta.
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Kvalitetnije saobraćajno povezivanje regije Plava i Gusinja sa centralnim i južnim dijelom Crne Gore - Otvaranje nevalorizovanih prostora područja Prokletija za ekonomsku valorizaciju -Povećanje frekvencije saobraćaja na budućem autoputu Podgorica-Mateševo
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak sredstava iz budžeta, nepostojanje podrške finansijskih institucija za ovaj projekat i nedostatak atraktivnosti za koncesiona ulaganja - Mora se postići međudržavni sporazum sa Albanijom jer trasa djelično prolazi (9 km) kroz Albaniju - Nepostojanje dokumentacije
Osnovni podaci o projektu:	Najkritičniji objekat je tunel dužine 2.8 km kroz uzvišenje Maglić.
Vrijednost projekta:	35 miliona eura
Izvor sredstava:	Budžetski prihodi, kredit, kompenzacija i privatno-javno partnerstvo
Predviđena frekvencija saobraćaja:	1700 do 3000 auta na dan
Predviđeni period gradnje:	3 – 4 godine
Stanje dokumentacije:	Ne postoji.
Predviđeni početak realizacije investicije:	2008
Napomene:	<p>Magistralni put bi se vezao na budući autoput Podgorica-Mateševo kod Veruše. Ukupno bi put Podgorica-Gusinje bio 67 km umjesto sadašnjih 195 km</p> <p>Ovaj putni pravac je izuzetno značajan i za povezivanje sa teritorijom Kosova. Rekonstrukcijom puta od Pećki prema Crnoj Gori koja je u toku, ovaj putni pravac postaje idealna varijanta za povezivanje Kosova sa Lukom Bar.</p>



17. Izgradnja puta Cetinje – Nikšić



Pozicija projekta 17 na mapi puteva Crne Gore

Tip projekta:	Izgradnja novog magistralnog puta dužine 52 km
Osnovni razlozi za investiciju:	- Povezivanje južnog i centralnog dijela Crne Gore sa Nikšićem - Valorizacija ekonomskih potencijala područja duž trase
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	- Nedostatak sredstava iz budžeta, nepostojanje podrške finansijskih institucija za ovaj projekat i nedostatak atraktivnosti za koncesiona ulaganja - Nepostojanje dokumentacije
Osnovni podaci o projektu:	Dužina 52 km Magistralni put
Vrijednost projekta:	85 miliona eura
Izvor sredstava:	Krediti, koncesija
Predviđena frekvencija saobraćaja:	1000 do 2000 vozila na dan
Predviđeni period gradnje:	5 godina
Stanje dokumentacije:	Djelimično urađena dokumentacija na nivou idejnih rješenja
Napomene:	Projekat je započet 1995 godine u okviru aktivnosti Direkcije za javne radove, ali je njegova realizacija zaustavljena zbog nedostatka finansijskih sredstava.



18. Izgradnja zaobilaznice Rožaje

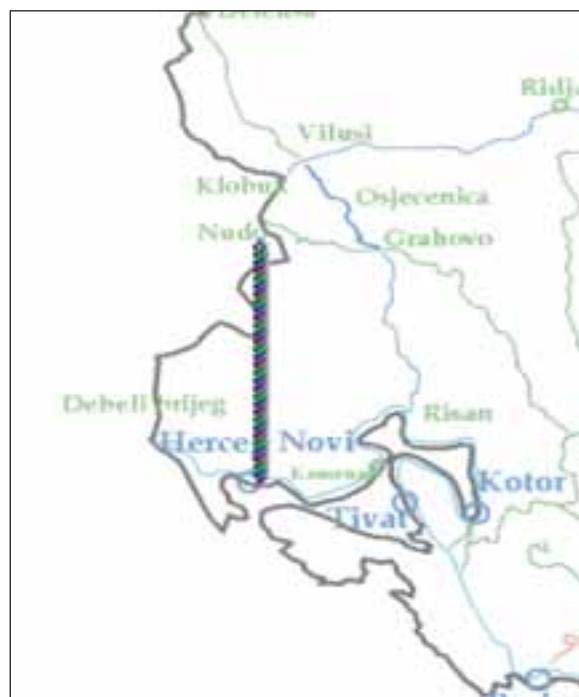


Pozicija projekta 18 na mapi puteva Crne Gore

Tip projekta:	Rekonstrukcija postojećeg puta
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Sigurnost i bezbjednost saobraćaja kroz grad - Skraćenje vremena putovanja
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih sredstava - Nepostojanje dokumentacije
Osnovni podaci o projektu:	Dužina 7 km
Vrijednost projekta:	14 miliona eura
Izvor sredstava:	Krediti
Predviđena frekvencija saobraćaja:	3000 do 6000 vozila na dan
Predviđeni period gradnje:	2 godine
Stanje dokumentacije:	
Predviđeni početak realizacije investicije:	2008
Napomene:	Prolazak kroz Rožaje predstavlja usko grlo u saobraćaju na važnoj ruti koja od sjeverne Crne Gore vodi prema Srbiji i Kosovu.



19. Dogradnja i rekonstrukcija puta Herceg Novi-Trebinje, odnosno dionice Meljine - Petijevići



Pozicija projekta 19 na mapi puteva Crne Gore

Tip projekta:	Magistralni put
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Razvoj turizma na Hercegnovskoj rivijeri - Valorizacija luke Zelenika
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak budžetskih prihoda - Nedostatak podrške finansijskih institucija
Osnovni podaci o projektu:	<p>Dužina: 39 km od kojih je 19.5 km na teritoriji Crne Gore Širina: 2 x 3 m.</p> <p>Prvu fazu Sitnica – Petijevići od 7 km završena je uz pomoć Holandske vlade i vlada Crne Gore i Srbije. Petijevići – Meljine od 12.5 km najvćim dijelom predstavlja novu trasu kroz vrlo nepristupačan prostor.</p>
Vrijednost projekta:	Vrijednost projekta 14 miliona eura
Izvor sredstava:	Privatno-javno partnerstvo i koncesija koju vodi Opština Herceg Novi sa inostranim partnerima
Predviđena frekvencija saobraćaja:	1800 automobila na dan
Predviđeni period gradnje:	3 godine
Stanje dokumentacije:	Dokumentacija u pripremi
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006 godina. Završne pripreme za početak realizacije su u toku.
Napomene:	Projekat vodi Opština Herceg Novi sa strateškim partnerom iz inostranstva kroz zajedničko preduzeće koje će voditi investiciju.



20. Izgradnja mosta Verige preko Bokokotorskog zaliva



Pozicija projekta 20 na mapi puteva Crne Gore

Tip projekta:	Trasa buduće brze ceste granica sa Hrvatskom-granica sa Albanijom
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Prelazak preko Bokokotorskog zaliva je usko grlo na pravcu jadranske magistrale, odnosno buduće brze ceste i za sada se obavlja trajektima - Postoje indicije da s obzirom na frekvenciju saobraćaja investicija u most ima ekonomsku opravdanost interesantnu za koncesionare
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak sredstava od strane države i orientisanost na koncesionara - Postojanje značajnijih prioriteta - Neizvjesnost prognoza frekvencije saobraćaja preko mosta s obzirom na postojanje trajektne konkurenkcije
Osnovni podaci o projektu:	Dužina: 981 m Razmak nosača 450 m Pristupni putevi 1800 m sa vijaduktom od 200 m na Tivatskoj strani
Vrijednost projekta:	87 miliona eura
Izvor sredstava:	Koncessioni aranžman
Predviđena frekvencija saobraćaja:	3000 jedinica na dan
Predviđeni period gradnje:	3 godine
Stanje dokumentacije:	Kompletna projektna dokumentacija urađena. Tenderska procedura za koncesionara u toku
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006 godina
Napomene:	U toku su zadnje pripreme za međunarodni tender kojim bi se pozvali koncesionari.



