

INFORMACIJA O AKTIVNOSTIMA NA REALIZACIJI PROJEKTA AUTO-PUTA BAR- BOLJARE



Crna Gora
 Ministarstvo kapitalnih investicija



POSLOVNA JEDINICA
 ZA UPRAVLJANJE PROJEKTOM
 IZGRADNJE AUTOPUTA
 BAR - BOLJARE

Sadržaj

1	UVOD.....	2
2	STATUS NAPREDOVANJA RADOVA	2
2.1	Otvorena trasa.....	2
2.2	Funkcionalni sadržaji	3
2.3	Tuneli	5
2.4	Mostovi.....	6
2.5	Elektro-mašinske instalacije, saobraćajna signalizacija i oprema puta.....	9
2.6	Stepen realizacije radova na osnovu Priloga 3, 4 i 5	9
2.7	Radna snaga Izvođača radova	10
2.8	Podizvođači.....	10
3	PLAĆANJA.....	10
	Plaćanja prema Izvođaču radova	10
4	ROK ZAVRŠETKA RADOVA	11
5	OSTALE DIONICE AUTO-PUTA	11

1 UVOD

Auto-put Bar-Boljare je transverzalni pravac u smjeru sjeveroistok – jugozapad koji ima glavnu funkciju u prostornoj, privrednoj i demografskoj integraciji Crne Gore, kojim se ostvaruje povezivanje Sjevernog, Središnjeg i Južnog regiona.

Osnovni planski dokumenti kojima su definisani koridori za realizaciju projekta izgradnje auto-puta Bar-Boljare u Crnoj Gori su Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine (2008.) i Detaljni prostorni plan za auto-put Bar-Boljare (2008.). Prostornim planom Crne Gore do 2020. godine planirana je izgradnja auto-puta Bar – Boljare, a njegovim smjernicama je za predmetni infrastrukturni koridor, predviđena izrada Detaljnog prostornog plana auto-puta Bar – Boljare.

Analizirajući značaj i funkcije auto-puta i potrebe za etapnom izgradnjom, Detaljnim prostornim planom auto-puta Bar-Boljare definisana je etapna izgradnja, i to:

- I etapa:** Smokovac–Mateševo;
- II etapa:** Mateševo–Andrijeвица i obilaznica Smokovac–Tološi–Farmaci;
- III etapa:** Andrijeвица–Boljare;
- IV etapa:** Podgorica – Đurmani.

Slijedeći opšte postavke Detaljnog prostornog plana auto-puta Bar – Boljare, pristupilo se realizaciji **I etape**, odnosno prioritetne dionice Smokovac–Uvač–Mateševo.

2 STATUS NAPREDOVANJA RADOVA

Ukupan stepen završenosti radova na izgradnji auto-puta iznosi oko 92%.

Status radova na izgradnji prioritetne dionice auto-puta Smokovac-Mateševo dat je u nastavku po fazama radova (otvorena trasa, tuneli i mostovi, elektro-mašinske instalacije, radovi po Prilogu 3, 4 i 5).

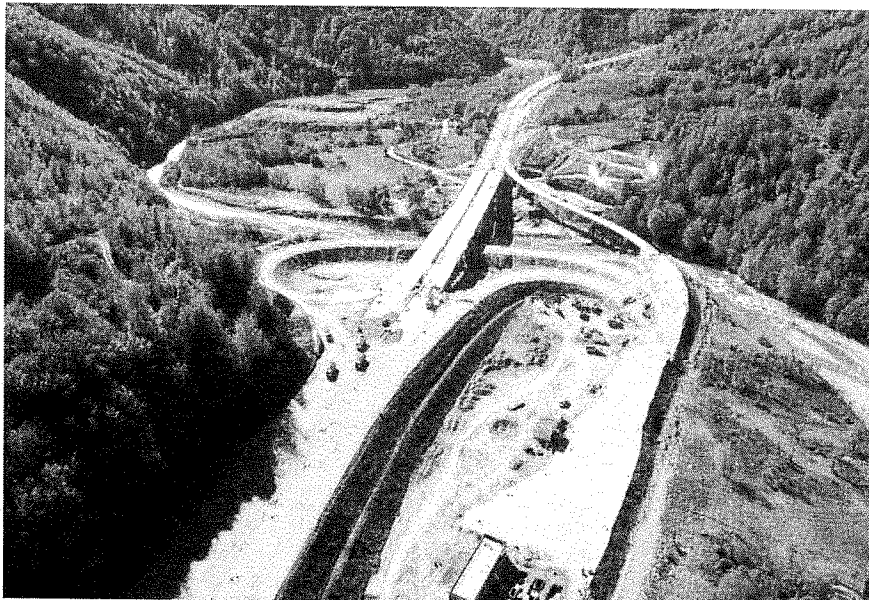
2.1 Otvorena trasa

Do sada je ukupno na otvorenoj trasi izvedeno oko 80% radova (iskopi, nasipi, zidovi od armirane zemlje i armirano-betonski zidovi, kosine i kolovozna konstrukcija).

