

Intervju: Ivan Brajović, ministar saobraćaja i pomorstva u Vladi Crne Gore

Ulaganja u saobraćaj osnov su za razvoj svih grana privrede

Negde pre godinu dana, za prvi broj almanaha „PUT plus“, Ivan Brajović, ministar saobraćaja i pomorstva u Vladi Crne Gore govorio je da će se njegova zemlja „kapitalnim projektima i izgradnjom autoputa povezati sa Srbijom i preko nje dalje sa regionom“, dok će se izgradnjom puteva prema Albaniji, Hrvatskoj, zatim rekonstrukcijom železničke mreže, kao i povezivanjem morskim putevima, Crna Gora jasno pozicionirati najpre na transportnoj mapi regiona, a onda i Evrope. Šta se od svega toga u međuvremenu desilo, ostvarilo, promenilo? Odgovore smo potražili od istog sagovornika, koji i dalje vodi ovaj resor u Vladi Crne Gore.

PUT plus: Gospodine Brajoviću, autoput o kome ste govorili za naš almanah prošle godine, i dalje stoji kao kapitalni projekat Crne Gore. Šta se u tom pogledu dešava?

Ivan Brajović: Radovi na crnogorskom kapitalnom projektu, prvoj dionici autoputa Bar - Boljare, Smokovac - Uvač - Mateševo, vrijednoj 809,6 miliona eura, zvanično su počeli 11. maja 2015. godine, od kada teče rok od četiri godine za završetak izgradnje. Od ukupne cijene za projektovanje i izgradnju prioritetne dionice autoputa Smokovac - Uvač - Mateševo, 85% sredstava obezbijeđeno iz kredita EXIM banke, a preostalih 15%

obezbjeđuje naša država. Rok otplate je 20 godina, grejs period 6 godina, a godišnja fiksna kamatna stopa 2%. Zaista mislim da se bolji finansijski uslovi, u sadašnjim trendovima na globalnom tržištu kapitala, nijesu mogli obezbijediti...

PUT plus: Radi realizacije projekta autoputa, potpisan je i Ugovor sa partnerima iz Kine. Možete li reći neke od važnih karakteristika tog Ugovora?

Ivan Brajović: Pregovori oko izgradnje prioritetne dionice autoputa bili su naporni i dugi. Praktično smo danonoćno usaglašavali detalje Ugovora sa kineskim partnerima, ali smo, što je najvažnije, zadovoljni finalnim rješenjem. Za nama je veoma dinamična godina u kojoj smo stvorili preduslove da se počne sa realizacijom tog kapitalnog projekta. Tim od oko 50 eksperata različitih profila - sa zadovoljstvom ističem da je riječ o dominantno crnogorskim stručnjacima - intenzivno je radio na tom projektu, a kvalitetno vođenje ovih pregovora imalo je za cilj da Crna Gora zaštiti svoje interese, uvažavajući

pri tome i stavove partnera. Smatram da su dobro koncipiran pravni okvir i dobar partnerski odnos, odnosno jasno definisane obaveze ugovornih strana, ključni za brz početak i kvalitetnu realizaciju svakog projekta.

Autoput Bar - Boljare, odnosno SEE-TO putni pravac 4, treba da doprinese boljoj integraciji naše države, te da nas

"Kanjon Platije je zasigurno najopasnija dionica u Crnoj Gori, na kojoj se godišnje desi veliki broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom. Na tom putu često imamo odrone, aktiviraju se klizišta, tako da i pored velikih ulaganja koja smo imali prethodnih godina, kvalitet odvijanja i bezbjednost saobraćaja teško se dalje mogu unaprijediti."

preko puta Požega - Beograd, poveže sa TEN-T Koridorom X i dalje sa Rumunijom, Mađarskom i Centralnom Evropom. Istovremeno, autoput će poslužiti i boljem povezivanju regionalnih centara, a omogućiće i da Luka Bar u potpunosti bude povezana sa ostatkom evropskih koridora. Jednom riječju, smatram da će autoput doprinijeti ekonomskom razvoju i Crne Gore i našeg okruženja.

PUT plus: O samom značaju ovog projekta na

svoj način govori i činjenica da je usvajanje Zakona o autoputu pratila i žustra rasprava poslanika u Skupštini Crne Gore. Zakon je, na kraju, usvojen... Koje biste njegove detalje istakli, a koje smatrate najvažnijim?

Ivan Brajović: Tačno je da je vođena duga i dinamična rasprava o Zakonu o autoputu. Parlamentarna rasprava je jedan od najočitijih dokaza koji govori o transparentnosti cijelog projekta. Da podsjetim, nakon potpisivanja Ugovora o projektovanju i izgradnji prioritetne dionice Smokovac - Uvač - Mateševo autoputa Bar - Boljare, između Ministarstva saobraćaja i pomorstva i kompanija „CCCC“ („China Communications Construction Company Ltd“) i „CRBC“ („China Road and Bridge Corporation“), Ministarstvo





Ivan Brajović, ministar saobraćaja i pomorstva u Vladi Crne Gore

finansija potpisalo je Ugovor o preferencijalnom zajmu sa kineskom EXIM bankom za 85% finansiranja ovog projekta. Pomenuti ugovori, zajedno sa Zakonom o autoputu koji je usvojen u Skupštini Crne Gore, objavljeni su u Službenom listu i na taj način su ispunjene osnovne pravne pretpostavke za početak radova na terenu.