21. Rekonstrukcija Jadranske magistrale



Pozicija projekta 21 na mapi puteva Crne Gore

Tip projekta:	Izgradnja zaobilaznica kroz gradove na Jadranskoj magistrali, izgradnja mosta preko Veriga, izgradnja trećih traka, sanacija kritičnih tačaka
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Eliminisanje uskih grla na postojećem putu - Smanjenje vremena putovanja i poboljšanja kvaliteta saobraćajnih usluga u primorskoj regiji - Povećanje pristupačnosti turističkih potencijala korisnicima
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih sredstava - Nepostojanje projektne dokumentacije - Kompleksni imovinsko pravni odnosi
Osnovni podaci o projektu:	<ul style="list-style-type: none"> - Izgradnja zaobilaznice Herceg Novi - Izgradnja zaobilaznice Tivat - Izgradnja zaobilaznice Budva - Izgradnja trećih traka - Sanacija kritičnih tačaka
Vrijednost projekta:	<ul style="list-style-type: none"> - Izgradnja zaobilaznice Herceg Novi - 14 miliona eura - Izgradnja zaobilaznice Tivat - 10 miliona eura - Izgradnja zaobilaznice Budva - 14 miliona eura - Izgradnja trećih traka i proširenje puta - 9 miliona eura - Unapređenje ostalog dijela puta - 12 miliona eura <p>UKUPNO: 59 miliona eura</p>
Izvor sredstava:	Kredit EIB i sopstvena sredstva opština duž jadranske magistrale i koncesiona sredstva za most preko Veriga
Predviđeni period gradnje:	1.5 godina za izradu dokumentacije i 4 godina za realizaciju
Stanje dokumentacije:	Ne postoji dokumentacija
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006
Napomene:	<p>Predviđena je realizacija projekta po etapama i urgentnosti rješavanja problema. Projekat izgradnje mosta preko Veriga je posebno obrađen u ovoj strategiji. Rekonstrukcija Jadranske magistrale će se u najvećem broju elemenata realizovati kao izgradnja dionica trase Brze saobraćajnice koja je predviđena postojećim prostornim planom. S obzirom na izgradnju Jadransko-Jonskog autoputa, nije realno, a svakako ni ekonomski opravdano održavati Jadransku magistralu na kojoj svakako treba riješiti probleme uskih grla, graditi brzu saobraćajnicu i autoput i održavati zaobilaznicu Dubrovnik-Trebinje-Nikšić-Podgorica. Stoga se ova strategija odlučila za kombinaciju rekonstrukcije postojeće magistrale i izgradnje brze saobraćajnice duž primorja.</p>



22. Rekonstrukcija puta Podgorica – Nikšić – Granica sa BiH - Trebinje



Tip projekta:	Rekonstrukcija i modernizacija postojećeg puta
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> -Stvaranje optimalnog putnog pravca za kretanje roba i putnika za pravac sjever – jug i povezivanje na budući Jadransko – Jonski autoput -Rasterećenje Jadranske magistrale od robnog transporta
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> -Teškoće u međunarodnom saobraćaju zbog zatvorenosti granica -Nedostatak sredstava -Nedostatak projektne dokumentacije
Osnovni podaci o projektu:	Povećanje standarda postojećeg puta sa trećim trakama, ispravljanjem krivina, sanacijom kosina, presvlačenjem asfaltom
Vrijednost projekta:	18 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva
Predviđeni period gradnje:	3 godine
Stanje dokumentacije:	Nije urađena
Predviđeni početak realizacije investicije:	2007 godina
Napomene:	<p>Nema sumnje da ukoliko dođe do izgradnje Jadransko-jonskog autoputa njegova trasa ide pravcem koji se u velikoj mjeri poklapa sa pravcem Trebinje – Podgorica – Tiranom.</p> <p>U nepoznavanju trase i dinamike izgradnje ovog autoputa, a posebno zbog spremnosti Hrvatske da nastavi sa izgradnjom autoputeva ka Dubrovniku, nesumnjivo je da je rekonstrukcija ovog putnog pravca šansa Crne Gore za priključenje na koridore centralnog i sjevernog Balkana, dok ne dođe do izgradnje Jadransko-Jonskog autoputa.</p>



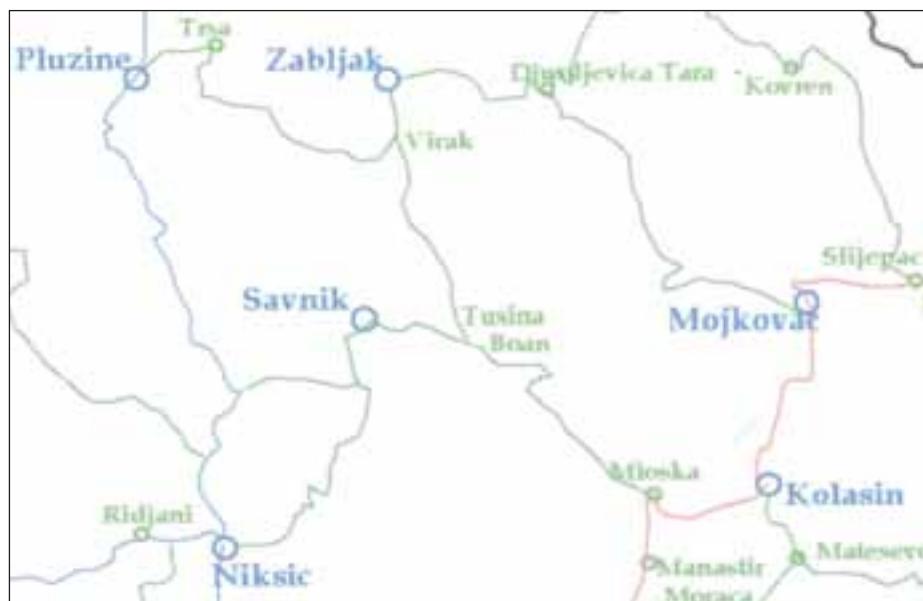
23. Izgradnja zaobilaznice Golubovci



Tip projekta:	Izgradnja zaobilaznice, nova trasa
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Prolazak kroz Golubovce je usko grlo u saobraćaju prema primorju, posebno otkad je u funkciju stavljen tunel Sozina - sigurnost i bezbjednost učesnika u saobraćaju - Obezbeđenje kvalitetnijeg prilaza aerodromu u Podgorici
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak sredstava
Osnovni podaci o projektu:	Dužina zaobilaznice 5.9 km. Dvije kolovozne trake širene po 7 m, razdjelni zeleni pojas, trotoar širine 2.5 m.
Vrijednost projekta:	10 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva i sredstva opštine Podgorica
Predviđeni period gradnje:	2 godine
Stanje dokumentacije:	Na nivou idejnih rješenja i vrši se izbor optimalne trase
Predviđeni početak realizacije investicije:	2006 godina
Napomene:	Izgradnjom tunela Sozina znatno je povećana frekvencija saobraćaja kroz Golubovce. Ovaj put postaje ulica, napadnuta u putnom pojusu, sa puno priključaka koji ugrožavaju i usporavaju saobraćaj. Neophodno je tražiti trajno rješenje da se ovo usko i opasno grlo otkloni.



