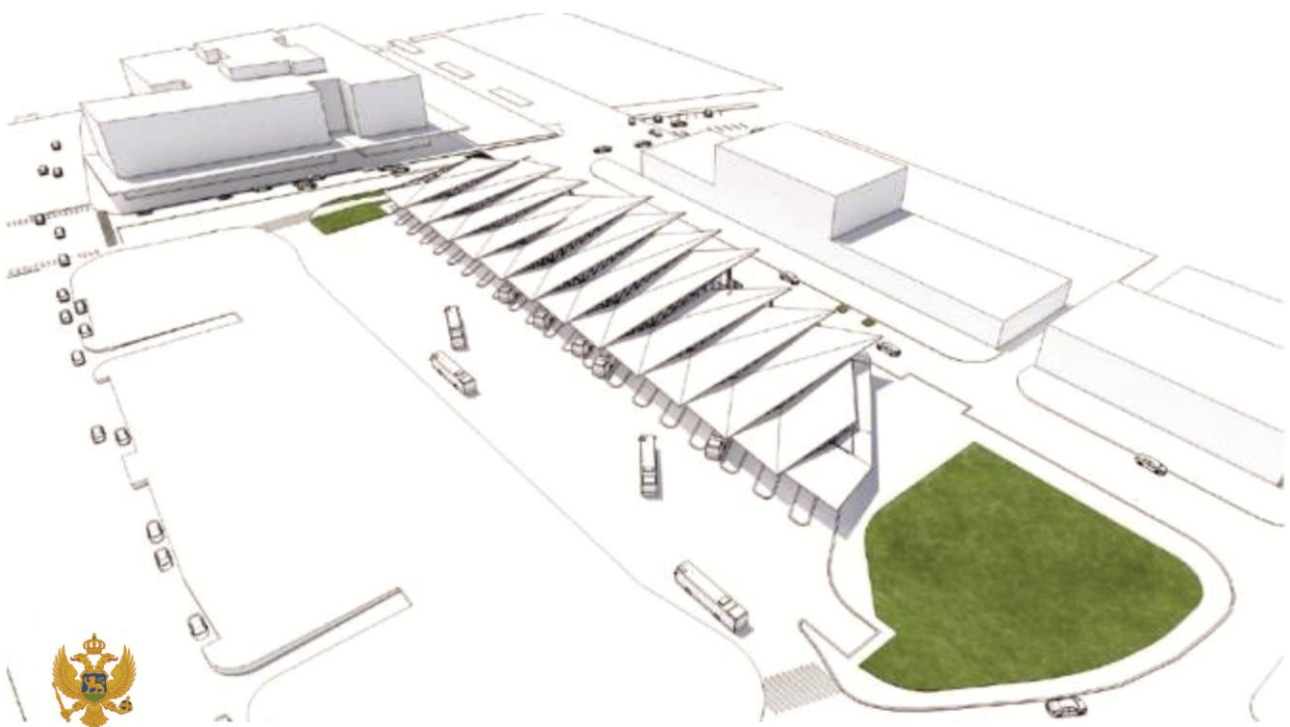


Ministarstvo za kapitalne investicije & Evropska banka za obnovu i razvoj

MONTENEGRO: MAIN ROADS RECONSTRUCTION PROJECT – REFORM OF INTERCITY ROAD PASSENGER TRANSPORT SERVICES

CRNA GORA: PROJEKAT OBNOVE GLAVNE SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE - REFORMA USLUGA MEĐUGRADSKOG DRUMSKOG TRANSPORTA PUTNIKA

R5 – Finalni izveštaj



VRSTA DOKUMENTA (VERZIJA): POVJERLJIVO

TENDER BR.: 77375

PROJEKAT BR.: 9364-RFP-49075

NAŠ BR.: R5-2/2019/MNE

DATUM: DECEMBAR 2020.

KONTROLA KVALITETA:

Verzija/Revizija	Prvo izdanje	Finalno
Napomena	Radna verzija	Finalna verzija
Datum	01.12.2020.	20.12.2020.
Pripremio	Konzorcijum	Konzorcijum
Potpis		
Provjerio	Doc. dr Predrag ŽIVANOVIĆ	Doc. dr Predrag ŽIVANOVIĆ
Potpis		
Ovlašćeno od	Prof. dr Slaven TICA	Prof. dr Slaven TICA
Potpis		
Broj projekta	9364-RFP-49075	9364-RFP-49075
File reference	Final_Report_MNE_draft_mne.pdf	Final_Report_MNE_final_mne.pdf

SADRŽAJ

KONTAKT PODACI	10
1. UVOD	11
2. ANALIZA POSTOJEĆIH REGULATORNIH OKVIRA KOJI SE ODOSE NA SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA U CRNOJ GORI.....	13
2.1. PRIKAZ ZAKONSKIH I REGULATORNIH OKVIRA U KOJIMA FUNKCIONIŠE SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA.....	13
2.1.1. Zakoni	13
2.1.2. Podzakonski akti.....	15
2.1.3. Ostala dokumenta	18
2.2. PRISTUP DJELATNOSTI	18
2.2.1. Uslovi za dobijanje licence	19
2.2.2. Postupak dobijanja licence.....	20
2.3. PRISTUP TRŽIŠTU	20
3. ANALIZA STRUKTURE, FUNKCIONISANJA I UPRAVLJANJA SISTEMOM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA U CRNOJ GORI	25
3.1. ORGANIZACIJA I UPRAVLJANJE	25
3.2. OPERATORI	27
3.3. VOZNI PARK	30
3.3.1. Struktura voznog parka prema markama vozila	30
3.3.2. Starosna struktura voznog parka	32
3.3.3. Struktura voznog parka prema kapacitetu.....	35
3.4. STRUKTURA I FUNKCIONISANJE TRANSPORTNE MREŽE	36
3.4.1. Postojeća mreža državnih puteva	36
3.4.2. Ključni elementi regulatornih akata od uticaja na strukturu i funkcionisanje	39
3.4.3. Struktura i funkcionisanje postojeće mreže linija međugradskog prevoza putnika	46
3.5. TARIFNA POLITIKA I SISTEM NAPLATE	50
3.6. KLJUČNI POKAZATELJI PERFORMANSI (KPI)	51
3.7. MONITORING I KONTROLA U SISTEMU	53
4. ZAKLJUČCI O POSTOJEĆEM STANJU SISTEMA MEĐUGRADSKOG PREVOZA U CRNOJ GORI.....	55
5. ANALIZA OKVIRA TRANSPORTNE POLITIKE KOJI SE ODOSE NA SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA.....	56
5.1. UREDBA EZ 1370/2007	57
6. ANALIZA REGULATORNIH OKVIRA KOJI SE ODOSE NA SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA U IZABRANIM DRŽAVAMA	58
6.1. HRVATSKA.....	60
6.2. ITALIJA.....	61
6.3. NEMAČKA	63
6.4. SLOVENIJA.....	65

6.5.	SRBIJA	66
6.6.	ŠPANIJA.....	68
7.	PROGNOZA TRANSPORTNIH ZAHTEVA U MEĐUGRADSKOM PREVOZU PUTNIKA U CRNOJ GORI OD 2021. DO 2040. GODINE	71
7.1.	AGREGATNI PRISTUP NA NIVOU CELINE SISTEMA	71
7.2.	DISAGREGATNI PRISTUP NA NIVOU OPŠTINA.....	73
7.3.	PREDVIĐANJE PROSTORNE RASPODELE MEĐUGRADSKOG PREVOZA IZMEĐU OPŠTINA U CRNOJ GORI ZA PERIOD 2021.-2040.	80
7.4.	ZAKLJUČAK PROGNOZE TRANSPORTNIH POTREBA.....	83
8.	PLAN RAZVOJA USLUGA MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA	84
8.1.	ANALIZA KAPACITETA AUTOBUSKIH STANICA.....	84
8.1.1.	Analiza kapacitivne sposobnosti elemenata sadržaja autobusnog prostora	86
8.1.2.	Analiza kapacitivne sposobnosti osnovnih elemenata sadržaja putničke zgrade.....	88
8.1.3.	Ocena kapacitivne sposobnosti autobuskih stanica	90
8.2.	MINIMALNI STANDARDI KVALITETA USLUGE U MEĐUGRADSKOM PREVOZU PUTNIKA.....	91
8.2.1.	Minimalni standardi kvaliteta elemenata strukture transportne mreže	93
8.2.2.	Minimalni standardi kvaliteta elemenata funkcionisanja transportne mreže.....	95
8.3.	MINIMALNI STANDARDI FUNKCIONALNIH I EKSPLOATACIONIH KARAKTERISTIKA VOZILA ZA MEĐUGRADSKI PREVOZ PUTNIKA	98
9.	NOVA MISIJA I VIZIJA SISTEMA MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA.....	103
10.	PREDLOG NOVOG MODELA ZA PRISTUP TRŽIŠTU ZASNOVANOG NA KONKURENCIJI I JAVNOM TENDERU.....	105
10.1.	OSNOVNI ELEMENTI NOVOG MODELA JAVNOG TENDERA.....	106
10.2.	POTREBNE IZMJENE CRNOGORSKOG ZAKONODAVSTVA.....	108
10.3.	TENDERSKA PROCEDURA	110
10.4.	ELEMENTI JAVNOG UGOVORA	112
10.5.	KRITERIJUMI ZA IZBOR OPERATORA.....	114
10.5.1.	Predlog kriterijuma za dodjelu tržišta međugradskog prevoza u Crnoj Gori	115
10.6.	MINIMALNI ZAHTEVI ZA PONUĐAČE - PREVOZNIKE.....	118
10.7.	MODEL SISTEMA ZA MONITORING UGOVORNIH OBAVEZA	119
10.7.1.	Monitoring i kontrola funkcionisanja sistema.....	120
10.7.2.	Monitoring i kontrola rada sistema na principu dijagnostičkog ispitivanja	121
10.7.3.	Ključni pokazatelji performansi funkcionisanja sistema međugradskog prevoza (KPI).....	123
10.8.	RIZICI DAVANJA KONCESIJA ZA JAVNE USLUGE.....	126
10.8.1.	Rizici davanja koncesija – procesni aspekt	126
10.8.2.	Operativni rizici davanja koncesija	129
10.8.3.	Matrica raspodjele rizika i beneficija u koncesijama.....	131
10.9.	DINAMIKA IMPLEMENTACIJE NOVOG MODELA PRISTUPA TRŽIŠTU.....	134
10.9.1.	Faza I.....	134
10.9.2.	Faza II.....	135

11. ZAKLJUČAK. ANALIZA UTICAJA PREDLOŽENOG MODELA PRISTUPA TRŽIŠTU NA POSTOJEĆE OPERATORE I MOGUĆNOSTI TRANSFERA RESURSA NA NOVE OPERATORE	137
12. LITERATURA.....	138
13. PRILOZI.....	139
13.1. PRILOG 1 – PROGNOZA TRANSPORTNIH ZAHTEVA.....	140
13.2. PRILOG 2 – ANALIZA KAPACITETA AUTOBUSKIH STANICA.....	162
13.3. PRILOG 3 – PREDLOG TENDERSKE DOKUMENTACIJE.....	169

SPISAK SLIKA

Slika 1. Postupak usklađivanja, ovjere i registracije redova vožnje u međugradskom prevozu	22
Slika 2. Broj operatora prema mjestu njihove registracije	27
Slika 3. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema markama vozila	32
Slika 4. Struktura inventarskog autobusnog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema godini proizvodnje	34
Slika 5. Struktura inventarskog autobusnog voznog parka marke Mercedes Benz u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema godini proizvodnje	34
Slika 6. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema kapacitetu	35
Slika 7. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori za M2 i M3 vozila (III klasa i B klasa)	36
Slika 8. Mreža magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori	37
Slika 9. Mreža saobraćajne infrastrukture	39
Slika 10. Prostorna raspodijela licenciranih autobuskih stanica	43
Slika 11. Grafički prikaz broja polazaka u međugradskom prevozu putnika	49
Slika 12. Mreža linija međumesnog prevoza u Italiji (Beria et al, 2017)	62
Slika 13. Gradovi sa preko 100 polazaka u međugradskom prevozu u Nemačkoj	64
Slika 14. Hijerarhijski nivoi upravljanja sa podelom odgovornosti po ključnim akterima	67
Slika 15. Prikaz mreže linija međugradskog prevoza u Španiji prema frekvenciji polazaka	68
Slika 16. Prostorna raspodijela licenciranih autobuskih stanica	84
Slika 17. Koncept prostornog razvoja Crne Gore	92
Slika 18. Struktura sistema za monitoring i kontrolu	120
Slika 19. Metodologija dijagnostičkog ispitivanja potrebe za uvođenjem promena u sistemu međugradskog prevoza	122
Slika 20. Beneficije i rizici Koncesionara	133
Slika 21. Beneficije i rizici Koncedenta	134

SPISAK TABELA

Tabela 1. Hijerarhijski nivoi upravljanja sa podelom odgovornosti po ključnim akterima	26
Tabela 2. Broj registrovanih redova vožnje po operatorima u sistemu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori	28
Tabela 3. Broj registrovanih redova vožnje po mjestu registracije operatora u sistemu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori	29
Tabela 4. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema markama vozila	31

Tabela 5. Struktura inventarskog autobuskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema godini proizvodnje	32
Tabela 6. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori za M2 i M3 vozila (III klasa i B klasa)	36
Tabela 7. Relacije (putni pravci) u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori definisane Daljinarom	40
Tabela 8. Licencirane autobuske stanice	42
Tabela 9. Kategorije autobuskih stanica i minimalni broj bodova po vrstama kriterijuma.....	42
Tabela 10. Vremenski intervali (zaštitna vremena) za usklađivanje redova vožnje	44
Tabela 11. Zaštitna vremena za usklađivanje predloga novog reda vožnje u odnosu na stari red vožnje	45
Tabela 12. Zaštitna vremena za usklađivanje predloga novog stalnog reda vožnje u odnosu na stari sezonski red vožnje	45
Tabela 13. Raspodijela dužina linija u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori	46
Tabela 14. Najduže linije u sistemu međugradskog prevoza u Crnoj Gori	46
Tabela 15. Raspodjela registrovanih redova vožnje prema sezonama održavanja.....	47
Tabela 16. Raspodjela registrovanih redova vožnje prema režimu rada	47
Tabela 17. Broj polazaka po početnim i završnim stanicama/stajalištima	48
Tabela 18. Linije međugradskog prevoza na relaciji Danilovgrad - Podgorica	49
Tabela 19. Ključni pokazatelji performansi sistema međugradskog prevoza putnika na teritoriji Crne Gore	53
Tabela 20. Osnovni pokazatelji tržišta usluga prevoza putnika u EU (Modifikovano of Steer Davies Gleave, 2016).....	58
Tabela 21. Regulatorni okviri za drumski prevoz putnika u evropskim državama (Modifikovano of Steer Davies Gleave, 2016)	59
Tabela 22. Težinski faktori za kriterijume (Asensio i Matas 2019)	69
Tabela 23. Raspodjela dodeljenih koncesija po tenderskim periodima (Asensio i Matas 2019)	70
Tabela 24. Prognoza broja putovanja (putnika) u drumskom prijevozu u Crnoj Gori od 2021. do 2040. godine (ukupno godišnje i po kvartalima)	72
Tabela 25. Prognoza ukupnog broja putovanja (putnika) u međugradskom autobuskom prijevozu u Crnoj Gori od 2021. do 2040. godine. (ukupno godišnje i po kvartalima)	72
Tabela 26. Prosječni godišnji trend migracije (migracijski saldo) stanovništva u svim crnogorskim opštinama	73
Tabela 27. Odnos broja stanovništva po opštinama i godišnjeg broja prodatih karata (broju putovanja) u međumjesnom prevozu za ukupnu populaciju Crne gore, kao i sa uključenim turistima.....	74
Tabela 28. Razlike između globalnog modela i opštinskog modela	75
Tabela 29. Migracija stanovništva po crnogorskim opštinama od 2021. do 2040. godine.....	76
Tabela 30. Prognoza broja prodatih karata (broja putovanja) u međugradskom prevozu (produkcija opština) za stanovništvo Crne Gore od 2021. do 2040. godine.....	77
Tabela 31. Prognoza broja prodatih karata (broja putovanja) u međugradskom prevozu (produkcija opština) od 2021. do 2040. godine (turistička populacija)	78
Tabela 32. Prognoza broja prodatih karata (broja putovanja) u međugradskom prevozu ukupno (produkcija opština) od 2021. do 2040. godine	79

Tabela 33. Linije na koje će vjerovatno najveći uticaj imati novi infrastrukturni projekti	81
Tabela 34. Linije sa najviše pozitivnog i negativnog prirasta putnika između 2030. i 2021. godine.....	82
Tabela 35. Linije sa najviše pozitivnog i negativnog prirasta putnika između 2040. i 2030. godine.....	82
Tabela 36. Broj i struktura linija po autobuskim stanicama	85
Tabela 37. Kapaciteti elemenata sadržaja autobusnog prostora	86
Tabela 38. Kapacitivna sposobnost elemenata sadržaja autobusnog prostora: perona za dolazak i perona za polazak.....	87
Tabela 39. Kapacitivna sposobnost osnovnih elemenata sadržaja putničke zgrade.....	89
Tabela 40. Klasifikacija mreže naselja u Crnoj Gori prema Prostornom planu Crne Gore do 2020. godine ...	91
Tabela 41. Relacije (putni pravci) u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori definisane Daljinarom ...	93
Tabela 42. Primer proračuna broja potencijalnih putnika u međugradskom prevozu za 2019. godinu.....	96
Tabela 43. Predlog minimalnih standarda kvaliteta usluge – minimalni broj polazaka u međugradskom prevozu po klasama naselja, za svaki karakteristični dan.....	97
Tabela 44. Predlog dinamike obnove voznog parka u međumjesnom prevozu u Crnoj Gori.....	99
Tabela 45. Osnovni elementi Javnog ugovora između MKI i prevoznika	112
Tabela 46. Broj bodova prema emisioni standardima pogonskog agregata	117
Tabela 47. Ključni pokazatelji performansi rada sistema međugradskog prevoza u Crnoj Gori – KPI _{MM}	123
Tabela 48. Rizici koncesija – procesni aspekt	126
Tabela 49. Operativni rizici koncesija	129
Tabela 50. Faza I: Maksimalni broj bodova po kriterijumu	135
Tabela 51. Faza II: Maksimalni broj bodova po kriterijumu	136
Tabela 52. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2019. godini	140
Tabela 53. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2019. godini	141
Tabela 54. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2021. godini	142
Tabela 55. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2021. godini	143
Tabela 56. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2021. godini u slučaju postojanja nove infrastrukture.....	144
Tabela 57. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2021. godini u slučaju postojanja nove infrastrukture.....	145
Tabela 58. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2030. godini	146
Tabela 59. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2030. godini	147
Tabela 60. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2040. godini	148

Tabela 61. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2040. godini	149
Tabela 62. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2019. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem	150
Tabela 63. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2021. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem	152
Tabela 64. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2021. godini (slučaj bez velikih infrastrukturnih projekata), kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem	154
Tabela 65. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2030. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem	157
Tabela 66. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2040. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem	159
Tabela 67. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Podgorica	162
Tabela 68. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Kotor	162
Tabela 69. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Budva	163
Tabela 70. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Tivat	163
Tabela 71. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Berane	164
Tabela 72. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Pljevlja	164
Tabela 73. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Nikšić	164
Tabela 74. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Bar	165
Tabela 75. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Bijelo Polje	165
Tabela 76. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Danilovgrad	166
Tabela 77. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Herceg Novi	166
Tabela 78. Podaci o broju prodatih karata	167
Tabela 79. Potreban kapacitet šaltera za kupovinu karata	168
Tabela 80. Potreban kapacitet garderobe	168
Tabela 81. Kapacitet šaltera za informacije	168

KONTAKT PODACI

Pun pravni naziv nosioca / pojedinca:	PTC – Public Transport Consult d.o.o. Beograd
Trgovačko ime (ako se razlikuje od gore navedenog):	--
Zemlja registracije:	Srbija
Adresa prostorija:	Poenkareova 12/11, 11000, Beograd, Srbija
Poštanska adresa (ako se razlikuje od gore navedenog):	--
Broj telefona (sa kodom države):	+381 (0)11 3293 651
Broj faxes (sa kodom države):	+381 (0)11 3293 651
Glavna kontakt osoba za ovaj zadatak:	Svjetlana TICA
Položaj glavne kontakt osobe u organizaciji:	CEO
Email adresa kontakt osobe:	office@ptc.co.rs
Zamjenska kontakt osoba:	Aleksandra LAZIĆ
Položaj zamjenske kontakt osobe u organizaciji:	Project manager
Alternativni e-mail:	aleksandra.dimitrijevic@ptc.co.rs
Websajt organizacije:	http://www.ptc.co.rs/

1. UVOD

Evropska banka za obnovu i razvoj (EBRD) razmatra kredit za Crnu Goru za podršku sanaciji i dogradnji i nadzoru nad tri dionice glavne putne mreže u zemlji ukupne dužine od oko 51,5 km („projekat“). Projekat je dio šireg programa rehabilitacije dvanaest glavnih dionica puta ukupne dužine od oko 216,3 km magistralne mreže Crne Gore, koje će se paralelno finansirati sa Evropskom investicionom bankom (EIB).

Ovo je treći projekat EBRD-a u putnom sektoru Crne Gore. U svojim prethodnim projektima, EBRD je zajedno sa Evropskom agencijom za obnovu Evropske unije (EAR) podržao stvaranje nove Uprave za saobraćaj (UZS) u okviru Ministarstva saobraćaja i pomorstva (MKI), razvoj kapaciteta u bezbjednosti na putevima i implementaciju ugovora o pružanju usluga prevoza putnika na osnovu performansi.

Sistem međugradskog prevoza putnika je jedan od suštinskih elemenata multimodalnog održivog transportnog sistema. Ovaj sistem nudi optimalno rešenje za niz trenutnih izazova mobilnosti, uključujući klimatske promene, bezbjednost saobraćaja, povezanost i socijalnu uključenost, kao i smanjenje zagušenja na transportnoj mreži. Međutim, tržište međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori karakterišu i mnogobrojne slabosti, a prije svega postojanje operatera bez licenci, nedostatak konkurencije na tržištu, loši standardi itd., što je za rezultat imalo smanjenje nivoa kvaliteta usluge prevoza putnika.

Obavljanje međugradskog linijskog prevoza putnika regulisano je prije svega odredbama Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju (“Sl.list CG”, br. 71/2017 i 67/2019), kao i podzakonskim aktima donesenim na osnovu ovog zakona. Javni prevoz putnika obavlja se na osnovu licence za unutrašnji, odnosno međunarodni javni prevoz putnika. Na osnovu dostupnih podataka postoji 58 licenciranih prevoznika koji obavljaju međugradski linijski prevoz putnika.

Međugradski linijski prevoz putnika se obavlja kao prevoz između dvije ili više jedinica lokalne samouprave na teritoriji Crne Gore, i isti se obavlja međugradskim autobusima. Red vožnje u međugradskom linijskom prevozu putnika predlaže prevoznik, koji se usklađuje po pravilima koja donosi Privredna komora Crne Gore. Redovi vožnje se registruju za registracioni period 1. juna tekuće do 31. maja naredne godine. Prema raspoloživim podacima trenutno postoji 362 registrovana reda vožnje u međugradskom linijskom prevozu putnika. Drugim riječima, pristup tržištu je slobodan uz ispunjavanje uslova u pogledu zaštitnih vremena, i ne postoji nikakav ugovor između vlasnika tržišta - MKI i prevoznika.

Cilj projekta jeste, da se kroz analizu postojeće transportne politike i analizu postojećeg stanja sistema, da predlog za reformu sistema međugradskog prevoza u Crnoj Gori u skladu sa Uredbom EZ 1370/2007, kako bi se MKI pomoglo u procesu unapređenja kvaliteta usluge i upravljanja sektorom prevoza putnika, i tako omogućilo sprovođenje tendera za potpisivanje višegodišnjih ugovora sa prevoznicima na tržištu međugradskog prevoza putnika.

„Finalni izvještaj“ struktuiran je na sledeći način.

U prvom delu Finalnog izvještaja data je analiza postojećeg stanja sistema, koja je prikazana u D1 - Početnom izvještaju. U drugom poglavlju dat je prikaz postojećih regulatornih okvira koji se odnose na sistem međugradskog transporta putnika u Crnoj Gori. Poseban akcenat je stavljen na regulisanju pristupa djelatnosti i pristupa tržištu. U narednom poglavlju izvršena je detaljna analiza strukture, funkcionisanja i upravljanja sistemom međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori. Zatim su data zaključna razmatranja vezana za postojeće stanje međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori.

Drugi deo Finalnog izvještaja sadrži dijagnozu postojećeg stanja i benčmarking sistema, kao što je već prikazano u izvještaju D2 – Dijagnoza & Benčmarking. U petom poglavlju data je analiza transportne politike koja se odnosi na međugradski transport putnika. Poseban akcenat je stavljen na Uredbu EZ 1370/2007.

Zatim je dat prikaz iskustava u regulisanju međugradskog prevoza putnika iz odabranog uzorka evropskih država. U poglavlju 6 data je prognoza transportnih zahteva u međugradskom prevozu u Crnoj Gori za planski period od 20 godina. Prognoza je izvršena kroz dva pristupa: agregatni i disagregatni pristup, a zatim je data prognoza prostorne raspodele kretanja između opština za sve vremenske preseke. Plan razvoj usluga međugradskog prevoza putnika prikazan je u poglavlju 7 koje se sastoji iz četiri celine. Poglavlje počinje analizom strukture postojećeg voznog parka. Potom je izvršena analiza i ocena kapacitivne sposobnosti autobuskih stanica. U osmom poglavlju dat je predlog minimalnih standarda kvaliteta usluge međugradskog prevoza, koji predstavljaju osnovu budućih tendera za raspodelu tržišta. Na kraju su definisani i minimalni standardi funkcionalnih i eksploatacionih karakteristika vozila za međugradski prevoz putnika.

Treći deo Finalnog izvještaja sadrži predlog regulatornih izmena, što je prikazano i u izvještaju D3 - Regulatorne izmjene – preporuke. Nova misija, vizija i ciljna funkcija u sistemu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori definisane su u devetom poglavlju. U desetom poglavlju detaljno je razrađen i objašnjen predlog novog modela za pristup tržištu. U prvom delu poglavlja definisani su osnovni elementi modela javnog tendera za davanje koncesija za usluge međugradskog prevoza. Zatim su navedene i neophodne izmene crnogorskog zakonodavstva kako bi se sprovela predložena tenderska procedura. U poglavlju 10.4. definisani su i osnovni elementi javnog ugovora između Ministarstva za kapitalne investicije (kao koncedenta) i prevoznika (kao koncesionara). Potom je definisan predlog kriterijuma za izbor optimalnog operatora. Svaki od kriterijuma je definisan, dat je model za proračun, a zatim je definisan i model za bodovanje i rangiranje ponuđača. U narednom poglavlju su definisani minimalni uslovi za ponuđače, dok je u poglavlju 10.7. detaljno opisan proces monitoringa i kontrole ugovornih obaveza. Na kraju su definisani i ključni pokazatelji performansi sistema, za koje su dati i modeli za proračun i kriterijumi optimizacije. Poglavlje 10.8. posvećeno je analizi rizika u svim faza procesa davanja koncesija i realizacije ugovornih obaveza. Rizici i beneficije su posebno analiziran sa aspekta koncedenta i koncesionara. Na kraju, u poglavlju 10.9, dat je predlog implementacije modela, kroz dve faze. Za svaku fazu definisan je postupak sprovođenja i dat predlog kriterijuma za rangiranje ponuđača. U završnom poglavlju su data zaključna razmatranja, kao i analiza predloženog modela pristupa tržištu na postojeće operatore i mogućnosti transfera resursa na nove operatore.

Na kraju Finalnog izvještaja dati su prilozi: 13.1. Prilog 1 – Prognoza transportnih zahteva; 13.2. Prilog 2 – Analiza kapaciteta autobuskih stanica; 13.3. Prilog 3 – Predlog tenderske dokumentacije.

2. ANALIZA POSTOJEĆIH REGULATORNIH OKVIRA KOJI SE ODNOSI NA SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA U CRNOJ GORI

Zakonska regulativa kojom se uređuje oblast međugradskog linijskog prevoza putnika u Crnoj Gori, od posebnog je značaja, jer se radi o djelatnosti od opšteg društvenog interesa. Ovaj vid prevoza putnika, kao javnu funkciju, karakteriše pružanje usluga svim korisnicima pod jednakim uslovima - prema registrovanim redovima vožnje i unaprijed utvrđenoj cijeni prevoza, a u skladu sa zakonom kojim se uređuju ugovori o prevozu i opštim uslovima prevoza. Kako se radi o složenom tehničko-tehnološkom sistemu, ova djelatnost se, pored osnovnih zakona, uređuje i nizom podzakonskih akata.

Zakonska i regulatorna akta uređuju tržište drumskog prevoza u unutrašnjem, a i u međunarodnom prevozu, u Crnoj Gori u oblastima kao što su:

- pristup tržištu,
- pristup djelatnosti,
- tehnologija i bezbjednost,
- socijalni uslovi,
- fiskalna pitanja,
- statistički podaci,
- pomoć države i finansijske kompenzacije,
- pravila konkurencije,
- zaštita životne sredine.

U daljem tekstu daje se pregled najvažnijih zakona i podzakonskih akata kojima se uređuje djelatnost međugradskog linijskog prevoza putnika u Crnoj Gori, a zatim će se posebno analizirati dvije oblasti: pristup djelatnosti i pristup tržištu.

2.1. PRIKAZ ZAKONSKIH I REGULATORNIH OKVIRA U KOJIMA FUNKCIONIŠE SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA

Pravni okviri u kojima funkcioniše sistem međugradskog prevoza zasnovani su prije svega na sljedećim zakonskim i podzakonskim propisima:

2.1.1. Zakoni

- **Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 71/2017 i 67/2019)**
 - Ovim zakonom propisuju se uslovi i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobuskih i teretnih stanica, prevoza za sopstvene potrebe i druga pitanja od značaja za javni prevoz u drumskom saobraćaju.
 - Zakonom je propisano da usklađivanje redova vožnje sprovodi Privredna komora Crne Gore, na osnovu Pravila o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju, koja donosi uz saglasnost Ministarstva za kapitalne investicije.
 - Zakonom se, između ostalog, definiše proces registracije i ovjere reda vožnje, brisanje reda vožnje, obaveze prevoznika u međugradskom prevozu, ukrcavanje i iskrcavanje putnika,

privremena obustava prevoza ili izmjena reda vožnje, dostava reda vožnje, cjenovnika i voznih karata u međugradskom linijskom prevozu, prodaja i izdavanje voznih karata u međugradskom linijskom prevozu, itd.

- Ovim zakonom se takođe definišu uslovi za dobijanje licence za obavljanje prevoza putnika u međugradskom i međunarodnom prevozu.
- **Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Sl.list CG" br. 33/2012, 58/2014 i 14/2017 - odluka US)**
 - Ovim zakonom uređuju se pravila saobraćaja na putevima, obaveze učesnika i drugih subjekata u saobraćaju, ograničenje saobraćaja, saobraćajna signalizacija, oznake, znaci i naredbe kojih se moraju pridržavati učesnici u saobraćaju, uslovi koje moraju da ispunjavaju vozači za upravljanje vozilima, uslovi koje moraju da ispunjavaju vozila, posebne mjere koje se preduzimaju u saobraćaju i druga pravila i mjere kojima se obezbjeđuje bezbjednost saobraćaja na putevima. Posebno je važno to što se ovim zakonom definišu svi najvažniji pojmovi drumskog saobraćaja sa značenjem svakog od njih. Pored toga, važan segment ovog zakona predstavljaju poglavlja kojima se definišu posebne mere i ovlašćenja i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona, kao i precizno definisanje kaznene odredbe sa visinom novčanih kazni za prekršaje.
- **Zakon o putevima ("Sl.list RCG" br. 42/2004, "Sl.list CG" br. 21/2009 - dr. zakon, 54/2009, 40/2010 - dr. zakon, 36/2011, 40/2011 - dr. zakon i 92/2017)**
 - Zakon o putevima uređuje pravni položaj, razvoj, održavanje, zaštitu, upravljanje i finansiranje javnih puteva. Sa gledišta djelatnosti međugradskog linijskog prevoza putnika, ovaj zakon je važan, jer su javni putevi saobraćajne površine od opšteg interesa za javni saobraćaj, koji se mogu koristiti na način i pod uslovima koji su određeni propisima o javnim putevima i bezbjednosti saobraćaja.
- **Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 52/2009 i 36/2013)**
 - Ovim zakonom uređuju se ugovori i drugi obligacioni odnosi u oblasti prevoza putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Pored osnovnih značenja termina iz zakona, u dijelu zakona o prevozu putnika precizno se definišu prava i obaveze prevoznika i putnika.
- **Zakon o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena mobilnih radnika i uređajima za evidentiranje u drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 75/2010, 40/2011 i 17/2019)**
 - Ovim zakonom uređuju se radno vrijeme i pauze u toku radnog vremena mobilnih radnika u drumskom prevozu putnika i tereta, vrijeme vožnje, pauze i odmori vozača, odgovornost prevoznika, upotreba tahografa, način, uslovi i postupak ovlašćivanja radionica i izdavaoca memorijskih kartica i druga pitanja od značaja za rad mobilnih radnika i bezbjednost drumskog saobraćaja.
- **Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju ("Sl.list CG" br. 44/2012)**
 - Ovaj zakon uređuje vrste obaveznog osiguranja u saobraćaju, kao i prava i obaveze po osnovu obaveznog osiguranja u saobraćaju. Za predmetnu djelatnost posebno je važno uređenje osiguranja putnika u javnom saobraćaju od posledice nesrećnog slučaja, kao i vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila, od odgovornosti za štetu koja je pričinjena trećim licima.
- **Zakon o povlastici na putovanje lica sa invaliditetom ("Sl.list CG" br. 80/2008)**
 - Zakonom o povlastici na putovanje lica sa invaliditetom utvrđuje se pravo ovim licima kao i njihovim pratiocima na povlasticu na putovanje u drumskom i železničkom saobraćaju.

- **Zakon o radu ("Sl.list CG" br. 49/2008, 26/2009, 26/2010, 59/2011, 66/2012, 13/2014, 53/2014 - dr. zakon i 4/2018 - odluka US)**
 - Jedan od osnovnih zakona u svim oblastima rada, kojim se uređuju prava i obaveze zaposlenih po osnovu rada, način i postupak njihovog ostvarivanja, podsticanje zapošljavanja i olakšavanje fleksibilnosti na tržištu rada, koja se određuje ovim zakonom, kolektivnim ugovorom i ugovorom o radu.
- **Zakon o privrednim društvima ("Sl.list RCG" br. 6/2002 i "Sl.list CG" br. 17/2007, 80/2008, 40/2010 - dr. zakon, 36/2011 i 40/2011 - dr. zakon)**
 - Zakonom o privrednim društvima se uređuju oblici obavljanja privrednih djelatnosti i njihova registracija uz prethodno dobijanje odobrenja za obavljanje djelatnosti.
- **Zakon o lokalnoj samoupravi ("Sl.list CG" br. 2/2018 i 34/2019)**
 - Jedinice lokalne samouprave ostvaruju uslove za zadovoljenje potreba lokalnog stanovništva. U djelatnosti međugradskog prevoza putnika, ingerencije lokalne samouprave su u domenu obezbjeđenja saobraćajne infrastrukture (saobraćajnice, regulisanje saobraćaja, autobuske stanice i stajališta) i inspekcijiskog nadzora.
- **Zakon o inspekcijiskom nadzoru ("Sl.list RCG" br. 39/2003 i "Sl.list CG" br. 76/2009, 57/2011, 18/2014, 11/2015 i 52/2016)**
 - Ovim zakonom se uređuje način i postupak inspekcijiskog nadzora, obaveze i ovlašćenja inspektora i dr., a inspekcijiski nadzor vrši organ uprave nadležan za poslove inspekcijiskog nadzora.
- **Zakon o teritorijalnoj organizaciji Crne Gore ("Sl.list CG" br. 54/2011, 26/2012, 27/2013, 62/2013, 12/2014, 3/2016 i 31/2017)**
 - Teritorijalnom organizacijom Crne Gore uređuje se ovaj zakon, čime se definišu teritorije jedinica lokalne samouprave (opština, Glavnog grada i Prijestonice) kao i pripadajuća naselja u sastavu svake jedinice lokalne samouprave (gradska i ostala naselja). Samim tim ovaj zakon definiše prostorno tržište transportnih usluga u međugradskom prevozu.
- **Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Sl.list CG" br. 64/2017, 14/2018, 63/2018 i 11/2019 - ispr.).**
 - Ovaj zakon uređuje sistem planiranja prostora, način i uslove izgradnje objekata.