Ne pamt se duža rasprava o nekom Zakonu u našem Parlamentu, a ni intenzivnije učešće nas kao predlagača u obrazlaganju svih rješenja. Ističem da smo u dosadašnjem radu insistirali na poštovanju svih procedura, upravo imajući u vidu važnost projekta i vrijednost investicije. Zakonom o autoputu uredili smo postupak eksproprijacije, način izrade i revizije tehničke dokumentacije, uslove izdavanja građevinske dozvole, uslove izvođenja pripremnih radova, poreska i carinska oslobađanja, a sve s ciljem što brže i efikasnije izgradnje.

Suviše bi nam prostora trebalo da govorimo o svim detaljima ugovora, pa ću pomenuti jednu od stavki koju smatram najbitnijom – uspeli smo da ispregovaramo da učešće domaće građevinske operative bude minimum 30% od ukupne vrijednosti investicije. To je velika šansa crnogorskim građevinskim firmama i svim drugim firmama koje mogu da nađu svoje mjesto u ovom poslu i time steknu

neophodno iskustvo za neke buduće projekte koji će se realizovati u Crnoj Gori.

Dužina dionice od Smokovca do Mateševa je 41 kilometar. Na trasi će biti veliki broj objekata od kojih možemo izdvojiti neke po karakteristikama. Svima je poznato kakva je konfiguracija terena u Crnoj Gori. U zaleđu glavnog grada uzdižu se planinski vijenci i sa 63 m nadmorske visine za svega 41 km do Mateševa penjemo se na preko 1100 m. Taj podatak dovoljno govori o tome koliko je teško i komplikovano izvoditi bilo kakve radove na takvom terenu. Skoro 60% trase će biti u objektima - tuneli, mostovi, vijadukti. Jedan od najzahtjevnijih objekata biće svakako most Moračica, koji je po idejnom projektu dužine 980 metara, a nosiće ga stubovi visine i do 180 metara. Tunel Vjeternik, dužine tri kilometra, biće najduži na trasi.

Što se cijene tiče, ona je 19,7 miliona eura po kilometru i naravno definiše je ogroman broj objekata koje imamo na

trasi, a kojih je, kako sam rekao, preko 60%, kao i izuzetno zahtjevan teren, što u krajnjem, za izgradnju saobraćajnice kao što je autoput, predstavlja pravi inženjerski izazov.

Prva veća isporuka mašina i mehanizacije za radove na izgradnji autoputa Bar – Boljare (dionica Smokovac - Uvač - Mateševo) stigla je u Crnu Goru, preko Luke Bar. Iz Kine je dopremljeno 267 mašina ukupne vrijednosti 20,4 miliona USD,

koje će se najvećim dijelom koristiti u ovoj fazi radova na izgradnji autoputa.

PUT plus: Kakve će koristi Crna Gora imati od ove deonice autoputa? Šta se radi u vezi sa izgradnjom ostalih deonica?

Ivan Brajović: O značaju izgradnje autoputa često se govorilo u crnogorskoj javnosti, ali veliko interesovanje vlada i van granica naše zemlje. Naravno da je naša ambicija da napravimo čitav autoput kroz Crnu Goru i na taj način se po-

vežemo dalje sa Beogradom i susjednim državama...

Prvenstveno, izdvajam povezivanje sjevera i juga, valorizovanje turističkih potencijala pogotovo sjevera, razvoj poljoprivrede, iskorišćavanje i unaprijeđivanje kapaciteta mnogih naših privrednih subjekata i sl. Ova najzahtjevnija dionica je izabrana za početak realizacije čitavog projekta upravo zato što ćemo njenim završetkom izgraditi najteži dio autoputa.

Siguran sam da će se nakon njene izgradnje lakše naći investitor za izgradnju ostalih dionica autoputa putem privatno-javnog partnerstva, koncesije ili nekog drugog vida finansiranja. Moram da naglasim da mi vodimo veoma intenzivne međunarodne aktivnosti, kako bi tokom izgradnje ove dionice imali spremnu dokumentaciju za četiri ostale dionice autoputa.