24. Poboljšanje saobraćajne povezanosti Šavnika i Žabljaka sa glavnim saobraćajnicama



Tip projekta:	Rekonstrukcija, dogradnja i modernizacija postojećih puteva
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - stvaranje uslova za razvoj Durmitorskog regiona - Povećanje kvaliteta saobraćajne usluge - Razvoj zimskog turizma - sigurnost i bezbjednost
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak sredstava
Osnovni podaci o projektu:	Rekonstrukcija dionice Boan- Donja Bukovica u dužini od 10 km i rekonstrukcija puta Donja Bukovica – Žabljak u dužini 17.5 km
Vrijednost projekta:	9 miliona eura
Izvor sredstava:	Kreditna sredstva, sredstva iz budžeta
Predviđeni period gradnje:	2 godine
Stanje dokumentacije:	Za Boan – Donja Bukovica urađen je projekat a za Donja Bukovica – Žabljak neophodno je uraditi dokumentaciju
Predviđeni početak realizacije investicije:	2007 godina
Napomene:	Ovaj projekat je u direktnoj konkurenciji sa putem Risan-Grahovo-Žabljak odnosno dionicom od Šavnika do Žabljaka. Punu vrijednost dobija tek ukoliko se kombinuje sa rekonstrukcijom puta od Mioske do Boana.



25. Izgradnja aerodroma Berane



Pozicija projekta na mapi Crne Gore

Tip projekta:	Izgradnja aerodromske infrastrukture na mjestu već postojećeg aerodroma koji nije u funkciji
Osnovni razlozi za investiciju:	<ul style="list-style-type: none"> - Povezivanje sjeverne Crne Gore i centralnog Balkana vazdušnim saobraćajem sa okruženjem - Valorizacija turističkih potencijala sjevera Crne Gore
Osnovni problemi u realizaciji investicije:	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatak finansijskih sredstava - derazriješena vlasnička struktura - Nepostojanje projektne dokumentacije - Nezainteresovanost strateških partnera za privatno-javno partnerstvo
Osnovni podaci o projektu:	Na mjestu postojećeg aerodroma neophodno je izvršiti rekonstrukciju i povećanje sletnih staza, opremiti uređajima kontrolu leta i izgraditi putnički terminal kao i sve prateće elemente
Vrijednost projekta:	22 miliona eura
Frekvencija saobraćaja:	30000 putnika u prvoj godini poslovanja
Izvor sredstava:	Strateško partnerstvo
Predviđeni period završetka investicije:	2.5 godine od početka radova
Stanje dokumentacije:	Nema dokumentacije
Predviđeni početak realizacije investicije:	2007
Napomene:	Aerodrom ima poletno sletnu stazu dimenzija 1900 x 45 m sa asfaltnim kolovoznim zastorom koja je izgrađena 1974 godine. Investicija bi obuhvatala rekonstrukciju poletno sletne staze, aerodromske opreme, pristanišnog kompleksa, organizovanje i opremanje funkcije kontrole leta, formiranje neophodnih službi i nabavku opreme (vatrogasna služba, spasilačka služba, hitnu pomoć, snabdijevanje vazduhoplova, ...) itd.

U skladu sa već određenim kriterijumima, navedeni projekti se mogu ocijeniti kako je prikazano usledećoj tabeli.



		Broj projekata																								
	Kriterijum	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1	Regionalni značaj	27	5,75	23,5	25,25	21,25	18	15,25	16	23,5	23,5	22	20	20,5	24,75	6,5	19	2,75	18,5	21,5	17	24,75	22,75	17,75	8,75	20,5
	1.1 Koherenčnost sa drugim projektima u regiji	9,75	2,25	7,25	8,5	6,25	5,25	3,5	2,75	7,25	8	8,75	8	8,5	9,25	2,5	5,25	1	5,25	6,5	5,75	9,25	7	7,5	3,25	4,75
	1.2 Proporcija međunarodnog saobraćaja	8,25	2,25	7,5	8,25	7,75	7	6	7,75	8,5	8,25	7,25	6,25	8,25	3,25	7	1	7	7,75	6,5	8	7,5	6,25	2,75	8,5	
	1.3 Interoperabilnost i elementi prelaza granica	9	1,25	8,75	8,5	7,25	5,75	5,75	5,5	7,75	7,25	6	5,75	5,75	7,25	0,75	6,75	0,75	6,25	7,25	4,75	7,5	8,25	4	2,75	7,25
2	Ekonomski i razvojni značaj	27	15,75	20,75	21,25	20,25	19,25	17,25	18	20,75	21,25	20,75	22	22	21,75	11,25	19	10,75	17	15,75	15	20,5	20,75	17,25	13,75	19,5
	2.1 Ekonomска fesibilnost	9,5	6	5,75	6,75	5,75	6,5	5,5	5,25	4,5	5,25	6,75	7,25	7,5	6,5	2,5	4,75	1,75	5,75	4,25	4,25	6,75	6,75	5,25	3,75	4,5
	2.2 Razvojni uticaj	8,25	7,25	7	6,25	7	7,25	6,75	6,5	8,25	8,25	6,5	7,25	8	7,5	6	7,5	5,25	6,25	5,5	5,5	6,75	6,75	6	6,5	7,75
	2.3 Pristup	9,25	2,5	8	8,25	7,5	5,5	5	6,25	8	7,75	7,5	7,5	6,5	7,75	2,75	6,75	3,75	5	6	5,25	7	7,25	6	3,5	7,25
3	Finansijska održivost	26,5	19	20,5	27,75	23,75	27,25	24	19,5	11,25	16,75	22	22,25	24,75	20,5	12	19,75	9	19	29,5	18,25	21	17,75	22,5	19	18,75
	3.1 Visina investicije	8,25	4,75	7	7,5	5	7	5,75	3,25	1,75	3,25	6,25	6,5	7,25	6,25	3,25	6	2	6,25	6,75	2,5	5,75	7,5	7,75	6,75	5
	3.2 Finansijska održivost	9,25	5,5	7,75	7,25	5,25	6,5	4,75	5	3,5	5	6,5	6,75	7	6,5	2,25	5,5	1,75	4,25	5,25	4,75	7	6	7	3,75	4,25
	3.3 Izvori finansiranja	8,5	8,25	5,25	5,75	7	5,75	5,75	6	2,5	4	8	7,5	8,5	7,25	3,25	3	2,25	7	8,75	4,75	7	3,75	7,25	2,75	2,75
	3.4 Mogućnost učešća privatnog kapitala	0,5	0,5	7,25	6,5	8	7,75	5,25	3,5	4,5	1,25	1,5	2	0,5	3,25	5,25	3	1,5	8,75	6,25	1,25	0,5	0,5	5,75	6,75	
4	Uticaj na životnu средину i sociološki uticaj	31,5	25,5	25,75	29	24,5	18,5	16,5	23	25,75	27,25	29	27,5	28,25	27,5	17,75	19,25	15,25	22	20,75	20,75	28,25	22,5	24,25	18,5	21,25
	4.1 Uticaj na životnu sredinu	8	7,5	7	8,75	6,25	5,25	5	6	4,5	4,5	8,25	6,75	7,75	6,5	5	5	4,75	6	5	5,5	8	6,25	6,5	5,75	4,75
	4.2 Promocija održive mobilnosti	7,75	5	6	7,5	6	5	3,75	5,25	7,5	7	7,25	7,25	6,5	7,5	3,5	4,5	4,25	5,5	5,25	6,25	7	6	6,75	4,5	6
	4.3 Sociološki uticaj	6,75	5	5,5	3,5	5,5	5	3,75	5,75	7	8,5	8	7,25	8,25	7,5	6,75	7	5	6,5	6,25	6	7,75	5,5	7	6,75	7,5
	4.4 Intermodalnost	9	8	7,25	9,25	6,75	3,25	4	6	6,75	7,25	5,5	6,25	5,75	6	2,5	2,75	1,25	4	4,25	3	5,5	4,75	4	1,5	3
5	Tehnički standardi	12,25	13,25	11,25	15,75	15,25	13,5	11,25	12,75	13,5	15,5	14,25	13	14,75	13,25	9,75	10	9,25	12	11,25	14,25	13,75	12,5	13,25	9,75	14,25
	5.1 Tehnička izvodljivost	4,5	6,25	6,5	7,75	7,5	6,75	6	6,25	7,25	7,5	6,5	7,25	6,25	5,5	5,25	5	6,25	5,75	6,75	7	6,5	6,5	5,25	7,25	
	5.2 Nivo tehničkih standarda	7,75	7	4,75	8	7,75	6,75	5,25	6,5	7,25	8,25	6,75	6,5	7,5	7	4,25	4,75	4,25	5,75	5,5	7,5	6,75	6	6,75	4,5	7
6	Specifični kriterijumi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6,1																									
	6,2																									
	UKUPNO:	124,25	79,25	101,75	119	105	96,5	84,25	89,25	94,75	104,25	108	104,75	110,25	107,75	57,25	87	47	88,5	98,75	85,25	108,25	96,25	95	69,75	94,25