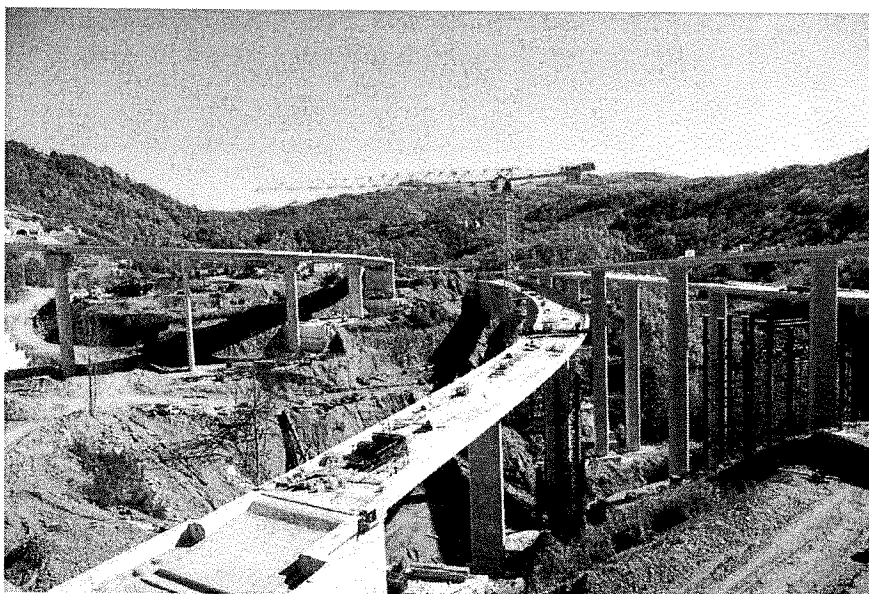
Procenat izvedenih zemljanih radova na otvorenoj trasi (iskopi, nasipi, zidovi od armirane zemlje) je oko 98%.

U toku su intenzivni radovi na izgradnji kolovozne konstrukcije (tampona i asfalta) na dionicama 1, 2 i 3 (od ukupno četiri dionice). Prvi od 3 sloja asfalta je završen na oko 43.7 km ukupno u obje trake, odnosno oko 53% prvog sloja. Drugi sloj asfalta završen je u dužini od 34.8 km u obje trake, odnosno oko 42%.

U toku su radovi na postavljanju vertikalne saobraćajne signalizacije i opreme puta.



Slika br.1 - Petlja Mateševo



Slika br.2 - Petlja Veruša

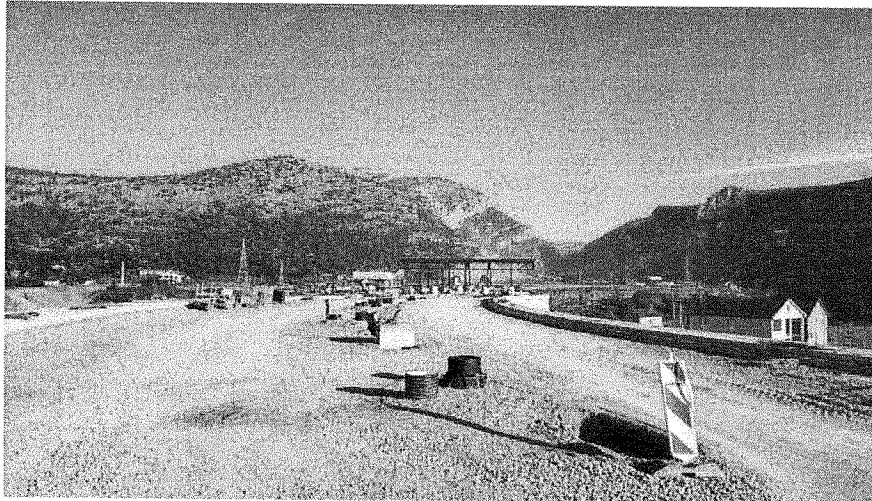
2.2 Funkcionalni sadržaji

- Baza za održavanje Pelev Brijeg

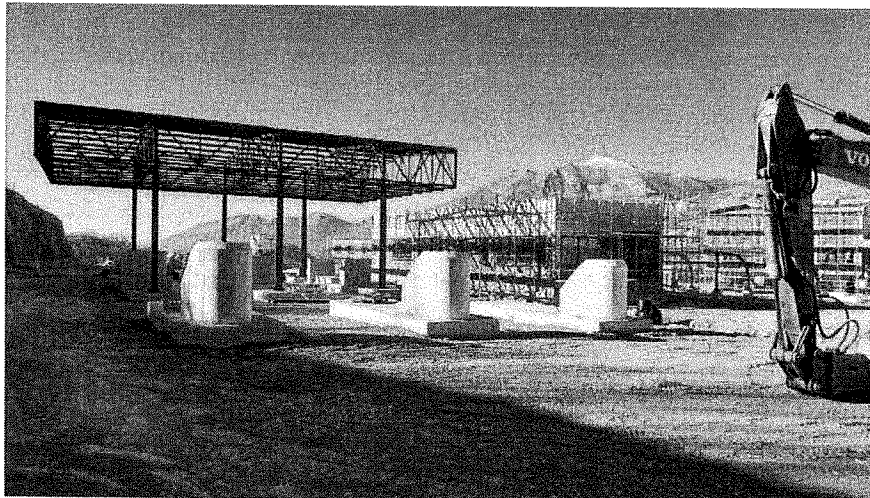
Trenutna izvedenost radova je oko 75%.