2.1.2. Podzakonski akti

- **Pravila o opštim uslovima prevoza u linijskom drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br.19/2019)**
 - Ovim pravilima utvrđuju se uslovi pod kojima se obavlja prevoz putnika u drumskom saobraćaju (način i uslovi prijema putnika u autobusima, na autobuskim stanicama i stajalištima, uslovi za prijem i čuvanje prtljaga i stvari koje su primljene na prevoz, način upoznavanja putnika sa uslovima prevoza putnika i sl.).
- **Pravila o načinu, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 19/2019)**
 - Ovim pravilima propisuju se način, postupak, kriterijumi, visina naknade i druga pitanja od značaja za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju.
 - Na osnovu ovih Pravila, Privredna komora Crne Gore raspisuje javni poziv na svom web sajtu i u dnevnim novinama, nakon čega se formira Komisija za usklađivanje redova vožnje u međugradskom saobraćaju, koju sačinjavaju predstavnici Ministarstva za kapitalne investicije i

Privredne komore, i koja jedan put godišnje sprovodi postupak usklađivanja redova vožnje. Nakon sprovedenog postupka Komisija donosi Izveštaj o usklađivanju redova vožnje koji se javno objavljuje i dostavlja prevoznicima i nadležnom organu uprave. Postupak je opisan u poglavlju 2.3.

- **Pravilnik o određivanju minimalnog vremena vožnje ("Sl.list CG" br. 16/2019)**
 - Ovim pravilnikom određuje se minimalno vrijeme trajanja vožnje na relacijama, odnosno linijama i njihovim djelovima u međugradskom i međunarodnom linijskom prevozu putnika u drumskom saobraćaju na teritoriji Crne Gore.
- **Pravilnik o obrascima reda vožnje i načinu vođenja evidencije registrovanih redova vožnje u linijskom prevozu putnika u drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 15/2006).**
 - Izgled i sadržaj obrasca reda vožnje u linijskom prevozu putnika u međugradskom i međunarodnom drumskom saobraćaju definišu se ovim pravilnikom, kao i način vođenja evidencije registrovanih redova vožnje.
- **Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja evidencije linija u posebnom linijskom prevozu putnika u međumjesnom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 15/2006)**
 - Ovim pravilnikom propisuje se sadržaj i način vođenja evidencije linija u posebnom linijskom prevozu putnika u međugradskom saobraćaju.
- **Pravilnik o obrascu i sadržaju licenci i izvoda licenci za javni prevoz putnika ili tereta ("Sl.list CG" br. 2/2018)**
 - Ovim pravilnikom utvrđuju se obrasci reda vožnje u linijskom prevozu putnika u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju, kao i sadržaj i način vođenja evidencija registrovanih redova vožnje.
- **Pravilnik o sadržaju dokumentacije koja se podnosi uz zahtev za dobijanje licence za javni prevoz putnika ili tereta i za pružanje usluga autobuske stanice ("Sl.list CG" br. 2/2018)**
 - Potrebna dokumentacija koja se podnosi uz zahtev za izdavanje licenci za javni prevoz putnika ili tereta, za pružanje usluga autobuskih stanica, definisana je ovim pravilnikom.
- **Odluka o visini nadoknade za izdavanje licenci i dozvola u drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 36/2018)**
 - Naknada za izdavanje licence profesionalnog vozača, licence u međunarodnom i unutrašnjem drumskom saobraćaju za javni prevoz putnika ili tereta i unutrašnjem lokalnom saobraćaju, izvoda licence, izdavanje i produžavanje dozvola za međunarodni linijski prevoz putnika, tranzitni i vanlinijski prevoz putnika, dobijanje licence za pružanje usluga autobuske i teretne stanice, pojedinačne, vremenske i multilateralne dozvole za međunarodni prevoz tereta, registraciju i ovjeru redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu i izdavanje knjige putnih listova plaća se u visini utvrđenoj ovom odlukom.
- **Pravilnik o obrascu putnog lista i načinu vođenja evidencije putnih listova ("Sl.list CG" br. 8/2018).**
 - Ovim pravilnikom propisuje se obrazac putnog lista, način popunjavanja i vođenja evidencije putnih listova.
- **Pravila o programima obuke i načinu polaganja ispita za sticanje licence profesionalnog vozača i sertifikata o stručnoj sposobnosti ("Sl.list CG" br. 87/2017 i 70/2018).**
 - Ovim pravilnikom propisuje se program početne, ubrzane početne, skraćene početne i periodične stručne obuke za izdavanje, odnosno obnovu licence profesionalnog vozača, način sprovođenja polaganja ispita provjere znanja stečenog na stručnoj obuci, obrazac licence za

profesionalnog vozača i sertifikata o stručnoj osposobljenosti, bliži uslovi u pogledu kadrova, prostorija za obuku, nastavna sredstva i sredstva za praktični rad koje treba da ima Privredna komora Crne Gore za obavljanje poslova organizovanje obuka i polaganje ispita, program obuke za stručno osposobljavanje i skraćeno stručno osposobljavanje lica odgovornog za prevoz, način sprovođenja i polaganja ispita provjere znanja stečenog na obuci i obrazac sertifikata o stručnoj osposobljenosti lica odgovornog za prevoz.

- **Pravila o opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskim stanicama ("Sl.list CG" br. 19/2019)**
 - Opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika utvrđuju se usluge koje autobuska stanica pruža prevoznicima, putnicima i drugim korisnicima, način pružanja usluga autobuske stanice i predlaganje cijena za pružanje usluga autobuske stanice.
- **Pravilnik o kriterijumima za kategorizaciju autobuskih stanica ("Sl.list CG" br. 15/2006)**
 - Ovim pravilnikom se na osnovu osnovnih i dodatnih kriterijuma autobuske stanice svrstavaju u četiri kategorije : A, B, C i D.
- **Pravilnik o obrascu i načinu vođenja saobraćajnog dnevnika ("Sl.list CG" br. 15/2006)**
 - Ovim pravilnikom utvrđuje se obrazac i način vođenja saobraćajnog dnevnika (evidencije) o dolascima i polascima autobusa. Dnevnik vodi lice koje upravlja autobuskom stanicom i glavnim autobuskim stajalištem.
- **Pravilnik o saobraćajno - tehničkim uslovima autobuskih stanica ("Sl.list CG" br. 15/2006)**
 - Ovim pravilnikom propisuju se bliži saobraćajno-tehnički uslovi koje moraju ispunjavati autobuske stanice.
- **Pravila o kriterijumima, postupku i načinu određivanja novog domaćeg prevoznika ("Sl.list CG" br. 19/2019)**
 - Ovim pravilima propisuju se bliži kriterijumi, postupak i način određivanja novog domaćeg prevoznika za obavljanje prevoza putnika u međunarodnom drumskom saobraćaju, kao i druga pitanja od značaja za određivanje prevoznika.
- **Pravilnik o kategorizaciji državnih puteva ("Sl.list CG" br. 1/2016)**
 - Ovim Pravilnikom se vrši kategorizacija državnih puteva.
- **Odluka o uslovima koje moraju da ispunjavaju korišćena motorna vozila koja se uvoze ("Sl.list RCG" br. 44/2007).**
 - Ovom odlukom propisuju se uslovi koje moraju da ispunjavaju korišćena motorna vozila koja se uvoze u Crnu Goru.
- **Pravilnik o tehničkim zahtevima za vozila koja se uvoze ili prvi put stavljaju na tržište u Crnoj Gori ("Sl.list CG" br. 5/2015).**
 - Ovim pravilnikom se propisuju tehnički zahtjevi i uslovi u pogledu bezbjednosnih karakteristika za motorna i priključna vozila, njihove dijelove i uređaje i opremu, koja se uvoze, odnosno prvi put stavljaju na tržište u Crnoj Gori.
- **Pravilnik o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe ("Sl.list CG" br. 9/2015).**
 - Pored utvrđivanja posebnih uslova za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe, ovaj pravilnik definiše i način ispisivanja natpisa na tim vozilima.
- **Pravilnik o tehničkom pregledu vozilu ("Sl.list CG" br. 4/2014).**

- Ovim pravilnikom se propisuju sadržaj i način vršenja tehničkog pregleda vozila, obrazac sadržaja i način dostavljanja zapisnika o tehničkom pregledu vozila i potvrde o tehnički ispravnim vozilima i dr.
- **Pravilnik o registraciji motornih i priključnih vozila ("Sl.list CG" br. 19/2013).**
 - Pravilnik o registraciji motornih i priključnih vozila propisuje obrazac saobraćajne dozvole i registracione nalepnice, oblik, izgled i bliži sadržaj registarskih tablica, registarska područja za vozila i dr.
- **Maksimalne cijene usluga autobuskih stanica u Crnoj Gori**
 - Maksimalne cijene usluga autobuskih stanica u Crnoj Gori utvrđuju se na sjednici Grupacije za prevoz putnika u drumskom saobraćaju Privredne komore Crne Gore.

2.1.3. Ostala dokumenta

- **Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine (Ministarstvo za ekonomski razvoj, 2008.).**
 - Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine predstavlja najvažniji planski dokument razvoja Crne Gore, koji je od strateškog značaja u smislu organizacije i uređenja prostora države, uzimajući u obzir sve segmente društva, prirodne karakteristike, demografiju, privredu i dr.
- **Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore 2019-2035. (Ministarstvo za kapitalne investicije Crne Gore, 2019.).**
 - Ovaj dokument daje smjernice dugoročnog razvoja saobraćajno - transportnog sistema Crne Gore do 2035. godine.

2.2. PRISTUP DJELATNOSTI

Pristup djelatnosti međugradskog prevoza putnika prije svega je regulisana Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl.list CG, 71/2017 i 67/2019), u daljem tekstu Zakon. Prema članu 6. Zakona, "prevoz u drumskom saobraćaju je svaki prevoz putnika ili tereta, uključujući i vožnju praznog vozila". Ako se obavlja na teritoriji Crne Gore, onda se smatra prevozom u unutrašnjem drumskom saobraćaju.

Javni prevoz putnika obavlja se kao linijski prevoz, vanlinijski prevoz i posebni oblik prevoza (član 32). Prema članu 34. Zakona, linijski prevoz putnika u unutrašnjem drumskom saobraćaju obavlja se kao:

- međugradski prevoz;
- posebni međugradski prevoz;
- gradski i prigradski prevoz; i
- posebni gradski i prigradski prevoz.

Član 44. Zakona definiše **međugradski linijski prevoz kao "prevoz putnika između dvije ili više jedinica lokalne samouprave na teritoriji Crne Gore"**. Za obavljanje međugradskog linijskog prevoza putnika prevoznik mora imati registrovan i ovjeren red vožnje.

Prevoz putnika u međugradskom linijskom prevozu putnika, prevoznik obavlja međugradskim autobusima. Izuzetno, međugradski linijski prevoz putnika između dvije susedne jedinice lokalne samouprave može se obavljati prigradskim autobusima na relacijama koje nisu duže od 30 km, kao i malim autobusima (klase B) u slučaju ograničavajućih saobraćajno-tehničkih karakteristika puta ili manje izraženih potreba za prevozom

putnika. Međugradski linijski prevoz putnika prigradskim i malim autobusima, prevoznik obavlja na osnovu saglasnosti Organa uprave (u daljem tekstu: Uprava za saobraćaj - UZS).

Članom 6, stav 1, tačkom 21, odnosno tačkom 32 Zakona, date su definicije: “**autobus klase B** je autobus bez prostora za stajanje, čiji je ukupni kapacitet najviše 23 mjesta uključujući i mjesto za vozača” i “**prigradski autobus** je autobus za prevoz putnika u prigradskom prevozu, čiji je ukupni kapacitet veći od 23 mjesta uključujući i mjesto vozača, koji ima mjesta za sjedenje, prostor za stajanje isključivo između sjedišta, odvojen prostor za smještaj prtljaga i najmanje jedna vrata sa desne strane autobusa namenjenih za bezbjedno ukrcavanje i iskrcavanje putnika”.

Treća cjelina Zakona, pod nazivom “Licenca za javni prevoz putnika i tereta” definiše uslove za pristup djelatnosti javnog prevoza putnika. Prema članu 17 Zakona, djelatnost javnog prevoza putnika u drumskom saobraćaju mogu obavljati prevoznici koji su registrovani u Centralnom registru privrednih subjekata za obavljanje djelatnosti javnog prevoza putnika i imaju licencu za javni prevoz putnika. Licenca se izdaje za unutrašnji ili međunarodni prevoz putnika.

Za obavljanje djelatnosti javnog međugradskog prevoza putnika izdaje se **licenca u unutrašnjem drumskom saobraćaju za javni prevoz**. Ovu licencu izdaje UZS (član 18., Zakona). Pored toga, prevoznici koji poseduju licencu u međunarodnom drumskom saobraćaju, mogu obavljati i međugradski, odnosno unutrašnji drumski prevoz. Za obavljanje djelatnosti linijskog gradskog i prigradskog prevoza putnika i auto-taksi prevoza putnika izdaje se licenca u unutrašnjem lokalnom drumskom saobraćaju za javni prevoz. Ovu licencu izdaju organi lokalnih samouprava za tržište transporta koje je u njihovoj nadležnosti. Prevoznici koji su dobili licencu upisuju se u registar prevoznika, koji se objavljuje na internet stranici MKI.

Izvod licence izdaje se na zahtjev prevoznika pojedinačno za svako motorno vozilo kojim se obavlja javni prevoz putnika na osnovu licence. Original izvoda licence mora se nalaziti u vozilu u trenutku obavljanja prevoza putnika. Izgled obrasca i sadržaj licenci i izvoda licenci za javni prevoz putnika definisan je pravilnikom.¹

2.2.1. Uslovi za dobijanje licence

Licenca se izdaje prevozniku koji ispunjava sljedeće uslove:

- 1) ima stvarno sjedište, odnosno prebivalište na teritoriji Crne Gore (član 19., Zakona);
- 2) ima dobar ugled, koji se odnosi na pravno lice, odnosno odgovorno lice u pravnom licu ili preduzetnik, kao i zaposleno lice odgovorno za prevoz (član 20., Zakona);
- 3) ima finansijsku sposobnost, odnosno da raspolaže imovinom u iznosu od 9.000 eura za prvo vozilo, odnosno 5.000 eura za svako sljedeće vozilo (član 21., Zakona);
- 4) ima zaposleno odgovorno lice za prevoz koje je stručno osposobljeno, koje mora da poseduje sertifikat o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom ili unutrašnjem drumskom saobraćaju (član 22., Zakona);
- 5) ima vozila u svojini, zakupu ili lizingu – najmanje jedan autobus u slučaju međugradskog prevoza (član 23., Zakona);
- 6) ima zaključen ugovor o obaveznom osiguranju putnika od posljedica nesrećnog slučaja za svako vozilo kojim obavlja prevoz.

¹ Pravilnik o obrascu i sadržaju licenci i izvoda licenci za javni prevoz putnika ili tereta (Sl. list CG, 2/2018).

Način sprovođenja polaganja ispita provjere znanja stečenog na stručnoj obuci i izgled obrazac sertifikata o stručnoj osposobljenosti lica odgovornog za prevoz, propisani su pravilnikom.² Istim pravilnikom je definisan i program obuke za stručno osposobljavanje i skraćeno stručno osposobljavanje lica odgovornog za prevoz, kao i način sprovođenja i polaganja ispita provjere znanja stečenog na obuci. Sve aktivnosti su poverene Privrednoj komori Crne Gore (u daljem tekstu: PKCG).

Treba napomenuti da za pristup djelatnosti nije definisan uslov u pogledu broja profesionalnih vozača sa licencom. Međutim, Zakonom (članovi 10. – 15.) i podzakonskim aktima jasno su definisani uslovi za stručne obuke za izdavanje odnosno obnovu licence profesionalnog vozača, i u Crnoj Gori je završen prvi krug osposobljavanja vozača, odnosno programa početne obuke. Program početne, ubrzane početne, skraćene početne i periodične stručne obuke za izdavanje odnosno obnovu licence profesionalnog vozača, obrazac licence za profesionalnog vozača, bliži uslovi u pogledu kadra, prostorija za obuku, nastavna sredstva i sredstva za praktični rad koje treba da ima PKCG za obavljanje poslova organizovanje obuka i polaganje ispita, definisan je istim pravilnikom³ kao i za stručnu osposobljenost lica odgovornog za prevoz.

2.2.2. Postupak dobijanja licence

Postupak dobijanja licence definisan je članom 25. Zakona. Licenca se izdaje na osnovu podnijetog zahtjeva prevoznika. Zahtjev se podnosi UZS, a uz zahtjev se prilažu isprave o ispunjavanju uslova iz definisanih u poglavlju 2.2.1. Spisak dokumentacije koja je potrebna za dobijanje licence nalazi se na sajtu Uprave za saobraćaj.⁴ Licenca se dobija izdavanjem rješenja.

Licenca se izdaje na ime prevoznika i prevoznik je ne smije prenositi na drugo lice. Period važenja licence je pet godina, nakon čega se na zahtjev prevoznika ovaj period može produžiti, ukoliko prevoznik i dalje ispunjava sve uslove za izdavanje licence.

Licenca se trajno ukida rješenjem organa koji je izdao licencu ako (član 31. Zakona):

- 1) prevoznik prestane da ispunjava uslove za izdavanje licence;
- 2) se utvrdi da je licenca izdata na osnovu netačnih podataka;
- 3) prevoznik obavlja prevoz u suprotnosti sa izdatom licencom; ili
- 4) prevoznik prestane da obavlja djelatnost prevoza.

2.3. PRISTUP TRŽIŠTU

Međugradski linijski prevoz je prevoz putnika između dvije ili više jedinica lokalne samouprave na teritoriji Crne Gore, koji se obavlja na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenoj cijeni prevoza, a prema registrovanom i ovjerenom redu vožnje.

Postupak usklađivanja, ovjere i registracije redova vožnje definisan je Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju i bliže određen Pravilnikom o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju i Pravilnikom o obrascima reda vožnje i sadržaju i načinu vođenja evidencija registrovanih redova vožnje u linijskom

² Pravilnik o programima obuke i načinu polaganja ispita za sticanje licence profesionalnog vozača i sertifikata o stručnoj osposobljenosti ("Službeni list CG", br. 70/2018).

³ Ibid.

⁴ <https://dzscg.com/dokumenta/licence-medjunarodni-novi.pdf>

prevozu putnika u drumskom saobraćaju. Postupak usklađivanja, ovjere i registracije redova vožnje prikazan je na narednoj slici.

Registraciju i ovjeru reda vožnje, kao i evidenciju registrovanih i ovjerenih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu vrši UZS. Prevoznik koji želi da registruje i overi usklađen red vožnje, dužan je da, **najkasnije 15 dana prije početka važenja reda vožnje**, UZS podnese Zahtev za registraciju i ovjeru usklađenog reda vožnje, zajedno sa usklađenim i važećim redovima vožnje, kao i dokazom o plaćenim novčanim kaznama koje su evidentirane u prekršajnoj evidenciji MKI. Redovi vožnje registruju se i ovjeravaju na period od **godinu dana, sa početkom primjene od 1. juna tekuće do 31. maja naredne godine**.

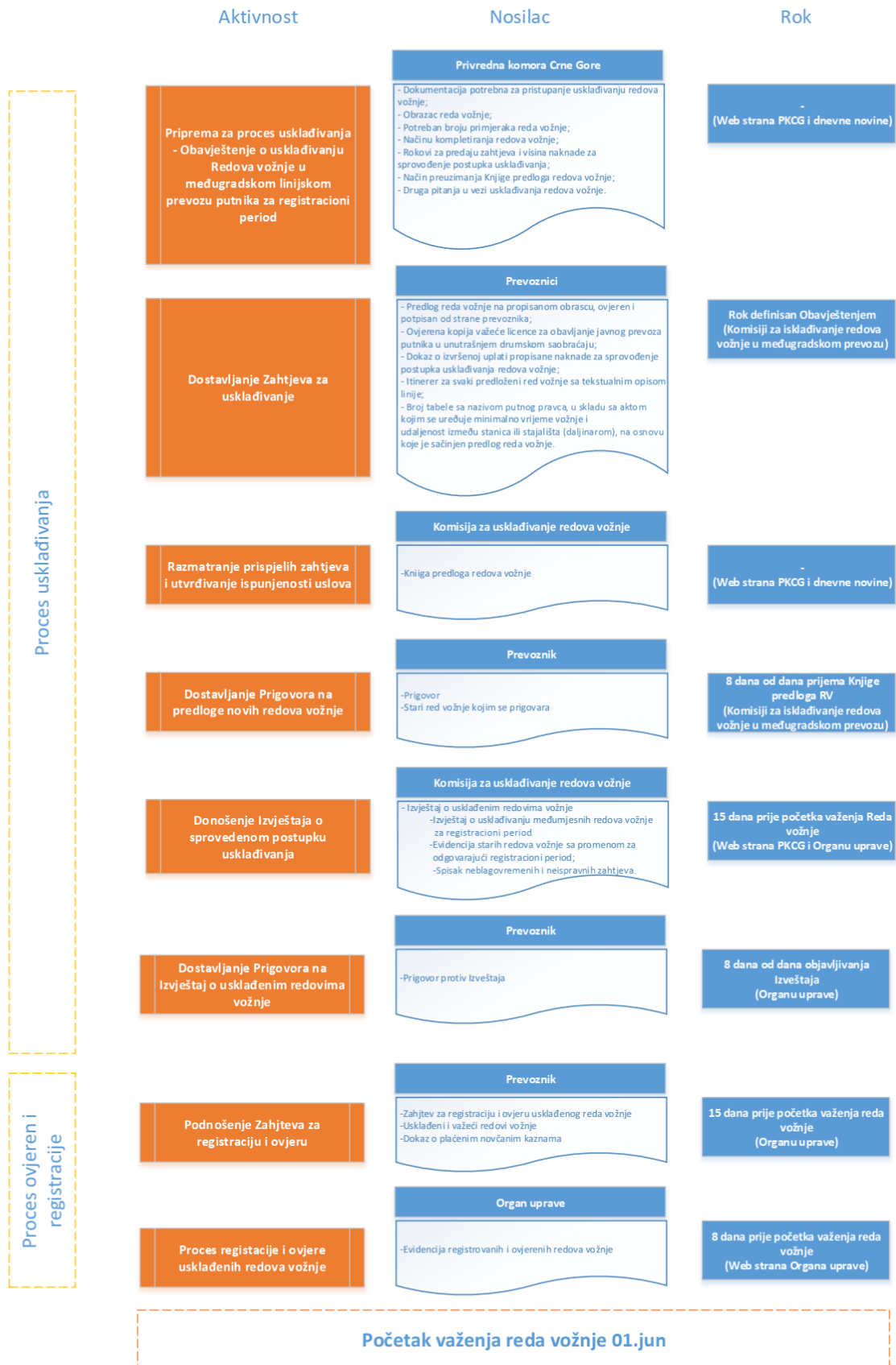
Korak koji prethodi registrovanju i ovjeri reda vožnje, jeste usklađivanje. Proces usklađivanja redova vožnje definisan je **članom 46** Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju i **Pravilnikom o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju**, koji donosi upravni odbor Privredne komore Crne Gore (PKCG), uz prethodnu saglasnost MKI. Ovim Pravilnikom definisani su, između ostalog, postupak i kriterijumi za usklađivanje redova vožnje u međugradskom i međunarodnom drumskom prevozu.

Usklađivanje redova vožnje sprovodi PKCG, a na osnovu zahtjeva za usklađivanje redova vožnje koje podnose prevoznici. U pripremnom postupku PKCG, na svojoj web strani i u dnevnim novinama izdaje **Obavještenje o usklađivanju Redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu putnika za registracioni period, čime obavještava zainteresovana lica o:**

- potrebnoj dokumentaciji za pristupanje usklađivanju redova vožnje;
- obrascu reda vožnje;
- potrebnom broju primjeraka reda vožnje;
- načinu kompletiranja redova vožnje;
- rokovima za predaju zahtjeva i visini naknade za sprovođenje postupka usklađivanja;
- načinu preuzimanja Knjige predloga redova vožnje;
- drugim pitanjima u vezi usklađivanja redova vožnje.

Prevoznik može pristupiti usklađivanju redova vožnje ukoliko **u određenom roku, koje je navedeno u Obavještenju o usklađivanju**, dostavi zahtjev za usklađivanje, odnosno evidentiranje starih redova vožnje, sa pratećom dokumentacijom koja je definisana **članom 5** navedenog Pravilnika.

Predlog novog reda vožnje, koji se dostavlja na usklađivanje, mora biti sačinjen u skladu odgovarajućim zakonskim i podzakonskim aktima kojima se uređuju djelatnost prevoza putnika (Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju, Pravilnik o obrascima reda vožnje i sadržaju i načinu vođenja evidencija registrovanih redova vožnje u linijskom prevozu putnika u drumskom saobraćaju, Pravilnik o određivanju minimalnog vremena trajanja vožnje) i da ispunjava uslove koji su navedeni u **članu 6 Pravilnika**.



Slika 1. Postupak usklađivanja, ovjere i registracije redova vožnje u međugradskom prevozu

Naime, red vožnje sadrži: naziv i sjedište prevoznika, relaciju na kojoj se vrši prevoz, registarski broj linije, redosljed autobuskih stanica i autobuskih stajališta i njihovu udaljenost od početne stanice ili autobuskog stajališta, vrijeme polaska i dolaska na svaku autobusku stanicu, odnosno stajalište, vremenski period u kome se održava linija, režim održavanja i rok važenja reda vožnje. Prevoznik je dužan da u predlogu reda vožnje obezbijedi da minimalno vrijeme trajanja vožnje na relacijama, odnosno linijama i njihovim djelovima odgovara dozvoljenim brzinama i gustini saobraćaja na putu, odnosno stanju i saobraćajno-tehničkim karakteristikama puta i da udaljenost između autobuskih stanica i stajališta bude usklađena sa Daljinarom i da uključi pretpostavljene gubitke vremena pri ulasku i izlasku putnika. Na obrascu reda vožnje može se registrovati samo jedan polazak i jedan povratak.

Komisiju za usklađivanje redova vožnje u međumjesnom drumskom prevozu putnika imenuje nadležni organ PKCG. Komisija razmatra blagovremeno prispjele zahtjeve i utvrđuje ispunjenost uslova za učešće u postupku usklađivanja redova vožnje. Neblagovremene i neispravne zahtjeve Komisija ne uzima u razmatranje i to navodi u **Izveštaju o usklađivanju redova vožnje**. Uslovi pod kojim Komisija ima pravo da isključi zahtjev prevoznika iz daljeg razmatranja definisani su članom 8 Pravilnika.

Predloge redova vožnje, koji su ispunili uslove, PKCG slaže u **Knjigu predloga redova vožnje**, koju prevoznici preuzimaju u PKCG. Prevoznici mogu, **u roku od osam dana** od dana objavljivanja Knjige predloga redova vožnje, na propisanom obrascu, prigovarati starim redovima vožnje na predloge novih redova vožnje. Način na koji prevoznici mogu priložiti prigovor opisan je u **članu 9**.

Na osnovu pristiglih prigovora, Komisija vrši usklađivanje novih redova vožnje, a stare redove vožnje evidentira za naredni registracioni period.

Kriterijumi za usklađivanje redova vožnje, a koji se odnose na zaštitna vremena, navedeni su u **članovima 10, 11 i 12 Pravilnika**. Ukoliko više predloženih redova vožnje imaju isti naziv početne i krajnje odredišne stanice, bez obzira na itinerer, prevoznik može predložiti redove vožnje sa najmanjim vremenskim intervalima prema tabeli koja se nalazi u **članu 10**.

U **članu 11** je navedeno da se **novi red vožnje** ne može uskladiti ako u odnosu na **stari red vožnje** ima najmanje dvije iste zajedničke autobuske stanice ili autobuska stajališta, odnosno mjesta prijema putnika i predloženi polazak iz najmanje jednog zajedničkog mjesta prijema putnika, koji se nalazi unutar zaštitnog vremena koje se određuje prema dužini relacije između dva najudaljenija zajednička mjesta prijema putnika u starom redu vožnje. Zaštitno vreme starog reda vožnje u odnosu na predlog novog reda vožnje sadržan je u stavu 1 ovog člana.

Ono što je neophodno posebno napomenuti, kao specifičnost ovog tržišta, jeste proces usklađivanja **starog sezonskog reda vožnje**⁵ u odnosu na predlog **novog stalnog reda vožnje**⁶. Zaštitno vreme koje se koristi u postupku usklađivanja starog sezonskog reda vožnje u odnosu na predlog novog stalnog reda vožnje definisano je **članom 12**. U istom članu se navodi da se novi stalni red vožnje ne može uskladiti, ako u odnosu na stari sezonski red vožnje ima najmanje dvije iste zajedničke autobuske stanice ili autobuska stajališta, odnosno mjesto prijema putnika, i predloženi polazak iz najmanje jednog zajedničkog mjesta prijema putnika, koje se nalazi unutar zaštitnog vremena, a koje se određuje prema dužini relacije između dva najudaljenija zajednička mjesta prijema putnika u starom sezonskom redu vožnje.

Nakon završetka postupka usklađivanja Komisija priprema **Izveštaj o usklađenim redovima vožnje** koji sadrži:

- Izveštaj o usklađivanju međumjesnih redova vožnje za sezonu:

⁵ Sezonska linija je linija na kojoj se prevoz neprekidno održava u ljetnjoj ili zimskoj sezoni u određenom vremenskom periodu, koji ne može biti kraći od tri mjeseca. Ljetnja sezona je period od 01.05. do 31.10, a zimska sezona je period od 01.12. do 31.03.

⁶ Stalna linija je linija na kojoj se prevoz održava u cijelom roku važenja reda vožnje.

- naziv prevoznika koji su podneli zahtjev za usklađivanje predloženog reda vožnje;
- liniju (početno i krajnje stajalište sa vremenom polaska);
- naziv prigovarača i konačnu odluku komisije sa objašnjenjem da li je prigovor osnovan ili ne;
- konačnu odluku Komisije o usklađenosti predloženog reda vožnje;
- Evidenciju starih redova vožnje sa promenom za odgovarajući registracioni period:
 - naziv prevoznika;
 - naziv linije;
 - redni broj i
 - registarski broj
- Spisak neblagovremenih i neispravnih zahtjeva.

Komisija je dužna da, u roku od 8 dana Izveštaj dostavi prevoznicima i objavi na web strani PKCG. Žalba na Izveštaj se može dostaviti UZS, u roku od osam dana od dana objavljivanja akta na internet stranici PKCG.

Usklađene redove vožnje sa Izveštajem o usklađenim redovima vožnje, PKCG dostavlja UZS, najkasnije 15 dana prije početka važenja reda vožnje na ovjeru. UZS objavljuje na svojoj internet stranici evidenciju registrovanih i ovjerenih redova vožnje **najkasnije osam dana prije početka** njihove primjene i dostavlja inspekciji za drumski saobraćaj primjerak registrovanih i ovjerenih redova vožnje **u roku od osam dana od dana početka važenja** redova vožnje.

Prevoznik je dužan da objavi početak obavljanja prevoza na određenoj liniji i red vožnje najmanje osam dana prije početka obavljanja prevoza putem elektronskih ili štampanih medija.

3. ANALIZA STRUKTURE, FUNKCIONISANJA I UPRAVLJANJA SISTEMOM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA U CRNOJ GORI

3.1. ORGANIZACIJA I UPRAVLJANJE

Organizacija sistema javnog međugradskog prevoza putnika predstavlja poseban proces projektovanja i uspostavljanja veza i odnosa između procesa, potprocesa i aktivnosti u sistemu u cilju realizacije postavljene funkcije cilja. Sa druge strane, upravljanje konkretnim zadacima, organizacionim dijelovima, procesima, potprocesima ili cijelinom sistema radi efikasnijeg i efektivnijeg ostvarivanja postavljenih ciljeva, predstavlja proces upravljanja sistemom.

U organizaciji i upravljanju sistemom međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori učestvuje veliki broj državnih institucija, privrednih društava i drugih pravnih lica. Ključni akteri u sistemu su: Ministarstvo za kapitalne investicije (MKI), Uprava za saobraćaj Crne Gore (UZS), Privredna komora Crne Gore (PKCG), prevoznici svih vrsta vlasništva i lokalna samouprava.

Ključni akteri i kompetencije po strateškom, taktičkom i operativnom (S-T-O) nivou upravljanja prikazani su u narednoj tabeli.

Prema djelokrugu rada koji je utvrđen Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave⁷, **Ministarstvo za kapitalne investicije (MKI)**⁸ vrši poslove uprave koji se odnose na željeznički, drumski, pomorski i vazdušni saobraćaj. Organi uprave u sastavu Ministarstva za kapitalne investicije su Lučka uprava, Uprava pomorske sigurnosti, **Uprava za saobraćaj (UZS)** i Uprava za željeznice. Prema Pravilniku o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva za kapitalne investicije, u okviru MKI postoji 14 organizacionih jedinica. Za podsistem međugradskog transporta zadužen je Direktorat za drumski saobraćaj, koji se sastoji od tri organizacione celine: Direkcije za javni prevoz putnika i tereta u drumskom saobraćaju, Direkcije za homologaciju vozila i Direkcije za inspeksijski nadzor u drumskom saobraćaju.

U Direktoratu za drumski saobraćaj se, između ostalog, vrše poslovi koji se odnose na: vođenje razvojne politike u oblasti drumskog saobraćaja, praćenje stanja u oblasti drumskog saobraćaja; pripremanje i predlaganje mjera razvojne ekonomske politike i analiziranje njihovog uticaja na drumski saobraćaj; pripremu zakonskih i podzakonskih propisa, međunarodnih ugovora i sporazuma, a koji se odnose na drumski saobraćaj i homologaciju vozila; obezbjeđenja sprovođenja zakonskih i podzakonskih propisa iz oblasti drumskog saobraćaja; vršenje inspeksijskog nadzora i upravnih poslova iz oblasti drumskog saobraćaja, i praćenje propisa iz ove oblasti; izdavanje i ukidanje licence za pružanje usluga autobuske stanice; izdavanje knjige putnih listova; ovjera cjenovnika usluga prevoznika; izdavanje saglasnosti za privremenu obustavu ili izmjenu reda vožnje; registraciju i ovjeru usklađenih i važećih redova vožnje u međugradskom linijskom saobraćaju; implementaciju projekata iz oblasti drumskog saobraćaja; itd.

U toku je izmena zakonskih akata kojima će Direktoratu na operativnom nivou biti povereno i vršenje poslova izdavanja licenci profesionalnog vozača; registracije, ovjere i brisanje redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu; izdavanje i ukidanje licenci za javni prevoz putnika u unutrašnjem i međunarodnom drumskom prevozu i izdavanje izvoda licence.

Uprava za saobraćaj (UZS)⁹ je osnovana Uredbom Vlade Crne Gore aprila 2006. godine, kao uprava u okviru MKI. U okviru UZS postoje četiri unutrašnje organizacione jedinice. Za međugradski prevoz putnika zadužen je Sektor drumskog saobraćaja. U okviru pomenutog sektora se, između ostalog, vrše poslovi koji se odnose

⁷ Uredba o organizaciji i načinu rada državne uprave ("Službeni list Crne Gore", br. 05/12, 25/12, 44/12, 61/12, 20/13, 17/14, 06/15, 80/15, 35/16, 41/16, 61/16, 73/16, 03/17, 19/17)

⁸ <http://www.minsaob.gov.me/organizacija>

⁹ <https://dzscg.com>

na: izdavanje i ukidanje dozvola za prevoz putnika u međugradskom unutrašnjem prevozu u drumskom saobraćaju; izdavanje i ukidanje licenci za javni prevoz putnika u unutrašnjem i međunarodnom drumskom prevozu i pružanje usluga autobuskih stanica; kategorizaciju autobuskih stanica i glavnih autobuskih stajališta i ispunjenosti uslova za njihov rad; registracija i ovjera usklađenih i važećih redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu.