5.3 Analiza izvodljivosti i predlog realizacije strateških projekata

Za realizaciju prethodno navedenih strateških projekata neophodno je u periodu od 10 godina obezbijediti ukupno 1.441.000.000 eura, što je s obzirom na ekonomsku snagu Crne Gore, vrlo velika suma. Ove potrebe su tabelarno i grafički prikazane u nastavku.

	Naziv projekta	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	
1	Rekonstrukcija željezničke pruge Bar - Beograd	6	9	9	9							33
2	Rekonstrukcija željezničke pruge Podgorica – Nikšić	5	21	21	10							57
3	Rehabilitacija željezničke pruge Podgorica – Skadar			1,5	1,5							3
4	Izgradnja terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar i Bijelo Polje		1,6	1,6								3,2
5	Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar				4,7	5	5	5	5	5	5	34,7
6	Završetak izgradnje Marine u Baru		0,5	1								1,5
7	Revitalizacija Luke Virpazar		0,5	1,2	1,2							2,9
8	Revitalizacija pomorske privrede	18	18									36
9	Izgradnja autoputa Jadransko – Jonskog autoputa				70	70	70	70	70	75		425
10	Izgradnja autoputa Podgorica – Mateševо	9	46	60	60	60						235
11	Izgradnja mini zaobilaznice oko Podgorice		10	15								25
12	Rekonstrukcija puta Primorje - Podgorica – Granica sa Srbijom	17	7,5	7,5								32
13	Izgradnja zaobilaznice oko Bijelog Polja	4	4	4								12
14	Rekonstrukcija i rehabilitacija puta Nikšić – granica sa BiH (Šćepan Polje)		3	15	15	10	10	10	10	10	10	93
15	Izgradnja puta Risan - Žabljak	4	11	25	25	30						95
16	Izgradnja puta Gusinje - Plav - Veruša			8	9	9	9					35
17	Izgradnja puta Cetinje – Nikšić						17	17	17	17	17	85
18	Izgradnja zaobilaznice Rožaje				7	7						14



19	Izgradnja i rekonstrukcija puta Herceg Novi – Trebinje, odnosno Meljine - Petijevići	4	5	5										14
20	Izgradnja mosta preko Veriga				17	35	35							87
21	Rekonstrukcija Jadranske magistrale		10	10	10	14	15							59
22	Rekonstrukcija i modernizacija puta Podgorica-Nikšić-Trebinje				6	6	6							18
23	Izgradnja zaobilaznice Golubovci		5	5										10
24	Poboljšanje veze Šavnika i Žabljaka sa magistralnim putevima				3,5	5,5								9
25	Stavljanje u funkciju aerodroma Berane			5	8,5	8,5								22
UKUPNO:		67	152	194	251	260	167	108	102	107	32	1441		

U isto vrijeme iz raznih izvora moguće je maksimalno obezbijediti 1.334.000.000 eura, kako je prikazano u sledećoj tabeli.

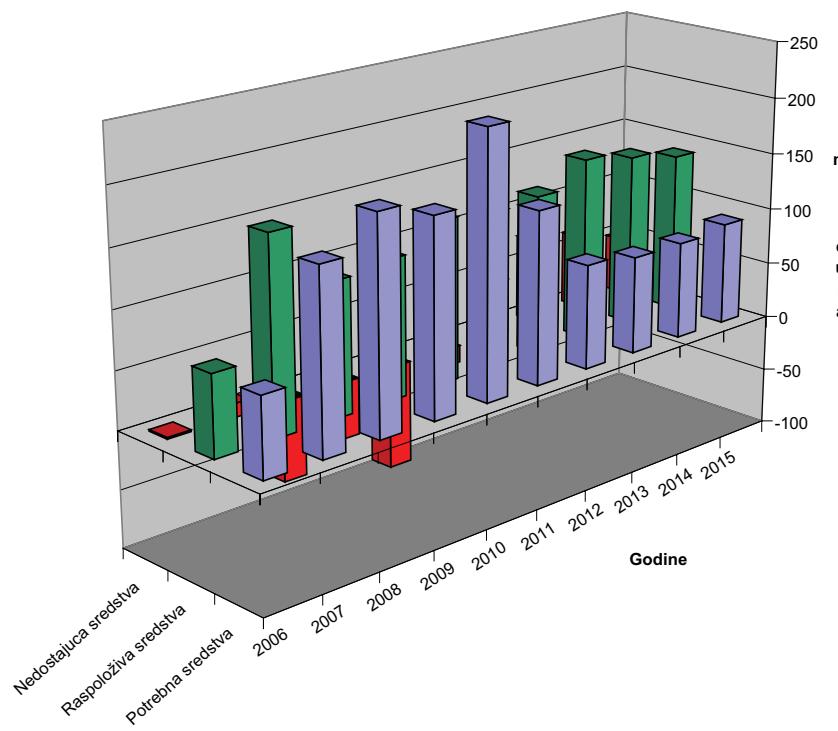
	Izvor sredstava	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
1	Budžet	4	10	10	10	20	25	25	25	25	25		179
2	Kredit EIB	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20		165
3	Kredit EBRD	11,5	15	15	15	20	20	20	20	20	20		176,5
4	Krediti ostalih banaka	23	43	20	20	15	15	15	15	15	15		196
5	Privatizacioni prihodi	5	70	40	40	40	30	30	30	20	10		315
6	Koncesiona naknada kao izvor investiranja		9	10	35	35	40	10	10				149
7	Privatni kapital u pravatno-javnom partnerstvu	4	5	5	5	15	15	15	30	30	30		154
8	Ostalo												0
UKUPNO:		62,5	167	115	140	160	160	130	150	130	120	1334	