- Naplatne rampe Smokovac, Veruša, Pelev Brijeg i Mateševo

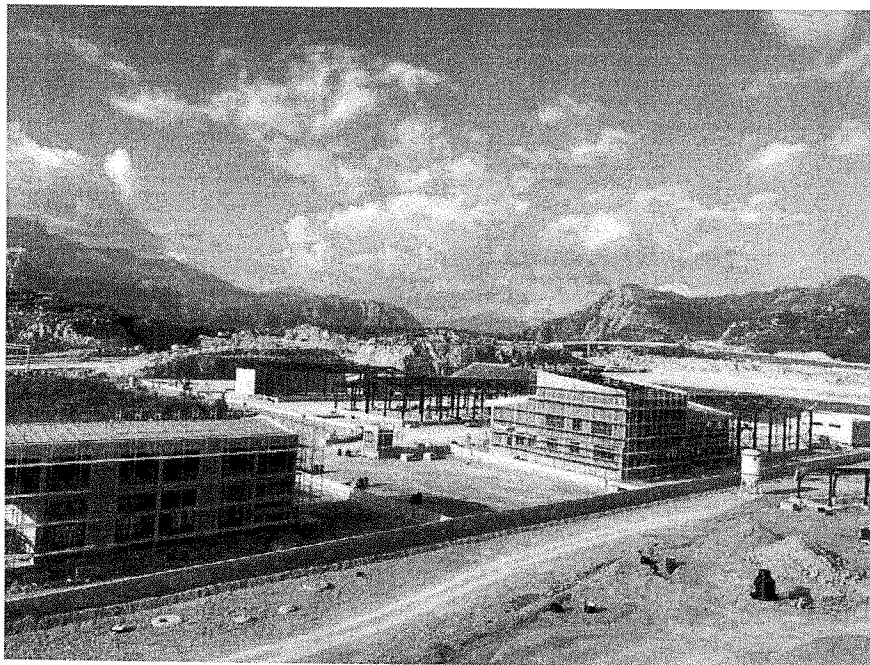
Stepen izvedenosti radova na naplatnoj rampi Smokovac i Pelev Brijeg je oko 75%, na Veruši 0%, a na Mateševu 20%.



Slika br.3 - Naplatna rampa-petlja Smokovac



Slika br.4 - Naplatna rampa-petlja Pelev Brijeg



Slika br.5 - Baza za održavanje Pelev Brijeg

2.3 Tuneli

Završen je probaj i izrada primarne i sekundarne obloge na svih 16 tunela.

Ključne aktivnosti koje se trenutno realizuju u tunnelima su radovi na ugradnji elektro-mašinske opreme i instalacija kao i izgradnja kolovozne konstrukcije.

Pozicije radova na izgradnji tunela		
	Pozicija radova	Stepen gotovosti
1.	Iskop i primarna podgrada	100%
2.	Sekundarna obloga	100%
3.	Tunelski ivičnjaci	99%
5.	Centralna drenaža	100%
6.	Popravke betona sekundarne obloge	80%
7.	Farbanje tunela	5%

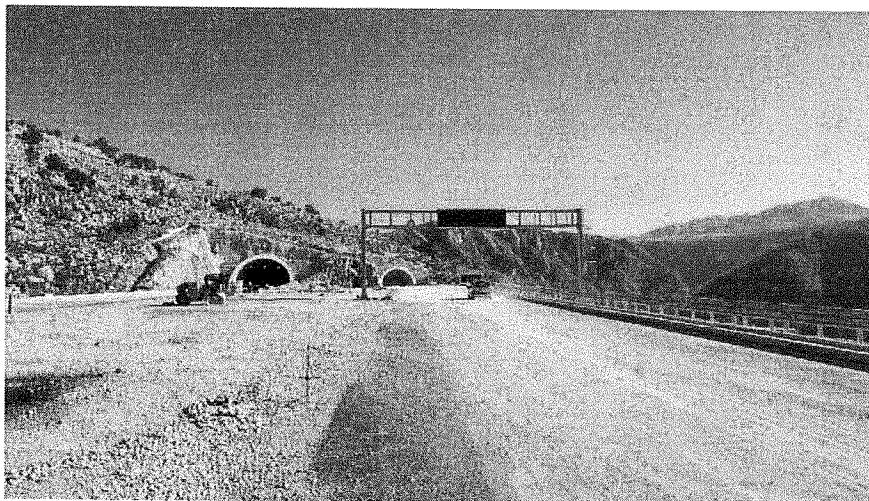
Tabela 1. Stepen gotovosti radova po pozicijama u tunnelima