Tabela 1. Hijerarhijski nivoi upravljanja sa podelom odgovornosti po ključnim akterima

Nivo upravljanja	Ključni akteri u sistemu međugradskog transporta				
	Ministarstvo za kapitalne investicije (MKI)	Uprava za saobraćaj (UZS)	Privredna komora Crne Gore (PKCG)	Prevoznici (PR)	Organi lokalne uprave (OLU)
S trateški	<ul style="list-style-type: none"> - Definiše elemente transportne politike - Priprema zakonskih i podzakonskih propisa, međunarodnih ugovora i sporazuma - Strategija razvoja cijeline sistema 	<ul style="list-style-type: none"> - Predlozi za unapređenje sektora prevoza putnika 	<ul style="list-style-type: none"> - Predlozi za unapređenje sektora prevoza putnika 	<ul style="list-style-type: none"> - Predlozi za unapređenje sektora prevoza putnika 	<ul style="list-style-type: none"> - Predlozi za unapređenje sektora prevoza putnika
T aktički	<ul style="list-style-type: none"> - Uslovi za pristup djelatnosti - Uslovi za pristup tržištu - Definisane programe obuke i načinu polaganja ispita za sticanje licence profesionalnog vozača i sertifikata o stručnoj osposobljenosti - Pripremanje i predlaganje mjera razvojne ekonomske politike i analiziranje njihovog uticaja na drumski saobraćaj - Implementaciju projekata iz oblasti drumskog saobraćaja 	<ul style="list-style-type: none"> - Kategorizacija autobuskih stanica - Predlozi za unapređenje sistema 	<ul style="list-style-type: none"> - Definiše određene regulatorne okvire prije svega u pogledu pristupa tržištu - Opšti uslovi funkcionisanja sistema - Cjenovnik usluga autobuskih stanica - Predlozi za unapređenje sistema 	<ul style="list-style-type: none"> - Predlozi redova vožnje - Statički i dinamički elementi linija - Elementi tarifnog sistema, sistema karata i sistema naplate - Predlozi za unapređenje sistema 	<ul style="list-style-type: none"> - Statički elementi mreže linija (stanice i stajališta)
O perativni	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoring i kontrola rada sistema - Vršanje inspeksijskog nadzora i upravnih poslova - Ovjera cjenovnika usluga prevoznika - Izdavanje i ukidanje licence za pružanje usluga autobuske stanice 	<ul style="list-style-type: none"> - Registracija i ovjera usklađenih i važećih redova vožnje - Izdavanje i ukidanje dozvola za prevoz putnika - Izdavanje i ukidanje licenci za javni prevoz 	<ul style="list-style-type: none"> - Usklađivanje redova vožnje - Organizovanje obuka, polaganja ispita i izdavanja sertifikata profesionalnih vozača, - Organizovanje obuka, polaganja ispita i izdavanja sertifikata o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom ili unutrašnjem drumskom saobraćaju - Konsultantske i savetodavne aktivnosti 	<ul style="list-style-type: none"> - Raspored rada vozila - Raspored rada vozača - Održavanje voznog parka - Unutrašnji monitoring i kontrola - Definisana tipa vozila 	<ul style="list-style-type: none"> - Upravljanje i održavanje autobuskih stajališta (opciono)

U okviru **Privredne komore Crne Gore (PKCG)**, djelatnošću prevoza putnika bavi se Udruženje saobraćaja. Većina aktivnosti ovog udruženja u odnosu na sistem međugradskog prevoza vezane su za taktički i operativni nivo upravljanja sistemom. Od tih aktivnosti treba izdvojiti pripremu podzakonskih akata kojima se definišu određeni regulatorni okviri, pre svega u pogledu pristupa tržištu, a posebno kroz sledeća tri dokumenta: Pravila o načinu, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom

prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 19/2019), Pravila o opštim uslovima prevoza u linijskom drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br.19/2019) i Pravila o opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskim stanicama ("Sl.list CG" br. 19/2019). Udruženje saobraćaja na taktičkom nivou donosi i Cjenovnik usluga autobuskih stanica u Crnoj Gori, kojima se definiše naknada za prijem i otpremu autobusa i pružanje usluga putnicima.

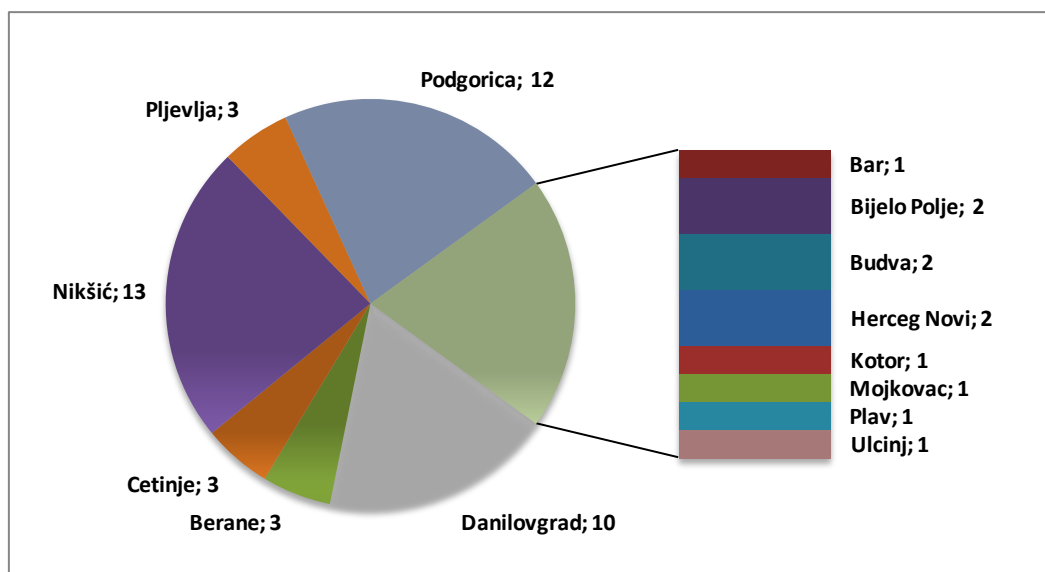
Na operativnom nivou najvažnije zaduženje PKCG jeste usklađivanje redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu, a u svemu prema navedenom pravilniku. Postupak usklađivanja je opisan u poglavlju 2.3. Takođe, na ovom nivou PKCG organizuje obuke, polaganja ispita i izdavanja sertifikata profesionalnih vozača, kao i obuke, polaganja ispita i izdavanja sertifikata o stručnoj osposobljenosti za upravljanje prevozom u međunarodnom ili unutrašnjem drumskom saobraćaju. Pored toga, PKCG za svojim članovima pruža konsultantske i savetodavne usluge.

Aktivnosti **prevoznika** na taktičkom nivou su izrada predloga redova vožnje, definisanje statičkih i dinamičkih elementa linija, kao i određivanje elementa tarifnog sistema, sistema karata i sistema naplate. Ostale aktivnosti prevoznika su vezane za operativni nivo upravljanja.

Uloga **organa lokalne uprave** pre svega je na taktičkom nivou jer oni donose odluke o broju i rasporedu stanica i stajališta na mreži saobraćajnica i samim tim utiču na definisanje statičkih elemenata mreže linija.

3.2. OPERATORI

U sistemu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori putnike opslužuje ukupno 55 operatora koji imaju registrovane redove vožnje. Analiza je sprovedena na osnovu dostupnih podataka dostavljenih od strane MKI koji se odnose na naziv i sedište operatora, broju registrovanih redova vožnje i broj izdatih licenci za vozila. Prilikom obrade dostavljenih podataka, uočeni su nedostaci koji se odnose na izdate licence za vozila u pogledu nepostojanja podataka o vozilima za pojedine operatore, pa će se analiza operatora sprovesti prema njihovoj zastupljenosti na tržištu transportnih usluga prema broju registrovanih redova vožnje i njihovom sjedištu, odnosno mjestu gde su operatori registrovani. Na narednoj slici dat je prikaz raspodele broja operatora prema mjestu njihove registracije.



Slika 2. Broj operatora prema mjestu njihove registracije

Na osnovu podataka prezentiranih na slici se može uočiti da se po broju registrovanih operatora izdvajaju tri grada, i to: Nikšić, Podgorica i Danilovgrad. Na njihovim teritorijama je registrovano skoro dvije trećine

svih operatera na teritoriji Crne Gore (63,64%) u sistemu međugradskog prevoza putnika. Od prethodno navedenih gradova najveću zastupljenost ima Nikšić sa 13 registrovanih operatera, dok je na području Podgorice i Danilovgrada registrovano 12 i 10 operatera, respektivno. U ostalim gradovima na teritoriji Crne Gore (njih 11) nema više od 3 registrovana operatera.

Analizom i obradom podataka vezanih za broj registrovanih redova vožnje po operatorima u sistemu međugradskog prevoza putnika, može se vidjeti njihova zastupljenost, odnosno potencijalna snaga na tržištu usluga. U narednoj tabeli dat je prikaz broja registrovanih redova vožnje za svakog od operatera u sistemu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori i njihovo procentualno učešće.

Tabela 2. Broj registrovanih redova vožnje po operatorima u sistemu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori

Redni broj	Naziv operatera	Mesto	Broj redova vožnje	%
1	Bogićević Prevoz d.o.o.	Danilovgrad	25	6,91
2	Simon Voyages d.o.o.	Berane	18	4,97
3	Dan Tours Perović d.o.o.	Danilovgrad	17	4,70
4	Stanišić d.o.o.	Nikšić	17	4,70
5	Mraković Trade d.o.o.	Danilovgrad	16	4,42
6	Vujović VR d.o.o.	Danilovgrad	16	4,42
7	Kaluđerović trade d.o.o.	Danilovgrad	14	3,87
8	Nikšić Prevoz d.o.o.	Nikšić	14	3,87
9	Dangrad prevoz Keković d.o.o.	Danilovgrad	13	3,59
10	Alo Express d.o.o.	Podgorica	11	3,04
11	Pavićević tours d.o.o.	Danilovgrad	11	3,04
12	Glušica d.o.o.	Nikšić	10	2,76
13	Jadran Montenegro d.o.o.	Bar	10	2,76
14	Šober prevoz d.o.o.	Nikšić	10	2,76
15	Busšped d.o.o.	Nikšić	9	2,49
16	Lalatović Travel d.o.o.	Budva	9	2,49
17	Autoprevoz Zaton d.o.o.	Bijelo Polje	8	2,21
18	VDN 4. decembar d.o.o.	Nikšić	8	2,21
19	Capital express d.o.o.	Danilovgrad	7	1,93
20	MF Travel d.o.o.	Budva	7	1,93
21	Božur d.o.o.	Podgorica	6	1,66
22	Jokić prevoz d.o.o.	Mojkovac	6	1,66
23	Touring d.o.o.	Kotor	6	1,66
24	Zejdin d.o.o.	Ulcinj	6	1,66
25	Adriatic travel d.o.o.	Podgorica	5	1,38
26	Ellit express d.o.o.	Podgorica	5	1,38
27	Krivokapić turs d.o.o.	Herceg Novi	5	1,38
28	Papović d.o.o.	Nikšić	5	1,38
29	Radulović prevoz d.o.o.	Pljevlja	5	1,38
30	Borovnik d.o.o.	Nikšić	4	1,10
31	Euro Šuntić d.o.o.	Bijelo Polje	4	1,10
32	Glunex d.o.o.	Nikšić	4	1,10
33	Nikac d.o.o.	Nikšić	4	1,10
34	Ortak d.o.o.	Berane	4	1,10
35	Pljevlja Express d.o.o.	Pljevlja	4	1,10
36	Arena tours d.o.o.	Podgorica	3	0,83

Redni broj	Naziv operatora	Mesto	Broj redova vožnje	%
37	AS Nikčević OD d.o.o	Nikšić	3	0,83
38	Elan Company d.o.o.	Plav	3	0,83
39	Montenegro prevoz Pejović d.o.o	Podgorica	3	0,83
40	MS Tours d.o.o.	Podgorica	3	0,83
41	Ozlem d.o.o.	Podgorica	3	0,83
42	18. oktobar d.o.o	Nikšić	2	0,55
43	Bjelopavlja Trans d.o.o.	Danilovgrad	2	0,55
44	Express Tours d.o.o.	Podgorica	2	0,55
45	Revival Travel d.o.o.	Danilovgrad	2	0,55
46	R-Line Company d.o.o.	Herceg Novi	2	0,55
47	Stevan tours d.o.o.	Podgorica	2	0,55
48	Veljić Montenegro d.o.o.	Berane	2	0,55
49	Bošković prevoz d.o.o.	Podgorica	1	0,28
50	Drum d.o.o	Podgorica	1	0,28
51	Euro Line Travel d.o.o	Cetinje	1	0,28
52	Gardašević d.o.o	Nikšić	1	0,28
53	Magic line d.o.o.	Cetinje	1	0,28
54	Trik travel d.o.o.	Cetinje	1	0,28
55	Vot turist d.o.o	Pljevlja	1	0,28
Ukupno			362	100,00

Na osnovu podataka prikazanih u tabeli može se zaključiti da nijedan od operatora na tržištu transportnih usluga u međugradskom prevozu putnika Crne Gore nema veliko učešće u broju registrovanih redova vožnje, i ono je manje od 7%. Najveće učešće u sistemu ima operator Bogičević Prevoz d.o.o. iz Danilovgrada sa registrovanih 25 redova vožnje, što predstavlja učešće od 6,91%. Od drugog do šestog mjesta po broju registrovanih redova vožnje po operatorima postoji razlika u samo dva registrovana reda vožnje i to od 18 kod operatora Simon Voyages d.o.o. iz Berana (4,97%), do 16 kod operatora Mraković Trade d.o.o. i Vujović VR d.o.o. iz Danilovgrada (4,42%). U sistemu postoji i šest operatora koji imaju samo jedan registrovan red vožnje koji su u tabeli definisani rednim brojevima od 49 do 55.

Kada se posmatraju sumarno podaci po registrovanim redovima vožnje po operatorima i njihovom mjestu registracije može se zaključiti da od 362 registrovana reda vožnje najviše njih je registrovano kod 10 operatora na teritoriji Danilovgrada, ukupno 123, što predstavlja učešće od 33,98%. U gradu sa najviše registrovanih operatora u sistemu, Nikšiću (13 operatora), registrovan je svaki četvrti red vožnje (25,14%), odnosno ukupno 91. Prethodno navedeni podaci su prikazani u narednoj tabeli.

Tabela 3. Broj registrovanih redova vožnje po mjestu registracije operatora u sistemu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori

Mesto	Broj registrovanih redova vožnje	%
Danilovgrad	123	33,98
Nikšić	91	25,14
Podgorica	45	12,43
Berane	24	6,63
Budva	16	4,42
Bijelo Polje	12	3,31
Bar	10	2,76

Mesto	Broj registrovanih redova vožnje	%
Pljevlja	10	2,76
Herceg Novi	7	1,93
Kotor	6	1,66
Mojkovac	6	1,66
Ulcinj	6	1,66
Cetinje	3	0,83
Plav	3	0,83
Ukupno	362	100,00

3.3. VOZNI PARK

Broj vozila i struktura voznog parka su od velike značajnosti za proizvodnu sposobnost sistema međugradskog prevoza putnika. U skladu sa prethodno navedenim, neophodno je sprovesti analizu vozila po njihovom broju, marki i tipu po operatorima.

Analizom dostavljenih podataka, uočeni su nedostaci koji se odnose na izdate licence za vozila u pogledu nepostojanja podataka o vozilima za pojedine operatore koji se pojavljuju u postojećim i registrovanim redovima vožnje i od Naručioca je tražena njihova dopuna. Iz tog razloga u okviru Početnog Izveštaja nije biti prikazana analiza vozila, već je ona data u narednim Izveštajima.

Vozila i struktura voznog parka imaju izuzetan uticaj na realizaciju projektovanih elemenata (svojstava) kvaliteta transportne usluge (organizacijska podrška usluge, pogodnost usluge za korišćenje, raspoloživost usluge, stabilnost usluge, proizvodna sposobnost, eksploataciona pouzdanost), ali i na efikasnost sistema u celini. Iz tog razloga je neophodno sprovesti dubinsku analizu voznog parka kroz analizu strukture voznog parka prema markama i tipovima vozila, njihovoj starosti (godini proizvodnje), vrsti pogonskog agregata, emisionim standardima i dr.

U trenutnom preseku vremena, za vozni park u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori se vode podaci koji se odnose na marku vozila, godinu proizvodnje, registarsku oznaku i broj šasije. U daljem tekstu data je analiza voznog parka na osnovu prethodno navedenih podataka koji su bili dostupni Autorima.

Ova analiza je bila planirana kao sastavni deo Početnog izveštaja (Inception report), ali je zbog složenosti prikupljana podataka i kašnjenja u dostavljanju podataka prikazana u Izveštaju D2 - Dijagnoza i Benčmarking.

3.3.1. Struktura voznog parka prema markama vozila

Ukupan broj inventarskih vozila u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori u preseku vremena ove analize iznosi 464 vozila (kapaciteta većeg od 20 mesta za sedenje). Uzimajući u obzir činjenicu da je u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori registrovano 58 prevoznika, može se zaključiti da prosečan broj vozila po prevozniku iznosi 8 vozila.

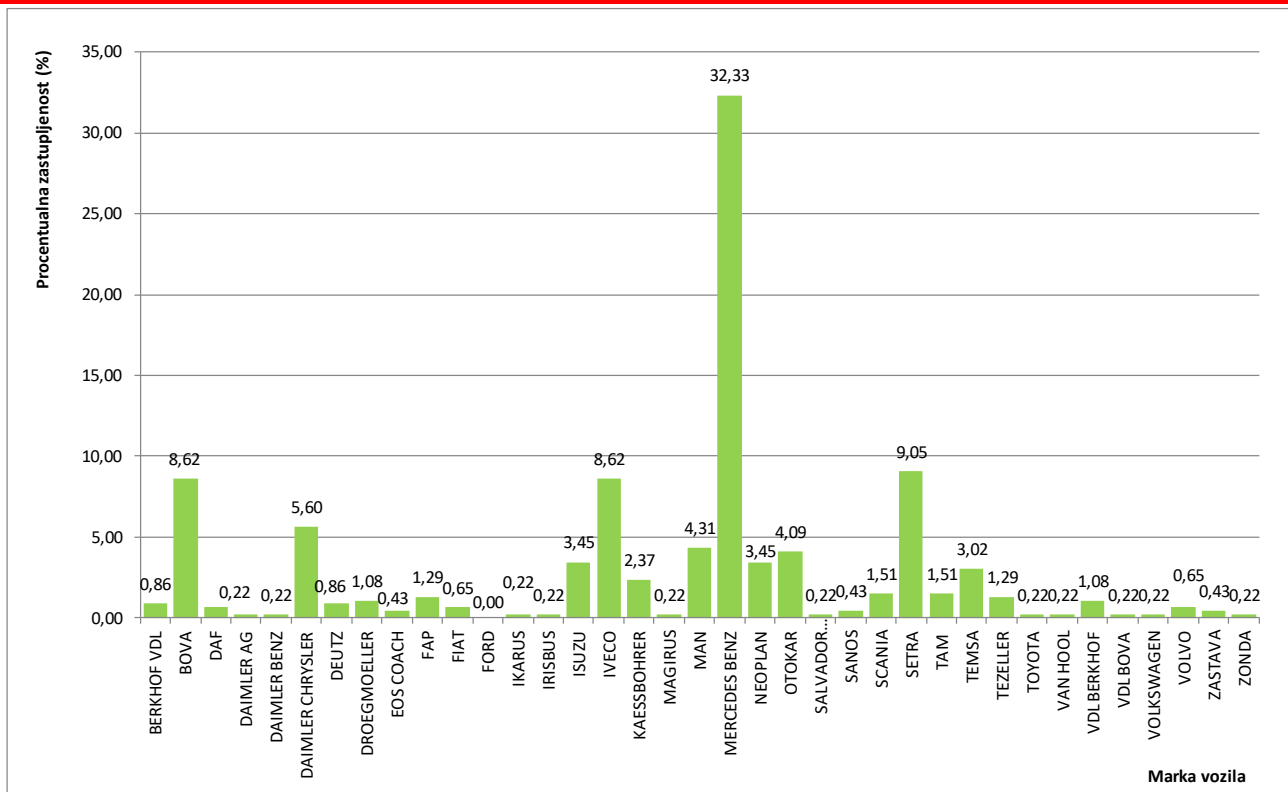
Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema markama je veoma heterogena, na šta ukazuje činjenica da postoji 37 različitih marki vozila, što je prikazano u sledećoj tabeli i na sledećoj slici.

Tabela 4. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema markama vozila

Marka vozila	Broj vozila	%
BERKHOF VDL	4	0,86
BOVA	40	8,62
DAF	3	0,65
DAIMLER AG	1	0,22
DAIMLER BENZ	1	0,22
DAIMLER CHRYSLER	26	5,60
DEUTZ	4	0,86
DROEGMOELLER	5	1,08
EOS COACH	2	0,43
FAP	6	1,29
FIAT	3	0,65
FORD	0	0,00
IKARUS	1	0,22
IRISBUS	1	0,22
ISUZU	16	3,45
IVECO	40	8,62
KAESSBOHRER	11	2,37
MAGIRUS	1	0,22
MAN	20	4,31
MERCEDES BENZ	150	32,33
NEOPLAN	16	3,45
OTOKAR	19	4,09
SALVADOR CEATANO-TO	1	0,22
SANOS	2	0,43
SCANIA	7	1,51
SETRA	42	9,05
TAM	7	1,51
TEMSA	14	3,02
TEZELLER	6	1,29
TOYOTA	1	0,22
VAN HOOL	1	0,22
VDL BERKHOF	5	1,08
VDL BOVA	1	0,22
VOLKSWAGEN	1	0,22
VOLVO	3	0,65
ZASTAVA	2	0,43
ZONDA	1	0,22
Ukupno	464	100,00

Od ukupno 464 vozila u okviru inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori, najviše je vozila marke Mercedes Benz, ukupno 150, što predstavlja učešće od 32,33%. Na drugom mestu po zastupljenosti su vozila marke Setra sa učešćem od 9,05% (42 vozila).

Na trećem i četvrtom mestu po zastupljenosti prema markama su vozila marke Bova i Iveco, čija je procentualna zastupljenost identična i iznosi 8,62%. Pored prethodno navedenih, u strukturi voznog parka se izdvajaju vozila marke Daimler Chrysler sa učešćem od 5,60%. Ostale marke vozila imaju značajno manju zastupljenost u okviru autobusnog inventarskog voznog parka od prethodno navedenih i ona ne prelazi vrednost od 4,5%.



Slika 3. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema markama vozila

3.3.2. Starosna struktura voznog parka

Prikaz starosne strukture vozila u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori, odnosno strukture vozila prema godini proizvodnje dat je u sledećoj tabeli i na sledećoj slici.

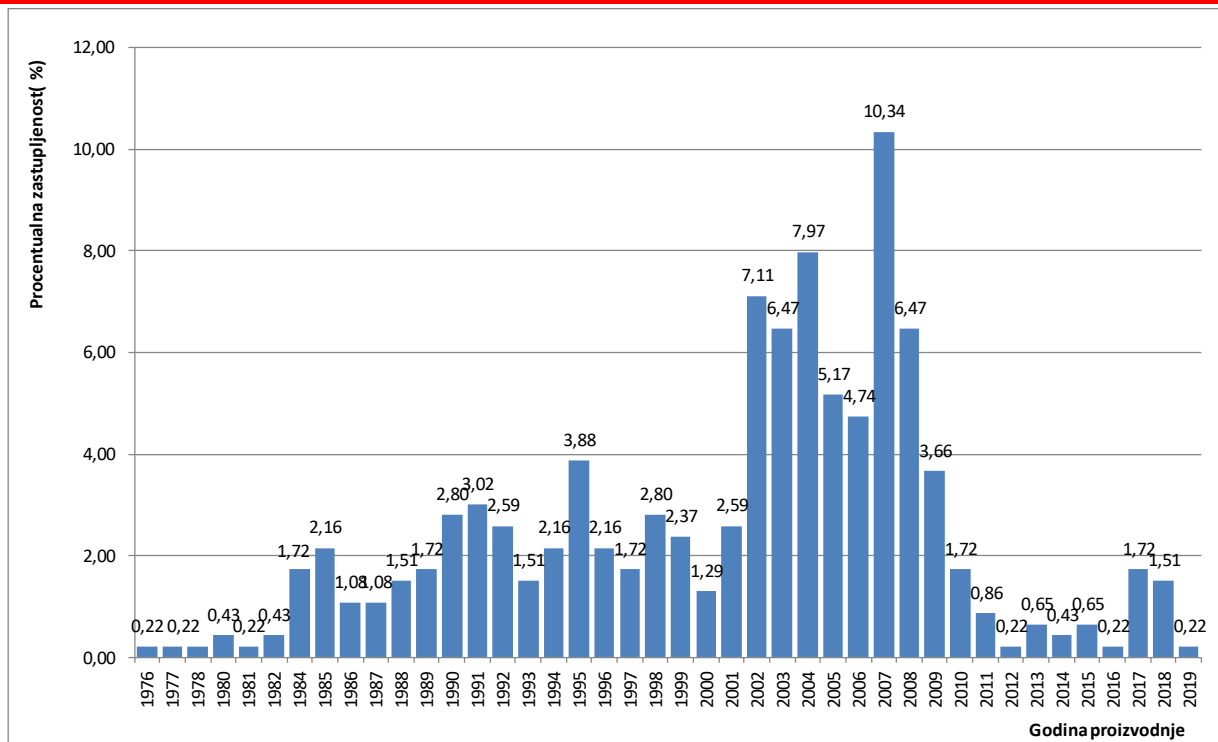
Na osnovu podataka može se zaključiti da su u okviru inventarskog voznog parka najzastupljenija zastupljena vozila koja su proizvedena 2007. godine (10,34%). Sa učešćem od 7,97% su vozila starosti 16 godina (proizvedena 2004. godine), dok su vozila proizvedena 2002. godine treća po zastupljenosti sa učešćem od 7,11%.

Tabela 5. Struktura inventarskog autobusnog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema godini proizvodnje

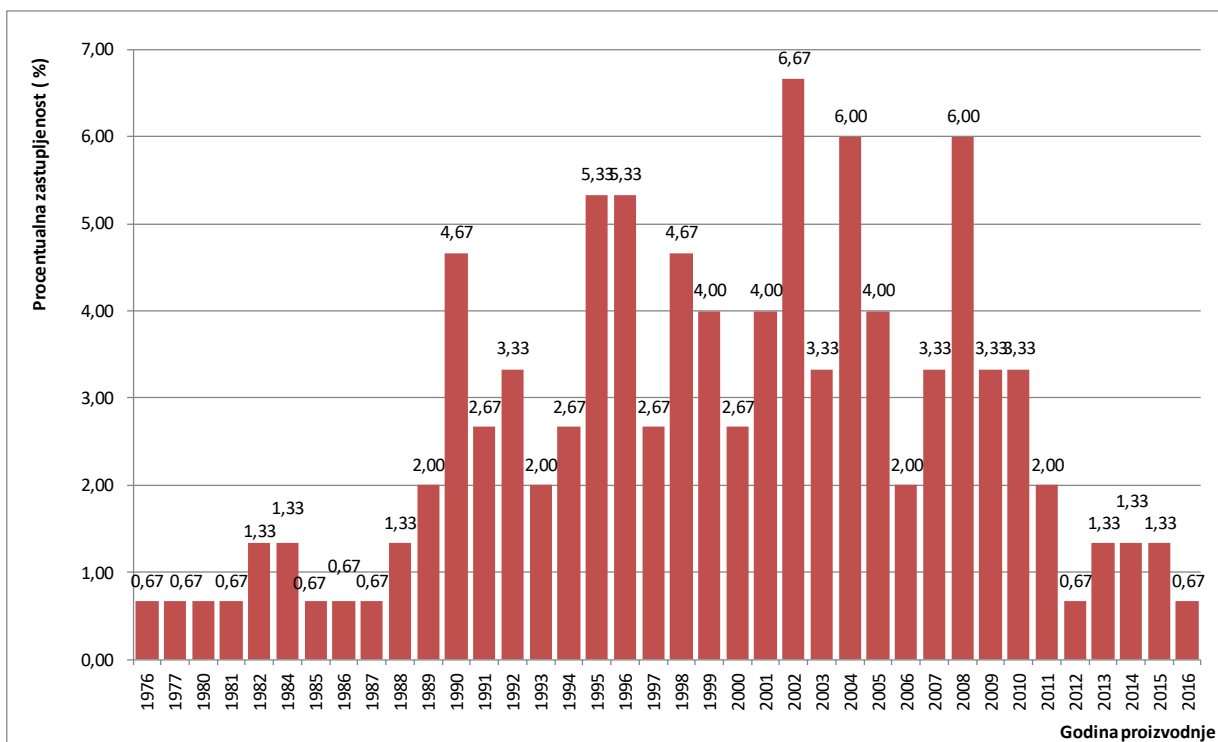
Godina proizvodnje	Broj vozila	%
1976	1	0,22
1977	1	0,22
1978	1	0,22
1980	2	0,43
1981	1	0,22
1982	2	0,43
1984	8	1,72
1985	10	2,16
1986	5	1,08
1987	5	1,08

Godina proizvodnje	Broj vozila	%
1988	7	1,51
1989	8	1,72
1990	13	2,80
1991	14	3,02
1992	12	2,59
1993	7	1,51
1994	10	2,16
1995	18	3,88
1996	10	2,16
1997	8	1,72
1998	13	2,80
1999	11	2,37
2000	6	1,29
2001	12	2,59
2002	33	7,11
2003	30	6,47
2004	37	7,97
2005	24	5,17
2006	22	4,74
2007	48	10,34
2008	30	6,47
2009	17	3,66
2010	8	1,72
2011	4	0,86
2012	1	0,22
2013	3	0,65
2014	2	0,43
2015	3	0,65
2016	1	0,22
2017	8	1,72
2018	7	1,51
2019	1	0,22
Ukupno	464	100,00

Prosečna starost inventarskog voznog parka iznosi 19,05 godine, što je izuzetno nepovoljno i hitno je neophodna sistemska obnova voznog parka u sistemu. Zabrinjavajuća činjenica je da je zastupljenost vozila starosti manje od 5 godina samo 4,31%.



Slika 4. Struktura inventarskog autobusnog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema godini proizvodnje



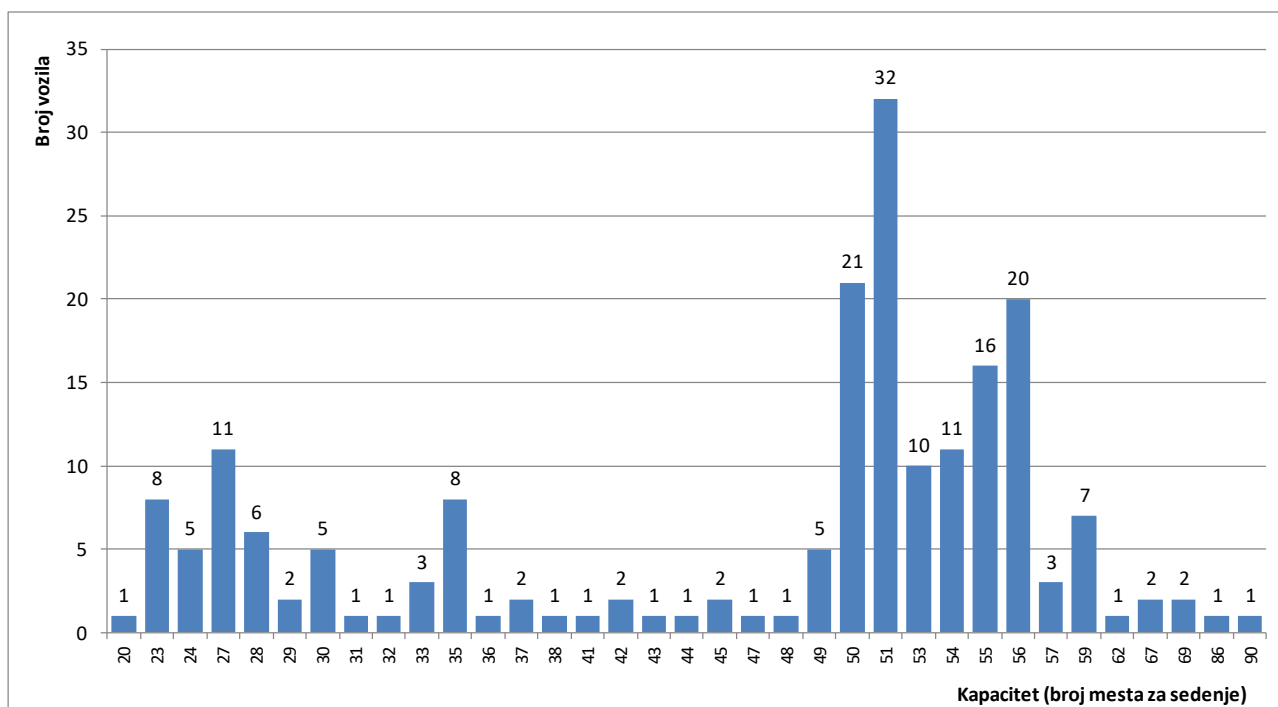
Slika 5. Struktura inventarskog autobusnog voznog parka marke Mercedes Benz u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema godini proizvodnje

Kada se posmatra starosna struktura najzastupljenije marke vozila u okviru voznog parka – marke Mercedes Benz, može se zaključiti da je ona još nepovoljnija u odnosu na celokupni vozni park, gde prosečna starost iznosi 20,51 godina. Podaci o godinama proizvodnje vozila marke Mercedes Benz prikazana je na slici 5.

3.3.3. Struktura voznog parka prema kapacitetu

Analiza strukture voznog parka sprovedena je na osnovu podataka dobijenih od strane Ministarstva unutrašnjih poslova Crne Gore tokom januara i februara 2020. godine. Broj inventarskih vozila u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori obuhvaćen analizom iznosi 196 vozila, što predstavlja učešće od 42,24% od ukupnog inventarskog broja vozila. Analiza strukture voznog parka je obuhvatila 21. registrovanog prevoznika od ukupno njih 58 (36,21%). Prevoznici za koje je sprovedena analiza strukture voznog parka prema kapacitetu su: Adriatic Travel, Alo Express d.o.o., Bogičević Prevoz d.o.o., Bošković prevoz d.o.o., Dan Tours Perović, Ellit Express, Euroline Travel, Jokić prevoz d.o.o., Kaluđerović trade d.o.o., Montenegro Prevoz Pejović, Mraković Trade d.o.o., Papović, Pavićević d.o.o., Pljevlja Express d.o.o., Radulović Prevoz, Revival Travel d.o.o., Simon Voyages d.o.o., Šober Prevoz, Trik travel d.o.o., VDN 4.dec i Vujović VR d.o.o.

Na sledećoj slici dat je prikaz strukture inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema kapacitetu, odnosno prema broju mesta za sedenje.



Slika 6. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema kapacitetu

Na osnovu podataka sa slike može se zaključiti da u okviru analiziranog voznog parka od 196 vozila su najzastupljenija vozila kapaciteta od 51 mesta za sedenje sa učešćem od 16,33%. Na drugom mestu su vozila kapaciteta od 50 mesta za sedenje sa učešćem od 10,71%, dok su na trećem mestu vozila kapaciteta od 56 mesta za sedenje (10,20%). Prosečan broj mesta za sedenje na nivou analiziranog inventarskog voznog parka iznosi 46,6.

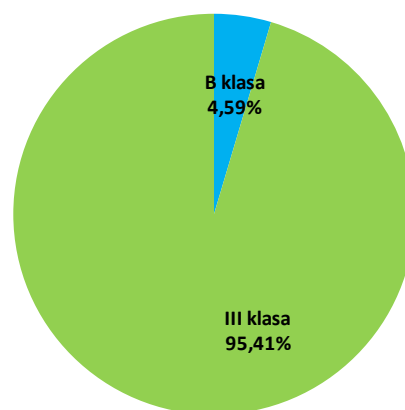
Značajno je istaći da na osnovu Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju (član 6 stav 1 tačka 1, 19, 20, 21 i 22) autobus je motorno vozilo za prevoz putnika koje ima više od devet mesta za sjedenje, uključujući i mjesto za vozača; mali autobus je autobus A i B klase za prevoz putnika; autobus klase A je autobus koji je konstruisan da prevozi putnike koji stoje i čiji je ukupni kapacitet najviše 23 mjesta uključujući i mjesto vozača, a može imati i sjedišta i opremu za putnike koji stoje; autobus klase B je autobus bez prostora za stajanje, čiji je ukupni kapacitet najviše 23 mjesta uključujući i mjesto za vozača; međugradski autobus je autobus za prevoz putnika u međugradskom prevozu, čiji je kapacitet veći od 23 mjesta uključujući i mjesto

vozača, koji obezbjeđuje potrebnu udobnost i ima samo mjesta za sjedenje putnika, odvojen prostor za smještaj prtljaga i najmanje jedna vrata sa desne strane autobusa, koja su namijenjena za bezbjedan ukrcaj i iskrcaj putnika, a članom 44 zakona definisano je da prevoz putnika u međugradskom linijskom prevozu prevoznik obavlja sa međugradskim autobusima. Izuzetno, međugradski linijski prevoz putnika između dvije susjedne jedinice lokalne samouprave može se obavljati prigradskim autobusima na relacijama koje nijesu duže od 30 km, kao i malim autobusima (klase B) u slučaju ograničavajućih saobraćajno-tehničkih karakteristika puta ili manje izraženih potreba za prevozom putnika.

Zanimljiva je i analiza strukture inventarskog voznog parka sa aspekta kapaciteta za M2 i M3 kategoriju vozila koja je namenjena međugradskom prevozu putnika. Naime, na osnovu ove klasifikacije postoje dve kategorije vozila prema kapacitetu koja su namenjena međugradskom prevozu putnika (Pravilnik o uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima u pogledu dimenzija, ukupne mase, osovinskog opterećenja, zaštite okoline, uređaja i opreme, "Službeni list CG", br. 40/2010), i to : III klasa koja u strukturi voznog parka ima učešće od 4,59% i B klasa koja ima učešće od 95,41%. Prethodno navedeni podaci su prikazani u sledećoj tabeli i na slici.

Tabela 6. i Slika 7. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori za M2 i M3 vozila (III klasa i B klasa)

Klasa	Broj vozila	%
B klasa	9	4,59
III klasa	187	95,41
Ukupno	196	100,00



3.4. STRUKTURA I FUNKCIONISANJE TRANSPORTNE MREŽE

Struktura i funkcionisanje transportne mreže sistema međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori je u značajnoj meri uslovljena postojećim regulatornim okvirima kojima se oblikuje tržište i definiše način pristupa.

Nastavak poglavlja je posvećen analizi strukture i funkcionisanja mreže međugradskih linija. Prvi deo je kratka analiza postojeće i planirane infrastrukture, odnosno mreže državnih puteva. U drugom dijelu poglavlja opisani su ključnih elemenata postojećih regulatornih okvira koji imaju uticaj na strukturu i funkcionisanje, dok je u trećem dijelu prezentovana analiza postojeće mreže međugradskih linija u Crnoj Gori.