Moram da istaknem da sam na poziv komesara Evropske Komisije Johanesa Hana i Violete Bulc učestvovao na Ministarskom sastanku "Povezanost Zapadnog Balkana" u Rigi, gdje sam imao bilateralni susret sa komesarkom Bulc. Poruke sa tih sastanaka su veoma ohrabrujuće. Projekti u okviru putnih Ruta 1 i 4 (1 - granica sa Republikom Hrvatskom - granica sa Republikom Albanijom (primorska varijanta jadransko-jonskog autoputa; 4 - autoput Bar - Boljare), i željezničkih Ruta 2 i 4 (2 - pruga koja povezuje Podgoricu i

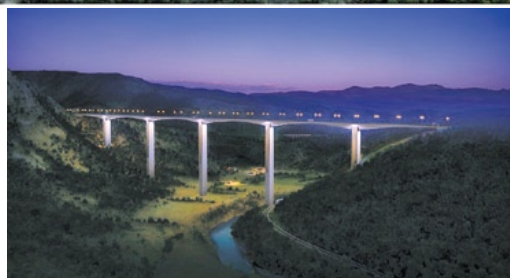


Tiranu; 4 - luka Bar – Podgorica – granica sa Republikom Srbijom), apsolutni su prioritet u narednom periodu. Aplikacije koje će se pripremiti vezano za ključne, prioritetne infrastrukturne projekte, najprije će se fokusirati na vremenski horizont do 2020. godine, i ulagaće se napori na pripremi projektne i studijske dokumentacije neophodne za iskazivanje "zrelosti" projekta, koji će onda biti spremni za izvođenje i kofinansiranje.

Vremenski horizont do 2030. godine, predstavlja odrednicu do kada bi trebalo



"Do 2030. godine bi trebalo da bude izgrađena Glavna saobraćajna mreža u regionu Zapadnog Balkana".



da bude izgrađena Glavna saobraćajna mreža u regionu Zapadnog Balkana, koja će ga pozicionirati u okviru Trans-evropske transportne mreže (TEN-T), a time nam zajedno sa EU omogućiti bolje globalno pozicioniranje.

Kada govorimo o autoputu, u narednom četvorogodišnjem periodu prioriteta su nam dionica od Mateševa do Andrijevice i obilaznica Podgorice.

PUT plus: Prilikom izrade projekta, a i tokom samog rada na izgradnji važnih saobraćajnica kao što je autoput, pitanje bezbednosti je jedno od preduslova uspešnosti projekta. Kako pristupate ovoj problematici, imajući posebno u vidu zahtevnost ovog pitanja u izgradnji puteva u Crnoj Gori, a i dosadašnja iskustva prilikom njihove eksploatacije?

Ivan Brajović: Insistiranje na bezbednosti i sigurnosti je naš najveći prioritet! Kanjon Platije je zasigurno najopasnija dionica u Crnoj Gori, na kojoj se godišnje desi veliki broj saobraćajnih nezgoda sa smrtnim ishodom. Na tom putu često imamo odrona, aktiviraju se klizišta, tako da i

pored velikih ulaganja koja smo imali prethodnih godina, kvalitet odvijanja i bezbednost saobraćaja teško se dalje mogu unaprijediti.

Od Podgorice do Kolašina se postojećim putem do sada putovalo preko sat i po, a izgradnjom ove dionice to vrijeme će se skratiti na svega trideset minuta, ukoliko se u prosjeku vozi brzinom 100 km/h.

PUT plus: Osim autoputa, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva realizuje brojne druge projekte. Gde imate najviše posla?

Ivan Brajović: Osim autoputa, kao kapitalnog infrastrukturnog projekta i najvrijednijeg u novijoj crnogorskoj istoriji, Ministarstvo sprovodi i svoje redovne aktivnosti. U prvom redu bih pomenuo održavanje, modernizaciju i rekonstrukciju državnih puteva. Svake godine se realizuju brojni projekti u koje se ulaže desetina miliona eura. U rekordnom roku je sanirano klizište na magistralnom putu Cetinje - Budva u mjestu Markovići, koje se pokrenulo nakon velikih kiša koje su Crnu Goru pogodile prije nekoliko mjeseci. I na magistralnom putu

Bar - Ulcinj sanirano je veliko klizište u mjestu Kruč.

Napominjem da smo u prošloj godini izgradili i pustili u saobraćaj obilaznicu Golubovaca i Nikšića, treću traku u mjestu Kuside na magistralnom putu Nikšić - Vilusi, dionicu Pavino Polje - Kovren regionalnog puta Slijepač most - Pljevlja, tunel Tivran, a jedan broj projekata je u fazi realizacije.

Povećanje broja putnika u lokalnom željezničkom saobraćaju, rezultat je remonta pruge Nikšić - Podgorica, eksploatacije tri nova elektromotorna voza, kao i uvođenja promotivnih cijena karata na ovoj relaciji (25.000 putnika mjesečno).

Direktorat za drumski saobraćaj je takođe imao intenzivan rad na novim zakonskim rješenjima koja se tiču prevoza u drumskom saobraćaju, homologaciji vozila, a potpisan je i Sporazum o prevozu putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju sa Republikom Italijom.

Konstantna ulaganja u sektor saobraćaja osnov su za razvoj svih ostalih grana privrede. Rezultati koje smo postigli pokazuju da Ministarstvo saobraćaja svoje aktivnosti sprovodi u skladu sa planom i programom... ■