Dionica	Poddionica	Naziv tunela	Pozicija cijevi	Dužina tunela	Dužina iskopa	Udaljenost čela iskopa od početka podzemnog iskopa		UKUPAN ISKOP PO DJEVI		SEKUNDARNA OBLOGA Gornji dio							
						Jug	Sjever	Izvedeno + sjever (%)	Jug (m)	Ukupno izvedeno %	Jug	Sjever	Izvedeno + sjeve (%)	Jug (m)	%	Preostalo (m)	
																	L/D
I	1.1.1	SUKA	Lijeva	720	703	50.0	653.0	703	100.0	100			720.0	720	100.0	100.0	0.0
			Desna	604	587	15.0	572.0	587	100.0				604.0	604	100.0		0.0
	1.1.2	VEŽEŠNIK	Lijeva	2474	2450	1063.0	1387.0	2450	100.0	100	1237.0	1237.0	2474	100.0	100.0	0.0	
			Desna	2414	2390	1180.5	1209.5	2390	100.0		1266.0	1148.0	2414	100.0		0.0	
	1.2	MRKE	Lijeva	839	804	774.4	29.8	804	100.0	100	839.0		839	100.0	100.0	0.0	
			Desna	804	774	747.6	26.2	774	100.0		804.0		804	100.0		0.0	
II	2.1	KLOPOT	Lijeva	985	961		961.0	961	100.0	100			985.0	985	100.0	100.0	0.0
			Desna	815	791		791.0	791	100.0				815.0	815	100.0		0.0
	2.1	VILAC	Lijeva	815	791	9.2	781.8	791	100.0	100			815.0	815	100.0	100.0	0.0
			Desna	950	926	17.0	909.0	926	100.0				950.0	950	100.0		0.0
	2.3	VJETERNIK	Lijeva	3039	3015	1507.5	1507.5	3015	100.0	100	1526.5	1512.5	3039	100.0	100.0	0.0	
			Desna	2852	2828	1414.0	1414.0	2828	100.0		1427.5	1424.5	2852	100.0		0.0	
III	3.2	MRKI KRŠ	Lijeva	717	693	689.6	3.4	693	100.0	100.0			717.0	717	100.0	100.0	0.0
			Desna	592	575	568.0	7.0	575	100.0		592.0		592	100.0	0.0		
	3.2	ĐURILOVAC	Lijeva	499	489	19.4	469.6	489	100.0	100	499.0		499	100.0	100.0	0.0	
			Desna	390	380	4.8	375.2	380	100.0		390.0		390	100.0		0.0	
	3.3	KOSMAN	Lijeva	2662	2638	1314.0	1324.0	2638	100.0	100	1327.3	1334.7	2662	100.0	100.0	0.0	
			Desna	2507	2483	1276.0	1207.0	2483	100.0		1285.4	1221.6	2507	100.0		0.0	
3.4.2	MALA TRAVA	Lijeva	1873	1851	862.2	988.8	1851	100.0	100	876.8	996.2	1873	100.0	100.0	0.0		
		Desna	1902	1878	891.0	987.0	1878	100.0		897.2	1004.8	1902	100.0		0.0		
IV	4.1	VITANOVICE	Lijeva	130	106	10.1	95.9	106	100.0	100			130.0	130	100.0	100.0	0.0
			Desna	150	126	10.2	115.8	126	100.0				150.0	150	100.0		0.0
	4.1	ZECKA	Lijeva	690	666	17.9	648.0	666	100.0	100			690.0	690	100.0	100.0	0.0
			Desna	667	643	14.8	628.2	643	100.0				667.0	667	100.0		0.0
	4.1	PAJKOV VIR	Lijeva	365	341	15.7	325.3	341	100.0	100			365.0	365	100.0	100.0	0.0
			Desna	205	168	21.5	146.5	168	100.0				205.0	205	100.0		0.0
	4.2	JABUČKI KRŠ	Lijeva	1455	1431	715.0	716.0	1431	100.0	100	722.4	732.6	1455	100.0	100.0	0.0	
			Desna	1360	1313	627.4	685.6	1313	100.0		658.0	702.0	1360	100.0		0.0	
	4.3	PRESLO	Lijeva	495	485	471.9	13.1	485	100.0	100	495.0		495	100.0	100.0	0.0	
			Desna	400	363	352.4	10.6	363	100.0		400.0		400	100.0		0.0	
	4.4.2	MATEŠEVO	Lijeva	552	528	385.4	142.6	528	100.0	100.0	372.9	179.1	552	100.0	100.0	0.0	
			Desna	560	522	230.0	292.0	522	100.0		281.5	278.5	560	100.0		0.0	
				35482	34699			34699		100.0			35482	100.0	0.0		

Tabela 2. Detaljan pregled radova za tunele



Slika br.6 - Tunel Vilac



Slika br.7 - Tunel Klopot

2.4 Mostovi

Izvođač je izveo rasponske konstrukcije na svim mostovima. U toku su radovi na izradi armirano-betonske zaštitne ograde, a na pojedinim mostovima su montirane i dilatacione spojnice. Preostali su da se izvedu radovi na prelaznim pločama, hidroizolaciji kolovozne ploče (na pojedinim mostovima završena hidroizolacija kolovozne ploče), ugradnji opreme mostova, uređenju terena ispod mostova i asfalterski radovi (završeno asfaltiranje jedne kolovozne trake mostova: Moračica, Mrke, Đurićev Laz i Ratkov laz u dužini od 1.9 km, samo u prvom sloju od 5 cm).

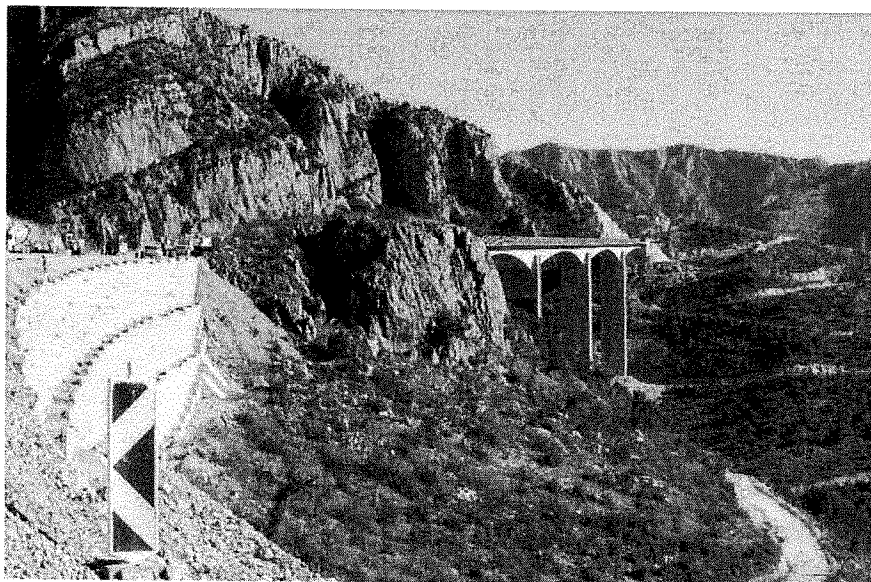
Na mostu Moračica urađene su pješačke staze i razdjelni pojas, a u toku su završni radovi na montiranju nosača konzola vjetrobarijere, pješačke ograde i zaštitnih ograde za vozila.