3.4.1. Postojeća mreža državnih puteva

Shodno Zakonu o putevima, javni putevi prema značaju za saobraćaj i funkciji povezivanja u prostoru su kategorisani u:

- državne puteve (autoputevi, brze saobraćajnice, magistralni i regionalni putevi), i
- opštinske puteve (lokalni putevi, kao i ulice u naseljima)

Izradom novog Pravilnika o kategorizaciji državnih puteva ("Sl.list CG" br. 1/2016) mreža državnih puteva se promijenila, i danas ukupna dužina magistralnih i regionalnih puteva iznosi 1832,95km. Od toga, mrežu magistralnih puteva čini 909,70km, a mreža regionalnih puteva je dužine 923,25 km.

Prema Pravilniku državni putevi se kategorišu na:

- a) Magistralne puteve – ukupno 13 puteva;
- b) Regionalne puteve – ukupno 24 puta.

Mreža magistralnih i regionalnih puteva je prikazana na narednoj slici.



Slika 8. Mreža magistralnih i regionalnih puteva u Crnoj Gori

Planirana mreža državnih puteva – prema Prostornom planu Crne Gore

Pored postojeće infrastrukture, planskim dokumentima predviđene su nove deonice puteva. Najvažniji dokumenta je važeći Prostorni plan Crne Gore, koji se primenjuje prema odluci objavljenoj je u Službenom

Slika 9. Mreža saobraćajne infrastrukture¹⁰

Kada je u pitanju drumski saobraćaj, u planu je predviđena mreža autoputeva, koju obrazuju:

- Jadransko-Jonski autoput, koji prolazi sjeverno od gradskog dijela Podgorice;
- Autoput Bar-Boljare;
- Autoput od Andrijevice prema Peći.

Kada su u pitanju magistrale za brzi saobraćaj, osim primorske magistrale (koja je postojala i u prethodnim planovima), pojavljuje i brza saobraćajnica na potezu: Šćepan polje (granica prema Bosni i Hercegovini)–Plužine – Nikšić – Podgorica.

U prostornom planu ima i manjih izmjena po pitanju magistralne mreže puteva, a definisane su i nove dionice regionalnih pravaca.

Prostorni plan mijenjan je više puta. Odluka o izmjeni i dopuni Prostornog plana Crne Gore do 2020. godine (Službeni listi Crne Gore, br. 44/12 od 09.08.2012) odnosile su se na solanu u Ulcinju. Takođe, donijete su i Odluke Ustavnog suda Crne Gore U-II br. 48/12, od 18. novembra 2015. godine, a tiču se Prostornog plana, (Službeni list Crne Gore, br. 8/16 od 05.02.2016).

3.4.2. Ključni elementi regulatornih akata od uticaja na strukturu i funkcionisanje

U ovom poglavlju opisani su ključni elementi postojećih regulatornih okvira koji imaju uticaj na strukturu i funkcionisanje.

Struktura transportne mreže

Na strukturu transportne mreže pre svega utiče putna infrastruktura na teritoriji Crne Gore, a ona je za potrebe sistema međugradskog prevoza putnika definisana kroz akt koji se zove Daljinar. Daljinar je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između autobuskih stanica i stajališta u kilometrima sa minimalnim vremenima vožnje autobusa za međugradski prevoz putnika. Postojanje akta je definisano Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službenom listu CG", br. 71/2017 i 67/2019), a njegov izgled i elementi Pravilnikom o određivanju minimalnog vremena trajanja vožnje ("Službenom listu CG", br. 16/2019 od 15.3.2019. godine).

Udaljenost između autobuskih stanica i stajališta je stvarna dužina koja je utvrđena mjerenjem na liniji ili dijelu linije u međugradskom linijskom prevozu putnika na teritoriji Crne Gore u drumskom saobraćaju od/do ulazne, odnosno izlazne tačke autobuske stanice i stajališta, izražena je u kilometrima i desetim djelovima kilometra. Ukupna udaljenost za određenu liniju predstavlja zbir udaljenosti između autobuskih stanica i stajališta.

Utvrdene udaljenosti u okviru Daljinara su grupisane po putnim pravcima. Određivanje udaljenosti između autobuskih stanica i stajališta za određenu liniju koja je sastavljena od dva ili više putnih pravaca vrši se na način da se na posljednju vrijednost prethodnog putnog pravca kumulativno dodaju vrijednosti udaljenosti autobuskih stanica i stajališta narednog putnog pravca.

U okviru Daljinara definisano je 60 putnih pravaca na mreži puteva Crne Gore. Svaki od putnih pravaca sadrži spisak svih stajališta (po redoslijedu), dužine međustaničnih rastojanja i definisano minimalno vreme vožnje. Navedeni putni pravci dati su u narednoj tabeli. U okviru tabele, pored naziva putnih pravaca, date

¹⁰ Izvor: Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine.

su vrednosti ukupnog broj stajališta/stanica, ukupne dužine, kao i minimalnog vremena vožnje i saobraćajne brzine.

Analizom pojedinačnih putnih pravaca se uočava da su rastojanja i stajališta, kao i minimalna vremena vožnje zajednička za oba smijera na istom putnom pravcu, odnosno da imaju identične vrijednosti.

U okviru definisanih putnih pravaca date su vrijednosti 435 međustaničnih rastojanja čija je ukupna dužina 2.499,9 kilometara, a prosječna dužina jednog iznosi 5,75 kilometara.

Prosječna dužina jednog putnog pravca definisanog Daljinarom iznosi 41,66 kilometara, a prosječno minimalno vreme vožnje iznosi 62,87 minuta.

Tabela 7. Relacije (putni pravci) u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori definisane Daljinarom

Redni broj	Naziv relacije (putnog pravca)	Broj stajališta	Dužina relacije [km]	Minimalno vrijeme vožnje [min]	Saobraćajna brzina [km/h]
1	Andrijevića (Bandovića Most) - Trešnjevnik - Mateševo - Kolašin	5	44,0	97	27,2
2	Bar - Stari Bar - Pečurice - Krute R (stari put)	6	22,7	39	34,9
3	Bar - Ulcinj	7	26,3	29	54,4
4	Berane – Andrijevića – Murino – Gusinje	13	52,1	52	60,1
5	Berane - Petnjica - Trpezi - Kalače	9	42,1	110	23,0
6	Berane – Rožaje – Dračenovac	18	50,3	58	52,0
7	Bijelo Polje – Ribarevina – Berane	8	37,1	35	63,6
8	Bioče - Lijeva Rijeka - Mateševo	11	51,8	100	31,1
9	Cetinje - Budva	8	30,1	37	48,8
10	Cetinje - Čekanje - Njeguši - Trojica	6	39,5	70	33,9
11	Cetinje - Lovćen	4	21,6	36	36,0
12	Cetinje - Ljubotinj - Građani - Brčeli	10	29,7	52	34,3
13	Cetinje - Ulići - Rijeka Crnojevića - Carev Laz	6	25,8	41	37,8
14	Čekanje - Resna - Trešnjevo - Grahovo	6	46,0	96	28,8
15	Danilovgrad - Čevo - Resna - Grahovo - Nudo	6	83,2	130	38,4
16	Grahovo - Osječnica - Vilusi - Petrovići	4	23,1	38	36,5
17	Grahovo - Risan	4	29,1	56	31,2
18	Grahovo - Vilusi - Nikšić	6	47,8	57	50,3
19	Herceg Novi - Sitnica (granica sa BiH)	2	22,0	27	48,9
20	Kotor - Risan - H. Novi - Debeli Brijeg (granični prelaz)	13	52,3	63	49,8
21	Kotor - Trojica - Jugodrvno (raskrsnica)	3	9,0	13	41,5
22	Kotor - tunel Vrmac - raskrsnica (Kotor - Tivat)	3	4,2	5	50,4
23	Lipci (raskrsnica) - Vilusi	13	39,0	45	52,0
24	Mojkovac – Žabljak	9	71,9	89	48,5
25	Murino - Čakor - Bjeluha	4	34,4	70	29,5
26	Nikšić - Bijele Poljane - Čevo - Čekanje (raskrsnica)	15	64,5	123	31,5
27	Nikšić - Jasenovo polje - Šavnik	6	45,1	52	52,0
28	Nikšić - Krstac - Babutov Grob	7	57,1	102	33,6
29	Nikšić - Podbožur - Grahovo	5	44,6	50	53,5
30	Nikšić - Šavnik - Žabljak	15	86,3	129	40,1
31	Nikšić – Šćepan Polje	14	84,1	97	52,0

Redni broj	Naziv relacije (putnog pravca)	Broj stajališta	Dužina relacije [km]	Minimalno vrijeme vožnje [min]	Saobraćajna brzina [km/h]
32	Nikšić - Vilusi - Dolovi (granica BiH)	5	37,5	39	57,7
33	Obilaznica Nikšić	4	21,5	29	44,5
34	Petrovac - Bar	6	21,4	26	49,4
35	Petrovac - Budva - Tivat	12	41,1	44	56,0
36	Pljevlja - Boljanići - Metaljka	7	40,6	71	34,3
37	Pljevlja - Gradac - Šula	8	43,0	100	25,8
38	Pljevlja – Kosanica – Most na Tari	4	38,7	41	56,6
39	Pljevlja – Trlica – Kovren – Slijepač Most	9	72,2	130	33,3
40	Pljevlja - Trlica - Ranče (granica sa Srbijom)	5	15,0	20	45,0
41	Podbožur - Riječani - Velimlje - Crkvice - granica BiH	8	44,3	93	28,6
42	Podgorica - Cetinje	12	37,7	38	59,5
43	Podgorica - Danilovgrad - Nikšić	15	56,7	58	58,7
44	Podgorica - Kolašin - Mojkovac - Bijelo Polje - Barski Potok	18	137,0	159	51,7
45	Podgorica - Spuž (raskrsnica) - Danilovgrad - Glava Zete - Bogetići (raskrsnica)	11	48,0	58	49,7
46	Podgorica - tunel Sozina - Bar	7	52,3	57	55,1
47	Podgorica - Tuzi - Božaj	6	24,1	35	41,3
48	Podgorica - Virpazar - Petrovac	6	55,5	61	54,6
49	Rijeka Crnojevića - Komarno - Virpazar	7	24,8	53	28,1
50	Rožaje - Biševo - Vuča	13	31,7	60	31,7
51	Rožaje - Kula	3	17,8	28	38,1
52	Šavnik - Boan - Krnja Jela - Semolj - Mioska	10	53,4	86	37,3
53	Šavnik - Previš - Boan - D. Bukovica - Žabljak	8	47,6	88	32,5
54	Šavnik - tunel Ivica - Žabljak	18	24,5	28	52,5
55	Tivat - Prčanj - Kotor	2	5,9	6	59,0
56	Ulcinj - Sukobin	5	25,4	34	44,8
57	Velimlje - Petrovići - Vračenovići - granica BiH	7	34,2	83	24,7
58	Virpazar - Ostros - Vladimir - Krute R - Ulcinj	19	72,5	125	34,8
59	Virpazar - Sutorman - Bar	9	34,3	57	36,1
60	Vračenovići - Vuči Do - Crkvice - granica BiH	5	23,9	67	21,4
Ukupno		495	2499,4		
Prosečno		8,25	41,66	62,87	42,47

U okviru 60 definisanih putnih pravaca nalazi se 368 jedinstvenih stajališta i stanica koja vozila na linijama međugradskog prevoza putnika mogu koristiti.

Prema informacijama kojim autori raspolažu u samom Daljinaru nijesu uvedena sva stajališta i stanice na državnim putevima i lokalnim putevima, već samo ona gdje se u prethodnom periodu pojavila potreba za korišćenje istih, odnosno ona stajališta u zoni gradova gdje su lokalne samouprave dale saglasnost za korišćenje.

U okviru dokumenta "Stanice i prevoznici.xls" dostavljenog od strane Privredne komore Crne Gore definisano je 384 različita stajališta i stanice. Od ukupnog broja lokacija namenjenih za zaustavljanje autobusa u okviru dokumenta postoji 27 autobuskih stanica. Ovo potvrđuje prethodnu konstataciju da u okviru Daljinaru nisu uvedena sva stajališta i stanice. Naime, u okviru Daljinaru od ukupnog broja stajališta i

stanica, postoji 16 autobuskih stanica. Međutim, potrebno je imati u vidu činjenicu da je članom 6 stav 2 i 3 Pravila o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju, utvrđeno: "U predlogu reda vožnje u međugradskom prevozu početno i krajnje odredište je autobuska stanica. Izuzetno od stava 2 ovog člana u predlogu reda vožnje u međugradskom prevozu putnika početno i krajnje odredište ne mora biti autobuska stanica ukoliko u određenoj jedinici lokalne samouprave ne postoje licencirane autobuske stanica".

Naime, uzimajući u obzir ovu mogućnost kao i teritorijalno uređenje države Crne Gore, administrativno su definisane 24 jedinice lokalne samouprave, pa se mora posmatrati mogućnost da se u redu vožnje svaka jedinica lokalne samouprave može posmatrati kao početno i krajnje odredište, iako na njenoj teritoriji ne postoji licencirana autobuska stanica.

S druge strane, na teritoriji Crne Gore, prema zvaničnom dokumentu nadležne uprave postoji 15 licenciranih autobuskih stanica sa jasno utvrđenim kategorijama i kapacitetima.

Tabela 8. Licencirane autobuske stanice

R.B.	Naziv	Kategorija	Broj perona				Broj parking mjesta za autobuse	Tip vlasništva
			Dolazni	Odlazni	Kombinovani	Pomoćni		
1	AS Berane	B			5		30	Privatno
2	AS Pljevlja	B			4	4		Privatno
3	AS Podgorica	A			15	11		Privatno
4	AS Mojkovac	C			6			Akcionarsko društvo
5	AS Kotor	A			10			Akcionarsko društvo
6	AS Budva	A			8	18		Privatno
7	AS Ulcinj	B			16		100	Privatno
8	AS Danilovgrad	D			8	1		Javno preduzeće
9	AS Nikšić	B			9			Javno preduzeće
10	AS Bar	C			10			Javno preduzeće
11	AS Tivat	A			8			Javno preduzeće
12	AS Petrovac	C			5	2		Privatno
13	AS Bijelo Polje	C			6			Privatno
14	AS Herceg Novi	D	5	8				Privatno
15	AS Cetinje	D			4			Privatno

Kategorizacija autobuskih stanica se vrši prema Pravilniku o kriterijumima za kategorizaciju autobuskih stanica ("Službenom listu RCG", br. 15/2006 od 13.3.2006. godine.) u okviru kog su definisani osnovni i dodatni kriterijumi u četiri kategorije: infrastrukturna opremljenost stanice, radno vrijeme stanice, prateći sadržaji i povezanost stanice sa ostalim vidovima saobraćaja. Na osnovu ispunjenosti osnovnih i dodatnih kriterijuma svakoj autobuskoj stanici se dodjeljuje odgovarajući broj bodova od kog zavisi kategorija autobuske stanice. U narednoj tabeli prezentovane su kategorije autobuskih stanica i minimalni broj bodova za svaku od kategorija po vrstama kriterijuma.

Tabela 9. Kategorije autobuskih stanica i minimalni broj bodova po vrstama kriterijuma

Kategorija autobuske stanice	Minimalni broj bodova		
	Po osnovu osnovnih kriterijuma	Po osnovu dodatnih kriterijuma	Ukupno
A	20	12	32
B	19	9	28
C	16	6	22
D	13	/	13

Na cijelokupnoj teritoriji Crne Gore postoji po 4 licencirane autobuske stanice A, B i C kategorije, a tri su najniže D kategorije.

Na narednoj slici prezentovana je prostorna raspodijela licenciranih autobuskih stanica na teritoriji Crne Gore. Najveći broj licenciranih autobuskih stanica se nalazi u centralnom dijelu u zoni glavnog grada i u južnom, odnosno primorskom, dijelu teritorije Crne Gore (turističkim primorskim gradovima).

U okviru slike posebno su označene autobuske stanice u zavisnosti od kategorije. Sa prezentovane slike su uočava da su stanice najviše A kategorije locirane u glavnom gradu i u turističkim primorskim gradovima.



Slika 10. Prostorna raspodijela licenciranih autobuskih stanica

Kod postojećih autobuskih stanica postoje različiti vidovi organizacije i vlasništva. Dok je četiri autobuske stanice organizovano kao javno gradsko/opštinsko preduzeće, postoji i jedan broj njih koji su organizovani kao akcionarska društva (2), a najveći broj, njih 9, je u privatnom vlasništvu. Autobuske stanice koje su u privatnom vlasništvu se razlikuju prema vlasništvu nad objektom. Određeni broj privatnih vlasnika poseduje objekat autobuske stanice u svom vlasništvu, dok je drugi (veći broj) samo zakupac objekta na određeni period.

Funkcionisanje transportne mreže

Funkcionisanje mreže linija sistema međugradskog prevoza putnika određeno je pre svega pravilima za kreiranje, usvajanje i održavanje redova vožnje. Članom 45 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službenom listu CG", br. 71/2017 i 67/2019) definisani su osnovni elementi reda vožnje u međugradskom linijskom prevozu putnika koji predlaže prevoznik.

Red vožnje definisan navedenim članom mora da sadrži:

- naziv i sjedište prevoznika,
- relaciju na kojoj se vrši prevoz,
- registarski broj linije,
- redosljed autobuskih stanica i autobuskih stajališta, i njihovu udaljenost od početne stanice ili autobusnog stajališta,
- vrijeme polaska i dolaska na svaku autobuskul stanicu, odnosno stajalište,
- vremenski period u kome se održava linija, režim održavanja i rok važenja reda vožnje.

Red vožnje mora da glasi na ime prevoznika i prevoznik ga ne smije prenositi na drugo lice.

Prevoznik je dužan da u predlogu reda vožnje obezbijedi da minimalno vrijeme trajanja vožnje na relacijama, odnosno linijama i njihovim djelovima odgovara dozvoljenim brzinama i gustini saobraćaja na putu, odnosno stanju i saobraćajno-tehničkim karakteristikama puta i da udaljenost između autobuskih stanica i stajališta bude usklađena sa Daljinarom, kao i da uključi pretpostavljene gubitke vremena u toku zadržavanja na stajalištima, odnosno pri ulasku i izlasku putnika.

Zakonom je predviđeno da na obrascu reda vožnje prevoznik može registrovati samo jedan polazak i jedan povratak na predloženoj relaciji.

Minimalno vrijeme trajanja vožnje na teritoriji Crne Gore, određuje se prema Daljinaru.

Članom 46 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju definisana je obaveza usklađivanja redova vožnje u međugradskom linijskom prevozu putnika. Pravilima o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju propisuju se način, postupak, kriterijumi, visina naknade i druga pitanja od značaja za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju. Na ovaj način se ograničava i kontroliše pristup tržištu usluga u međugradskom prevozu putnika.

U okviru člana 10 prethodno navedenih Pravila definisani su kriterijumi (zaštitna vremena) za usklađivanje redova vožnje. Navedenim kriterijumima se definiše da u više predloženih redova vožnje sa istim nazivom početne i krajnje odredišne stanice, bez obzira na itinerer, prevoznik može predložiti redove vožnje sa najmanjim vremenskim intervalima prema sljedećoj tabeli.

Tabela 10. Vremenski intervali (zaštitna vremena) za usklađivanje redova vožnje

Dužina linija (km)	Vremenski interval	
	Prvi polazak	Sljedeći polazak
do 30	15	15
30 – 60	30	30
60 – 120	45	45
120 – 240	60	60
240 i više	75	75

Iz prethodne tabele se može uočiti da dužine vremenskih intervala (zaštitnih vremena) razlikuju od dužine zajedničke relacije.

Prilikom procesa usklađivanja redova vožnje razlikuje se više vrsta redova vožnje:

- stari red vožnje (u međugradskom prevozu je registrovan red vožnje u tekućem periodu važenja),
- stari red vožnje sa promjenom (predlog reda vožnje za usklađivanje nastao od starog reda vožnje),
- novi red vožnje (predlog reda vožnje za usklađivanje koji nije bio registrovan u tekućem periodu važenja ili koji je nastao iz starog reda vožnje),

- sezonski red vožnje (prevoz se neprekidno održava u ljetnjoj ili zimskoj sezoni u određenom vremenskom periodu, koji ne može biti kraći od tri mjeseca).

Definisanim postupkom za usklađivanje redova vožnje predviđeno je da se principi (pravila) usklađivanja razlikuju u zavisnosti o kom tipu reda vožnje se radi.

U postupku usklađivanja predloga novog reda vožnje u odnosu na stari reda vožnje primjenjuju se zaštitna vremena prezentovana u sljedećoj tabeli.

Tabela 11. Zaštitna vremena za usklađivanje predloga novog reda vožnje u odnosu na stari red vožnje

Dužina relacije između dvije najudaljenije zajedničke autobuske stanice ili autobuska stajališta u starom redu vožnje (km)	Zaštitno vrijeme (prije i poslije polaska u starom redu vožnje) (min)
do 30	30 – 15
30 – 60	45 – 30
60 – 120	60 – 45
120 – 240	75 – 60
240 i više	90 – 75

Novi red vožnje se ne može uskladiti, odnosno ne može se usvojiti predlog, ako u odnosu na stari red vožnje ima najmanje dvije iste zajedničke autobuske stanice ili autobuska stajališta (mjesto prijema putnika) i predloženi polazak iz najmanje jednog zajedničkog mjesta prijema putnika, koji se nalazi unutar zaštitnog vremena koje se određuje prema dužini relacije između dva najudaljenija zajednička mjesta prijema putnika u starom redu vožnje.

U postupku usklađivanja predloga novog stalnog reda vožnje u odnosu na stari sezonski red vožnje primjenjuje se zaštitna vremena data u sljedećoj tabeli.

Tabela 12. Zaštitna vremena za usklađivanje predloga novog stalnog reda vožnje u odnosu na stari sezonski red vožnje

Dužina relacije između dvije najudaljenije zajedničke autobuske stanice, glavna autobuska stajališta ili autobuska stajališta u starom sezonskom redu vožnje (km)	Zaštitno vrijeme (prije i poslije polaska u starom sezonskom redu vožnje) (min)
do 30	15 – 5
30 – 60	25 – 15
60 – 120	30 – 20
120 – 240	40 – 30
240 i više	50 – 40

Novi stalni red vožnje ne može se uskladiti, odnosno ne može se usvojiti predlog, ako u odnosu na stari sezonski red vožnje ima najmanje dvije iste zajedničke autobuske stanice ili autobuska stajališta (mjesto prijema putnika) i predloženi polazak iz najmanje jednog zajedničkog mjesta prijema putnika, koje se nalazi unutar zaštitnog vremena, a koje se određuje prema dužini relacije između dva najudaljenija zajednička mjesta prijema putnika u starom sezonskom redu vožnje.

Prethodno prezentovanim pravilima za usklađivanje redova vožnje kontroliše se pristup određenom dijelu tržišta, odnosno ograničava se broj polazaka na zajedničkim relacijama transportne mreže sistema međugradskog putničkog prevoza. Ovo ima direktan uticaj na funkcionisanje mreže linija koje će biti opisano u narednom poglavlju.

3.4.3. Struktura i funkcionisanje postojeće mreže linija međugradskog prevoza putnika

Kao što je već naglašeno u prethodnom poglavlju, struktura i funkcionisanje mreže linija međugradskog prevoza na teritoriji Crne Gore uslovljeni su pre svega Daljinarom i pravilima za usklađivanje redova vožnje.

Na osnovu dostavljenih registrovanih redova vožnje za period 2019/2020 koji važe od 01.06.2019. godine do 31.05.2020. godine uočava se da postoji 362 registrovana reda vožnje.

Ukupna dužina linija obuhvaćenih sa registrovanim redovima vožnje je 24.680 kilometara dok je srednja dužina linije 68,18 kilometara. U narednoj tabeli prezentovana je raspodjela dužina linija u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori.

Tabela 13. Raspodjela dužina linija u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori

Klase dužina linija	Broj redova vožnje u granicama klase dužine linije	Učešće klase	Kumulanta učešća
0 - 10	2	0,55%	0,55%
10 - 20	2	0,55%	1,10%
20 - 30	132	36,46%	37,57%
30 - 40	30	8,29%	45,86%
40 - 50	11	3,04%	48,90%
50 - 75	75	20,72%	69,61%
75 - 100	29	8,01%	77,62%
100 - 125	21	5,80%	83,43%
125 - 150	27	7,46%	90,88%
150 - 200	23	6,35%	97,24%
200 - 250	3	0,83%	98,07%
250 - 300	4	1,10%	99,17%
300 - 350	3	0,83%	100,00%
Ukupno	362	100,00%	100,00%

Iz prezentovane raspodjele se može uočiti da je značajan broj linija, njih više od 37%, kraće od 30 kilometara, a da gotovo 70% linija nisu duže od 75 kilometara.

U sistemu postoje međugradske linije koje su kraće i od 10 kilometara. Najkraća je linija Tivat - Tunel Vrmac - Kotor čija je dužina 8,4 kilometra, dok je na drugom mestu linija Berane - Andrijevića čija je dužina 16,4 kilometra. Obije navedene linije su registrovane u po dva važeća rada vožnje.

O okviru registrovanih redova vožnje postoje i tri linije čija ukupna dužina prelazi 300 kilometara. U narednoj tabeli dati su nazivi linija sa definisanim dužinama.

Tabela 14. Najduže linije u sistemu međugradskog prevoza u Crnoj Gori

Naziv linija	Dužina linija [km]
Herceg Novi - Podgorica - Andrijevića	302,5
Igalo - Podgorica - Berane	302,8
Rožaje - Podgorica - Herceg Novi	315,5

Vremena putovanja predviđena registrovanim redovima vožnje su u skladu i sa dužinama linija. Na najkraćim linijama predviđeno vreme putovanja je 15 minuta dok je na najdužim 440 minuta. Prosječno vreme putovanja na mreži međugradskih linija u Crnoj Gori iznosi oko 96 minuta.

Brzina putovanja (prevoza) je u skladu sa prethodno opisanim Daljinarom i prosječnom saobraćajnom brzinom koja se javlja u relacijama. Naime, prosječna brzina putovanja (prevoza) na mreži međugradskih linija iznosi 41,73 km/h.

Što se tiče perioda funkcionisanja mreže međugradskih linija, od ukupnog broja registrovanih redova vožnje 297 njih (82,04%) se obavlja u toku cijele godine. Postoji i 55 redova vožnje koji se održavaju isključivo u toku ljetnje turističke sezone, dok samo 6 redova vožnje održava u toku cijele godine osim u toku ljetnje sezone. U ukupnom broju registrovanih polazaka postoji i 4 reda vožnje koji se održavaju samo u toku zimske sezone.

Tabela 15. Raspodjela registrovanih redova vožnje prema sezonama održavanja

Sezona	Broj redova vožnje	Učešće
Cijele godine	297	82,04%
Ljeti	55	15,19%
Cijele godine osim ljeti	6	1,66%
Zimi	4	1,10%
Ukupno	362	100,00%

Pored sezona u toku godine, registrovani redovi vožnje moraju imati naglašen i režim rada. Detaljnom analizom postojećih registrovanih redova vožnje uočava se 8 različitih režima rada koji su prezentovani u narednoj tabeli. Najzastupljenija su tri režima rada: svakodnevno, radnim danom i osim nedjeljom.

Od ukupnog broja registrovanih redova vožnje svakodnevno se održava njih 220, što predstavlja nešto više od 60%. Svim danim u toku sedmice, osim nedjeljom, održava se više od 20% redova vožnje, dok se samo radnim danima održava 38 redova vožnje (10,50%). Učešće ostalih redova vožnje prema režimu rada (koji su prezentovani u tabeli) je zanemarljivo.

Tabela 16. Raspodjela registrovanih redova vožnje prema režimu rada

Režim rada	Broj redova vožnje	Broj polazaka	Učešće
Svakodnevno	220	440	60,77%
Radnim danom	38	76	10,50%
Ponedjeljak, Srijeda, Petak	8	16	2,21%
Utorak, Četvrtak, Subota	7	14	1,93%
Osim subotom	9	18	2,49%
Osim srijedom i subotom	1	2	0,28%
Osim nedjeljom	74	148	20,44%
Nedjeljom	5	10	1,38%
Ukupno	362	724	100,00%

Ako se ima u vidu prethodno navedeno pravilo da na obrascu reda vožnje prevoznik može registrovati samo jedan polazak i jedan povratak, odnosno dva polaska po redu vožnje, dolazi se do ukupnog broja polazaka na mreži međugradskih linija koji iznosi 724.

Nazivi linija definisanih redom vožnje su pre svega posljedica početne i završne stanice, odnosno stajališta, i eventualno značajne prolazne stanice. Imajući u vidu prethodno pravilo i početna i završna stanica/stajalište, koje su definisane redom vožnje, imaju po jedan polazak.

U narednoj tabeli prezentovan je ukupan broj polazaka u sistemu međugradskog prevoza u Crnoj Gori sortiran prema početnim i završnim stanicama/stajalištima. Iz datih podataka se uočava da se na najvećem broju redova vožnje, gotovo na 30%, glavni grad Podgorica pojavljuje kao početna ili završna stanica. Istaknuto i značajno učešće kao početna ili završna stanica imaju i gradovi Danilovgrad (16,02%) i Nikšić (11,88%) koji su izrazito dominantni kao početne stanice u postojećim registrovanim redovima vožnje.

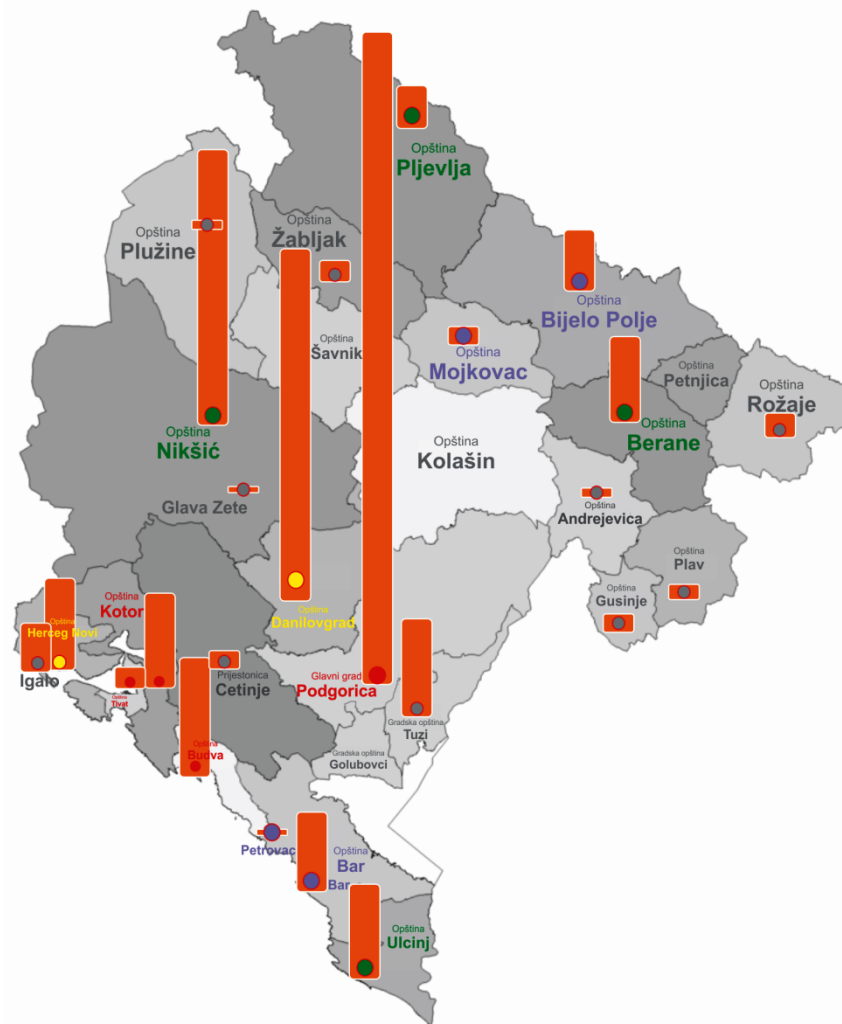
Tabela 17. Broj polazaka po početnim i završnim stanicama/stajalištima

Naziv stanica/stajalište	Početna stanica/stajalište	Završna stanica/stajalište	Sumarno	Učešće
Andrijevića		3	3	0,41%
Bar	8	18	26	3,59%
Berane	25	3	28	3,87%
Bijelo Polje		20	20	2,76%
Budva	20	17	37	5,11%
Cetinje	2	2	4	0,55%
Danilovgrad	116		116	16,02%
Glava Zete	2		2	0,28%
Gusinje	2	4	6	0,83%
Herceg Novi	10	18	28	3,87%
Igalo	6	11	17	2,35%
Kotor	5	23	28	3,87%
Mojkovac	6		6	0,83%
Nikšić	80	6	86	11,88%
Petrovac	2		2	0,28%
Plav	2	3	5	0,69%
Pljevlja	10	3	13	1,80%
Plužine		3	3	0,41%
Podgorica	39	171	210	29,01%
Rožaje	4	4	8	1,10%
Tivat	3	5	8	1,10%
Tuzi	6	26	32	4,42%
Ulcinj	11	19	30	4,14%
Žabljak	3	3	6	0,83%
Ukupno	362	362	724	100,00%

Na narednoj slici grafički su prezentovana prethodno opisana analiza, odnosno šematski su prikazani brojevi polazaka po opštinama/gradovima koji se u registrovanim redovima vožnje nalaze kao početna ili završna stanica/stajalište.

Na prezentovanoj slici se uočava i prostorna raspodela početno/završnih stanica/stajališta u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori. Crvenom bojom markirani gradovi/opštine koje imaju licencirane autobuske stanice, dok su plavom bojom označene ostale opštine.

U okviru ukupnog broja od 362 registrovana reda vožnje, kojima je predviđena realizacija 724 polaska, postoji 107 jedinstvenih različitih linija međugradskog prevoza. Na najvećem broju linija, na njih 86, je predviđeno da se realizuje samo dva polaska (po jedan polazak po smijeru) ili četiri polaska (dva polaska po smijeru). Na navedenim linijama se realizuje ukupno 224 polaska što znači da se na više od 80% linija realizuje tek oko 31% svih registrovanih polazaka.



Slika 11. Grafički prikaz broja polazaka u međugradskom prevozu putnika

Imajući u vidu prethodnu analizu izvodi se zaključak da postoje linije koje imaju izrazito dominantan položaj u pogledu broja registrovanih redova vožnje. U tom pogledu se najviše ističu linije koje ostvaruju konekciju između Danilovgrada i Podgorice. U narednoj tabeli izdvojene su linije kojima se ostvaruje direktna veza između dva navedena grada kao i linije pomoću kojih se ta veza može ostvariti.

Tabela 18. Linije međugradskog prevoza na relaciji Danilovgrad - Podgorica

Naziv linije	Broj registrovanih redova vožnje	Broj polazaka	Učešće
Danilovgrad - Podgorica (Martinići)	41	82	21,81%
Danilovgrad - Podgorica (stari put)	38	76	20,21%
Danilovgrad - Podgorica (novi put)	35	70	18,62%
Nikšić - Danilovgrad - Podgorica	34	68	18,09%
Nikšić - Tuzi	25	50	13,30%
Nikšić - Podgorica - Kotor	5	10	2,66%

Naziv linije	Broj registrovanih redova vožnje	Broj polazaka	Učešće
Nikšić - Podgorica - Herceg Novi	3	6	1,60%
Glava Zete - Danilovgrad - Podgorica	2	4	1,06%
Nikšić - Podgorica - Igalo	2	4	1,06%
Tuzi - Nikšić	2	4	1,06%
Podgorica - Nikšić - Žabljak	1	2	0,53%
Ukupno	188	376	100,00%

Iz podataka prezentovanih u prethodnoj tabeli uočava se da u sistemu međugradskog prevoza u Crnoj Gori daleko najveći broj polazaka realizuju na linijama koje povezuju Danilovgrad i Podgoricu. Na osnovu naziva linija (nazivi su preuzeti iz registrovanih redova vožnje) može se videti da se direktna veza ostvaruje preko tri linije za koje je registrovano 114 redova vožnje odnosno na kojima se realizuje 228 polazaka.

Kada se prethodno navedenim linijama dodaju i ostale linije pomoću kojih je putnicima omogućeno putovanje na relaciji između Danilovgrada i Podgorice dolazi se do ukupnog broj od 188 registrovanih redova vožnje, odnosno 376 polazaka na ovoj relaciji. Navedeni broj polazaka predstavlja više od polovine (skoro 52%) celokupnog tržišta međugradskog prevoza u Crnoj Gori.

Relacija Danilovgrad - Podgorica, u zavisnosti od trase, ima dužinu 23 kilometra ili 24,5 kilometara i vremena putovanja od 28 i 25 minuta, što je veoma blisko dužinama i vremenima putovanja prigradskih linija javnog gradskog prevoza putnika. Na osnovu velikog broja polazaka i predviđenog vremena putovanja mogao bi se izvesti zaključak da su na navedenoj relaciji veoma izražena kretanja dnevnih migranata (zaposlenih, studenata, đaka), što generalno nije karakteristično za sisteme međugradskog prevoza putnika.