Ako se vremenski uporede svi projekti nedostatak sredstava po godinama je kao što je prikazano u sledećoj tabeli.

	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	
Nedostajuća sredstva	-4,5	14,9	-79,8	-111	-100	-7	22	48	23	88	-107

Evidentan je nedostatak sredstava u iznosu od 107.000.000 eura. Najproblematičnije su 2009. i 2010. godina u kojima je nedostatak sredstava od 111, odnosno 100.000.000 eura.





Kreditima EIB i EBRD za očekivati je da budu finansirani projekti rekonstrukcije i rehabilitacije i to prvenstveno na onim pravcima koji su identifikovani u Osnovnoj REBIS Mreži (projekat 1. Rekonstrukcija željezničke pruge Bar – Beograd za koju je predviđeno 33.000.000 eura, projekat 3. Rehabilitacija željezničke pruge Podgorica – Skadar sa 3.000.000 eura, projekat 11. Izgradnja mini zaobilaznice oko Podgorice sa 25.000.000 eura, projekat 12. Rekonstrukcija puta Primorje – Podgorica – Granica sa Srbijom sa 32.000.000 eura, projekat 14. Rekonstrukcija i rehabilitacija puta Nikšić – granica sa BiH (Šćepan Polje) sa 93.000.000 eura, projekat 21. Rekonstrukcija Jadranske magistrale u iznosu od 59.000.000 eura), koji ukupno iznose 235.000.000 eura. Od EIB i EBRD se obezbjeđuje 355.500.000 eura. Realno je da u kasnijim fazama i nakon što Crna Gora pokaže odlučnost u izgradnji novih puteva, odnosno autoputeva, ove dvije banke, zajedno sa Svjetskom bankom (WB) uđu u finansiranje i ovih projekata, odnosno izgradnju pojedinih objekata na njima. Istovremeno, procjena je da će Crna Gora s obzirom na predviđeni rast GDP bez većih problema moći da uzima kredite za saobraćajnu infrastrukturu u iznosima od 30.000.000 do 40.000.000 eura od EIB i EBRD, kako je i predviđeno. Od ovih banaka je iskazana spremnost za obezbjeđenje i većih iznosa.

Privatizacioni prihodi koji bi bili usmjereni za izgradnju saobraćajne infrastrukture procjenjuju se na oko 315.000.000 eura i realno je očekivati da se njima finansira izgradnja autoputeva, odnosno projekat 9. Izgradnja Jadransko-Jonskog autoputa koji je procijenjen na sumu od 425.000.000 eura i projekat 10. Izgradnja autoputa Podgorica – Mateševu za koji je potrebno obezbijediti 235.000.000 eura, što ukupno iznosi 660.000.000 eura. Jasno je da je nedostatak u iznosu od 345.000.000 eura neophodno finansirati i iz drugih izvora, prvenstveno kredita i kroz koncesione aranžmane. Najveći privatizacioni prihodi predviđeni su u 2007. godini u iznosu od 70.000.000 eura i oni su izvjesni jer se radi o sredstvima od privatizacije Telekoma. U sledećim godinama predviđeni su na nivou od 40.000.000 do 10.000.000 eura godišnje. Ova procjena se čini realna, a za ovu namjenu bi trebalo rezervisati sredstva od privatizacije željeznice, brodogradilišta, luka, energetskog sistema, itd.

Kreditima ostalih banaka već se finansira rekonstrukcija pruge Podgorica-Nikšić u iznosu od 57.000.000. Ovim kreditima i bez obaveza države predviđeno je da se finansira i revitalizacija brodarstva, odnosno kupovina 2 broda u iznosu od 36.000.000 eura, a započeta je i izgradnja zaobilaznice oko Bijelog Polja izvođačkim kreditom u iznosu od 12.000.000 eura. Ove tri stavke ukupno iznose 105.000.000 eura.

Prepostavljeno je da će se od komercijalnih banaka dobiti 196.000.000 eura, što znači da treba obezbijediti dodatnih komercijalnih kredita u iznosu od oko 91.000.000 eura. Ovi krediti će i ubuduće



najvjerovatnije biti izvođački krediti, prevashodno za izgradnju puteva kakvi su Plav-Veruša, Risan-Grahovo-Žabljak ili Cetinje-Nikšić. Ukoliko se ovi krediti ne bi obezbijedili u ovom iznosu, dovela bi se u opasnost realizacija nekog od ovih projekata. S obzirom na do sada utvrđeni značaj, najvjeroatnije da njihovo odsustvo odlaže realizaciju izgradnje puta Nikšić-Cetinje.

Jedan broj projekata predviđen je za finansiranje iz koncesionih aranžmana, odnosno kroz zajednička ulaganja sa postojećim privrednim subjektima koji koriste saobraćajnu infrastrukturu. Takvi su projekat 4. Izgradnja terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar i Bijelo Polje u iznosu od 3.200.000 eura, projekat 5. Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar koji se procjenjuje na 34.000.000 m eura, projekat 6. Završetak izgradnje Marine u Baru za koji je potrebno 1.500.000 m eura, projekat 20. Izgradnja mosta preko Veriga sa vrijednošću od 87.000.000 eura i projekat 25. Stavljanje u funkciju aerodroma Berane u vrijednosti od 22.000.000 eura. Ukupna vrijednost ovih projekata iznosi 148.400.000 eura, kolika je i predviđena koncesiona naknada kao izvor finansiranja. Realizacija ovih projekata direktno je vezana sa interesom koncesionara, odnosno ekonomskom opravdanošću projekata. U skladu sa tim određivaće se i dinamika njihove realizacije.

Privatni kapital u pravatno-javnom predviđen je na nivou od 154.000.000 eura i on još uvijek predstavlja najveću neizvjesnost u projekciji raspoloživih sredstava. Do sada se pojavio samo na projektu rekonstrukcije puta Meljine-Petijevići u iznosu od oko 14.000.000 eura. Pokazan je i interes da se na sličan način finansira i projekat 24. Poboljšanje veze Šavnika i Žabljaka sa magistralnim putevima u iznosu od 9.000.000 eura. Očekuje se njegova pojавa i u izgradnji novih puteva i djelimično autoputeva (kroz interes korištenja putnog pojasa za razne namjene).