Mostovi trasa	Osnovna	Lijevi Most		Desni Most		Lijevi + Desni		(%)
		Dužina (m)	Realizov.	Dužina (m)	Realizov.	Dužina (m)	Realizov.	
1	GORNJE MRKE	296	296	296	296	592	592	100
2	MORAČICA	/	/	/	/	960	960	100
3	ĐURIĆEV LAZ	352	352	324	324	676	676	100

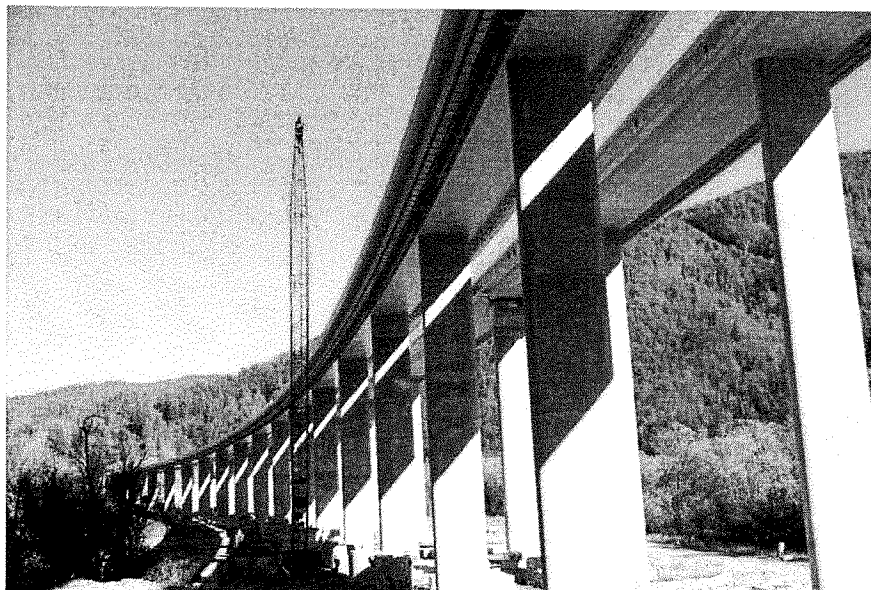
Informacija o aktivnostima na realizaciji projekta auto-puta Bar-Boljare

4	RATKOV LAZ	352	352	324	324	676	676	100
5	LUTOVO	212	212	128	128	340	340	100
6	SUVOVARA	184	184	240	240	424	424	100
7	KRKOR	334	334	290	290	624	624	100
8	MIŠTICA	172	172	224	224	396	396	100
9	ZAGRAĐE	100	100	146	146	246	246	100
10	PODOVI	172	172	/	/	172	172	100
11	ČESTOGAZ	94	94	94	94	188	188	100
12	UVAČ 1	288	288	348	348	636	636	100
13	UVAČ 2	160	160	160	160	320	320	100
14	UVAČ 3	146	146	94	94	240	240	100
15	UVAČ 4	841	841	890	890	1731	1731	100
16	PAJKOV VIR	94	94	120	120	214	214	100
17	PRESLO	/	/	68	68	68	68	100
18	JABUKA	648	648	784	784	1432	1432	100
19	TARA 1	234	234	234	234	468	468	100
20	TARA 2	454	454	398	398	852	852	100
Mostovi Petlje / Rampe		Lijevi Most		Desni Most		Lijevi + Desni		(%)
		Dužina (m)	Realizov.	Dužina (m)	Realizov.	Dužina (m)	Realizov.	
21	PELEV BRIJEG	100	100	100	100	200	200	100
22	VERUŠA 1	/	/	/	/	128	128	100
23	VERUŠA 2	/	/	/	/	183	183	100
24	VERUŠA 3	/	/	/	/	156	156	100
25	VERUŠA 4	/	/	/	/	180	180	100
26	VERUŠA 5	/	/	/	/	128	128	100
27	MATEŠEVO 2	/	/	/	/	176	176	100
28	MATEŠEVO 1	/	/	/	/	34	34	100
29	SMOKOVAC	150	150	150	150	300	300	100
Nadvožnjaci						Dužina (m)	Realizov.	(%)
1	PRELJUBOVICA	/	/	/	/	52	52	100
2	KISJELICA	/	/	/	/	52	52	100
Podvožnjaci						Dužina (m)	Realizov.	(%)
1	PAVLIČIĆI	/	/	/	/	79	79	100
2	BRAT. NJIVE 1	/	/	/	/	52	52	100
3	BRAT. NJIVE 2	/	/	/	/	54	54	100
4	TRIMOJEVIĆI	/	/	/	/	77	77	100
5	PRESLO	/	/	/	/	70	70	100
6	ZLATICA	/	/	/	/	25	25	100
7	M. IVANOVIĆA	/	/	/	/	72	72	100
8	DUNAVSKA	/	/	/	/	24	24	100
Potporni zidovi						Dužina (m)	Realizov.	(%)
1	Sekcija 1	/	/	/	/	458	458	100
2	Sekcija 2	/	/	/	/	936	926	99
3	Sekcija 3	/	/	/	/	2774	2635	95
4	Sekcija 4	/	/	/	/	3050	2593	85