3.5. TARIFNA POLITIKA I SISTEM NAPLATE

Sistem međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori funkcioniše na principima slobodnog tržišta za sve prevoznike koji ispune uslove za pristup tržištu (videti poglavlja 2.3 i 3.4.2). Ipak određeni elementi tarifne politike definisani su na nivou zakonskih i podzakonskih akata. Posebno je regulisana oblast pružanja usluga autobuskih stanica, gde postoje i cjenovnici sa maksimalnim cijenama staničnih usluga za korisnike (prevoznike i putnike) koje donosi PKCG.

Prema članu 55 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju (u daljem tekstu: Zakon), putnik koji koristi međugradski linijski prevoz, mora da ima voznu kartu koja sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, mjesto ulaska i izlaska, datum i vrijeme izdavanja karte, vrijeme važenja karte, cijenu prevoza i podatke o uračunatoj, odnosno neuračunatoj staničnoj usluzi ili obavještenje o načinu plaćanju stanične usluge, a za prevoz putničkog prtljaga numerisanu potvrdu koja sadrži naziv, pečat prevoznika i visinu naknade za prevoz prtljaga.

Vozna karta je dokaz da je zaključen ugovor o prevozu između prevoznika i putnika, ali se postojanje ugovora može dokazivati i na drugi način (član 10, Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju). Prema navedenom zakonu prevozna karta može biti pojedinačna ili grupa, za jedno ili više putovanja, a može se izdati i na ime (personalizovati).

Prema članu 53 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju, cjenovnik usluga u međugradskom prevozu utvrđuje svaki od prevoznika i dostavlja ga UZS na ovjeru pojedinačno za svaki red vožnje. Cjenovnik usluga prevoznika u međugradskom linijskom prevozu putnika ne smije da sadrži cijene za relacije u linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika, osim ukoliko prevoznik nema prethodno pribavljenu saglasnost nadležnog organa lokalne uprave.

Zakonom je definisan i način prodaje karata (član 54). Prevoznik prodaje vozne karte putnicima preko autobuskih stanica, turističkih agencija ili preko svojih poslovnica, kao i u autobusima ukoliko na stanici/stajalištu ne postoji organizovana prodaja karata. Stavom 7 istog člana Zakona, dozvoljena je i prodaja karata preko interneta. Prevoznik je dužan sa autobuskom stanicom, odnosno turističkom agencijom da zaključi ugovor o pružanju usluga prodaje voznih karata u pisanoj formi kojim se utvrđuje broj i raspored sjedišta (alotman sjedišta) za svaki registrovani red vožnje na osnovu koga se vrši prodaja voznih karata. Cijene svih prodatih karata moraju biti u skladu sa ovjerenim cjenovnikom. U cijenu vozne karte prodatu u poslovnici prevoznika ili posredstvom turističke agencije, mora se uračunati stanična usluga, ukoliko vožnja počinje na autobuskoj stanici.

Pravila o opštim uslovima prevoza u linijskom drumskom saobraćaju, u članu 6, definišu da se vozne karte izdaju svim putnicima pod jednakim uslovima, ali da za određene kategorije putnika mogu da se izdaju povlašćene prevozne karte – povlastice. Takođe, određena lica mogu imati prednost prilikom kupovine karata i ulaska/izlaska u/iz vozila. Vrstu povlastica za korišćenje usluga prevoza, utvrđuje prevoznik svojom odlukom ili nadležni državni organ, u skladu sa Zakonom.

Ukoliko putnik na svom putovanju koristi više linija i/ili više prevoznika, prevoznik može izdati tzv. prelaznu kartu (član 18-20 Pravila o opštim uslovima prevoza u linijskom drumskom saobraćaju).

Posebna vrsta karata predstavljaju karte za prtljag putnika. Prema članovima 19 i 20 Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju, prevoznik je dužan, u zavisnosti od slobodnog smještajnog prostora, primiti prtljag i za isti izdati potvrdu o prijemu - prtljažnu kartu. Članom 10 Pravila o opštim uslovima prevoza u linijskom drumskom saobraćaju, definisane su vrste prtljaga/tereta koje se ne smeju primiti na prevoz.

Prema članu 21 Pravila o opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskim stanicama, lice koje upravlja autobuskom stanicom samostalno utvrđuje iznose cijena svake vrste stanične usluge u skladu sa maksimalnom visinom cijene usluga autobuskih stanica koje je utvrdila PKCG. Preporučenu maksimalnu visinu cijene stanične usluge za putnike, peronske karte i rezervacije vozne karte, kao i metodologiju za određivanje iste, utvrđuje Privredna komora Crne Gore imajući u vidu tržišne uslove (kretanje cijena elemenata ulaznih troškova). Pri donošenju odluka o visini cijena za svaku vrstu stanične usluge lice koje upravlja autobuskom stanicom obavezno je da iskaže strukturu cijene koštanja i strukturu prodajne cijene svake vrste stanične usluge u skladu sa važećim propisima iz oblasti cijena.

3.6. KLJUČNI POKAZATELJI PERFORMANSI (KPI)

Ključni pokazatelji performansi sistema predstavljaju specifične parametre koji se koriste u procesu monitoringa i analize sistema u cilju utvrđivanja stepena ispunjenosti ciljne funkcije.

Ciljnu funkciju sistema međugradskog prevoza putnika, definiše sa jedne strane veličina i karakteristike tržišta transportnih usluga na posmatranom području, a sa druge strane, zahtevi ključnih aktera u sistemu (vlasnici tržišta transportnih usluga, operatori i korisnici), karakteristike strukture, funkcionisanja, organizacije i upravljanja posmatranim sistemom.

U skladu sa prethodno navedenim, neophodno je definisati kojim KPI pokazateljima se definišu ciljevi, na koji način se kvantifikuju i koje su modelske veze između definisanih KPI pokazatelja i elemenata strukture i funkcionisanja sistema. Takođe, sa druge strane KPI pokazatelji se mijenjaju u vremenu i formiraju tzv. vremenske serije. Vremenske serije KPI pokazatelja (momentne ili intervalne), bez obzira na period na koji se odnose (godišnje, kvartalne ili mjesečne), pokazuju određene varijacije iz perioda u period. Njihove varijacije se mogu posmatrati na dva načina: kao apsolutne i relativne promjene. Apsolutne varijacije posmatranog KPI pokazatelja se izračunavaju kao razlike između nivoa pojave KPI pokazatelja u dva

uzastopna ili neka druga vremenska trenutka ili intervala. U tom slučaju one se iskazuju u jedinicama mjere u kojima je izražena i sama pojava (npr. vozilo·km, putnici, i sl.). Iako apsolutne varijacije pružaju korisne informacije o dinamici pojave, one nisu pogodne za uporednu analizu varijacija različitih pojava tokom vremena. Zbog toga se u analizi varijacija vremenskih serija posmatranog KPI pokazatelja češće koriste relativni pokazatelji ili indeksi.

Za potrebu izrade ovog projekta izvršen je izbor karakterističnih pokazatelja performansi sistema koji su grupisani u tri grupe prema svojstvu kvaliteta usluge kojem pripadaju, a prema dostupnim podacima o strukturi i funkcionisanju sistema.

Prvu grupu pokazatelja čine pokazatelji koji pripadaju svojstvu kvaliteta usluge - *Transportna sposobnost*.

Transportna sposobnost se može definisati kao sposobnost sistema međugradskog prevoza putnika da zadovolji transportne zahtjeve zadanog obima (zadatih kvantitativnih karakteristika) u zadatim internim uslovima. Ona je određena efektivnošću korišćenja potencijalnih svojstava tehničkih podsistema, a prije svega vozila, pri čemu efektivnost korišćenja vozila zavisi od ograničenja proizašlih iz karakteristika zahtjeva korisnika (u pogledu obima i kvaliteta usluge) i uslova eksploatacije (uslovi puta, vremena i saobraćaja) i eksploatacione pouzdanosti sistema.

Iz ovog svojstva izabrana su dva ključna pokazatelja performansi sistema, i to:

1. **Planirani bruto transportni rad** - predstavlja sumu planiranih kilometara na mreži linija svih vozila u toku posmatranog vremenskog perioda i dobija se kao proizvod planiranog broja polazaka vozila i dužine posmatrane linije. Izražava se u vozilo·km.
2. **Inventarski broj vozila** - predstavlja sumu svih vozila prevoznika koji pružaju usluge u sistemu međugradskog prevoza putnika određenih konstrukcijsko - eksploatacionih karakteristika.

Drugu grupu pokazatelja čine pokazatelji koji pripadaju svojstvu kvaliteta usluge - *Raspoloživost usluge (pristupačnost usluge)*.

Pristupačnost usluge se definisati kao spremnost sistema međugradskog prevoza putnika da izvrši (pruži) uslugu, na zahtevanom mjestu (raspoloživost u prostoru) i trenutku (raspoloživost u vremenu) kada je zahtjevana od korisnika, u zadatim tolerancijama i drugim uslovima.

Iz ovog svojstva izabrana su tri ključna pokazatelja performansi sistema, i to:

1. **Ukupna eksploataciona dužina mreže linija** - predstavlja zbir dužina svih linija u sistemu međugradskog prevoza putnika posmatrano u oba smjera. Izražava se u kilometrima.
2. **Ukupno ostvareni časovi rada vozila** - predstavljaju zbir časova rada svih vozila u sistemu međugradskog prevoza putnika na mreži linija u toku dana. Izražava se u časovima.
3. **Planirani broj polazaka** - predstavlja ukupan broj polazaka svih vozila u sistemu međugradskog prevoza u posmatranom periodu vremena.

Treću grupu pokazatelja čine pokazatelji koji pripadaju svojstvu kvaliteta usluge - *Organizaciona podrška usluge*.

Ona definiše skup aktivnosti na obezbjeđenju osnovnih elemenata transportne proizvodnje (materijalnih resursa-sredstava rada, objekata i opreme, finansijskih, ljudskih resursa) i njihovom organizacionom povezivanju preko transportnog procesa, koji kao rezultat daju transportnu uslugu. Kroz svojstvo

organizacione podrške ogleda se efektivnost ukupnog sistema međugradskog prevoza putnika, odnosno stepen izvršenja planiranih ključnih ciljeva sistema.

Iz ovog svojstva izabrana su dva ključna pokazatelja performansi sistema, i to:

1. **Proizvodna efikasnost voznog parka** - predstavlja odnos između ostvarenog transportnog rada i posmatranog broja vozila (inventarskog) u posmatranom periodu vremena funkcionisanja sistema. Izražava se u vozilo·km/vozilu.
2. **Prosječna brzina prevoza** - predstavlja odnos između ukupnog broja ostvarenih kilometara koji se realizuje u sistemu međugradskog prevoza putnika i ukupnog vremena rada vozila (vremena prevoza) u posmatranom periodu vremena. Izražava se u km/čas.

U narednoj tabeli dat je prikaz prethodno definisanih ključnih pokazatelja performansi sistema međugradskog prevoza putnika na teritoriji Crne Gore za jedan radni dan.

Tabela 19. Ključni pokazatelji performansi sistema međugradskog prevoza putnika na teritoriji Crne Gore

Redni broj	Svojstvo KU	Naziv pokazatelja	Vrednost	Jedinica mere
1.	Transportna sposobnost	Planirani bruto transportni rad	49.360,00	vozilo·km
2.	Transportna sposobnost	Inventarski broj vozila	464	vozila
3.	Pristupačnost usluge	Ukupna eksploataciona dužina mreže linija	22.251,60	km
4.	Pristupačnost usluge	Ukupno ostvareni časovi rada vozila	1.149,65	h
5.	Pristupačnost usluge	Planirani broj polazaka	724	polazaka
6.	Organizaciona podrška usluge	Proizvodna efikasnost voznog parka	106,37	vozilo·km/ inventarskom vozilu
7.	Organizaciona podrška usluge	Prosječna brzina prevoza	41,73	km/h

3.7. MONITORING I KONTROLA U SISTEMU

Poslove inspekcijskog nadzora nad obavljanjem međumjesnog linijskog prevoza putnika vrši Inspekcija za drumski saobraćaj u skladu sa Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju i Zakonom o inspekcijskom nadzoru. Inspekciju za drumski saobraćaj čine tri inspektora.

Pored ovlašćenja utvrđenih Zakonom o inspekcijskom nadzoru, inspektor je ovlašćen da zaustavlja i pregleda: motorna vozila kao i njihovu unutrašnjost; autobuske stanice; autobuska stajališta; teretne stanice; stvarno sjedište prevoznika; ugovore; prevozne isprave; licence; izvode licence; dozvole; odobrenja, rješenje, redove vožnje, poslovne knjige i drugu dokumentaciju koja omogućava uvid u poslovanje prevoznika, lica koje upravlja autobuskom stanicom ili teretnom stanicom, kao i da utvrđuje identitet tih lica i lica zatečenih u motornom vozilu.

U dijelu vršenja inspekcijskog nadzora i kontrole međugradskog linijskog prevoza putnika inspektor za drumski saobraćaj kontroliše: da li prevoznik obavlja međugradski linijski prevoz putnika na osnovu registrovanog i ovjerenog reda vožnje; da li se prevoznik pridržava registrovanog i objavljenog reda vožnje; da li prevoznik, odnosno vozno osoblje u autobusu kojim se obavlja međugradski linijski prevoz ima istaknutu tablu sa relacijom u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla, sa nazivom linije i vremenom polaska iz polazne i dolaska u krajnju stanicu i naznačenom najmanje jednom usputnom stanicom koju bliže

određuje itinerer; da li prevoznik, odnosno vozno osoblje autobusa za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza, ima u vozilu ovjeren i registrovan red vožnje i cjenovnik ovjeren od UZS; da li prevoznik, odnosno vozno osoblje u međugradskom linijskom prevozu u motornom vozilu prevozi više lica od broja lica naznačenih u saobraćajnoj dozvoli; da li vozno osoblje za vrijeme obavljanja međugradskog linijskog prevoza nosi radnu odjeću sa oznakom i nazivom prevoznika i imenom i prezimenom voznog osoblja; da li ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu prevoznik, odnosno vozno osoblje, obavlja na autobuskim stanicama i autobuskim stajalištima, prema registrovanom redu vožnje; da li je prevoznik i vozno osoblje putniku u međugradskom linijskom prevozu, po ulasku u autobus, izdaju čitko popunjenu voznu kartu i potvrdu za prevoz putničkog prtljaga.

Na predlog inspekcije za drumski saobraćaj, UZS briše red vožnje u međugradskom linijskom prevozu iz evidencije registrovanih redova vožnje, ukoliko prevoznik:

- ne otpočne da obavlja prevoz u roku od tri dana od dana koji je određen za početak primjene reda vožnje;
- obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje;
- ne obavlja polazak u vrijeme predviđeno registrovanim redom vožnje sa početne ili povratne autobuske stanice, duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje.

4. ZAKLJUČCI O POSTOJEĆEM STANJU SISTEMA MEĐUGRADSKOG PREVOZA U CRNOJ GORI

Primarna analiza postojećeg stanja sistema međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori ukazala je na sledeće:

1. Sistem javnog međugradskog prevoza putnika je složen tehničko-tehnološki sistem i uređen je nizom zakonskih i podzakonskih akata.
2. Pristup djelatnosti regulisan je sistemom licenciranja prevoznika, koji ispunjavaju uslove koji su propisani regulatornim aktima.
3. Struktura inventarskog voznog parka u međugradskom transportu putnika u Crnoj Gori prema markama je veoma heterogena (37 različitih marki vozila). Prosečna starost inventarskog voznog parka iznosi 19,10 godina, što je izuzetno nepovoljno i hitno je neophodna sistemska obnova voznog parka u sistemu.
4. Sistem međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori funkcioniše na principima slobodnog tržišta za sve prevoznike koji ispune uslove za pristup tržištu, koji su definisani kroz pravila usklađivanja redova vožnje.
5. Na strukturu i funkcionisanje sistema međugradskog prevoza i njegovo učešće u vidovnoj raspodeli značajan uticaj ima i podsistem međunarodnog prevoza, pre svega zbog visokog stepena preklapanja trasa.
6. Statički elementi mreže definisani su Daljinarom, u okviru koga se nalazi 60 putnih pravaca na mreži puteva Crne Gore.
7. Dominantna relacija je Podgorica – Danilovgrad, koja je uključena u više od polovine registrovanih redova vožnje.
8. Značajan broj međugradskih linija ima karakteristike tehnologije funkcionisanja prigradskih linija, što je posledica toga da više od trećine linija kraće od 30 kilometara, a da preko dve trećine njih nisu duže od 75 kilometara.
9. Prema zvaničnom dokumentu nadležne uprave postoji samo 14 licenciranih autobuskih stanica sa jasno utvrđenim kategorijama i kapacitetima, iako je teritorija Crne Gore podeljena na 24 lokalne samouprave.
10. Određeni elementi tarifne politike definisani su na nivou zakonskih i podzakonskih akata. Posebno je regulisana oblast pružanja usluga autobuskih stanica, gde postoje i cjenovnici sa maksimalnim cijenama staničnih usluga za korisnike (prevoznike i putnike) koje donosi PKCG.
11. U dostupnim bazama podataka ne postoje informacije potrebne za proračun nekih od osnovnih pokazatelja performansi sistema (KPI), kao npr. broja prevezenih putnika.

5. ANALIZA OKVIRA TRANSPORTNE POLITIKE KOJI SE ODOSE NA SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA

U prvom delu Finalnog izvještaja dat je pregled najvažnijih zakona i podzakonskih akata kojima se uređuje djelatnost međugradskog linijskog prevoza putnika u Crnoj Gori, sa posebnim akcentom na oblasti pristupa djelatnosti i oblast pristupa tržištu. U okviru ovog dela je izvršena kratka analiza usklađenosti osnovnih zakonskih akata sa pozitivnom pravnom praksom i preporukama EU.

Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 71/2017 i 67/2019) propisuju se uslovi i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobuskih i teretnih stanica, prevoza za sopstvene potrebe i druga pitanja od značaja za javni prevoz u drumskom saobraćaju. Zakonom je propisano da usklađivanje redova vožnje sprovodi Privredna komora Crne Gore, na osnovu Pravila o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju, koje donosi Privredna komora Crne Gore uz saglasnost Ministarstva za kapitalne investicije. Zakonom se, između ostalog, definiše proces registracije i ovjere reda vožnje, brisanje reda vožnje, obaveze prevoznika u međugradskom prevozu, ukrcavanje i iskrcavanje putnika, privremena obustava prevoza ili izmjena reda vožnje, dostava reda vožnje, cjenovnika i vozni karata u međugradskom linijskom prevozu, prodaja i izdavanje vozni karata u međugradskom linijskom prevozu, itd. Ovim zakonom se definišu i uslovi za dobijanje licence za obavljanje prevoza putnika u međugradskom i međunarodnom prevozu.

Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju je većim delom usklađen sa Uredbom EZ 1071/2009 o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uslova za obavljanje djelatnosti drumskog prevoznika¹¹, Uredbom EZ 1072/2009 o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog drumskog prevoza tereta¹², Uredbom EZ 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prevoza običnim i turističkim autobusima koja mijenja Uredbu EZ 561/2006¹³, Uredbom EZ 361/2014 o utvrđivanju detaljnih pravila za primjenu Uredbe EZ 1073/2009 u pogledu dokumenata za međunarodni prevoz putnika običnim i turističkim autobusima i o stavljanju izvan snage Uredbe EZ 2121/98¹⁴ i Direktivom EZ 2003/59 o početnim kvalifikacijama i periodičnoj obuci vozača određenih drumskih vozila za prevoz tereta ili putnika, kojom se mijenja i dopunjuje Uredba EZ 3820/85 i Direktiva EZ 91/439 i ukida Direktiva EZ 76/914¹⁵. Treba napomenuti da se određeni članovi Zakona primenjuju od dana pristupanja Evropskoj uniji, što je definisano članom 145.

Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju ("Sl. list CG", br. 53/2009 i 36/2013) uređuje ugovorne i druge obligacione odnose u oblasti prevoza putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Pored osnovnih značenja termina iz zakona, u dijelu zakona o prevozu putnika precizno se definišu prava i obaveze prevoznika i putnika. Zakon je djelimično usklađen s Uredbom 181/2011 o pravima putnika u autobuskom prevozu¹⁶. Zakon je u potpunosti usklađen s Uredbom 4058/89 o utvrđivanju naknada za drumski prevoz robe između država članica¹⁷. Najvažniji regulatorni akt za ovaj projekt je Uredba EZ 1370/2007¹⁸ o uslugama javnog željezničkog i drumskog prevoza putnika i stavljanju izvan snage Uredaba EZZ 1191/69 i EZZ 1107/70. Zbog toga će u narednom poglavlju biti detaljno analiziran ovaj dokument.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1071&from=EN>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1072&from=en>

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1073&from=EN>

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014R0361&from=EN>

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32003L0059&from=EN>

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32011R0181&from=EN>

¹⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:31989R4058&from=EN>

¹⁸ Uredba EC 1370/2007 od 23.10.2007. o uslugama javnog željezničkog i drumskog prevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba EC 1191/69 i EC 1107/70

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1370&from=en>

5.1. UREDBA EZ 1370/2007

Uredba EZ 1370/2007 utvrđuje uslove po kojima nadležna tijela, prilikom određivanja obaveza obavljanja javnih usluga ili njihovog ugovaranja, operaterima javnih usluga nadoknađuju nastale troškove i/ili dodjeljuju isključiva prava u zamjenu za ispunjavanje obaveza obavljanja javnih usluga. Cilj Uredbe je pružanje usluga prevoza putnika koje su kvalitetnije, ali i ekonomski efikasnije zbog nižih troškova od onih koji se nude na tržištu transportnih usluga. Uredba se, između ostalog, odnosi i na unutrašnji i međunarodni drumski prevoz putnika.

Jedna od glavnih odredbi jeste obaveza postojanja ugovora o javnim uslugama između nadležnih organa uprave i operatora (prevoznika) u slučaju kada se istom poverava isključivo pravo obavljanja prevoza putnika i/ili daje bilo kakva naknada za obavljanje usluga javnog prevoza putnika (član 3). Ovo se ne odnosi na slučajeve usluga prevoza sa ciljem definisanja maksimalnih tarifa za sve putnike ili određene kategorije, koje su predmet opštih pravila za transportne usluge na nivou EU.

Članom 4. Definisan je sadržaj ugovora o javnim uslugama i opšti uslovi. Obaveza nadležnog organa jeste da na objektivan i transparentan način definiše ulazne parametre za proračun cene koštanja proizvedene transportne usluge – naknade, ukoliko se ista daje prevozniku. Pri tom, obaveza nadležnog organa jeste da spreči prekomernu naknadu, odnosno cena proizvodnje transportne usluge mora biti realna i prevoznik treba da ostvari “razumnu” dobit. “Razumna dobit” znači stopu povrata na kapital koja je uobičajena u sektoru transporta putnika u domicijalnoj državi.

Ugovorom o javnim uslugama određuje se i način raspodele troškova pružanja usluge po vrstama (fiksni i varijabilni). Ugovori o javnim uslugama utvrđuje se i načina raspodele prihoda od prodaje karata koje operater sme zadržati, otplatiti nadležnom organu ili podeliti s istim. Pravila za proračun cene proizvodnje transportne usluge, kao i vođenje troškova i prihoda definisani su u prilogu Uredbe.

Maksimalno trajanje ugovora o javnim uslugama za drumski prevoz putnika je 10 godina. Izuzetno u slučaju da se od operatora zahteva ulaganje imovine koja je značajna u odnosu na ukupnu imovinu potrebnu za izvršavanje usluga, ugovorni period se može produžiti za najviše + 50%, što znači na maksimalno 15 godina.

Ako nadležni organ u skladu s nacionalnim pravom zahteva od operatora javnih usluga ispunjenost uslova u pogledu određenih standarda kvaliteta, ti se standardi moraju uključiti u tendersku dokumentaciju i ugovor o javnim uslugama.

Članom 5. se definiše da postupak dodele ugovora o javnim uslugama mora biti zasnovan na temelju konkurentnog postupka javnog tendera. Postupak javnog tendera treba biti otvoren za sve operatore i pravedan uz poštovanje načela transparentnosti i nediskriminacije. Nakon podnošenja ponuda i moguće kvalifikacije operatora, postupak može uključivati pregovore u skladu s ovim načelima da bi se odredio najbolji način ispunjavanja posebnih uslova.

Osim ako to zabranjuje nacionalno zakonodavstvo, nadležni organ može direktno sklopiti ugovore o uslugama javnog prevoza putnika ako je njihova prosečna godišnja vrijednost procijenjena na manje od 1.000.000 EUR, odnosno ako se ugovara manje od 300.000 kilometara godišnje. Ukoliko se usluga prevoza poverava prevozniku koji ima manje od 23 vozila, ovi kriterijumi se mogu povećati dvostruko.

Obaveštenje o pokretanju postupka dodele prava vršenja javne usluge se objavljuje najmanje godinu dana pre tendera ili pre direktnog poveravanja koncesije. Nadležni organ može odučiti da ne objavi ove podatke ako se ugovor o javnim uslugama odnosi na manje od 50.000 kilometara godišnje. U slučaju poveravanja usluga direktnom pogodbom obaveza nadležnih organa je da objave uslove ugovora o javnim uslugama najkasnije u toku od godinu dana od dana sklapanja ugovora.

6. ANALIZA REGULATORNIH OKVIRA KOJI SE ODOSE NA SISTEM MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA U IZABRANIM DRŽAVAMA

Nedostatak interesovanja za delatnost međugradskog prevoza putnika u dostupnoj literaturi može se objasniti činjenicom da ove usluge nisu doživele značajne tehnološke promene u poslednje tri decenije, da potražnja za ovim vidom transporta stagnira ili se smanjuje, kao i time da ova delatnost nije bila u središtu aktuelnih reformi transportne politike u većini zemalja. U narednoj tabeli prikazane su procene veličine tržišta unutrašnjeg i međunarodnog prevoza putnika u Evropskoj uniji za 2008. i 2014. godinu. Prema podacima Eurostat (2009) učešće autobusnog podsistema u vidovnoj raspodeli za sve države EU 2007. godine iznosilo 9,3%, što je nešto više u odnosu na železnički transport (7,1%), ali daleko manje od putničkih automobila, kojima se obavi 83,6% putovanja. Deceniju kasnije (EC Mobility and Transport, 2018) gotovo da se učešće autobusnog podsistema nije ni promenilo (9,4%), učešće železničkog transporta je u blagom porastu (7,6%), dok učešće putničkih automobila u vidovnoj raspodeli neznatno niže (81,3%).

Tabela 20. Osnovni pokazatelji tržišta usluga prevoza putnika u EU (Modifikovano of Steer Davies Gleave, 2016)

Pokazatelj	Jedinica	2008 (procena za EU25)		2014 (procena za EU28)	
Neto transportni rad	10 ⁹ putnik-km	Unutrašnji i međunarodni	263	Unutrašnji	285±25%
Bruto transportni rad	10 ⁹ vozilo-km	Unutrašnji i međunarodni	10	Unutrašnji	N/A
Broj prevezenih putnika	10 ⁹ putnika	Unutrašnji i međunarodni	6,6	Unutrašnji	N/A
Vozni park	10 ⁶ vozila	Unutrašnji i međunarodni	0,25	Unutrašnji i međunarodni	N/A
Ljudski resursi	10 ⁶ zaposlenih	Unutrašnji i međunarodni	1,55	Unutrašnji i međunarodni	0,55±10%

Dominantan oblik regulisanja tržišta su različite forme javnog ili privatnog monopola za kompletnu ili deo mreže linija, sa odsustvom konkurencije, mada postoje primeri kao što je Velika Britanija u kojoj je tržište međugradskog prevoza putnika u potpunosti liberalizovano i deregulisano. Međutim, u poslednjoj deceniji u većini evropskih država pokreće se inicijativa za reformu ove delatnosti, a prema zahtevima Direktive EC1370/2007. Najčešće se u međugradskom prevozu primenjuju modeli konkurencije za tržište, kroz dodelu ekskluzivnih prava na prevoz putnika na određenom delu tržišta međugradskog transporta putnika putem javnih tendera. Jedan od najvažnijih elemenata ovakvih modela jeste način definisanja procesa tendera i uslova za izbor prevoznika, jer i male izmene ovih institucionalnih elemenata mogu imati veliki uticaj na razvoj konkurencije na tržištu transportnih usluga. Dobar prikaz regulatornih reformi u delatnosti javnog prevoza može se naći kod Van de Velde (2014) i Ida&Talit (2015). U ovom poglavlju dat je prikaz iskustava iz evropskih zemalja u načinu regulisanja delatnosti drumskog međugradskog transporta putnika.

U izveštaju kompanije Steer Davies Gleave (2016) data je analiza regulatornih okvira u međugradskom transportu putnika u državama EU. Datum donošenja poslednjeg zakona kojim se reguliše delatnost prevoza putnika varira, od 1980. godine u Velikoj Britaniji do 2015. godine u Francuskoj. Kao delimična posledica, i vrste usluga koje su liberalizovane i obim liberalizacije u državama članicama variraju. U nekim državama tržište je podeljeno kroz regionalne koncesije, bilo direktnim dodjeljivanjem ili putem javnih poziva, sa ekskluzivnim pravima za upravljanje uslugama (npr. Španija, Holandija, Austrija).

U drugim državama dozvoljene su komercijalne usluge međugradskog prevoza, u skladu sa pravilima koja su namenjena zaštiti komunalnih usluga (npr. Danska, Slovačka). Prisutan je i model u kome je dozvoljen slobodan pristup tržištu usluga međugradskog prevoza ukoliko je linija duža od minimalne udaljenosti (npr. Nemačka, Francuska, Švedska). Takođe, u određenom broju država odgovornost je sa državnog nivoa delegirana regionalnim ili opštinskim vlastima (kao što je slučaj u Nemačkoj, Belgiji).

U narednoj tabeli dat je prikaz regulatornih modela za izabrane evropske države za koje su postojali podaci, među kojima je prikazana i Crna Gora. Ovde treba naglasiti da zbog različitog pristupa definisanju vrsta usluga javnog prevoza i način klasifikacija bitnih elemenata sistema nije moguće u potpunosti napraviti homogen prikaz za sve evropske države.

Tabela 21. Regulatorni okviri za drumski prevoz putnika u evropskim državama (Modifikovano of Steer Davies Gleave, 2016)

Država	Godina donošenja poslednjeg zakona	Pristup tržištu	Posebni uslovi (barijere) za ulazak na tržište		
			Uslovi za izbor operatora	Pristup autobuskim stanicama	Ograničeni kapaciteti
Austrija		Koncesije na 5 godina ili ugovori o javnim uslugama (gradski i prigradski prevoz).	Da	Da	
Belgija		Direktna dodela koncesija po regionima.			
Bugarska	1999	Potpuno slobodan pristup (liberalizacija).			
Crna Gora	2017	Slobodan pristup uz usaglašavanje redova vožnje (zaštitna vremena)			
Češka		Potpuno slobodan pristup (liberalizacija). Licence izdaju nadležni organi regiona.		Da, problem visine peronizacije za operatore koje definišu upravljači autobuskih stanica	
Danska	2005	Liberalizovan pristup ukoliko ne ugrožava komunalne usluge (gradski i prigradski prevoz).			
Francuska	2015	Liberalizacija drumskog prevoza putnika za usluge daljinskog prevoza (preko 100km međustanično rastojanje), u suprotnom usaglašavanje.		Da, neke stanice drže prevoznici koji ograničavaju drugima pristup	
Holandija	2000	Dodela tržišta u međugradskom prevozu putem koncesija.			
Hrvatska	2013	Regulisano na nivou županija.		Da, stanice uglavnom drže prevoznici koji ograničavaju drugima pristup	
Italija	2007 (2014)	Usluge linijskog prevoza su liberalizovane (u potpunosti od 2014. godine), ali usluge prevoza između dva regiona moraju da se autorizuju.	Da		
Litvanija		Autorizacija linijskog prevoza na nacionalnom i regionalnom nivou.			
Nemačka	2013	Liberalizacija drumskog prevoza putnika za usluge daljinskog prevoza (preko 50km međustanično rastojanje, vreme putovanja železnicom na istoj liniji duže od jednog časa).			Da, nema kapaciteta terminala
Poljska	1988	Autorizacija linijskog prevoza na nacionalnom i regionalnom nivou.			
Portugalija	1990	Dodela tržišta u međugradskom prevozu putem koncesija.			
Rumunija	2011	Potpuna liberalizacija.			
Slovačka	2012	Liberalizovan pristup ukoliko ne ugrožava komunalne usluge (gradski i prigradski prevoz)	Da, uslovi kojima se daje prednost postojećim prevoznicima		
Slovenija	2006	Dodela tržišta u međugradskom prevozu putem koncesija.			
Španija	2009	Javni pozivi za davanje koncesija na nacionalnom i regionalnom nivou.	Da, uslovi kojima se daje prednost postojećim prevoznicima		
Srbija	2015	Slobodan pristup uz usaglašavanje redova vožnje (zaštitna vremena)			
Švedska	1999	Liberalizacija drumskog prevoza putnika za usluge daljinskog prevoza (preko 100km međustanično rastojanje).			Da
Velika Britanija	1980	Potpuno slobodan pristup (liberalizacija), osim u Londonu.			Da, na određenim terminalima

U mnogim državama postoje prepreke za ulazak na tržište koje se javljaju na više nivoa, u rasponu od strogih uslova kontrole usluga, preko različitih uslova za dodelu koncesija sa ekskluzivnim pravima (bilo da se dodeljuju direktno ili putem javnih tendera), problema sa pristupom i pravim korišćenja autobuskih stanica (slučaj kada prevoznik koji je vlasnik autobuske stanice ne dozvoljava pristup konkurentnim

prevoznicima) i nedostatka kapaciteta terminala (autobuskih stanica). Ove barijere su takođe navedene u tabeli.

Analiza ukazuje na to da ne postoji jedinstveni pristup u regulisanju delatnosti međumesnog transporta u Evropi. Većina država EU na potpuno je ili delimično liberalizovala pristup tržištu (obično za međugradski transport na većim rastojanjima). Međutim, iako su regulatorni režimi u nekim od država veoma slični, efekti na tržište usluga i delatnost javnog međumesnog prevoza putnika mogu biti potpuno različiti u zavisnosti od trenutnog stanja tržišta pre njegovog otvaranja. Npr. međugradski prevoz putnika na dugim relacijama u Švedskoj definisan je kao svaki prevoz u kome je dužina linije preko 100 km i pritom se prelazi bar jedna granica regiona. Ovo tržište je potpuno liberalizovano i nesubvencionisano (van de Velde, 2009). Liberalizacija tržišta je sprovedena u dve faze, a završena je 1999. godine. Na tržištu međugradskog prevoza dominantno učešće imaju tri prevoznika, koji kontrolišu 79% tržišta. Pored njih, usluge daljinskog međumesnog transporta 2007. godine pružalo je još 25 prevoznika. Oko 90% svih linija međumesnog prevoza putnika funkcioniše kao komercijalne usluge bez subvencija, a učešće u vidovnoj raspodeli je oko 5%, što je znatno niže od evropskog proseka. Karakteristika tržišta međugradskog prevoza na dugim relacijama u Švedskoj je i činjenica da postoji tarifna integracija između ovog podsistema i podsistema regionalnog transporta. To znači da putnik može koristiti autobuse na duže relacije kao deo ukupne regionalne mreže i pod istim uslovima prevoza. Ovo predstavlja zanimljiv dodatni izvor prihoda za prevoznike, a istovremeno predstavlja dodatnu uslugu za korisnike regionalnog prevoza. Drugačija iskustva imaju neke druge države koje su takođe liberalizovale tržište u slično vreme (npr. Nemačka 2013. godine i Italija 2014. godine).

U nastavku teksta data je analiza za izabrane karakteristične države iz regiona i Evrope, koje su izdvojene posle primarne analize stanja tržišta međumesnog prevoza u evropskim državama.

6.1. HRVATSKA



Sistem međugradskog prevoza putnika u Hrvatskoj uređen je Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine RH", br. 41/18, 98/19) koji je u saglasnosti sa Direktivama Evropske Unije 1071/2009, 2016/403 i 2016/403. Međugradski linijski prevoz putnika obavlja se na osnovu dozvole koju izdaje nadležno Ministarstvo (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture), nakon sprovedenog postupka usklađivanja redova vožnje. Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu propisano je da postupak usklađivanja redova vožnje sprovodi Hrvatska privredna komora (hrv. Hrvatska gospodarska komora). Pravilnikom o dozvolama za obavljanje linijskog prijevoza putnika ("Narodne novine RH", br. 114/15) definisan je obrazac dozvole za obavljanje javnog linijskog prevoza putnika na međugradskim (hrv. međuzupanijskim) i međunarodnim linijama za treće države, visina naknade za izdavanje dozvola, sadržaj i način vođenja registra o izdatim dozvolama, postupak i rokovi za usklađivanje redova vožnje kao i visina naknade za usklađivanje redova vožnje. Poslovnikom o radu Povjerenstva reguliše se način i postupak rada Komisije za usklađivanje redova vožnje (hrv. Povjerenstva). Poslovnik o radu Komisije donosi Hrvatska privredna komora.

Usklađivanje redova vožnje za nove i izmenjene linije na kojima se samo menja vreme polaska se predaju od 1. do 30. novembra Sektoru za saobraćaj i veze Hrvatske privredne komore (hrv. Sektor za promet i veze Hrvatske gospodarske komore).