Ukoliko se iz potreba za kapitalom eliminišu projekti koji se finansiraju kroz koncesije (4. Izgradnja terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar i Bijelo Polje u iznosu od 3.200.000 eura, projekat 5. Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar koji se procjenjuje na 34.700.000 eura, projekat 6. Završetak izgradnje Marine u Baru za koji je potrebno 1.500.000 eura, projekat 20. Izgradnja mosta preko Veriga sa vrijednošću od 87.000.000 eura i projekat 25. Stavljanje u funkciju aerodroma Berane u vrijednosti od 22.000.000 eura), komercijalnim kreditima bez državnih garancija (Revitalizacija pomorske privrede) i projekti koji su već obezbijedili finansiranje (rekonstrukcija pruge Podgorica-Nikšić, Meljine-Petijevići i djelimično zaobilaznica oko Bijelog Polja (u iznosu od 4.000.000 eura), nedostajuća sredstva ostaju na istom nivou jer su i zahtjevi i obezbijeđena sredstva za ove projekte ostala ista, odnosno jednaka.

Za realizaciju svih ovih projekata u sljedećoj dekadi nedostaje 107.000.000 eura. Najkritičnije su godine 2008., 2009. i 2010. i evidentno je da se a.) jedan broj projekata mora izmjestiti prema drugoj polovini dekade, b.) da se od nekih projekata mora odustati i c.) da se neki moraju reducirati. Prema vrednovanju projekata po prioritetima najmanji broj bodova dobio je projekat 17. Izgradnja puta Cetinje - Nikšić koji zahtijeva 85.000.000 eura.

Poslije njega najmanji značaj nosi projekat 15. Izgradnja puta Risan - Grahovo - Žabljak u iznosu od 95.000.000 eura. U ovaj put već je uloženo oko 25.000.000 eura i odustajanje od ovog puta se mora posmatrati uslovno. U prvom redu, zbog značaja dijela od Nikšića prema Žabljaku, od njega ne bi trebalo odustajati, a dio od Risna do Nikšića treba tražiti druge izvore kroz koncesiju. Na taj način za ovaj projekat bi se predviđelo oko 50.000.000 eura za dionice od Nikšića do Žabljaka, kao i svega 23.000.000 za dionice od Risna do Nikšića, što znači ukupno 73.000.000 umjesto predviđenih 95.000.000 eura.

Ukupno smanjenje potrebnih sredstava na taj način bi bilo 107.000.000 eura.

Neophodno bi bilo i izgradnju Jadransko-Jonskog autoputa pomjeriti za jednu godinu prema kraju dekade, kao i vremenski rasporediti rekonstrukciju Jadranske magistrale i puta Nikšić – granica sa BiH (Šćepan Polje).

Isto tako bilo bi neophodno izvršiti i koncentraciju kredita EIB i EBRD, kao i ostalih banaka, prvenstveno Svjetske banke u kritične godine kada će u toku biti izgradnja oba autoputa. Manji problemi u nedostacima, pri čemu se zadržavaju isti odnosi mogu se ispeglati budžetskim intervencijama.



U skladu sa ovim predlozima, realizacija strateških projekata bi u finansijskom i dinamičkom smislu izgledala kako je dano u sljedećoj tabeli.

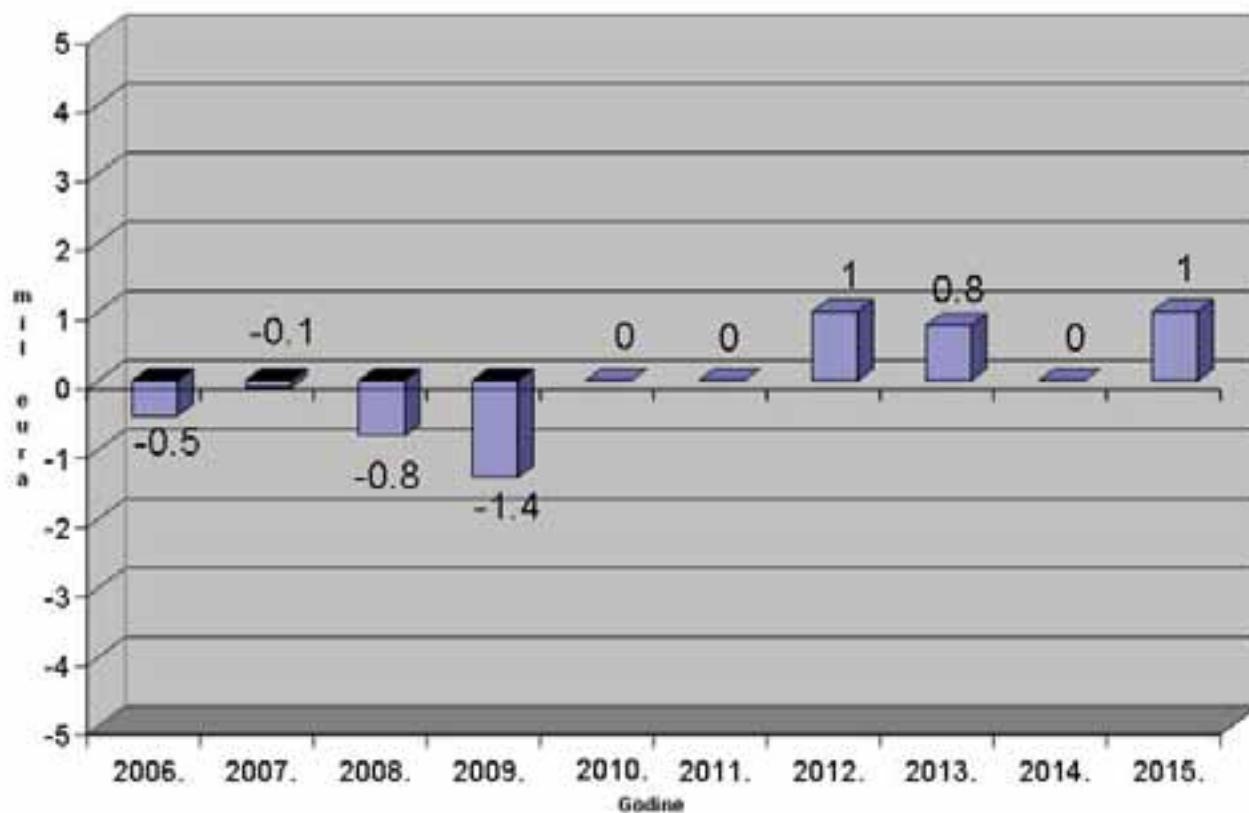
	Naziv projekta	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	
1	Rekonstrukcija željezničke pruge Bar - Beograd	6	9	9	9							33
2	Rekonstrukcija željezničke pruge Podgorica – Nikšić	5	21	21	10							57
3	Rehabilitacija željezničke pruge Podgorica - Skadar			1,5	1,5							3
4	Izgradnja terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar i Bijelo Polje			1,6	1,6							3,2
5	Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar				4,7	5	5	5	5	5	5	34,7
6	Završetak izgradnje Marine u Baru		0,5	1								1,5
7	Revitalizacija Luke Virpazar		0,5	1,2	1,2							2,9
8	Revitalizacija pomorske privrede	18	18									36
9	Izgradnja autoputa Jadransko – Jonskog autoputa					70	70	70	70	70	75	425
10	Izgradnja autoputa Podgorica – Mateševac	9	46	60	60	60						235
11	Izgradnja mini zaobilaznice oko Podgorice		10	15								25
12	Rekonstrukcija puta primorje - Podgorica – Granica sa Srbijom	17	7,5	7,5								32
13	Izgradnja zaobilaznice oko Bijelog Polja	4	4	4								12
14	Rekonstrukcija i rehabilitacija puta Nikšić – granica sa BiH (Šćepan Polje)		10	10	10	10	10	10	10	10	13	93
15	Izgradnja puta Risan - Žabljak	4	11	25	10	0	0	12	11,2			73,2
16	Izgradnja puta Gusinje - Plav – Veruša			8	9	9	9					35
18	Izgradnja zaobilaznice Rožaje				7	7						14
19	Izgradnja i rekonstrukcija puta Herceg Novi – Trebinje, odnosno Meljine - Petijevići	4	5	5								14
20	Izgradnja mosta preko Veriga				17	35	35					87
21	Rekonstrukcija Jadranske magistrale		10	10	10	14	15					59
22	Rekonstrukcija i modernizacija puta Podgorica-Nikšić-Trebinje					6	6	6				18
23	Izgradnja zaobilaznice Golubovci		5	5								10
24	Poboljšanje veze Savnika I Žabljaka sa magistralnim putevima				3,5	5,5						9
25	Stavljanje u funkciju aerodroma Berane			5	8,5	8,5						22
	UKUPNO:	67	159	189	161	230	150	103	96,2	85	93	1334