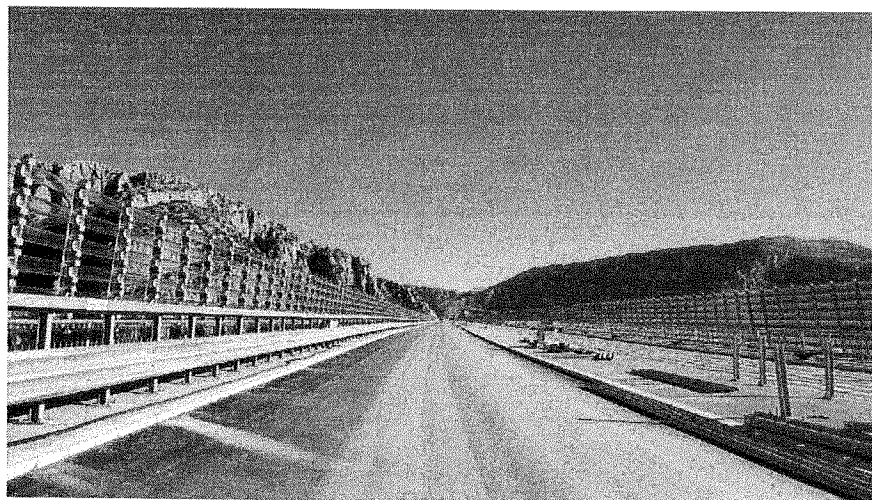
Tabela 3. Objekti konstrukcija



Slika br.8 - Zid od armirane zemlje i Most Moračica



Slika br.9 - Most Jabuka



Slika br.10 – Most Moračica

2.5 Elektro-mašinske instalacije, saobraćajna signalizacija i oprema puta

Dinamika izvođenja radova i stepen završenosti elektro-mašinskih instalacija je direktno uslovljen stepenom završenosti građevinskih radova na objektima auto-puta.

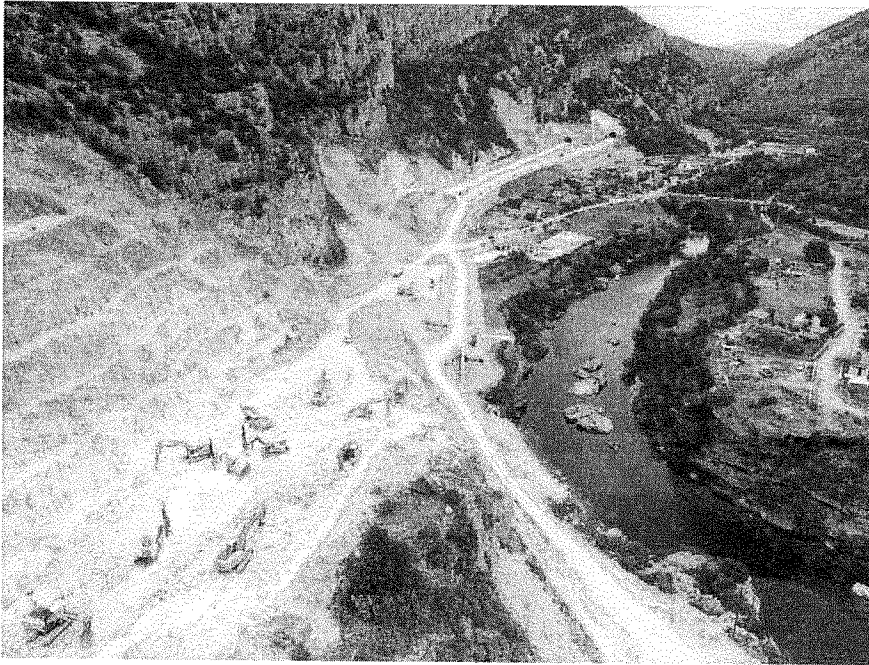
Prema informacijama Inženjera, do sada je završeno cca 60 % radova.

2.6 Stepen realizacije radova na osnovu Priloga 3, 4 i 5

Prilog 3-Petlja Smokovac, I faza

Na petlji Smokovac intenzivno se izvode radovi na visokom usjeku sa desne obale Morače, na zidovima od armirane zemlje, armirano betonskim zidovima i nasipima u zoni naplatne rampe. Rasponska konstrukcija na mostu Morača je završena. Radovi na nadvožnjacima i podvožnjacima su u završnim fazama.

Po informacijama Inženjera do sada je izvedeno oko 79% radova.



Slika br.11 – Usjek na petlji Smokovac

Prilog 4 -izgradnja Sistema vodosnabdijevanja

Prema informaciji Inženjera, do sada je ukupno završeno oko 78% radova iz Priloga 4-Sistem vodosnabdijevanja.



Slika br.12 - Rezervoar za vodu Podovi

Prilog 5 – izgradnja kablovske kanalizacije za postavljanje 20kV kabla na otvorenoj trasi i mostu Moračica

Prema podacima Inženjera završeno je oko 81% 20 kV kablovske kanalizacije.

2.7 Radna snaga Izvođača radova

Na Projektu je u toku novembra 2020. bilo angažovano 1389 radnika. Od ovog broja je 785 radnika iz Kine, 103 crnogorskih državljana i radnika iz zemalja okruženja koji rade za kinesku kompaniju, a 501 radnika je angažovano od strane podizvođača.

2.8 Podizvođači

Do sada je izdato:

- 116 prethodnih saglasnosti za angažovanje podizvođača,
- 112 dopuna prethodno izdatih saglasnosti,
- 6 saglasnosti za raskidanje podizvođačkih ugovora, 20 prethodno izdatih saglasnosti je prestalo da važi,
- angažovano je 104 kompanije iz Crne Gore i 29 kompanija iz regiona (10 iz Srbije, 1 iz Albanije, 8 iz Hrvatske, 1 iz Slovenije, 8 iz BiH i 1 iz Španije).