Usklađivanje redova vožnje za izmenjene linije kod kojih se menja samo vreme polaska, prevoznik može zatražiti u periodu od 1. aprila do 30. septembra, ako se izmenom ne ulazi u zaštitna vremena na postojećim linijama, odnosno ako prevoznik pribavi suglasnost svih prevoznika u čija zaštitna vremena ulazi. Zahtevi se predaju Sektoru za saobraćaj i veze Hrvatske privredne komore.

U slučaju izgradnje i rekonstrukcije puteva, mostova, tunela, početka i završetka nastave u školama, ukidanja ili supstitucije železničkih, brodskih i avio linija, kao i na zahtev jedinica lokalne regionalne samouprave i za međunarodne linije za treće države, može se organizovati vanredno usklađivanje redova vožnje. Zahtev za vanredno usklađivanje mora biti detaljno obrazložen. Odluku o vanrednom usklađivanju donosi Hrvatska privredna komora.

Hrvatska privredna komora dužna je da, najkasnije do 31. decembra tekuće godine, sve redove vožnje koji su pristigli u zakonskom roku i predloženi za usklađivanje objavi na svojoj web stranici, a uvezane u knjigu prevoznici mogu preuzeti u Hrvatskoj privrednoj komori radi dostave pisanih prigovora.

Prigovor na usklađene i neusklađene redove vožnje iz Izveštaja o usklađivanju za međugradske linije podnosi se Komisiji za usklađivanje redova vožnje pri Hrvatskoj privrednoj komori koju imenuje predsednik. Komisija je dužna da prigovore reši i izveštaj o odlukama objavi na web stranici Hrvatske privredne komore i dostavi prevoznicima u roku od 30 dana od dana prijema prigovora. Na Izveštaj Komisije prevoznici mogu uložiti prigovore u roku od deset dana od dana njegove objave. Komisija je dužna da reši prigovore, objavi Izveštaj o odlukama na web stranici Hrvatske privredne komore i dostavi ga prevoznicima u roku od 30 dana od dana prijema prigovora.

Nakon sprovedenog postupka usaglašavanja, prevoznik je dužan da usklađeni red vožnje dostavi na overu Hrvatskoj privrednoj komori u roku od 10 dana od dana objave na web stranici Hrvatske privredne komore i prijema Izveštaja o usklađenom redu vožnje odnosno odluke Komisije. U roku od deset dana od dana overe usklađenog reda vožnje od strane Hrvatske privredne komore, prevoznik podnosi zahtev za izdavanje dozvole nadležnom Ministarstvu.

Dozvola za obavljanje linijskog prevoza putnika na međugradskim linijama izdaje se s rokom važenja do pet godina, pri čemu početak važenja počinje od 1. juna tekuće godine, a završava 31. maja godine u kojoj ističe rok važenja.

U sistemu međugradskog prevoza putnika u Hrvatskoj postoje i specifični uslovi koji se odnose na kriterijume koje mora da zadovolji međugradska linija, i to:

1. linija mora imati najmanje tri stajališta u tri različite opštine (uključujući i grad);
2. linija mora imati sve gradove i sedišta opština prema itinereru;
3. linija ne može započeti niti završiti u naselju osim ako ne prolazi i sedištem opštine odnosno gradom čiji je sastavni deo;
4. stajalište u prolaznim opštinama mora biti sedište opštine odnosno grad ako je na itinereru dok naselje ili naselja mogu ili ne moraju biti.
5. ako linija itinererom ne prolazi kroz sedište opštine (grada) prolazno stajalište mora biti u naselju po itinereru kretanja dok ostala naselja mogu ili ne moraju biti.

Pored prethodno navedenih uslova, postoje i eksploatacioni uslovi koji se odnose na brzinu kretanja u zavisnosti od kategorije puta, odnosno saobraćajnice i minimalne brzine kretanja na međustaničnom rastojanju. Shodno prethodno navedenom, minimalna brzina kretanja između pojedinih stajališta iznosi 20 km/h, dok je maksimalna brzina kretanja 80 km/h na moto-putu i 100 km/h na auto-putu.

O značaju međugradskog drumskog transporta putnika u Hrvatskoj govori i podatak da je učešće autobusnog podsistema u vidovnoj raspodeli 10,8% (EC Mobility and Transport, 2018), ali treba naglasiti da je ovo pre svega posledica slabo razvijenog železničkog prevoza (učešće od samo 3%).

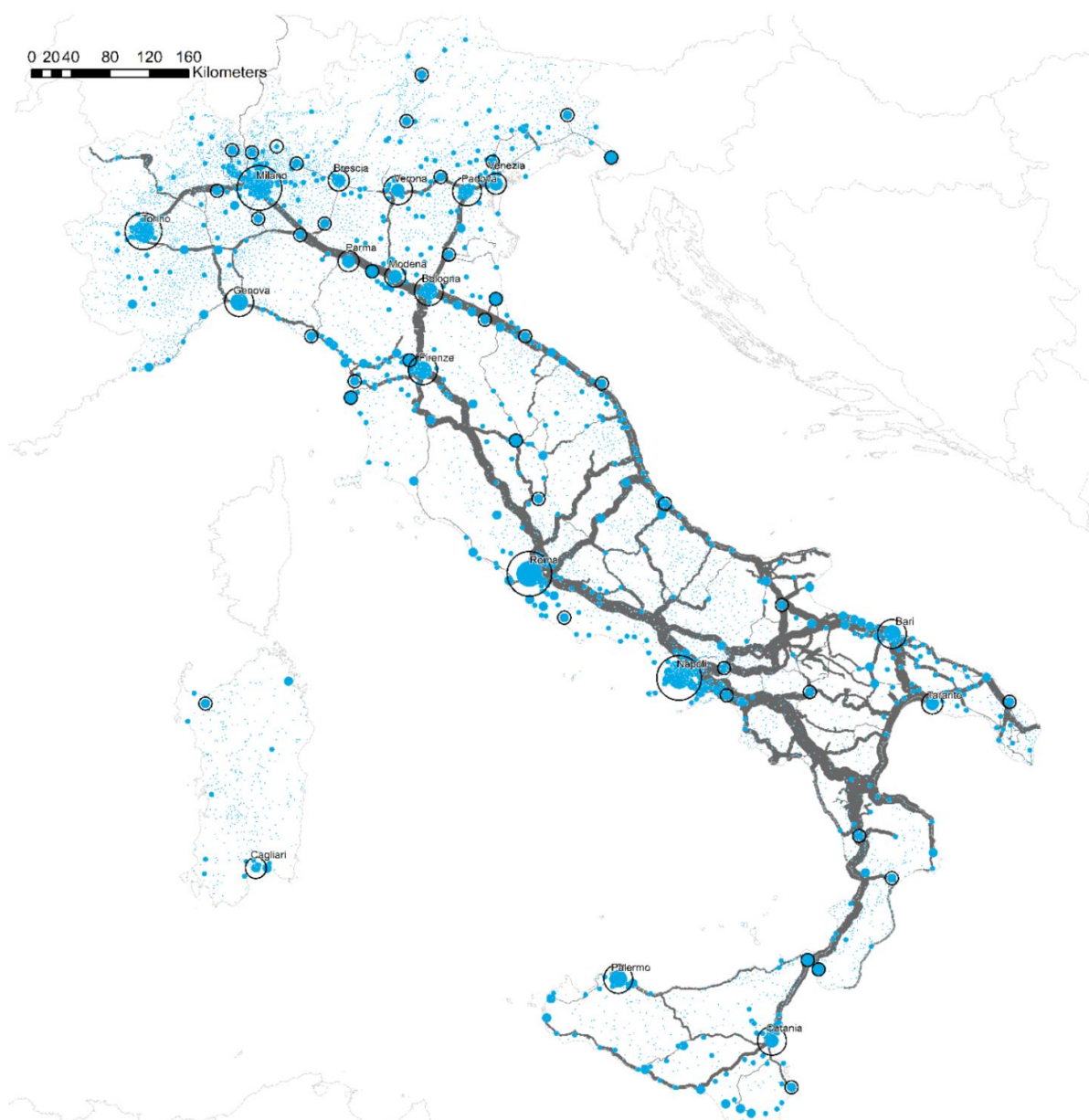
6.2. ITALIJA



Tržište usluga međugradskog prevoza može da se podeliti na regionalni i nacionalni prevoz. Regionalni prevoz unutar regiona ili između dva regiona je predmet koncesija za ekskluzivno pravo pružanja usluga prevoza putnika. Međugradski prevoz na većim rastojanjima, preko 200 km, zasnovan je na komercijalnim uslugama prevoza putnika

između gradova koji se nalaze u različitim regionima, uz uslov da budu uključena bar tri regiona. Ovo tržište je postepeno liberalizovano počev od 2005. godine. Od 2014. godine tržište je u potpunosti liberalizovano i time su stvoreni uslovi za razvoj konkurencija na tržištu. Sve prijavljene linije od strane prevoznika moraju biti autorizovane kod nadležnih organa. Mreža linija je prikazana na narednoj slici.

I u periodu pre liberalizacije tržište međumjesnog prevoza u Italiji funkcionisalo je na komercijalnim principima, što je proces liberalizacije učinilo dinamičnijim i manje dramatičnim (Beria et al, 2017). Međutim, iako je tržište postalo otvoreno za sve prevoznike i dalje su ostali složeni procesi autorizacije i registracije linija i polazaka. Prijava nove linije ili izmena postojeće linije, polaska, dodavanje nove stanice/stajališta ili neka druga izmena elemenata funkcionisanja, zahteva autorizaciju kod nadležnih organa. Cena usluga prevoza se formiraju na slobodnom tržištu bez ikakvih smernica ili uslova propisani od strane nadležnih organa (ministarstva). Trenutna jedinična cena usluga je u rasponu od 0,05 EUR/km na dužim do 0,09 EUR/km na kraćim relacijama (Beria et al, 2017).



Slika 12. Mreža linija međumjesnog prevoza u Italiji (Beria et al, 2017)

Uticaj liberalizacije na osnovne pokazatelje rada sistema međumesnog prevoza putnika nije jasno dostupan u literaturi. Neke procene (Beria et al, 2015) ukazuju na to da je ukupan bruto transportni rad 2012. godine iznosi oko 85 miliona vozilo-kilometara, a da je frekvencija polazaka porasla za oko 38% samo u toku prve godine od liberalizacije tržišta, odnosno procena je da je ukupan transportni rad iznosio oko 145 miliona vozilo-kilometara u 2015. godini. Učešće autobusnog podsistema u vidovnoj raspodeli je znatno više od proseka EU i iznosi 12,2% (EC Mobility and Transport, 2018).

Zakonom je dozvoljeno udruživanje više prevoznika, pod uslovima antimonopolskih propisa. Na tržištu ne postoji dominantni prevoznik sa većinskim učešćem, već je tržište defragmentisano na veliki broj prevoznika različite vlasničke strukture u kome nijedan prevoznik nema više od 12% učešća. Pored privatnih prevoznika, u regionalnom prevozu prisutan je i veći broj javnih prevoznika u vlasništvu gradskih ili regionalnih uprava. Najveći prevoznici su *Sitabus* (koji je u vlasništvu italijanske železnice *Trenitalia*), *Arriva Italy*, kao i kooperantsko udruženje devet prevoznika, *Ibus*.

6.3. NEMAČKA



Tržište usluga daljinskog međugradskog transporta putnika u Nemačkoj je bilo u potpunosti regulisano do 2013. godine. Prvi zakon o prevozu putnika (Personenbeförderungsgesetz - PBefG) donet je još 1934. godine. Pristup tržištu je bio ograničen velikim brojem subjektivnih kriterijuma, koji su za cilj imali zaštitu železnice od konkurencije drumskog prevoza. Liberalizacija tržišta iz 2013. godine pre svega je podrazumevala uvođenje objektivnih kriterijuma za pristup tržištu koje moraju ispunjavati budući prevoznici. Ovi kriterijumi se pre svega odnose na bezbednost i sigurnost, stručnu osposobljenost, uslove za vozila i zaposlene (vozače, menadžere transporta) i postojanje kancelarije na teritoriji Nemačke.

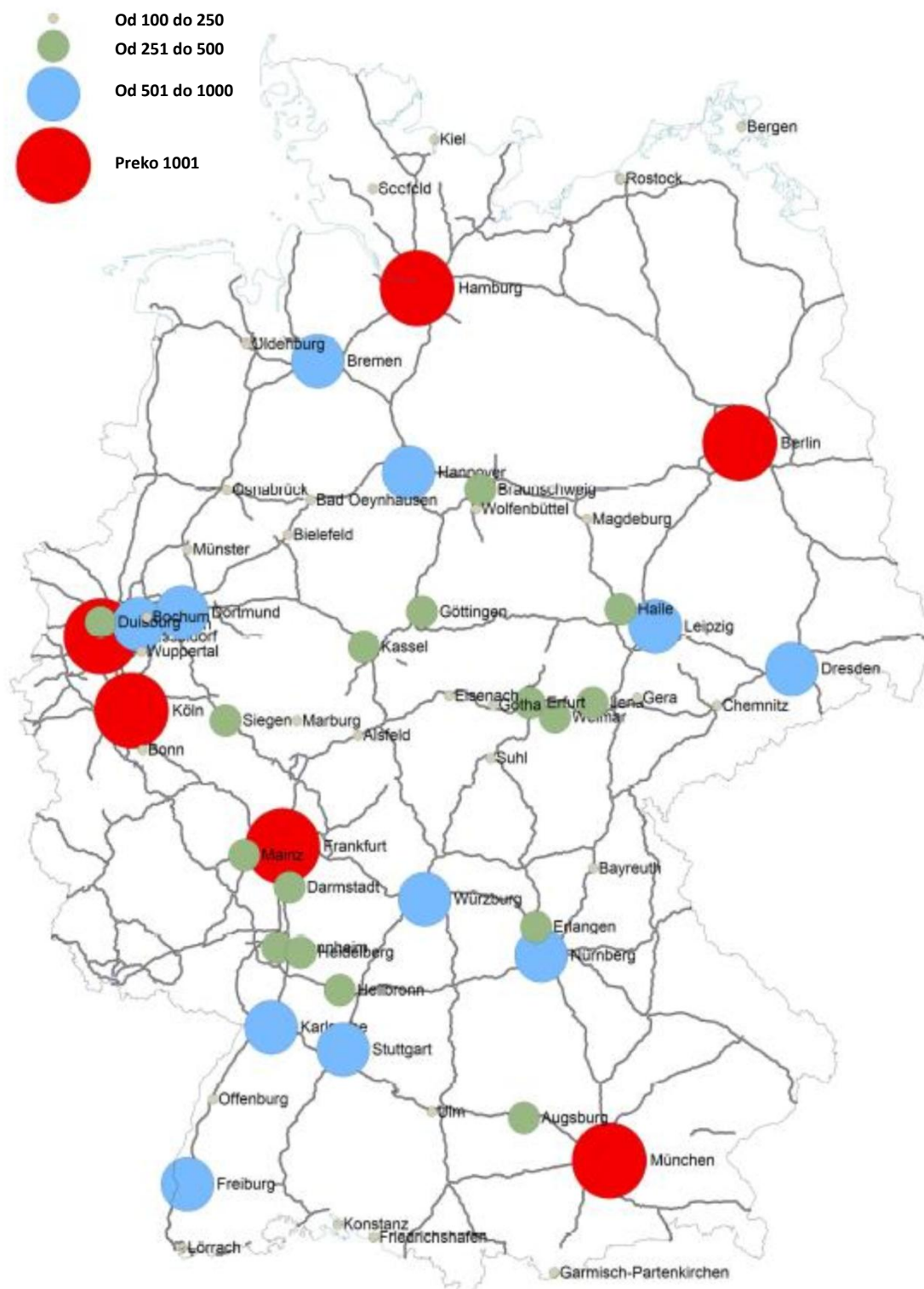
Ipak, ostali su i određeni kriterijumu sa ciljem zaštite železničkog prevoza. Najmanje međustanično rastojanje mora biti 50 km, i na istoj deonici (između posmatrana dva mesta) ne sme postojati polazak u železničkom prevozu 60 minuta pre ili posle polaska koji se registruje. Problem je što nije jasno definisan način kako se utvrđuje pomenuto rastojanje, a pre svega u pogledu lokacije stanica i način merenja međustaničnog rastojanja. Drugim rečima, nije definisan daljinar linija već je dozvoljeno prevoznicima da sami utvrđuju stanice/stajališta na mreži linija (Beria et al, 2017). S toga su date preporuke nadležnim organima da za međustanično rastojanje uzmu rastojanje između dve stanice u železničkom prevozu, koje se nalaze u mestima u kojima se nalaze i stanice drumskom prevoza za koje se registruje polazak, bez obzira na tačnu lokaciju stanica (Steer Davies Gleave, 2016).

Prevoznicima koji ispunjavaju uslove registruju se redovi vožnje na period od maksimalno 10 godina. Može se reći da je sličan model pristupa tržištu kakav je trenutno primenjen i u Crnoj Gori, kao i nekim državama iz okruženja.

Otvaranje tržišta imalo je za posledicu i nagli porast broja registrovanih usluga (redova vožnje) sa 86, koliko ih je bilo u decembru 2012. godine, do 301 reda vožnje u septembru 2014. godine. Nakon toga došlo je do konsolidacije tržišta usluga i broja registrovanih redova vožnje opao je na 277 u martu 2015. godine. Bruto transportni rad porastao je za osam puta sa 26 miliona vozilo-kilometara u 2012. godini na 220 miliona vozilo-kilometara 2015. godine (Beria et al, 2017). Najveće učešće na tržištu ima Flixbus (71%), a zatim sledi konzorcijum kompanija u vlasništvu DeutscheBahn-a (8%) i Postbus (7%) (Beria et al, 2017).

Liberalizacija tržišta dovela i do znatnog porasta broja transportnih zahteva u međumesnom prevozu. Prema procenama statističkog zavoda Nemačke, u 2013. godini prevezeno je 6,7 putnika u međumesnom prevozu, dok je putnika bilo tri puta više 2015. godine, oko 20 miliona putnika, uz tendenciju rasta u narednim godinama (Beria et al, 2017). Ipak, učešće autobusnog podsistema u vidovnoj raspodeli je znatno niže od proseka EU i iznosi 5,9% (EC Mobility and Transport, 2018).

Sve usluge funkcionišu na komercijalnom principu, bez ikakvih subvencija koje su zakonom zabranjene za ovu vrstu delatnosti. Ipak, konkurencija na tržištu dovela do smanjenja cena prevoza i uvođenja dinamičkih tarifa (slično kao u avio prevozu). Jedinična cena prevoza je oko 0,09 EUR/km, što gotovo upola niže od cena u železničkom prevozu (Beria et al, 2017). Na narednoj slici su prikazani gradovi sa preko 100 registrovanih polazaka nedeljno u međugradskom prevozu u Nemačkoj.

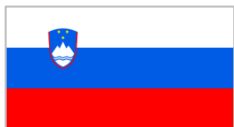


Slika 13. Gradovi sa preko 100 polazaka u međugradskom prevozu u Nemačkoj

Izvor: Bundesamt für Güterverkehr (BAG), 2015

Prema nekim izvorima gotovo polovina svih korisnika sistem međugradskog prevoza je prethodno koristilo železnički prevoz¹⁹, dok zvanični podaci pokazuju da je takvih korisnika znatno manje, odnosno 10 – 15 % (Bundesamt für Güterverkehr (BAG), 2015). Ipak, jasan je uticaj liberalizacije na tržište transportnih usluga.

6.4. SLOVENIJA



U Sloveniji je tržište međugradskog prevoza putnika uređeno pre svega Zakonom o drumskom saobraćaju (Zakon o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 131/06, 5/07 – popr., 123/08, 28/10, 49/11, 40/12 – ZUJF, 57/12, 39/13)), Zakonom o ugovorima u drumskom prevozu (Zakona o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 126/03, 102/07, 49/11 - ZPCP-2C)) i Zakona o određenim Ugovori o koncesiji (Zakon o nekaterih koncesijskih pogodbah (Uradni list RS, št. 9/19). Uslovi za poveravanje delova tržišta međugradskog transporta putnika prevoznicima definisani su Uredbom o načinu na koji se pruža komunalna usluga javnog redovnog prevoza putnika u unutrašnjem drumskom prevozu i koncesija za tu javnu službu (Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu in koncesiji te javne službe, Uradni list RS, št. 73/09). Od ostalih akata treba izdvojiti Pravilnik o pružanju subvencionisanog prevoza (Pravilnika o izvajanju subvencioniranega prevoza, Uradni list RS, št. 69/13).

Jedan od najvažnijih pravnih akata za podelu tržišta usluga jeste Uredba o načinu na koji se pruža komunalna usluga javnog redovnog prevoza putnika u unutrašnjem drumskom prevozu i koncesija za tu javnu službu (u daljem tekstu: Uredba). Ovom Uredbom se uređuju način pružanja usluge linijskog (redovnog) javnog prevoza putnika, sadržaj i obaveze prevoznika, prava putnika, način finansiranja, način davanja koncesije i kontrola nad njenim sprovođenjem. Pomenuta Uredba suštinski predstavlja akt o koncesiji za pružanje komunalne usluge javnog prevoza putnika.

Uredbom se uređuje uvođenje i primena jedinstvenog sistema karata u smislu transportnih usluga koje se pružaju na principima jedinstvene i sveobuhvatne ponude prevoznika u različitim podsistemima prevoza. Uredba se ne odnosi na gradski i prigradski prevoz putnika, osim u meri u kojoj uređuje odnos između gradskog i prigradskog prevoza putnika i međugradskog prevoza putnika, kao i jedinstvenog sistema karata. Područje koncesije pokriva celu teritoriju Republike Slovenije. Pojedinačna koncesija daje se za potpodručje koncesije. U slučaju preklapanja podregija koncesija, u preklapajućim delovima, koncesijske podoblasti smatraju se neraskidivo podeljenim. Koncesija daje ekskluzivno pravo prevozniku kome je dodeljena za pružanje usluga prevoza putnika na posmatranom potpodručju u periodu trajanja koncesije. Ovo pravo se ne odnosi na međunarodni prevoz putnika, koji se reguliše u skladu sa zakonom i Uredbom EC 1073/2009 Evropskog parlamenta o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu autobuskih i autobuskih usluga i izmeni Uredbe EC 561/2006 (OJ L No. 300 od 14.11.2009, str. 88).

Koncesija se ovom Uredbom dodeljuje ponuđaču na osnovu **ekonomski najpovoljnije ponude za maksimalni period od 10 godina**. Ovaj period može biti produžen **na maksimalno 15 godina**, a u slučajevima navedenim u članu 4 Uredbe EC 1370/2007. Ponuđač mora da ispuni zahteve za učešće u postupku javne nabavke, a pre svega da je registrovan za delatnost prevoza putnika i da poseduje dozvolu (licencu) za prevoz iz bilo koje države EU, kao i da ispunjava uslove dobrog ugleda i stabilnosti finansijskog stanja. Pored toga, prevoznik mora u trenutku podnošenja ponude ispunjavati i uslov u pogledu neophodnog broja vozila i vozača za područje koncesije za koje konkuriše. Ponuđač sme dati samo jednu prijavu za jedno područje.

Za vreme trajanja koncesije, nova koncesija se može odobriti i za period pre isteka prethodne koncesije, ali samo ukoliko ili postoji potreba da se osigura kontinualno funkcionisanje javnih usluga linijskog prevoza putnika tako da novi koncesionar započne koncesiju kada je raskida prethodni koncesionar, ili postoji

¹⁹ Anketa sprovedena na buking portalu www.fahrtenfuchs.de od strane IGES Institut GmbH (IGES).

potreba za zadovoljavanjem dodatnih transportnih potreba. U ovom drugom slučaju može se nova linija integrisati u neki postojeći koncesioni paket ili se može sprovesti novi postupak davanja koncesije.

U Aneksu 1 Uredbe naveden je spisak linija koje se daju u koncesiju. Za svaku od linija definisani su minimalni standardi kvaliteta usluge (pristupačnosti) u pogledu minimalne frekvencija polazaka u datom vremenskom okviru. Ovi standardi su definisani uzimajući u obzir veličinu naselja, činjenicu da se radi o naselju u kome se nalazi sedište opštine i broju potencijalnih putnika u periodičnim migracijama. Standard pristupačnosti je dat u Aneksu 2 Uredbe. Organ uprave objavljuje indikativni red vožnje, koji je napravljen u skladu sa ovim standardima, i koji je sastavni deo poziva za podnošenje ponuda za dodjelu koncesije.

Nacrt reda vožnje priprema prevoznik - koncesionar, uzimajući u obzir indikativni red vožnje, i podnosi ga u okviru ponude. Koncesionari moraju koristiti zvaničan daljinar kao osnovu za izradu redova vožnje. Koncesionar može predložiti nadležnim organima izmene podataka u daljinaru, ako oni ne odgovaraju stvarnim okolnostima obavljanja usluga na liniji, ili ako smatra da je to značajno poboljšanje. U periodima kada postoje izraženi transportni zahtevi koji ne mogu biti opsluženi postojećim kapacitetima, prevoznik je u obavezi da uvede dodatne (BIS) polaske.

Kontrolu i monitoring funkcionisanja sistema obavlja organ uprave nadležan za potpodručje koncesije. Ukoliko ovakav sistem ne postoji onda je obaveza prevoznika ili operatora koji upravljaju autobuskim stanicama da vode evidenciju o dolascima i polascima i podatke, u formi izveštaja, šalje nadležnim organima. Izveštaji se vode na mesečnom i godišnjem nivou uz jasno definisanu dinamiku predaje i minimalni obim podataka.

Kako je Zakona o određenim Ugovori o koncesiji donet prošle godine autorima nisu bili dostupni podaci o efektima primene modela koncesije za međugradski prevoz. Ipak postoje procene da je učešće autobusnog podsistema u vidovnoj raspodeli je znatno više od proseka EU i iznosi 11,8% (EC Mobility and Transport, 2018), ali treba naglasiti da je ovo pre svega posledica slabo razvijenog železničkog prevoza.

6.5. SRBIJA



U organizaciji i upravljanju sistemom međumesnog transporta putnika u Republici Srbiji učestvuje veliki broj državnih institucija, privrednih društava i drugih pravnih lica. Ključni akteri i kompetencije po S-T-O nivoima upravljanja prikazani su na sledećoj slici.

Sistem međumesnog prevoza putnika u Srbiji uređen je na veoma sličan način kao što je to slučaj u Crnoj Gori. Međumesni linijski prevoz putnika obavlja se na osnovu registrovanog reda vožnje. Registracija i overa reda vožnje definisana je Zakonom o prevozu putnika u drumskom saobraćaju ("Službeni glasnik RS", br. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - dr. zakon, 83/2018, 31 od 29/2019.) i pratećim podzakonskim aktima.

Registraciju i overu reda vožnje za međumesni linijski prevoz vrši Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture (u daljem tekstu: Ministarstvo) koje je zaduženo i za vođenje registra overenih redova vožnje u međumesnom prevozu. Prevoznik koji želi da registruje i overi red vožnje, dužan je da Ministarstvu dostavi Zahtev za registraciju i overu reda vožnje, fotokopiju licence za domaći ili međunarodni linijski prevoz, fotokopiju registrovanog reda vožnje u Ministarstvu čiji rok važenja ističe, odnosno original reda vožnje koji je usaglašen u Privrednoj komori Srbije. Zahtev za registraciju i overu podnosi se u periodu od 15. do 30. juna tekuće godine.

Novi red vožnje, odnosno predlog reda vožnje, pre predaje u Ministarstvo, mora proći proces usaglašavanja sa registrovanim redovima vožnje. Usaglašavanje vrši Privredna komora Srbije, a na osnovu Pravilnika o uslovima i postupku usaglašavanja predloga redova vožnje u međumesnom prevozu ("Sl.glasnik RS" br.16/2017) koje propisuje Ministarstvo i Uputstva o načinu sprovođenja postupka usaglašavanja predloga redova vožnje sa registrovanim redovima vožnje u međumesnom prevozu ("Sl. glasnik RS", br. 16/2018). U

okviru navedenog Pravilnika propisani su uslovi i postupak usaglašavanja predloga reda vožnje, dok su Uputstvom definisane nadležnosti i način rada Komisije za usaglašavanje.

Da bi predlog reda vožnje bio usaglašen sa registrovanim redovima vožnje, moraju biti ispunjeni uslovi koji se odnose na usklađenost sa Daljinarom za međumetni saobraćaj; autobuske stanice i stajališta; vremena zadržavanja na autobuskom stanicama i zaštitna vremena u odnosu na postojeće („stare“) redove vožnje. Ono što je razlika u odnosu na Crnu Goru jeste to da se red vožnje registruje na period od pet godina sa početkom važenja od 01. oktobra tekuće godine.

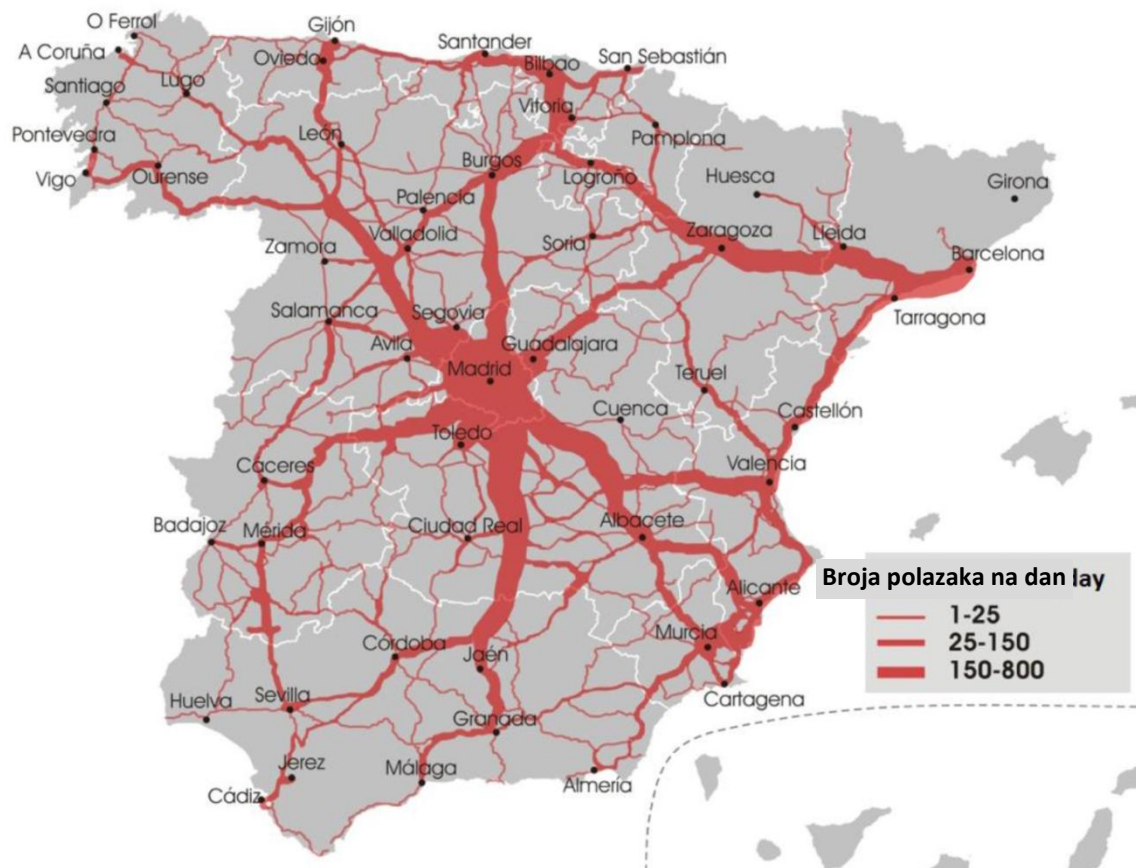
KLUČNI AKTERI U SISTEMU			
NIVO UPRAVLJANJA	Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije	Privredna komora Srbije /Regionalna Privredna komora	Operatori
Strateški nivo	<ul style="list-style-type: none"> - Transportna politika; - Ciljevi i ciljna funkcija sistema; - Zakonski i pravni okvir; - Uslovi za pristup delatnosti; - Osnovni elementi tržišta; - Strategija razvoja celine sistema. 	<ul style="list-style-type: none"> - Elementi transportne politike; - Standardi za pristup tržištu; - Opšti uslovi funkcionisanja sistema i opšti uslovi poslovanja autobuskih stanica; - Javna rasprava. 	<ul style="list-style-type: none"> - Predlozi za unapređenje sektora transporta putnika. - Predlozi za unapređenje sektora transporta putnika.
Taktički nivo	<ul style="list-style-type: none"> - Elementi organizacije, upravljanja i nadležnosti ključnih aktera u sistemu; - Definisane saobraćajno-tehničkih i drugih uslova za izgradnju, održavanje i eksploataciju autobuskih stanica i autobuskih stajališta; - Definisane sadržine, postupka izdavanja i vođenja dokumenta koji prate proces funkcionisanja; - Opšte uslove poslovanja autobuskih stanica, opšte uslove transporta i daljinar za međumetni transport; - Podzakonska i regulatorna akta (pravilnici, odluke, rešenja i sl.); 	<ul style="list-style-type: none"> - Daljinar-Zaštitna vremena, statički i dinamički elementi mreže linija; - Standardi za mobilnost; - Razmatranje predloga redova vožnje; - Usaglašavanje redova vožnje; 	<ul style="list-style-type: none"> - Predlozi standarda za mobilnost; - Kvalitet usluge; - Predlozi redova vožnje, statički i dinamički elementi mreže linija; - Elementi tarifnog sistema, sistema karata i sistema naplate; - Javna rasprava;
Operativni nivo	<ul style="list-style-type: none"> - Overa redova vožnje u međumetnom transportu putnika; - Izdavanje licenci kojim prevoznici stiču pravo da obavljaju linijski transport putnika; - Vršenje nadzora i sprovođenje kaznene politike preko republičkog inspektora za dramski saobraćaj; - Monitoring i kontrola. 	<ul style="list-style-type: none"> - Konsultantske i savetodavne aktivnosti; - Administrativna podrška; - Ekspertne usluge sa trećim licima; - Koordinacija. 	<ul style="list-style-type: none"> - Funkcionisanje; - Upravljanje kadrovima; - Raspored rada vozila; - Raspored rada osoblja; - Održavanje voznog parka; - Definisane tip vozila; - Monitoring i kontrola.

Slika 14. Hijerarhijski nivoi upravljanja sa podelom odgovornosti po ključnim akterima

6.6. ŠPANIJA



Španija je jedna od prvih država koja je uvela režim konkurencije za tržište u međugradskom prevozu, odnosno definisala procedure za sprovođenje javnih tendera za dodelu linija ili paketa linija prevoznicima. Za razliku od mnogih zapadnoevropskih država u kojima su glavni koridori u međugradskom prevozu putnika rezervisani samo za železnički saobraćaj, u Španiji je učešće drumskog prevoza na tržištu transportnih usluga preko 67% (Asensio i Matas, 2019), što je porast u odnosu na 59% u 2013. godini (Steer Davies Gleave, 2016). Ako se posmatra samo prevoz putnika na srednjim i kratki rastojanjima (do 300km) učešće drumskog prevoza je preko 80%. Učešće međugradskog transporta u vidovnoj raspodeli u drumskom prevozu putnika je oko 8% (gradski i prigradski prevoz imaju učešće od 75%)(Steer Davies Gleave, 2016). Ako se posmatra učešće u ukupnoj vidovnoj raspodeli svih kretanja, onda je autobusnog podsistema u vidovnoj raspodeli iznosi 11,7% što je znatno više od proseka EU (EC Mobility and Transport, 2018), ali treba naglasiti da je ovo pre svega posledica slabo razvijenog železničkog prevoza. Na narednoj slici prikazana je mreža linija međugradskog transporta prema frekvenciji polazaka.



Slika 15. Prikaz mreže linija međugradskog prevoza u Španiji prema frekvenciji polazaka

Izvor: Centro de estudios y experimentación de obras públicas (CEDEX), reported in Confibus, *El transporte en autocar, una solución sostenible para la movilidad de las personas, 2014.*

Celokupno tržište međugradskog prevoza u Španiji dodeljeno je prevoznicima preko javnih poziva po modelu koncesija. Na nivou regiona pravo upravljanja delom mreže linija dodeljuje regionalna uprava (Comunidad Autónoma), dok je za međugradski prevoz između regiona zaduženo Ministarstvo transporta (Ministerio de Fomento). Obaveza sprovođenja tendera za pristup tržištu definisana je Zakonom o kopnom transportu (LOTT) još 1987. godine. Međutim, postojeće koncesije su automatski produžene za još 20 godina (Asensio i Matas 2017), i tek od 2007. stupila je na snagu obaveza sprovođenja novih javnih poziva. Ipak, određeni broj starih koncesija ostao je važeći do 2013. godine, a neke i kasnije. 2013. godine

donešen je i najnoviji zakon, koji je usaglašen sa EU uredbama (pre svega Uredbama EZ 1370/2007, 1071/2009, 1072/2009 i 1073/2009).