	Izvor sredstava	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	
1	Budžet	8	10	20	22	40	25	14	11	15	14	179
2	Kredit EIB	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	165
3	Kredit EBRD	11,5	15	15	15	20	20	20	20	20	20	176
4	Krediti ostalih banaka	23	35	50	23	60	5	0	0	0	0	196
5	Privatizacioni prihodi	5	70	40	40	40	30	30	30	20	10	315
6	Koncesiona naknada kao izvor investiranja											149
7	Privatni kapital u pravatno-javnom partnerstvu	4	5	35	10	20	15	15	10	10	30	154
8	Ostalo											0
	UKUPNO:	66,5	159	189	160	230	150	104	97	85	94	1334
		2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	
	Nedostajuća sredstva	-0,5	-0,1	-0,8	-1,4	0	0	1	0,8	0	1	0

Na bazi ovakvog scenarija nedostajuća sredstva izgledaju kako je prikazano na sljedećoj slici.

Nedostajuća sredstva



Ovakav scenario izgleda realan. Za njegovu realizaciju neophodno je održavati dobre komunikacije sa bankama, obezbijediti sredstva od privatizacije i vršiti stalnu atrakciju privatnog kapitala u izgradnji saobraćajne infrastrukture.





Zaključak

Najjasniji i najjednostavniji element strategije predstavljaju njeni ciljevi. Usklađeni su stanjem saobraćaja Crne Gore, potrebama privrede Crne Gore i njenog razvoja i savremenim strategijama zemalja Evropske unije i Evropske unije kao cjeline.

Oni su sljedeći:

1. **Povećanje sigurnosti i bezbjednosti u saobraćaju**
2. **Povećanje kvaliteta saobraćajnih usluga**
3. **Integracija saobraćajnog sistema Crne Gore u Transevropsku transportnu mrežu**
4. **Razvoj saobraćajne infrastrukture u skladu sa potrebama ekonomskog razvoja**
5. **Zaštita životne sredine u dizajniranju i funkcionalisanju saobraćaja**
6. **Pravično određivanje cijena u saobraćaju.**

Strategija ih je detaljnije definisala i na nivou svakog od vidova saobraćaja posebno.

Najkompleksniji dio obuhvata aktivnosti koje treba sprovoditi, uporno i marljivo na postizanju ovih ciljeva. Definisane su 13 aktivnosti.

A1 – Dosljedno usvojenim reformskim pravcima i njihovim principima poboljšavati zakonski i institucionalni okvir za razvoj i funkcionalisanje saobraćaja kroz harmonizaciju propisa sa EU direktivama (Acquis) i ojačavati proces njegove implementacije kroz nadzor i kontrolu primjene

A2 – Poboljšati bezbjednost i uslove sigurnosti za sve vidove saobraćaja

A3 – Disciplinovati i na bazi ekonomskih i tehničkih standarda definisati korištenje saobraćajne infrastrukture i obezbijediti njenu kvalitetno održavanje. Formirati funkcionalnu bazu podataka sa svim podacima vezanim za saobraćaj

A4 – Razdvojiti uloge aktera u saobraćajnom procesu i definisati njihovu odgovornost, razdvojiti infrastrukturu od komercijalnih aktivnosti i podržavati učešće privatnog kapitala u javnom sektoru, zajednička ulaganja, privatizaciju i koncesioniranje

A5 – Povećavati efikasnost i odgovornost državnih organa koji su zaduženi za saobraćaj i sprovođenje pravne regulative u oblasti saobraćaja

A6 – Stimulisati privatni sektor koji pruža transportne usluge za ulaganja, postizanje konkurentnosti i pružanje kvalitetne saobraćajne usluge

A7 – Poboljšati efikasnost upravljanja infrastrukturnim projektima putem realizacije i praćenja ugovora i jačanjem kapaciteta subjekata sektora saobraćaja

A8 – Kroz javnost i transparentnost svih poslova vezanih za saobraćaj, težiti pravičnom, predvidivom, sigurnom i na uticaj makroekonomskih pojava nezavisnom izvoru finansiranja saobraćajne infrastrukture

A9 – Konstantno pratiti indirektne i direktnе uticaje saobraćaja na ukupnu ekonomiju i definisati izvore i sredstva za finansiranje infrastrukture koji su u funkciji ukupnih ekonomskih interesa Crne Gore, a procedure planiranja i upravljanja infrastrukturom podići na nivo međunarodnih standarda u smislu atraktivnosti za domaće i strane investitore, sve u cilju postizanja održivosti, odnosno samoodrživosti pojedinih vidova saobraćaja

A10 – Poboljšati veze sa mrežom transevropskih koridora u skladu sa REBIS studijom, radi bržeg i sigurnijeg pristupa EU i regionalnim tržištima





A11 – Minimizirati negativne uticaje saobraćaja na prostor i čovjekovu okolinu

A12 – Integrисati unutrašnji prostor Crne Gore i obezbijediti uslove za valorizaciju ekonomskih potencijala

A13 – Definisati optimalne uslove koji će voditi kraćem vremenu putovanja između najfrekventnijih tačaka na saobraćajnoj mreži.

Sve ove aktivnosti su u strategiji detaljnije razložene na set podaktivnosti.