Investitor je dao 28 negativnih mišljenja za angažovanje potencijalnih podizvođača.

3 PLAĆANJA

Plaćanja prema Izvođaču radova

Izvođač radova se plaća za obim stvarno izvedenih radova, a prema definisanoj metodologiji mjerenja elemenata za plaćanje. U 2020. godini (zaključno sa radovima iz novembra) Izvođaču je isplaćeno 55.598.341,73 €.

4 ROK ZAVRŠETKA RADOVA

Rok za završetak radova iz osnovnog Ugovora o projektovanju i izgradnji bio je 48 mjeseci od datuma početka radova, tj. 11. maj 2019. godine. Prvobitno ugovoreni rok za završetak radova produžen je Prilogom 3 - izgradnja I faze petlje Smokovac do 30. septembra 2020. godine, na osnovu Inženjerovog odobrenja Izvođačevog predloga - ponude i preporuke date Investitoru, dok su rokovi iz Priloga 4 - izgradnja sistema za vodosnabdijevanje i Priloga 5 - izrada kablovske kanalizacije za 20 kV kablovski razvod za trajno napajanje električnom energijom na otvorenoj trasi i mostu Moračica, u okviru tog novog roka za završetak.

Izvođač radova je od Datuma početka podnosio zahtjeve u skladu sa pod-klauzulom 20.1 Uslova ugovora, kojima se potražuju produžetak roka i/ili dodatna plaćanja, smatrajući da na to ima ugovorno pravo usljed događaja ili okolnosti koji, po njegovoj ocjeni, utiču na Radove, a spadaju u rizike Investitora. Podnošenjem potraživanja jedne ugovorne strane, zbog događaja/okolnosti na strani druge ugovorne strane započinje ugovorna procedura, u kojoj Inženjer vrši vrednovanje i utvrđivanje svih podnešenih zahtjeva, nakon čega nezadovoljna strana zaštitu svojih prava može tražiti na Ugovorom definisanim instancama, tj. strana koja je nezadovoljna utvrđivanjem Inženjera, može dalje zaštitu svojih prava tražiti pred Komisijom za rješavanje sporova (KRS) prema pravilima FIDIC-a, odnosno u krajnjem pred Arbitražnim sudom Trgovinske komore u Cirihu.

U do sada završenim vrednovanjima i utvrđivanjima Izvođačevih potraživanja Inženjer je utvrdio da Izvođač nema pravo na opravdano produženje roka i dodatna plaćanja, uz Izvođačeve najave sporova pred KRS-om. Procedure Inženjerovog vrednovanja/utvrđivanja preostalih Izvođačevih potraživanja, ispostavljenih do 30. septembra 2020. godine, su u toku.

Inženjerovo vrednovanje potraživanja Izvođača radova za dodatni rok za završetak i dodatno plaćanje prouzrokovano pojavom Covid-a 19 je u toku, a Inženjer je predložio i Izvođač se saglasio za odgađanje roka za dostavljanje odgovora na principe Izvođačevog konačnog detaljnog potraživanja do 20. januara 2020. godine.

5 OSTALE DIONICE AUTO-PUTA

Uporedo sa radovima na prioritetoj dionici, odvijale su se i aktivnosti na realizaciji sljedeće dvije dionice (Mateševo - Andrijevića i Smokovac - Tološi - Farmaci), koje su Detaljnim prostornim planom auto-puta Bar-Boljare definisane kao II faza. Za ove dvije dionice u toku 2017. godine, od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan su obezbijedena bespovratna sredstva u ukupnom iznosu od 5.490.000 € za pripremu idejnih projekata i pratećih elaborata procjene uticaja na životnu sredinu i društvo, i realizacija ovih sredstava je u toku (Evropska banka za rekonstrukciju i razvoj je vodeća finansijska institucija za ove projekte).

U vezi sa projektovanjem dionice Mateševo-Andrijevića početni sastanak je održan 29. januara 2019. godine, a za dionicu Smokovac-Farmaci (obilaznica oko Podgorice) početni sastanak je održan 22. novembra 2018. godine. Završetak ovih idejnih projekata očekuje se u II kvartalu 2021. godine.

Pored izrade idejnog projekta za dionicu Mateševo-Andrijevića i idejnog projekta za dionicu Smokovac-Tološi-Farmaci, Monteput d.o.o. - Poslovna jedinica za upravljanje projektom auto-puta Bar-Boljare, realizuje izradu Idejnog rješenja za dionicu Andrijevića-Boljare (granica sa Republikom Srbijom), sa očekivanim završetkom u I kvartalu 2021. godine.

Takođe, u toku 2017. godine, od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan je obezbijedeno dodatnih 1.300.000 € za pripremu nove sveobuhvatne Studije opravdanosti za čitav auto-put Bar-Boljare, uključujući analizu troškova-koristi. Izrada Studije opravdanosti za čitav auto-put Bar-Boljare započeta je 19. marta 2019. godine i očekuje se da će biti završena u II kvartalu 2021. godine.

Navedenu dokumentaciju izrađuju referentne evropske kompanije, angažovane u procedurama definisanim od strane donatora (Evropska komisija kroz mehanizam Investicionog okvira za Zapadni Balkan) i nezavisno od investitora, tj. krajnjeg korisnika sredstava, u konkretnom slučaju Vlade, odnosno resornog Ministarstva kapitalnih investicija.