Ugovorom, koji prevoznik potpisuje za regionalnom upravom ili ministarstvom za koncesiona prava za deo tržišta međugradskog transporta, definisani su statički elementi linije (trasa linije; broj, redosled i lokacija stajališta), dinamički elementi (maksimalna frekvencija vozila), kao i maksimalna cena prevoza. Ugovor o koncesiji garantuje prevozniku ekskluzivno pravo prevoza putnika na dodeljenim relacijama za ugovorni period. Maksimalni ugovorni period je 10 godina, ali istovremeno je definisano da trajanje ugovora ne može biti kraće od 6 godina. Ugovorni period se može produžiti za još 50%, odnosno na maksimalnih 15 godina, što je u skladu sa Uredbom EZ 1370/2007. Ipak, data je preporuka da ugovorni period treba da bude između 8 i 12 godina (OECD, 2013).

Model koncesija je zasnovan po principu unakrsnih subvencija. Mnoge linije nisu bile profitabilne i nije postojao interes prevoznika da rade na tim linijama. Kako bi se prevazišao ovaj problem takve linije su objedinjavane sa profitabilnim linijama u iste koncesije ili su naknadno dodavane kroz anekse ugovora na druge profitabilne linije. Na taj način su koncesionari preuzeli odgovornost za neprofitabilne linije u zamenu za ekskluzivna prava za obavljanje prevoza na profitabilnim linijama. Ostao je, međutim, problem nejednakog pristupa prema svim korisnicima, jer su oni putnici koji koriste profitabilne linije jednim delom finansirali putnike na nerentabilnim linijama (OECD, 2013).

Pred kraj postojećih koncesija 2007. godine Ministarstvo transporta potpisalo je sporazum za postojećim prevoznicima, sindikatima, proizvođačima autobusa i udruženjima korisnika o tome pod kojim uslovima će biti raspisivani javni pozivi za koncesije u međugradskom prevozu (Asensio i Matas 2017). Iako je sporazum kritikovan od strane nadležnih organa za zaštitu konkurencije jer daje prednost postojećim prevoznicima i to na period duži od 10 godina, u 2008. godini dodeljeno je devet koncesija po ovom modelu i još jedna naredne godine po nešto izmenjenim uslovima.

Težinski faktori po kriterijumima dati su u narednoj tabeli. Neki od kriterijuma su obavezni, npr. minimalni iskustvo u delatnosti prevoza putnika koje je u prvom periodu bilo definisano na pet godina, a kasnije smanjeno na tri godine, uz uslova da je ponuđač obavljao prevoz sa minimalno 50% vozila od onih koji se traži za koncesiju za koji daje ponudu. Drugi su definisani kao minimalni standardi (npr. tehničke karakteristike vozila, minimalna frekvencija), dok za ostale kriterijume nisu date vrednosti i zahtevano je da ih ponuđači definišu u okviru ponude (npr. cena, radno vreme korisničkog servisa).

Tabela 22. Težinski faktori za kriterijume (Asensio i Matas 2019)

Tenderski period	Cena	Frekvencija	Tehničke karakteristike vozila	Odnos sa korisnicima	Ostalo	Ukupno
2007	10	5	38	13	34	100
2008	15	8	35	13	29	100
2011	25	15	31	6.5	22.5	100
2014	35	20	17	10.5	17.5	100
2016	45	10	18	11.5	15.5	100

Jedna od najviše kritikovanih činjenica jeste mali broj bodova koji nose kriterijum cene (10 bodova) i frekvencije polazaka (samo 5 bodova). Diskutabilan je bio i kriterijum posedovanja infrastrukturnih objekata (autobuskih stanica), koji je imao težinu četiri boda, a isti broj bodova dodeljivan je i subjektivnom kvalitativnom kriterijumu kvaliteta usluge.

Uslovi su ponovo izmenjeni 2011. godine, ali je i dalje ostala obaveza preuzimanja ljudskih resursa (ne samo vozača, već i svih ostalih zaposlenih) koji su radili kod prevoznika koji su već imali stare koncesije, i to po

istim uslovima rada, što je davalo značajnu prednost postojećim prevoznicima (kriterijum koji je nosio čak 20 bodova u prvom koncesionom periodu).

Četvrta verzija uslova za davanje koncesija za međugradski prevoz putnika objavljena je 2014. godine. Prema ovim uslovima 55% ukupnih bodova davano je za visinu ponuđene cene i broja polazaka, što je povećanje u odnosu na 40% koliko je iznosi težinski faktora za ovaj element u prethodnoj verziji uslova (Asensio i Matas 2017). Uslovima se ne ograničava minimalna cena i frekvencija polazaka, ali se definišu maksimalne vrednosti bez posebnog objašnjenja kako su dobijene te vrednosti. Još jedan od uslova koji utiče na jednakost pristupa za sve ponuđače jeste tri godine iskustva u pružanju usluga međugradskog prevoza sa istim ili većim brojem vozila od onog koji se traži u tenderu. Konačno, čak 35% ukupnog broja bodova odnosi se na kvalitativne elemente prevoznika, za koje ne postoje modeli za proračun vrednosti (kao što su nivo komfora, vozni park, intermodalnost, bezbednost i sigurnost, postojanje programa energetske efikasnosti isl.). Ponuda koja ne ispuni minimum od 15 bodova iz ovog dela se odbija (Asensio i Matas 2017). Najnoviji uslovi za tendere iz 2016. godine imaju neznatno izmenjene težinske faktore, osim što je značajno povećano učešće cene (za 10% više u odnosu na prethodni period). Ukupan broj koncesija koje su ugovorene u svim tenderskim perioda je 53 (Tabela 23).

Tabela 23. Raspodela dodeljenih koncesija po tenderskim periodima (Asensio i Matas 2019)

Tenderski period	Broj dodeljenih koncesija	%
2007	9	17.0
2008	10	18.9
2011	5	9.4
2014	23	43.4
2016	6	11.3
Ukupno	53	100

U literaturi (Asensio i Matas, 2017; Asensio i Matas, 2019) je dostupna analiza korelacije između uslova na tenderu i ključnih pokazatelja: broj ponuđača, verovatnoća da bude izabran postojeći ponuđač, visina ponuđene cene, ponuđena frekvencija polazaka, itd. Rezultati su pokazali da definisani uslovi za učešće i izbor operatora imaju značajan uticaj na napred navedene pokazatelje. Sa porastom težinskih faktora za visinu ponuđene cene i frekvenciju polazaka, raste i broj ponuđača koji se javljaju na tender. Visina ponuđene cene obrnuto je srazmerna težinskom faktoru koji je dodeljen kriterijumu visine ponuđene cene, što je potvrđeno kroz značajno smanjenje visine ponuđene cene na svim tenderima pod uslovima definisanim 2016. godine.

Još jedan pozitivan efekat sprovedenih koncesija jeste smanjenje prosečne starosti voznog parka. Prosečna starost vozila koja rade u međumesnom prevozu prema koncesionim ugovorima je 6,6 godina, što je gotovo duplo niža vrednost od prosečne starosti svih autobusa u Španiji koja iznosi 13,1 godinu (Steer Davies Gleave, 2016).

Na kraju treba dodati da iako su u više navrata menjani uslovi tendera za dodelu koncesija što je uticalo na porast broja ponuđača, prema podacima iz 2016. godine jedan prevoznik (Alsa) ima učešće od preko 50% u ukupnim vozilo kilometrima, a tri najveće grupe prevoznika drže preko 70% tržišta. Zbog toga i ne čudi podatak da je efekat regulatornih promena u Španiji doveo do smanjenja broja prevoznika za 21% sa 4.490, koliko ih je bilo 2001. godine, na 3.544 2015. godine. U istom periodu broj vozila se povećao za 25%, sa 34.987 na 43.698 (Steer Davies Gleave, 2016).

7. PROGNOZA TRANSPORTNIH ZAHTEVA U MEĐUGRADSKOM PREVOZU PUTNIKA U CRNOJ GORI OD 2021. DO 2040. GODINE

U ovom poglavlju je prikazana prognoza transportnih zahteva u međugradskom autobuskom prijevozu u Crnoj Gori za period od 2021. do 2040. godine. Poglavlje je podijeljeno u nekoliko dijelova:

1. Prognoza ukupnog obima transportnih zahteva u međugradskom autobuskom prijevozu u Crnoj Gori za period od 2021. do 2040. godine – agregatni pristup na nivou celine sistema.
2. Prognoza ukupne produkcije transportnih zahteva po svim opštinama u Crnoj Gori za period od 2021. do 2040. godine – disagregatni pristup na nivou opština.
3. Prognoza prostorne raspodele putovanja - matrice putovanja izvor-cilj (I-C) za međugradski prijevoz za sve opštine u Crnoj Gori za period od 2021. do 2040. godine.

7.1. AGREGATNI PRISTUP NA NIVOU CELINE SISTEMA

Zavod za statistiku Crne Gore (MONSTAT) je 2014. godine objavio publikaciju²⁰ u kojoj se predviđa globalni trend stanovništva Crne Gore primjenom različitih modela do 2060. godine. Budući da je broj stanovnika vjerovatno najjači prediktor za broj zahtjeva za međugradski autobuski prijevoz, ova studija i ovo predviđanje korišćeno je kao jedna od polaznih osnova za globalnu prognozu ukupnog obima transportnih zahteva u međugradskom autobuskom prijevozu u Crnoj Gori za period od 2021. do 2040. godine.

Autori navedene publikacije predložili su sedam različitih modela predviđanja, a kao najverovatniji model istaknut je model srednjeg fertiliteta²¹. Ovaj model će biti korišćen za dalja predviđanja u okviru ove prognoze.

Ukupan obim transportnih zahteva je prognoziran koristeći sljedeće atribute²²:

1. Broj stanovnika u Crnoj Gori;
2. Broj registrovanih drumskih i priključnih vozila;
3. Broj prvi put registrovanih drumskih motornih i priključnih vozila;
4. Ukupan broj putnika u međugradskom prevozu u Crnoj Gori.

Na temelju dostupnih podataka (broj prodatih autobuskih karata na 15 licenciranih autobuskih stanica i jednodnevna internet prodaja u 2019. godini, koji su dati u prilogu 13.2) napravljena je ekspertska pretpostavka da je ukupan broj prodatih autobuskih karata u Crnoj Gori u 2019. godini bio 2.645.000. U poređenju sa procijenjenim ukupnim brojem putnika u drumskom prijevozu (gradski, prigradski, međugradski, međunarodni), koja prema podacima MONSTAT za 2019. godine iznosi 7.800.000 putnika u drumskom prijevozu, određeno je da je odnos između ukupnog broja putnika u drumskom prijevozu i međugradskom prijevozu oko 2,95. Ovaj odnos je korišćen za procjenu ukupnog obima transportnih potreba u međugradskom prijevozu putnika na temelju ukupnog obima u drumskom prijevozu.

Predviđanje ukupnog broja putovanja (putnika) u drumskom prijevozu u Crnoj Gori rađeno je na temelju atributa 1-3, gdje je otkriveno da je broj stanovnika najbolji prediktor za atribut 4, odnosno ukupan broj putovanja (putnika) u drumskom prijevozu u Crnoj Gori. Ovaj je prediktor na podacima od 2010-2019. godine imao koeficijent determinacije (R^2) od 99% u odnosu na broj stanovnika u Crnoj Gori.

²⁰ Projekcije stanovništva Crne Gore do 2060. godine sa strukturnom analizom stanovništva Crne Gore. ISBN 978-86-85581-48-9. Podgorica, mart 2014.

²¹ Ibid, str. 113.

²² Vrednosti navedenih pokazatelja preuzete su sa zvaničnog sajta Uprave za statistiku Crne Gore (<https://www.monstat.org/cg/>).

U tabeli 24. prikazana je prognoza ukupnog broja putovanja (putnika) u drumskom prijevozu u Crnoj Gori od 2021. do 2040. godine, na nivou godine i po kvartalima. U tabeli 25. prikazana je prognoza ukupnog broja putovanja (putnika) u međugradskom autobuskom prijevozu za isti period.

Tabela 24. Prognoza broja putovanja (putnika) u drumskom prijevozu u Crnoj Gori od 2021. do 2040. godine (ukupno godišnje i po kvartalima)

Godina	Ukupan broj putnika u drumskom prijevozu	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
2021	7.925.299	1.599.502	1.824.677	2.543.950	1.957.170
2022	7.936.130	1.601.688	1.827.171	2.547.427	1.959.844
2023	7.946.961	1.603.874	1.829.665	2.550.903	1.962.520
2024	7.957.792	1.606.060	1.832.159	2.554.380	1.965.194
2025	7.968.623	1.608.246	1.834.653	2.557.856	1.967.868
2026	7.979.454	1.610.432	1.837.146	2.561.333	1.970.543
2027	7.990.285	1.612.617	1.839.639	2.564.810	1.973.218
2028	8.001.116	1.614.803	1.842.133	2.568.286	1.975.893
2029	8.011.948	1.616.990	1.844.627	2.571.764	1.978.568
2030	8.022.779	1.619.176	1.847.121	2.575.240	1.981.242
2031	8.033.571	1.621.354	1.849.606	2.578.704	1.983.907
2032	8.048.005	1.624.267	1.852.929	2.583.337	1.987.472
2033	8.062.437	1.627.180	1.856.252	2.587.970	1.991.036
2034	8.076.870	1.630.093	1.859.574	2.592.602	1.994.600
2035	8.091.304	1.633.006	1.862.898	2.597.235	1.998.165
2036	8.105.736	1.635.918	1.866.220	2.601.868	2.001.729
2037	8.120.170	1.638.832	1.869.544	2.606.501	2.005.293
2038	8.134.602	1.641.744	1.872.866	2.611.134	2.008.858
2039	8.149.035	1.644.657	1.876.189	2.615.767	2.012.421
2040	8.163.469	1.647.570	1.879.512	2.620.400	2.015.986

Na osnovu navedenih predviđanja može se primijetiti da se očekuje povećanje od 3% u obimu transportnih zahtjeva u drumskom prijevozu do 2040. godine.

Tabela 25. Prognoza ukupnog broja putovanja (putnika) u međugradskom autobuskom prijevozu u Crnoj Gori od 2021. do 2040. godine. (ukupno godišnje i po kvartalima)

Godina	Ukupan broj putnika u međugradskom prijevozu	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
2021	2.686.542	542.204	618.535	862.356	663.447
2022	2.690.214	542.945	619.380	863.535	664.354
2023	2.693.885	543.686	620.225	864.713	665.261
2024	2.697.557	544.427	621.071	865.891	666.167
2025	2.701.228	545.168	621.916	867.070	667.074
2026	2.704.900	545.909	622.761	868.248	667.981
2027	2.708.571	546.650	623.607	869.427	668.888
2028	2.712.243	547.391	624.452	870.605	669.794
2029	2.715.914	548.132	625.297	871.784	670.701
2030	2.719.586	548.873	626.143	872.963	671.607
2031	2.723.244	549.611	626.985	874.137	672.511
2032	2.728.137	550.599	628.111	875.707	673.719
2033	2.733.030	551.586	629.238	877.278	674.927
2034	2.737.922	552.574	630.364	878.848	676.136
2035	2.742.815	553.561	631.491	880.419	677.344
2036	2.747.707	554.549	632.617	881.989	678.552
2037	2.752.600	555.536	633.744	883.560	679.760
2038	2.757.492	556.524	634.870	885.130	680.969
2039	2.762.385	557.511	635.996	886.701	682.177
2040	2.767.277	558.498	637.123	888.271	683.385

7.2. DISAGREGATNI PRISTUP NA NIVOU OPŠTINA

Prema planu, Crna Gora će završiti svoj glavni kapitalni projekt, autoput Smokovac-Mateševu 2021. godine. Ovaj autoput će najvjerojatnije utjecati na mnoge migracije stanovništva unutar Crne Gore, a samim tim na tehnologiju realizacije mobilnosti stanovnika, jer će glavni grad Podgorica, koji je glavni atraktor novih doseljenika, biti mnogo bliži sjevernim i sjeverno-istočnim opštinama, koji sada imaju najveći postotak iseljavanja. Ova hipoteza će biti korišćena za preciznije predviđanje potreba za međugradskim prijevozom u svim opštinama u Crnoj Gori na koje će autoput imati uticaj. Autoput Smokovac-Mateševu s predviđenim vremenom putovanja od 20 minuta učiniće planinski grad Kolašin predgrađem Podgorice. Mnogi drugi gradovi, poput Berana, gdje je u toku rekonstrukcija puta za bolje povezivanje s Kolašinom, bit će pogođeni novim infrastrukturnim projektima u nastajanju. Takođe, predviđa se nastavak izgradnje magistrale prema Andrijevici, Beranama, opštini Bijelo polje što će imati snažan pozitivan uticaj na sve opštine na sjeveroistoku zemlje u sljedećih 20 godina.

Za prognozu ukupne produkcije broja putnika u međugradskom autobuskom prijevoza iz opština u Crnoj gori korišćeno je nekoliko skupova podataka:

1. Broj prodatih karata na licenciranim autobuskim stanicama u 2019. godini;
2. Broj jednodnevne online prodaje autobuskih karata za 5. avgust 2019. godine; i
3. Broj stanovnika u svim opštinama u periodu od 2000. do 2018. godine.

U tabeli 26. prikazan je prosječni godišnji porast stanovništva u svim opštinama. Tabela pokazuje da neke opštine imaju snažan imigracijski trend, dok druge, uglavnom sjeverne opštine, imaju snažan trend iseljavanja.

Tabela 26. Prosječni godišnji trend migracije (migracijski saldo) stanovništva u svim crnogorskim opštinama

Opština	Postojeće stanje (bez infrastrukturnih ulaganja)	Nakon završetka većih infrastrukturnih projekata na transportnoj mreži
Crna Gora	909	909
Andrijevica	-64	-21
Bar	307	202
Berane	-165	-41
Bijelo Polje	-418	-139
Budva	368	242
Cetinje	-176	-115
Danilovgrad	129	85
Gusinje	9	6
Herceg Novi	-21	-21
Kolašin	-143	-29
Kotor	12	8
Mojkovac	-125	-31
Nikšić	-228	-228
Petnjica	7	4
Plav	-87	-43
Pljevlja	-459	-229
Plužine	-94	-47
Podgorica	2042	1343
Rožaje	41	27
Šavnik	-75	-37
Tivat	111	73
Ulcinj	14	9
Žabljak	-62	-31

Na temelju pretpostavke da će novi autoput „Smokovac-Mateševo“ biti funkcionalan 2021. godine, kao i nastavka autoputa prema sjevernim opštinama, u tabeli 26 dat je i modificovani migracijski saldo. U tabeli 29. prikazana je ukupna migracija stanovništva u crnogorskim opštinama na osnovu migracijskog salda prikazanog u tabeli 26.

Na osnovu analize prodatih karata iz 2019. godine na svim licenciranim autobuskim stanicama (tabela 78. u prilogu 13.2), internet prodaje i ekspertske pretpostavke za opštine za koje nema podataka, utvrđen je odnos između broja stanovnika u određenoj opštini i broju prodatih karata u međumjesnom prevozu u toj opštini. Ti odnosi su prikazani u tabeli 27. Kako se broj prodatih karata može izjednačiti sa brojem putovanja u međugradskom prevozu, može se reći da ovaj pokazatelj predstavlja mobilnost u međumjesnom prevozu za određenu administrativnu teritoriju.

Tabela 27. Odnos broja stanovništva po opštinama i godišnjeg broja prodatih karata (broju putovanja) u međumjesnom prevozu za ukupnu populaciju Crne Gore, kao i sa uključenim turistima

Opština	Odnos (stanovništvo Crne Gore)	Odnos (Stanovništvo Crne Gore + turistička populacija)
Budva	5,92	25,26
Kotor	2,03	10,56
Tivat	1,84	8,14
Herceg Novi	1,64	5,72
Nikšić	2,53	5,02
Danilovgrad	2,07	4,37
Bar	1,31	4,32
Cetinje	1,69	4,17
Žabljak	1,69	4,17
Andrijevica	1,69	3,99
Gusinje	1,69	3,99
Kolašin	1,69	3,99
Petnjica	1,69	3,99
Plav	1,69	3,99
Plužine	1,69	3,99
Rožaje	1,69	3,99
Šavnik	1,69	3,99
Ulcinj	0,83	3,74
Podgorica	1,62	3,71
Berane	3,19	3,5
Mojkovac	1,48	3,03
Pljevlja	0,75	1,63
Bijelo Polje	0,12	0,26

Jasno se izdvajaju opštine u južnom regionu (primorskom regionu), koje imaju najveću mobilnost ako se uzme ukupan broj putovanja. Maksimalna vrednost je prognozirana za opštinu Budva (25,26 putovanja/stanovniku/godišnje). Zatim slede opštine iz središnjeg i sjevernog regiona koje imaju vrlo slične vrednosti od 3,0-5,0 putovanja/stanovniku/godišnje. U ovu grupu ulaze i opštine Bar i Ulcinj iz primorskog regiona.

Na osnovu odnosa prikazanih u tabeli 27. procijenjen je ukupan broj prodatih karata u međugradskom autobuskom prijevozu (tzv. produkcija opština). Rezultati su prikazani u tabelama 30, 31 i 32. Ovaj broj se može iskazati i kao broj putovanja u međugradskom prevozu putnika, odnosno produkcija putovanja koja će biti korišćena u narednim poglavljima ovog Izveštaja u modelu prognoze transportnih zahteva.

Pri upoređivanju rezultata iz globalnog modela i modela prognoze po opštinama mogu se primijetiti određene razlike. One su sažete u tabeli 28.

Tabela 28. Razlike između globalnog modela i opštinskog modela

Godina	Opštinski model	Globalni model	Razlika
2021	3.025.417	2.686.542	13%
2022	3.033.085	2.690.214	13%
2023	3.042.414	2.693.885	13%
2024	3.051.740	2.697.557	13%
2025	3.061.064	2.701.228	13%
2026	3.070.385	2.704.900	14%
2027	3.079.705	2.708.571	14%
2028	3.089.022	2.712.243	14%
2029	3.098.338	2.715.914	14%
2030	3.107.651	2.719.586	14%
2031	3.116.962	2.723.244	14%
2032	3.126.257	2.728.137	15%
2033	3.136.968	2.733.030	15%
2034	3.147.681	2.737.922	15%
2035	3.158.397	2.742.815	15%
2036	3.169.115	2.747.707	15%
2037	3.179.836	2.752.600	16%
2038	3.190.559	2.757.492	16%
2039	3.201.285	2.762.385	16%
2040	3.212.013	2.767.277	16%

Iz tabele 28. može se vidjeti da opštinski model stalno precjenjuje predviđanja globalnog crnogorskog modela za oko 14%. Globalni model pretpostavlja povećanje zahtjeva za međugradskim prijevozom od 2021. do 2040. za oko 3%, gdje opštinski model pretpostavlja snažniji rast od oko 6%.

Vjerujemo da model prognoze po opštinama daje bolje predviđanje zbog preciznijih pretpostavki u odnosu na globalni model koji uglavnom pretpostavlja da broj putovanja zavisi samo od broja stanovnika i samim tim ne uključuje uticaj značajnih razlika koje postoje između sjevera, središnjeg i primorskog područja koje globalni model nije mogao otkriti.

Još jedan vrlo važan zaključak je da sezonski međugradski prijevoz čini oko 63% ukupnog crnogorskog međugradskog prevoza, tako da je ovaj način prijevoza vrlo važan i za turiste, čiji broj je u Crnoj Gori u stalnom porastu.

Tabela 29. Migracija stanovništva po crnogorskim opštinama od 2021. do 2040. godine

Godina	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Crna Gora	624.888	625.742	626.596	627.450	628.304	629.158	630.012	630.866	631.720	632.574	633.425	634.563	635.701	636.839	637.977	639.115	640.253	641.391	642.529	643.667
Andrijevica	4.558	4.535	4.513	4.491	4.469	4.447	4.425	4.403	4.381	4.359	4.337	4.317	4.297	4.277	4.256	4.236	4.216	4.196	4.176	4.156
Bar	44.676	44.868	45.061	45.253	45.446	45.638	45.830	46.022	46.215	46.407	46.599	46.811	47.024	47.238	47.451	47.664	47.877	48.090	48.304	48.517
Berane	26.524	26.477	26.430	26.383	26.337	26.290	26.243	26.197	26.150	26.104	26.057	26.022	25.987	25.952	25.917	25.882	25.847	25.812	25.777	25.742
Bijelo polje	41.821	41.673	41.525	41.377	41.229	41.081	40.934	40.786	40.639	40.491	40.344	40.214	40.085	39.956	39.826	39.697	39.567	39.437	39.307	39.177
Budva	22.523	22.761	22.998	23.235	23.472	23.708	23.945	24.182	24.418	24.655	24.891	25.139	25.386	25.634	25.882	26.130	26.378	26.626	26.874	27.123
Cetinje	14.882	14.764	14.646	14.528	14.410	14.293	14.175	14.057	13.939	13.822	13.704	13.593	13.481	13.370	13.258	13.147	13.035	12.923	12.811	12.699
Danilovgrad	18.598	18.679	18.760	18.841	18.922	19.003	19.084	19.165	19.246	19.327	19.408	19.497	19.587	19.676	19.766	19.856	19.945	20.035	20.125	20.215
Gusinje	4.005	4.011	4.016	4.021	4.026	4.031	4.036	4.042	4.047	4.052	4.057	4.064	4.071	4.078	4.085	4.092	4.099	4.106	4.113	4.120
Herceg novi	30.576	30.548	30.521	30.493	30.466	30.439	30.412	30.384	30.357	30.330	30.303	30.289	30.276	30.262	30.248	30.235	30.221	30.207	30.193	30.179
Kolašin	7.084	7.054	7.024	6.994	6.964	6.934	6.904	6.874	6.844	6.814	6.785	6.758	6.731	6.704	6.677	6.650	6.623	6.596	6.569	6.542
Kotor	22.710	22.713	22.716	22.719	22.723	22.726	22.729	22.733	22.736	22.739	22.742	22.756	22.769	22.783	22.796	22.810	22.823	22.837	22.850	22.864
Mojkovac	7.465	7.433	7.400	7.367	7.335	7.302	7.269	7.237	7.204	7.172	7.139	7.110	7.080	7.051	7.022	6.992	6.963	6.933	6.904	6.874
Nikšić	68.949	68.707	68.465	68.223	67.981	67.739	67.497	67.256	67.014	66.773	66.532	66.320	66.109	65.897	65.686	65.474	65.262	65.049	64.837	64.624
Petnjica	5.240	5.243	5.246	5.249	5.252	5.255	5.258	5.261	5.264	5.266	5.269	5.275	5.280	5.285	5.290	5.296	5.301	5.306	5.312	5.317
Plav	8.274	8.229	8.184	8.139	8.094	8.049	8.004	7.959	7.914	7.869	7.824	7.782	7.741	7.700	7.658	7.616	7.575	7.533	7.492	7.450
Pljevlja	26.376	26.141	25.907	25.672	25.438	25.203	24.969	24.735	24.501	24.267	24.033	23.810	23.586	23.363	23.139	22.916	22.692	22.468	22.244	22.020
Plužine	2.453	2.406	2.359	2.311	2.264	2.217	2.170	2.123	2.075	2.028	1.981	1.935	1.889	1.842	1.796	1.750	1.703	1.657	1.611	1.564
Podgorica	205.085	206.384	207.683	208.982	210.280	211.578	212.875	214.172	215.468	216.764	218.059	219.452	220.846	222.240	223.635	225.030	226.426	227.822	229.219	230.616
Rožaje	23.191	23.213	23.235	23.257	23.280	23.302	23.324	23.346	23.368	23.390	23.412	23.445	23.478	23.510	23.543	23.576	23.608	23.641	23.674	23.706
Šavnik	1.496	1.459	1.421	1.384	1.346	1.308	1.271	1.233	1.196	1.158	1.121	1.084	1.047	1.010	973	936	899	862	824	787
Tivat	15.214	15.284	15.354	15.424	15.493	15.563	15.633	15.702	15.772	15.842	15.911	15.988	16.065	16.141	16.218	16.295	16.372	16.449	16.526	16.602
Ulcinj	20.183	20.188	20.192	20.197	20.202	20.207	20.212	20.216	20.221	20.226	20.231	20.245	20.259	20.273	20.286	20.300	20.314	20.328	20.342	20.356
Žabljak	3.003	2.971	2.940	2.908	2.877	2.845	2.814	2.782	2.751	2.719	2.688	2.658	2.628	2.597	2.567	2.537	2.507	2.476	2.446	2.416

Tabela 30. Prognoza broja prodatih karata (broja putovanja) u međugradskom prevozu (produkcija opština) za stanovništvo Crne Gore od 2021. do 2040. godine

Godina	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Crna Gora	1.122.046	1.123.938	1.126.446	1.128.954	1.131.461	1.133.967	1.136.474	1.138.980	1.141.485	1.143.990	1.146.495	1.148.994	1.152.013	1.155.033	1.158.053	1.161.074	1.164.096	1.167.117	1.170.140	1.173.162
Andrijevica	7.736	7.694	7.657	7.620	7.582	7.545	7.508	7.470	7.433	7.396	7.359	7.322	7.288	7.254	7.220	7.186	7.152	7.118	7.084	7.050
Bar	58.508	58.729	58.982	59.235	59.488	59.741	59.993	60.246	60.499	60.751	61.004	61.256	61.536	61.816	62.096	62.376	62.656	62.937	63.217	63.498
Berane	84.841	84.645	84.495	84.346	84.197	84.047	83.898	83.750	83.601	83.452	83.304	83.155	83.043	82.932	82.821	82.709	82.597	82.486	82.374	82.262
Bijelo polje	5.034	5.014	4.996	4.978	4.960	4.943	4.925	4.907	4.890	4.872	4.854	4.837	4.821	4.806	4.790	4.775	4.759	4.743	4.728	4.712
Budva	132.049	133.381	134.786	136.189	137.593	138.996	140.398	141.800	143.201	144.602	146.003	147.402	148.868	150.335	151.802	153.270	154.738	156.207	157.676	159.147
Cetinje	25.338	25.125	24.926	24.726	24.527	24.328	24.129	23.930	23.732	23.533	23.334	23.136	22.948	22.760	22.571	22.383	22.194	22.006	21.817	21.628
Danilovgrad	38.420	38.567	38.735	38.903	39.071	39.239	39.407	39.574	39.742	39.910	40.078	40.245	40.431	40.617	40.803	40.988	41.174	41.360	41.546	41.732
Gusinje	6.757	6.762	6.771	6.779	6.788	6.797	6.806	6.814	6.823	6.832	6.840	6.849	6.861	6.873	6.884	6.896	6.908	6.920	6.932	6.943
Herceg novi	50.287	50.214	50.169	50.124	50.079	50.034	49.989	49.945	49.900	49.855	49.811	49.766	49.744	49.721	49.699	49.676	49.654	49.631	49.609	49.586
Kolašin	12.017	11.960	11.909	11.858	11.808	11.757	11.706	11.656	11.605	11.555	11.504	11.454	11.409	11.363	11.318	11.272	11.227	11.182	11.136	11.091
Kotor	46.161	46.142	46.149	46.155	46.162	46.169	46.175	46.182	46.189	46.195	46.202	46.209	46.236	46.264	46.291	46.318	46.346	46.373	46.401	46.428
Mojkovac	11.136	11.081	11.032	10.984	10.935	10.887	10.838	10.790	10.742	10.693	10.645	10.597	10.553	10.510	10.466	10.422	10.379	10.335	10.291	10.247
Nišić	175.039	174.329	173.717	173.104	172.492	171.881	171.269	170.658	170.048	169.437	168.827	168.217	167.683	167.148	166.613	166.078	165.542	165.006	164.469	163.932
Petnjica	8.847	8.847	8.852	8.857	8.862	8.866	8.871	8.876	8.881	8.886	8.891	8.896	8.905	8.914	8.923	8.931	8.940	8.949	8.958	8.967
Plav	14.053	13.969	13.893	13.816	13.740	13.664	13.588	13.512	13.436	13.360	13.284	13.208	13.139	13.069	12.999	12.928	12.858	12.788	12.718	12.648
Pļjevlja	20.093	19.905	19.727	19.550	19.373	19.196	19.019	18.843	18.666	18.489	18.313	18.136	17.968	17.799	17.631	17.462	17.293	17.124	16.955	16.786
Plužine	4.224	4.142	4.062	3.982	3.902	3.822	3.743	3.663	3.583	3.504	3.424	3.345	3.267	3.188	3.110	3.032	2.954	2.876	2.797	2.719
Podgorica	330.099	332.022	334.125	336.228	338.330	340.432	342.533	344.633	346.732	348.831	350.929	353.025	355.281	357.537	359.795	362.053	364.312	366.571	368.832	371.093
Rožaje	39.136	39.152	39.189	39.227	39.264	39.301	39.339	39.376	39.413	39.451	39.488	39.525	39.581	39.636	39.691	39.746	39.801	39.856	39.911	39.966
Šavnik	2.591	2.526	2.463	2.399	2.336	2.272	2.209	2.145	2.082	2.019	1.955	1.892	1.830	1.767	1.705	1.642	1.580	1.517	1.454	1.392
Tivat	27.837	27.950	28.078	28.206	28.334	28.462	28.590	28.718	28.846	28.974	29.102	29.230	29.371	29.512	29.653	29.794	29.935	30.076	30.217	30.358
Ulcinj	16.721	16.716	16.720	16.724	16.728	16.731	16.735	16.739	16.743	16.747	16.751	16.755	16.767	16.778	16.790	16.801	16.813	16.824	16.836	16.847
Žabljak	5.126	5.070	5.016	4.963	4.910	4.857	4.803	4.750	4.697	4.644	4.591	4.538	4.487	4.436	4.385	4.334	4.283	4.232	4.180	4.129

Tabela 31. Prognoza broja prodatih karata (broja putovanja) u međugradskom prevozu (produkcija opština) od 2021. do 2040. godine (turistička populacija)

Godina	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Crna Gora	1.903.370	1.909.147	1.915.967	1.922.786	1.929.603	1.936.418	1.943.231	1.950.043	1.956.853	1.963.661	1.970.468	1.977.263	1.984.955	1.992.648	2.000.344	2.008.041	2.015.741	2.023.442	2.031.145	2.038.851
Andrijevica	10.560	10.503	10.452	10.401	10.350	10.299	10.248	10.197	10.146	10.096	10.045	9.994	9.948	9.902	9.855	9.809	9.763	9.716	9.670	9.623
Bar	133.718	134.223	134.801	135.379	135.958	136.536	137.113	137.691	138.268	138.846	139.423	139.999	140.639	141.279	141.919	142.559	143.200	143.841	144.481	145.122
Berane	8.145	8.126	8.112	8.097	8.083	8.069	8.054	8.040	8.026	8.011	7.997	7.983	7.972	7.962	7.951	7.940	7.929	7.919	7.908	7.897
Bijelo polje	5.935	5.910	5.890	5.869	5.848	5.827	5.806	5.785	5.764	5.743	5.723	5.702	5.683	5.665	5.647	5.629	5.610	5.592	5.574	5.555
Budva	431.321	435.673	440.260	444.846	449.430	454.012	458.593	463.172	467.750	472.326	476.900	481.470	486.259	491.049	495.842	500.636	505.432	510.230	515.030	519.832
Cetinje	37.311	36.996	36.703	36.410	36.116	35.823	35.530	35.238	34.945	34.652	34.360	34.068	33.791	33.514	33.236	32.959	32.681	32.403	32.125	31.847
Danilovgrad	42.488	42.651	42.837	43.023	43.208	43.394	43.580	43.765	43.951	44.137	44.322	44.507	44.713	44.918	45.123	45.329	45.535	45.740	45.946	46.152
Gusinje	9.224	9.231	9.243	9.254	9.266	9.278	9.290	9.302	9.314	9.326	9.338	9.350	9.366	9.382	9.398	9.414	9.430	9.446	9.462	9.478
Herceg novi	124.851	124.671	124.559	124.448	124.336	124.225	124.114	124.002	123.891	123.780	123.670	123.558	123.503	123.448	123.392	123.336	123.281	123.225	123.169	123.112
Kolašin	16.403	16.324	16.255	16.186	16.117	16.048	15.979	15.910	15.841	15.772	15.703	15.634	15.572	15.510	15.448	15.387	15.324	15.262	15.200	15.138
Kotor	193.738	193.659	193.687	193.714	193.742	193.770	193.798	193.826	193.854	193.882	193.911	193.938	194.054	194.169	194.284	194.399	194.514	194.629	194.744	194.858
Mojkovac	11.564	11.508	11.457	11.407	11.357	11.306	11.256	11.206	11.155	11.105	11.055	11.005	10.960	10.914	10.869	10.824	10.778	10.733	10.688	10.642
Niškić	172.761	172.061	171.456	170.851	170.247	169.644	169.040	168.437	167.835	167.232	166.630	166.028	165.500	164.973	164.445	163.916	163.387	162.858	162.329	161.799
Petnjica	12.076	12.076	12.082	12.089	12.096	12.102	12.109	12.116	12.123	12.129	12.136	12.143	12.155	12.167	12.179	12.191	12.203	12.215	12.228	12.240
Plav	19.182	19.067	18.963	18.859	18.755	18.652	18.548	18.444	18.340	18.237	18.133	18.030	17.934	17.839	17.743	17.647	17.552	17.456	17.360	17.264
Prijevlja	23.245	23.027	22.822	22.617	22.412	22.207	22.003	21.798	21.594	21.389	21.185	20.981	20.786	20.591	20.396	20.201	20.006	19.811	19.615	19.420
Plužine	5.766	5.654	5.545	5.436	5.327	5.218	5.109	5.000	4.892	4.783	4.674	4.566	4.459	4.352	4.246	4.139	4.032	3.925	3.819	3.712
Podgorica	426.365	428.849	431.566	434.282	436.997	439.712	442.425	445.138	447.849	450.560	453.270	455.977	458.891	461.806	464.721	467.638	470.556	473.474	476.394	479.315
Rožaje	53.421	53.442	53.493	53.544	53.595	53.646	53.697	53.748	53.799	53.850	53.901	53.952	54.027	54.103	54.178	54.253	54.328	54.403	54.479	54.554
Šavnik	3.537	3.449	3.362	3.275	3.189	3.102	3.015	2.929	2.842	2.756	2.669	2.583	2.498	2.413	2.327	2.242	2.156	2.071	1.985	1.900
Tivat	95.502	95.889	96.329	96.768	97.208	97.647	98.086	98.526	98.965	99.403	99.842	100.280	100.764	101.248	101.732	102.216	102.700	103.184	103.669	104.153
Ulcinj	58.712	58.694	58.707	58.721	58.735	58.749	58.763	58.777	58.791	58.805	58.819	58.833	58.874	58.914	58.954	58.995	59.035	59.075	59.116	59.156
Žabljak	7.548	7.465	7.387	7.308	7.230	7.152	7.073	6.995	6.917	6.839	6.761	6.683	6.607	6.532	6.457	6.382	6.307	6.231	6.156	6.080