Odgovornost za realizaciju ovih aktivnosti precizno je locirana u Vladi Crne Gore, odnosno Ministarstvu pomorstva i saobraćaja. Ono je dužno da obezbijedi preduslove za njihovu realizaciju, planira resurse, organizuje, koordinira i vrši nadzor nad njihovim izvršenjem. U elementima gdje je neophodna međuresorska saradnja, Ministarstvo je dužno da je obezbijedi. Ministarstvo zadatke i poslove vezane za pojedine aktivnosti delegira Agencijama, Direkcijama i Upravama u svom resoru.

Kao posebno osjetljivi moment u strategiji obrađen je set razvojnih projekata koji imaju strateški značaj. Selektirano je 25 projekata najvećeg značaja za ukupan razvoj Crne Gore. Projekti su izabrani među onima koji su se do sada pojavljivali u raznim razvojnim dokumentima, kao i onim koje su regioni ili opštine u Crnoj Gori kandidovale kao projekte od posebnog značaja za cijelu Crnu Goru. To ni u kom slučaju ne znači da nema još projekata koji su možda i ekonomski opravdaniji od onih obrađenih u ovoj Strategiji, ali će njihovom sudbinom upravljati lokalne zajednice samostalno ili u saradnji sa Vladom Crne Gore. Jedan od zadataka ove strategije jeste i to da se stvore uslovi kako bi svaka opština, odnosno regija u Crnoj Gori na bazi državne strategije mogla uraditi i svoju strategiju razvoja saobraćaja.



Izabrani projekti od strateškog značaja su sljedeći.

	Projekti na željeznicu	Vrijeme Sredstva
1.	Rekonstrukcija željezničke pruge Bar - Beograd	4 godine 33.000.000€
2.	Rekonstrukcija željezničke pruge Podgorica – Nikšić	3,5 godina 57.000.000€
3.	Rehabilitacija željezničke pruge Podgorica – Skadar	2 godine 3.000.000€
4.	Izgradnja terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar i Bijelo Polje	2 godine 3,200.000€

	Projekti u pomorstvu	
5.	Izgradnja i rekonstrukcija infrastrukturnih objekata u Luci Bar	8 godina 34,700.000€
6.	Završetak izgradnje Marine u Baru	1,5 godina 1,500.000€
7.	Revitalizacija Luke Virpazar	2,5 godina 2,900.000€
8.	Revitalizacija pomorske privrede	2 godine 36.000.000€

	Projekti u putnoj infrastrukturi	
9.	Izgradnja Jadransko-Jonskog autoputa kroz Crnu Goru	6 godina 425.000.000€
10.	Izgradnja autoputa Podgorica – Mateševu	5 godina 235.000.000€
11.	Izgradnja mini zaobilaznice oko Podgorice	2 godine 25.000.000€
12.	Rekonstrukcija puta Primorje - Podgorica – Granica sa Srbijom	3 godine 32.000.000€
13.	Izgradnja zaobilaznice oko Bijelog Polja	3 godine 12.000.000€
14.	Rekonstrukcija i rehabilitacija puta Nikšić – granica sa BiH (Šćepan Polje)	9 godina 93.000.000€
15.	Izgradnja puta Risan - Žabljak	5 godina 95.000.000€
16.	Izgradnja puta Gusinje - Plav – Veruša	4 godine 35.000.000€
17.	Izgradnja puta Cetinje – Nikšić	5 godina 85.000.000€
18.	Izgradnja zaobilaznice Rožaje	2 godine 14.000.000€
19.	Izgradnja i rekonstrukcija puta Herceg Novi – Trebinje, odnosno Meljine - Petjevići	3 godine 14.000.000€
20.	Izgradnja mosta preko Verige	2,5 godine 87.000.000€
21.	Rekonstrukcija Jadranske magistrale	5 godina 59.000.000€
22.	Rekonstrukcija i modernizacija pravca Podgorica-Nikšić- granica sa BiH- Trebinje	3 godine 18 m eura
23.	Izgradnja obilaznice Golubovci	2 godine 10.000.000€
24.	Poboljšanje saobraćajne povezanosti Šavnika i Žabljaka sa glavnim saobraćajnicama u Crnoj Gori	2 godine 9.000.000€



	Projekti u civilnom vazduhoplovstvu	
25.	Stavljanje u funkciju aerodroma Berane	2,5 godina 22.000.000€

Ukupna zahtijevana suma iznosi 1.441 milijardi eura. Za ekonomiju Crne Gore ovo je prilično velika cifra, ali s obzirom na to što se njom postiže i nije tako prevelika. Crna Gora dobija dva poluautoputa, modernizovanu i poboljšanu postojeću infrastrukturu, internu i međunarodnu integraciju svog prostora, kvalitetnu podršku razvoju svojih privrednih djelatnosti, kvalitetnu saobraćajnu uslugu, smanjeno vrijeme putovanja sa ekonomskim uštedama itd.

Strategija je identifikovala i mogućnost obezbjeđenja sredstava za realizaciju ovih projekata.

	Izvor sredstava	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	
1	Budžet	4	10	10	10	20	25	25	25	25	25	179
2	Kredit EIB	15	15	15	15	15	15	15	20	20	20	165
3	Kredit EBRD	11,5	15	15	15	20	20	20	20	20	20	176,5
4	Krediti ostalih banaka	23	43	20	20	15	15	15	15	15	15	196
5	Privatizacioni prihodi	5	70	40	40	40	30	30	30	20	10	315
6	Koncesiona naknada kao izvor investiranja		9	10	35	35	40	10	10			149
7	Privatni kapital u pravatno-javnom partnerstvu	4	5	5	5	15	15	15	30	30	30	154
8	Ostalo											0
	UKUPNO:	62,5	167	115	140	160	160	130	150	130	120	1334,5

Ukupan nedostatak sredstava iznosi oko 107.000.000€. Shodno vrijednosti pojedinih projekata i njihovoj evaluaciji na bazi usvojenih kriterijuma, u pitanju je realizacija puta Nikšić – Cetinje koji je pokazao najmanju prioritetnost. Dinamika nedostatka sredstava uslovila je i da se neki projekti moraju vremenski pomjerati.

Nedostatak strategije u ovom dijelu odnosi se na procjenu sredstava za uglavnom sve projekte, budući da za njih ne postoji projektna dokumentacija. Izrada projektne dokumentacije za ove strateške projekte jeste u svakom slučaju i najveći prioritet u svim aktivnostima razvoja. Realizacija svakog projekta uslovljena je posjedovanjem projektne dokumentacije i u tom dijelu neophodno je obezbijediti budžetska sredstva kako bi se projekti što prije realizovali.

Strategija daje predlog realizacije ovih razvojnih projekata sa dinamikom i neophodnim sredstvima.

Na kraju, neophodno je istaći da će promjena internih i eksternih faktora u kojima je strategija rađena usloviti i promjenu pojedinih aktivnosti i projekata njom definisanih. Stoga je monitoring ovih faktora jedan od bitnih zadataka Ministarstva pomorstva i saobraćaja koje mora blagovremeno intervenisati i argumentovano i transparentno objašnjavati svaku promjenu ili odstupanje od usvojene strategije.





Radni tim za izradu Nacrta Strategije:

- dr Andrija Lompar - Koordinator
- Max Xenion - konsultant EAR

Članovi tima

- Zoran Radonjić
- Radoš Šućur
- Srđan Vukčević
- Milorad Katnić
- Amna Redžepagić