Osnovno nastojanje jeste da se, dok traju radovi na izgradnji dionice Smokovac-Uvač-Mateševo, stvaraju pretpostavke za početak izgradnje i naredne dionice. Prioritet u realizaciji nakon dionice Smokovac-Uvač-Mateševo se daje dionici Mateševo-Andrijevića, kao logičan, građevinski i funkcionalni nastavak tekuće investicije (dionica Smokovac-Uvač-Mateševo). Osnovno nastojanje jeste da se, dok traju radovi na izgradnji dionice Smokovac-Uvač-Mateševo, stvaraju pretpostavke za početak izgradnje i naredne dionice.

U skladu sa tim, tadašnje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je u novembru 2018. godine apliciralo prema Investicionom okviru za Zapadni Balkan za dodjeljivanje 54,6 mil. € za kofinansiranje izgradnje dionice Mateševo-Andrijevića, što predstavlja 20% od procijenjenog kapitalnog izdatka za izgradnju ove dionice od 273 mil. € (procjena na osnovu idejnog rješenja rađenog 2008. godine). Planirano je da se dodatnih 20% sredstava obezbijedi putem kreditnog zaduživanja kod Evropske banke za rekonstrukciju i razvoj koja je i vodeća finansijska institucija u svim zahtjevima za dodjeljivanje bespovratnih sredstava u vezi sa projektom auto-puta Bar-Boljare od strane Investicionog okvira za Zapadni Balkan, a preostalih 60% od zainteresovanih privatnih partnera. Konačna odluka o ovom zahtjevu, kao i mogućem proširenju iznosa bespovratnih sredstava koji bi bio dodijeljen će biti donešena po okončanju nove sveobuhvatne Studije opravdanosti čija izrada je u toku.

Preliminarno opredjeljenje je da se ostale dionice auto-puta Bar-Boljare realizuju po nekom od modela privatno-javnog partnerstva, pri čemu tek predstoji definisanje optimalnih uslova i modela realizacije, po završetku nove Studije opravdanosti.

Prepoznajući mogućnosti i značaj zajedničkog nastupa prema trećim zainteresovanim stranama i dostupnim izvorima sredstava za finansiranje realizacije infrastrukturnih investicija, koje će omogućiti veći protok ljudi, robe, kapitala, usluga i tehnologije, kao i ekonomski razvoj obje države, zaključen je Memorandum o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Srbije („Sl.list CG-Međunarodni ugovori“, br. 10/2018), na bazi koga je i bilo konkretnih aktivnosti u vezi sa usaglašenjem kontaktne tačke na projektu auto-puta Bar-Baograd (SEETO putni pravac 4) koji je dio indikativnog proširenja koridora Bliski istok – Istočni Mediteran na prostoru Zapadnog Balkana.

Dana 23.03.2018. godine Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je sa kompanijom China Road and Bridge Corporation (CRBC) potpisalo "Memorandum o razumijevanju i saradnji za projekat izgradnje auto-puta Bar-Boljare na principima privatno-javnog partnerstva", čime kompanija CRBC nije ničim dovedena u povlašćeni položaj. To je samo kompanija koja je prva izrazila interesovanje za realizaciju i ostalih dionica auto-puta Bar-Boljare, što je i razumljivo jer je ista već prisutna na domaćem tržištu, na projektu auto-puta Bar-Boljare, a ispoljeno interesovanje pomenute kompanije ima jednaki tretman sa svim drugim ispoljenim interesovanjima kako bi se osigurala primjena jednakog tretmana, nediskriminacije i slobode konkurencije uz puno poštovanje svih važećih propisa.

U cilju definisanja optimalnih uslova i modela realizacije, svi zainteresovani subjekti su pozvani da ispolje svoje interesovanje i predlože svoje uslove i modele za realizaciju ostalih dionica auto-puta Bar-Boljare, na bazi najbolje međunarodne prakse, i uz poštovanje principa jednakog tretmana, slobodne konkurencije i nediskriminacije, i cijeneći isključivo cijenu i rokove, te kvalitet rada, iskustvo i referentnost potencijalnih partnera.

Povodom Ekonomskog i investicionog plana za Zapadni Balkan koji je 6. oktobra 2020. godine usvojila Evropska komisija, a u svjetlu sve više isticane potrebe o stvaranju jedinstvenog

ekonomskog prostora na prostoru Zapadnog Balkana, Ministarstvo je uputilo poziv vodećim međunarodnim finansijskim institucijama (Svjetska banka, Međunarodni monetarni fond, Evropska banka za obnovu i razvoj, Evropska investiciona banka, Njemačka razvojna banka) u cilju sagledavanja njihovog viđenja daljeg razvoja saobraćajnog sistema Crne Gore, koji bi se trebao sagledavati kroz integralni sistemski pristup, jer samo podsticanje pojedinačnih investicija u pojedinim vidovima saobraćaja ne omogućava i postizanje optimalnih rezultata na nacionalnom nivou ukoliko se ne osigura kvalitetna veza sa gravitirajućim područjima, te razvoj sve češće podsticanih multimodalnih transportnih rješenja i sinhronizovani razvoj sa drugim podsistemima na koje su po svojoj prirodi upućeni pojedini saobraćajni sistemi, odnosno investicije u oblasti saobraćaja. Evropska komisija je i u ocjeni Programa ekonomskih reformi 2020-2022 za Crnu Goru, u aprilu 2020. godine, istakla da bi dugoročni održivi ekonomski razvoj Crne Gore imao velike koristi od daljeg razvoja i poboljšanja saobraćajne infrastrukture i osiguranja dobre povezanosti s evropskim koridorima.