Tabela 32. Prognoza broja prodatih karata (broja putovanja) u međugradskom prevozu ukupno (produkcija opština) od 2021. do 2040. godine

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Crna Gora	3.025.417	3.033.085	3.042.414	3.051.740	3.061.064	3.070.385	3.079.705	3.089.022	3.098.338	3.107.651	3.116.962	3.126.257	3.136.968	3.147.681	3.158.397	3.169.115	3.179.836	3.190.559	3.201.285	3.212.013
Andrijevica	18.295	18.197	18.109	18.020	17.932	17.844	17.756	17.668	17.580	17.492	17.404	17.316	17.236	17.155	17.075	16.995	16.914	16.834	16.754	16.673
Bar	192.225	192.951	193.783	194.614	195.445	196.276	197.107	197.937	198.767	199.597	200.427	201.255	202.175	203.095	204.015	204.936	205.856	206.777	207.699	208.620
Berane	92.986	92.771	92.607	92.443	92.279	92.116	91.953	91.790	91.626	91.464	91.301	91.138	91.016	90.894	90.772	90.649	90.527	90.404	90.282	90.159
Bijelo polje	10.969	10.924	10.885	10.847	10.808	10.770	10.731	10.692	10.654	10.615	10.577	10.538	10.505	10.471	10.437	10.403	10.369	10.335	10.302	10.268
Budva	563.369	569.054	575.046	581.035	587.023	593.008	598.991	604.972	610.951	616.928	622.903	628.872	635.127	641.384	647.644	653.906	660.170	666.437	672.707	678.979
Cetinje	62.649	62.121	61.628	61.136	60.643	60.151	59.660	59.168	58.677	58.185	57.694	57.203	56.738	56.273	55.807	55.342	54.875	54.409	53.942	53.475
Danilovgrad	80.908	81.218	81.572	81.925	82.279	82.633	82.986	83.340	83.693	84.047	84.400	84.752	85.143	85.535	85.926	86.317	86.709	87.101	87.492	87.884
Gusinje	15.981	15.993	16.013	16.034	16.055	16.075	16.096	16.116	16.137	16.158	16.178	16.199	16.226	16.254	16.282	16.310	16.338	16.366	16.394	16.421
Herceg novi	175.138	174.885	174.728	174.572	174.415	174.259	174.103	173.947	173.791	173.636	173.480	173.324	173.247	173.169	173.091	173.013	172.935	172.856	172.777	172.698
Kolašin	28.420	28.284	28.164	28.044	27.925	27.805	27.685	27.566	27.446	27.327	27.208	27.088	26.981	26.874	26.766	26.659	26.552	26.444	26.336	26.229
Kotor	239.899	239.801	239.835	239.870	239.904	239.939	239.973	240.008	240.043	240.078	240.113	240.147	240.290	240.433	240.575	240.718	240.860	241.002	241.144	241.286
Mojkovac	22.700	22.589	22.490	22.391	22.292	22.193	22.094	21.996	21.897	21.799	21.700	21.602	21.513	21.424	21.335	21.246	21.157	21.068	20.979	20.890
Nikšić	347.799	346.390	345.173	343.956	342.740	341.524	340.310	339.095	337.882	336.670	335.458	334.245	333.183	332.121	331.058	329.994	328.929	327.864	326.798	325.731
Petnjica	20.922	20.922	20.934	20.946	20.957	20.969	20.980	20.992	21.004	21.015	21.027	21.038	21.060	21.081	21.102	21.123	21.144	21.165	21.186	21.207
Plav	33.235	33.036	32.856	32.676	32.496	32.316	32.136	31.956	31.777	31.597	31.417	31.238	31.073	30.907	30.742	30.576	30.410	30.244	30.078	29.912
Pljevlja	43.338	42.932	42.549	42.167	41.785	41.404	41.022	40.641	40.260	39.879	39.498	39.117	38.754	38.391	38.027	37.663	37.299	36.935	36.571	36.206
Plužine	9.990	9.796	9.607	9.418	9.229	9.040	8.852	8.663	8.475	8.287	8.098	7.910	7.726	7.541	7.356	7.171	6.986	6.801	6.616	6.431
Podgorica	756.464	760.871	765.691	770.510	775.328	780.143	784.958	789.770	794.582	799.391	804.199	809.002	814.172	819.343	824.516	829.691	834.868	840.046	845.226	850.408
Rožaje	92.557	92.594	92.682	92.771	92.859	92.947	93.036	93.124	93.213	93.301	93.390	93.478	93.608	93.738	93.869	93.999	94.129	94.260	94.390	94.520
Šavnik	6.129	5.975	5.825	5.674	5.524	5.374	5.224	5.074	4.924	4.775	4.625	4.475	4.328	4.180	4.032	3.884	3.736	3.588	3.440	3.292
Tivat	123.338	123.839	124.407	124.974	125.542	126.109	126.677	127.244	127.811	128.377	128.944	129.510	130.134	130.759	131.384	132.009	132.634	133.260	133.886	134.512
Ulcinj	75.433	75.409	75.427	75.445	75.463	75.481	75.499	75.517	75.535	75.553	75.571	75.588	75.640	75.692	75.744	75.796	75.848	75.900	75.952	76.003
Žabljak	12.674	12.535	12.403	12.272	12.140	12.008	11.877	11.746	11.614	11.483	11.352	11.221	11.094	10.968	10.842	10.716	10.589	10.463	10.336	10.210

7.3. PREDVIĐANJE PROSTORNE RASPODELE MEĐUGRADSKOG PREVOZA IZMEĐU OPŠTINA U CRNOJ GORI ZA PERIOD 2021.-2040.

U drugom koraku metodologije prognoze transportnih potreba izvršeno je predviđanje prostorne raspodele transportnih potreba između svih crnogorskih opština. Prostorna raspodela je dobijena primenom gravitacionog modela, jednog od najčešće korišćenih modela za modelovanje prostorne raspodele putovanja.

Model je zasnovan na pretpostavci da se sva putovanja raspodeljuju na osnovu potencijala opštine da generiše putovanja (produkcija), da privlači putovanja (atrakcija), kao i dodatnih faktora koji utiču putovanje između izvorne (*i*) i ciljne opštine (*j*). U slučaju gravitacionog modela za Crnu Goru kao atrakcije i faktori koji utiču na privlačenje u određenu oblast korišćene su sledeće vrednosti: A_j – atrakcija: ukupan broj stanovnika u određenoj opštini *j* (prikazano u prognozama u ovom izvještaju u prethodnom poglavlju); f_{ij} – za faktor otpora između dve posmatrane oblasti korišćen je količnik broja polazaka i vremena putovanja. Ulazni podaci za produkciju putovanja, odnosno generisani broj putovanja, su prikazani u prethodnom poglavlju ovog Izveštaja.

Gravitacioni model je razvijen za sledeće planske preseke:

1. 2019. godinu – Godina pre nego što je napravljen autoput Mateševo-Smokovac
2. 2021. godinu – Godina kada se očekuje početak funkcionisanja autoputa Mateševo – Smokovac i rekonstruisane deonice puta Berane – Kolašin kao i model za istu godinu u slučaju nepostojanja velikih infrastrukturnih projekata (ovo je rađeno u cilju ispitivanja efekata novih infrastrukturnih projekata)
3. 2030. godinu, i
4. 2040. godinu.

Dužina trajanja godine u međumesnom transportu se procenjuje da ima 313 radnih dana, na osnovu modela: $261 \text{ (radnih dana)} \cdot 1 + 52 \text{ (subota)} \cdot 0,53 + 52 \text{ (nedelja)} \cdot 0,47 = 313$. Parametri uz subotu i nedelju su procenjeni na osnovu registrovanih redova vožnji u ovom preseku vremena.

U 2019. godini je ukupan dnevni obim transportnih zahteva procijenjen na 9.553 putnika, u 2021. 9.637 putnika (9.643 u slučaju postojanja stare infrastrukture), u 2030. godini 9.896 putnika i u 2040. godini 10.243 putnika.

U Prilogu 13.1. su data predviđanja transportnih zahteva u međumesnom autobuskom prevozu za sve planske preseke. Predviđanje prostorne raspodele za 2019. godinu je dato u tabeli 52. Na dnevnom nivou predviđeni broj putovanja je dat u tabeli 53. Za 2021. godinu data su dva predviđanja, za postojeću transportnu infrastrukturu (tabele 54 i 55) i za slučaj završetka nove infrastrukture (tabele 56 i 57). Ove tabele su date da bi se bolje proučili efekti koje izazivaju veliki infrastrukturni projekti na međugradski prijevoz. U tabelama 58 i 59 su data predviđanja transportnih zahteva u međumesnom autobuskom prevozu na godišnjem i dnevnom nivou za 2030. godinu. U tabelama 60 i 61 su data ista predviđanja za 2040. godinu.

U tabelama 62 do 66 prikazani su svi I-C (izvor-cilj) parovi, odnosno linije međugradskog prevoza putnika sortirane u odnosu koliki transportni potencijal mogu da ostvare na osnovu predloženog modela po godinama. Svim linijama su dodate kategorije i to:

- A. Linije koje ostvaruju 80% ukupnog prijevoza putnika,
- B. Linije koje ostvaruju 15% ukupnog prijevoza putnika i
- C. Linije koje ostvaruju preostalih 5% prijevoza putnika.

Za svaku godinu predloženo je deset linija (I-C parova) sa najvišim dnevnim brojem putnika (označene sa D) koje bi mogle biti dodate u sistem, a trenutno nisu registrovane.

Iz priloženih tabela 62 - 66 može se zaključiti slijedeće:

1. 17 linija koje čine A grupu se ne mijenjaju tokom godina (2040. godine ovu grupe čini 16 linija)
2. Grupu B čini 27 linija 2019. godine, 2021. godine 26 linija, a 2030. i 2040. godine 25 linija. Kod ranga ovih linija uglavnom nema većih pomjeranja.
3. 139 linija međugradskog prijevoza zadovoljavaju po godinama slijedeći broj transportnih zahtjeva:
 - a. 2019. godine: 98,28%
 - b. 2021. godine: 98,31% odnosno 98,48% (slučaj bez postojanja velikih infrastrukturnih projekata)
 - c. 2030. godine: 98,55%
 - d. 2040. godine: 98,49%
4. Dodavanje novih linija (D) bi povećalo zadovoljenje ukupnih transportnih potreba za otprilike 1%.

U tabelama 33, 34 i 35 su date i najviše razlike u broju putnika za I-C parove za slučaj pre i posle završetka infrastrukturnih projekata. Primjećuje se da će novi putni infrastrukturni projekti (autoput Mateševo Smokovac i rekonstrukcija puta Berane Kolašin) najviše uticaja imati na povećanje putnika na relacijama koji povezuju sjevero-istok sa središnjim (grad Podgorica) i primorskim regionom. Zbog toga će opasti broj putnika između sjevero-istočnih opština što se vidi iz tabele 33.

Tabela 33. Linije na koje će vjerovatno najveći uticaj imati novi infrastrukturni projekti

Izvor	Cilj	2021/2019 (sa IP)	2021/2019 (bez IP)	Razlika (IP - bez IP)
Herceg Novi	Rožaje	50%	0%	50%
Berane	Podgorica	46%	-1%	47%
Plav	Podgorica	34%	-3%	37%
Andrijevića	Podgorica	29%	-6%	35%
Gusinje	Podgorica	28%	0%	28%
Bijelo Polje	Podgorica	27%	0%	27%
Mojkovac	Podgorica	19%	-5%	23%
Bar	Rožaje	20%	0%	20%
Bar	Berane	17%	0%	17%
Kolašin	Podgorica	9%	-4%	13%
Cetinje	Podgorica	-1%	0%	-1%
Podgorica	Tivat	2%	2%	-1%
Danilovgrad	Podgorica	0%	2%	-1%
Herceg Novi	Tivat	0%	2%	-2%
Podgorica	Ulcinj	-1%	1%	-2%
Bijelo Polje	Mojkovac	-19%	0%	-19%
Berane	Gusinje	-20%	0%	-20%
Gusinje	Plav	-21%	0%	-21%
Andrijevića	Berane	-23%	-2%	-21%
Berane	Bijelo Polje	-28%	-2%	-26%
Berane	Plav	-28%	-2%	-26%

Posmatrajući promjene u transportnim potrebama između 2030. i 2021. godine primjećuje se dalji trend povećanja transportnih potreba između sjevero-istočnih opština sa središnjim i primorskim opštinama (tabela 34). Sa druge strane, predviđa se umanjeње transportnih potreba između sjevernih opština kao i opadanje transporta između sjevero-zapadnih opština sa središnjim i primorskim opštinama. Sličan trend se nastavlja i u 2040. godini što je prikazano u tabeli 35.

Tabela 34. Linije sa najviše pozitivnog i negativnog prirasta putnika između 2030. i 2021. godine.

Izvor	Cilj	2030/2021
Budva	Rožaje	33%
Budva	Tivat	11%
Bar	Budva	10%
Danilovgrad	Podgorica	8%
Podgorica	Tivat	7%
Budva	Ulcinj	6%
Bar	Tivat	6%
Budva	Kotor	6%
Budva	Herceg Novi	5%
Gusinje	Podgorica	4%
Budva	Nikšić	2%
Berane	Podgorica	2%
Podgorica	Ulcinj	2%
Kotor	Podgorica	1%
Herceg Novi	Podgorica	1%
Herceg Novi	Tivat	1%
Bar	Ulcinj	-1%
Kolašin	Podgorica	-1%
Budva	Cetinje	-2%
Danilovgrad	Nikšić	-4%
Herceg Novi	Kotor	-5%
Cetinje	Podgorica	-5%
Andrijevica	Berane	-5%
Berane	Plav	-5%
Bijelo Polje	Mojkovac	-6%
Pljevlja	Podgorica	-6%
Gusinje	Plav	-7%
Berane	Bijelo Polje	-7%
Podgorica	Žabljak	-8%
Herceg Novi	Nikšić	-8%
Kotor	Nikšić	-9%
Nikšić	Pljevlja	-15%
Nikšić	Plužine	-19%

Tabela 35. Linije sa najviše pozitivnog i negativnog prirasta putnika između 2040. i 2030. godine

Izvor	Cilj	2040/2030
Budva	Tivat	12%
Bar	Budva	11%
Danilovgrad	Podgorica	9%
Podgorica	Tivat	9%
Gusinje	Podgorica	8%
Budva	Kotor	6%
Budva	Ulcinj	6%
Budva	Herceg Novi	6%
Bar	Tivat	6%
Podgorica	Ulcinj	3%
Kotor	Podgorica	2%
Budva	Nikšić	2%
Berane	Podgorica	2%
Herceg Novi	Podgorica	1%
Kotor	Tivat	1%
Herceg Novi	Tivat	-1%
Plav	Podgorica	-2%

Izvor	Cilj	2040/2030
Kolašin	Podgorica	-2%
Budva	Cetinje	-2%
Danilovgrad	Nikšić	-4%
Herceg Novi	Nikšić	-5%
Herceg Novi	Kotor	-5%
Kotor	Nikšić	-5%
Cetinje	Podgorica	-6%
Berane	Bijelo Polje	-6%
Pljevlja	Podgorica	-6%
Gusinje	Plav	-7%
Andrijevića	Berane	-8%
Berane	Plav	-8%
Bijelo Polje	Pljevlja	-17%
Nikšić	Pljevlja	-18%
Mojkovac	Rožaje	-20%
Nikšić	Plužine	-31%

7.4. ZAKLJUČAK PROGNOZE TRANSPORTNIH POTREBA

Prognoza transportnih potreba i analiza rezultata je pokazala da postojeći transportni sistem može da izdrži sve promene u obimu transportnih zahteva u planskom periodu od 20. godina, koje su modelirane kroz projekcije demografskih promena i realizaciju infrastrukturnih projekata.

Prognoza prostorne raspodele putovanja ukazala je na trendove promena u obimu transportnih zahteva u međugradskom prevozu putnika između opština Crne Gore. Uočljive su razlike po regionima (sjeverni, središnji i primorski), ali i u pojedinim opštinama koje predstavljaju značajne regionalne i lokalne centre, što predstavlja značajan ulaz u model nove raspodele tržišta transportnih usluga.

8. PLAN RAZVOJA USLUGA MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA

8.1. ANALIZA KAPACITETA AUTOBUSKIH STANICA

U ovom delu Izveštaja prikazana je analiza kapaciteta osnovnih elemenata infrastrukture transportne mreže – autobuskih stanica. Već u prvom izveštaju (D1 - Početni Izveštaj) izvršena je analiza autobuskih stanica i dati su osnovni podaci o njima.

Prema zvaničnom dokumentu nadležne uprave u Crnoj Gori postoji 15 licenciranih autobuskih stanica sa jasno utvrđenim kategorijama i kapacitetima. Na narednoj slici prezentovana je prostorna raspodijela licenciranih autobuskih stanica na teritoriji Crne Gore. Najveći broj licenciranih autobuskih stanica se nalazi u centralnom dijelu u zoni glavnog grada i u južnom, odnosno primorskom, dijelu teritorije Crne Gore (turističkim primorskim gradovima). Na slici su posebno označene autobuske stanice u zavisnosti od kategorije. Sa prezentovane slike su uočava da su stanice najviše A kategorije locirane u glavnom gradu i u turističkim primorskim gradovima.



Slika 16. Prostorna raspodijela licenciranih autobuskih stanica

Analiza kapaciteta elemenata sadržaja autobuskih stanica rađena je na osnovu podataka dobijenih od upravljača autobuskih stanica i to:

- Podataka o broju i strukturi linija koje imaju polaske i dolaske sa svake autobuske stanice, bilo kao početne/završne ili u tranzitu (Tabela 36),
- Podataka o raspoloživim kapacitetima elemenata osnovnog sadržaja autobusnog prostora, elemenata osnovnog sadržaja putničke zgrade (Tabela 37),
- Broja prodatih karata za putovanje na autobuskim stanicama (Tabela 78, Prilog 13.2), dnevnika polazaka i dolazaka autobusa za dane 05.08.2019. godine (kao maksimalno opterećenje stanice polascima i dolascima autobusa – period „Sezone”) i 24.02.2020. godine (kao minimalno opterećenje stanice polascima i dolascima autobusa - period "Van sezone"), kao i
- Broja prodatih karata na dan 05.08.2019. godine kao maksimalno opterećenje stanica putnicima.

Obrada redova vožnje prikazana je u tabelama u Prilogu 13.2 (Tabela 67 – Tabela 77).

Tabela 36. Broj i struktura linija po autobuskim stanicama

Autobuska stanica		Period vremena	Linijski		Vanilinijski
Naziv	Kategorija		Međumjesni	Međunarodni	Ostalo
AS Podgorica	A	Leto	226		47
		Zima	238		28
AS Kotor	A	Leto	52		30
		Zima	24	13	
AS Budva	A	Leto	72		82
		Zima	33	145	uračunato
AS Tivat	A	podaci nisu bili dostupni			
AS Berane	B	podaci nisu bili dostupni			
AS Pljevlja	B	Leto	11		4
		Zima	10	0	nema
AS Ulcinj	B	podaci nisu bili dostupni			
AS Nikšić	B	Leto	69		8
		Zima	77	4	
AS Mojkovac	C	Leto	17		4
		Zima	6	4	
AS Bar	C	Leto	63		19
		Zima	24+1	15	
AS Petrovac	C	Leto	31		21
		Zima	2	12+1	
AS Bijelo Polje	C	Leto	16		8
		Zima	20	0	
AS Danilovgrad	D	Leto	51		37
		Zima	95	37	
AS Herceg Novi	D	Leto	43		39
		Zima	27	0	
AS Cetinje	D	Prema podacima sa AS se realizuju samo prigradski polasci			

Za autobuske stanice koje nisu dostavile podatke o broju i strukturi linija, podatke o raspoloživim kapacitetima elemenata osnovnog sadržaja autobuskog prostora (AS Tivat, AS Berane i AS Ulcinj) preuzeti su iz Početnog izveštaja ovog Projekta. Isto važi i za kapacitete elemenata sadržaja autobuskog prostora (Tabela 37).

Tabela 37. Kapaciteti elemenata sadržaja autobuskog prostora

Autobuska stanica		Autobuski prostor					Putnička zgrada*			
		Peroni (broj)				Parking mesta za autobuse	Č	G	KK	I
Naziv	Kat.	Polazni	Dolazni	Objedinjeni	Slobodni			(m ²)	Broj	
AS Podgorica	A	13	2	15	10	40	255	8	3	1
AS Kotor	A			10	2	3	20	12	3	1
AS Budva	A	8	8	24	2	6	99,1	19	4	1
AS Tivat	A			8						
AS Berane	B			5		30				
AS Pljevlja	B	4	2		4	4	6	25	2	2
AS Ulcinj	B			16		100				
AS Nikšić	B			9		3	250	4	2	1
AS Mojkovac	C	4	1		1	1	93	10	1	1
AS Bar	C	4	6			4	152	8	3	1
AS Petrovac	C			4		5	100	15	2	2
AS Bijelo Polje	C	5	4			3	40	20	1	1
AS Danilovgrad	D	4	4		1	15	17	17	1	1
AS Herceg Novi	D	4	2		3	1	50	4	2	1
AS Cetinje	D			4			26	3	2	1

Legenda: Č – čekaonica, G – garderoba, KK – šalter za kupovinu karata, I – šalter za informacije

Analizom su obuhvaćeni samo elementi osnovnog sadržaja koji su zakonskim aktima definisani kao obavezni na autobuskim stanicama. Sve autobuske stanice koje su predmet analize su licencirane, čime je potvrđeno da kapaciteti odgovaraju postojećim zahtevima iskazanim kroz redove vožnje polazaka i dolazaka sa autobuskih stanica i zahtevima korisnika autobuske stanice vezanim za funkcionisanje elemenata osnovnog sadržaja namenjenog njima.

Analiza se prvenstveno odnosi na ocenu mogućnosti da kapaciteti zadovolje porast zahteva u predstojećem periodu. Međutim, da bi se analiza sproveda neophodno je istražiti i stepen iskorišćenja kapaciteta svih elemenata sadržaja i u postojećem stanju (za postojeće zahteve) kako bi se definisali zahtevi za boljim iskorišćenjem raspoloživih kapaciteta.

Analiza se sastoji iz dve faze:

1. faza: Analiza kapacitivne sposobnosti elemenata sadržaja autobuskog prostora (tačka 8.2.1), i
2. faza: Analiza kapacitivne sposobnosti elemenata sadržaja putničke zgrade (tačka 8.2.2).

8.1.1. Analiza kapacitivne sposobnosti elemenata sadržaja autobuskog prostora

Analiza kapacitivne sposobnosti rađena je samo za perone za polazak i perone za dolazak, odnosno za objedinjene perone za polazak i dolazak. Kapacitet parkirišta za autobuse u okviru autobuskih stanica je posledica režima rada na autobuskim stanicama kao i načina na koji prevoznici lokacijski realizuju vreme

čekanja autobusa između dolaska na autobusku stanicu i narednog polaska sa nje. Za analizu kapacitivne sposobnosti perona za polazak i perona za dolazak ili objedinjenih perona i "slobodnih" perona (za tzv. vanlinijski prevoz) korišćeni su podaci iz dnevnika polazaka autobusa sa autobuskih stanica koji su dobijeni od upravljača autobuskih stanica.

Analiza dnevnika polazaka i dolazaka autobusa rađena je odvojeno za period „Sezone“ i period „Van sezone“. Utvrđen je broj realizovanih jednovremenih polazaka i dolazaka autobusa, zastupljenost određenog tipa linije (početna/završna, tranzitna) u maksimalnom jednovremenom broju polazaka i dolazaka, odnosno maksimalan broj jednovremenih i polazaka i dolazaka autobusa za autobuske stanice na kojima su objedinjeni peroni za polazak i dolazak. U poređnom analizom dobijenog maksimalnog broja jednovremenih polazaka i dolazaka i raspoloživog broja odgovarajućih perona donesen je zaključak o stepenu njihove iskorišćenosti u postojećem stanju iz čega se mogu izvesti zaključci o kapacitivnoj sposobnosti elemenata sadržaja autobusnog prostora.

Analizom su, u zavisnosti od raspoloživog skupa podataka i specifičnosti u njihovom evidentiranju, autobuske stanice obuhvaćene na sledeći način:

- Za autobuske stanice za koje se raspolagalo ukupnom informacionom osnovom, odnosno podacima na osnovu kojih se analiza sprovodi, rađena je kompletna analiza. To su autobuske stanice AS Podgorica, AS Kotor, AS Budva, AS Nikšić, AS Bar, AS Danilovgrad i AS Herceg Novi. Za autobusku stanicu AS Danilovgrad u Dnevniku polazaka i dolazaka nije se mogao utvrditi tip linije (početno/završna ili tranzitna, jer je umesto naziva linije upisivana šifra linije), pa je analiza rađena samo za ukupan broj polazaka, što ne umanjuje kvalitet rezultata analize.
- Za autobuske stanice koje su dostavile sve podatke osim dnevnika polazaka i dolazaka autobusa za dane 05.08.2019. godine (kao maksimalno opterećenje stanice polascima i dolascima autobusa) i 24.02.2020. godine, a sa kojih se funkcioniše samo početno/završni saobraćaj (nema tranzita), korišćeni su podaci iz objedinjenog reda vožnje koje je dostavilo Ministarstvo za kapitalne investicije. Ova analiza nosi izvesnu nepreciznost koja je posledica činjenice da korišćeni redovi vožnje ne obuhvataju polaske i dolaske na međunarodnim linijama (autobuske stanice AS Pljevlja i AS Berane).
- Za autobuske stanice koje su vodile dnevnik polazaka i dolazaka za navedene dane iz koga se nisu mogla utvrditi vremena dolazaka autobusa na određenim linijama računato je iskorišćenje perona za polazak (na osnovu jednovremenog broja polazaka), a iskorišćenje perona za dolazak procenjivano je na osnovu iskustvenog podatka da broj jednovremenih dolazaka prosečno čini oko 30% od broja jednovremenih polazaka (autobuske stanice: AS Tivat, AS Berane, AS Pljevlja i AS Bijelo Polje).
- Autobuske stanice za koje se nije raspolagalo neophodnim podacima isključene su iz analize. To su autobuske stanice AS Ulcinj, AS Mojkovac, AS Petrovac i AS Cetinje.
- Autobuske stanice koje imaju i slobodne perone (za tzv. vanlinijski prevoz) nije se raspolagalo neophodnim podacima ili su podaci bili neadekvatni (AS Podgorica i AS Nikšić) da bi se izvršila analiza njihovog iskorišćenja na osnovu koje bi se procenila njihova kapacitivna sposobnost.

Tabela 38. Kapacitivna sposobnost elemenata sadržaja autobusnog prostora: perona za dolazak i perona za polazak

Autobuska stanica		Iskorišćenje perona (%)					
Naziv	Kat.	Sezona			Van sezone		
		Za polazak	Za dolazak	Objedinjeno	Za polazak	Za dolazak	Objedinjeno
AS Podgorica	A	85	200	93	77	200	80
AS Kotor	A			90			60
AS Budva	A	200	38	67	63	13	21
AS Tivat	A			88			63
AS Berane	B			80			80
AS Pljevlja	B	50	50		50	50	
AS Ulcinj	B						

Autobuska stanica		Iskorišćenje perona (%)					
Naziv	Kat.	Sezona			Van sezone		
		Za polazak	Za dolazak	Objedinjeno	Za polazak	Za dolazak	Objedinjeno
AS Nikšić	B			89			78
AS Mojkovac	C						
AS Bar	C	150	50	80	75	50	50
AS Petrovac	C						
AS Bijelo Polje	C	40			40		
AS Danilovgrad	D	150	75	87	150	50	73
AS Herceg Novi	D	200	400	133/89*	75	100	67
AS Cetinje	D						

Napomena: * iskorišćenje u slučaju korišćenja i tzv. „slobodnih“ perona

Za autobuske stanice koje poseduju odvojeno perone za dolazak i za polazak, a za koje se analizom pokazalo da je nedovoljan kapacitet pri maksimalnom opterećenju određenih perona, jednovremenim brojem polazaka ili dolazaka (autobuske stanice: AS Podgorica, AS Budva, AS Bar, AS Danilovgrad i AS Herceg Novi) izračunat je broj jednovremenih polazaka i dolazaka za slučaj da se koriste objedinjeno (i za dolazak i za polazak).

Analiza kapacitivne sposobnosti autobusnog prostora u periodu Van sezone pokazuje da sve autobuske stanice imaju iskorišćenost manju od 100% (između 21% i 80%). Izuzetak čini autobuske stanice AS Podgorica, AS Danilovgrad i AS Herceg Novi, koje povećavaju kapacitivnu sposobnost ukoliko perone za polazak i perone za dolazak koriste objedinjeno, tako da su iskorišćenja i na njima u tom slučaju manja od 100%.

Analiza kapacitivne sposobnosti autobusnog prostora u periodu Sezone pokazuje sledeće (Tabela 38):

- Autobuske stanice za koje je iskorišćenje perona za polazak i perona za dolazak ispod 100% (AS Kotor, AS Tivat, AS Berane, AS Pljevlja, AS Nikšić i AS Bijelo Polje) imaju kapacitivnu sposobnost da zadovolje porast zahteva koji se iskazuje u jednovremenom broju polazaka i dolazaka u postojećem režimu organizacije polazaka i dolazaka po peronima.
- Autobuske stanice za koje je, u periodu „Sezone“, iskorišćenje perona za polazak ili perona za dolazak bilo veće od 100% (AS Podgorica, AS Budva, AS Bar i AS Danilovgrad), a za koje je utvrđeno da objedinjeno korišćenje perona zadovoljava zahteve i polazaka i dolazaka (iskorišćenje je manje od 100%), imaju kapacitivnu sposobnost za prihvatanje većeg broja zahteva uz redefinisane organizacije polazaka i dolazaka po peronima. U tim slučajevima kapacitet bi bio dovoljan kada bi se peroni za polazak i peroni za dolazak elastično koristili što bi zahtevalo za letnji period prilagođavanje organizacije polazaka i dolazaka autobusa po peronima (eventualno sa istog perona po dva polaska ili da se svi peroni po potrebi koriste za polazak ili dolazak).
- Za autobusku stanicu AS Herceg Novi kod koje je iskorišćenje veće od 100% i uz objedinjeno korišćenje perona za polazak i dolazak, moguće je povećati kapacitivnu sposobnost perona uključivanjem i tzv. „slobodnih“ perona i/ili prilagođavanjem organizacije polazaka i dolazaka autobusa po peronima.

8.1.2. Analiza kapacitivne sposobnosti osnovnih elemenata sadržaja putničke zgrade

Analiza i ocena kapacitivne sposobnosti osnovnih elemenata sadržaja putničke zgrade rađena je za šaltere za kupovinu karata, šaltere za informacije i garderobu.

Ocena kapacitivne sposobnosti svih elemenata sadržaja dela putničke zgrade namenjene korisnicima (putnicima, pratiocima i posetiocima) zavisi od raznovrsnosti i pratećih sadržaja koji su smešteni u putničkoj zgradi. Stoga nije bilo moguće izvršiti pouzdanu procenu kapacitivne sposobnosti hola putničke zgrade (čekaonice).

Ocena kapacitivne sposobnosti navedenih elemenata sadržaja vršena je na osnovu podataka o broju prodatih karata na autobuskim stanicama po mesecima u toku 2019. godine i podataka „BusTicket4.me“ (koja vrši prodaju karata za putovanje za određene autobuske stanice) o broju prodatih karata na dan 05.08.2019. godine (Tabela 78, Prilog 13.2). Analiza je rađena samo za period „Sezone“ kada su opterećenja stanica korisnicima maksimalna. Za proračun potrebnog kapaciteta elementa osnovnog sadržaja putničke zgrade, obzirom da funkcionišu kao sistem masovnog opsluživanja sa čekanjem korišćena je metoda masovnog opsluživanja²³. Izračunati kapaciteti prikazani su u Prilogu 13.2, Tabela 79, Tabela 80 i Tabela 81.

Za analizu i ispitivanje kapacitivne sposobnosti šaltera za prodaju karata (Tabela 79, Priloga 13.2) i garderobe (Tabela 80, Priloga 8.2) merodavni su podaci o broju prodatih karata na autobuskim stanicama a za šaltere za informacije podaci o ukupnom broju prodatih karata. Podaci o časovnim neravnomernostima i koeficijentima jednovremenih polazaka autobusa koji direktno utiču na broj korisnika preuzeti su iz analize redova vožnje za svaku od analiziranih autobuskih stanica. Pored navedenih podataka korišćeni su i iskustveni podaci koji se odnose na odnos broja putnika i ukupnog broja korisnika, vremenu opsluživanja na pojedinim elementima sadržaja, prosečnom broju karata koje kupuje jedan putnik, prosečnom broju koleta prtljaga po jednom putniku i stepenu korišćenja određenog elementa sadržaja od strane putnika (za šaltere za prodaju karata i garderobu), odnosno korisnika (za šaltere za informacije). Za autobuske stanice AS Tivat, AS Berane, AS Ulcinj, AS Nikšić, AS Petrovac i AS Mojkovac nije se raspolagalo podacima potrebnim za izračunavanje kapaciteta pa nisu obuhvaćene analizom. Izuzetak je autobuska stanica AS Danilovgrad koja ne vrši prodaju karata. Izračunati kapaciteti navedenih elemenata sadržaja putničke zgrade prikazani su u narednoj tabeli.

Tabela 39. Kapacitivna sposobnost osnovnih elemenata sadržaja putničke zgrade

Autobuska stanica		Kapaciteti elemenata sadržaja putničke zgrade					
		Šalteri za kupovinu karata		Šalteri za informacije		Garderoba	
		Postojeći	Potrebni	Postojeći	Potrebni	Postojeći	Potrebni
Naziv	Kat.	Broj	Broj	Broj	Broj	m ²	m ²
AS Podgorica	A	3	3	1	1	8	9,0
AS Kotor	A	3	3	1	1	12	8,4
AS Budva	A	4	4	1	1	19	14,1
AS Tivat	A						
AS Berane	B						
AS Pljevlja	B	2	1	2	2	25	2,4
AS Ulcinj	B						
AS Nikšić	B	2		1		4	
AS Mojkovac	C	1		1		10	
AS Bar	C	3	2	1	1	8	4,2
AS Petrovac	C	2		2		15	
AS Bijelo Polje	C	1	1	1	1	20	0,9
AS Danilovgrad	D	1		1		17	
AS Herceg Novi	D	2	2	1	1	4	3,6
AS Cetinje							

²³ Nikola Putnik, 2010. "Autobaze i autostanice" - udžbenik, Univerzitet u Beogradu - Saobraćajni fakultet.

Na osnovu analize podataka iz tabele može se zaključiti da, u postojećem stanju, kapaciteti analiziranih elemenata zadovoljavaju maksimalne za sve autobuske stanice osim AS Podgorica, gde je potrebna nešto veća površina za garderobu. Rezultati se mogu uslovno posmatrati jer je, na osnovu izračunatog jednovremenog broja koleta prtljaga površina računata uz uslov da jedna koleta zauzima 0,3 m² (Tabela 80, Prilog 13.2).

8.1.3. Ocena kapacitivne sposobnosti autobuskih stanica

Kapacitivna sposobnost osnovnih elemenata sadržaja autobuske stanice i u periodu „Sezone“ i u periodu „Van sezone“ je u potpunosti zadovoljavajuća kada je reč o postojećim zahtevima svih kategorija korisnika.

Kapacitivna sposobnost autobuskog prostora autobuskih stanica AS Podgorica, AS Danilovgrad i AS Herceg Novi, u postojećem stanju „Van sezone“, a autobuskih stanica AS Podgorica, AS Budva, AS Bar, AS Danilovgrad i AS Herceg Novi u „Sezoni“ može se uravnotežiti redefinisanjem načina raspodele polazaka i dolazaka autobusa na autobusku stanicu, i to za autobuske stanice AS Podgorica, AS Budva, AS Bar i AS Danilovgrad redefinisanjem načina raspodele polazaka i dolazaka autobusa na autobusku stanicu, a za autobusku stanicu AS Herceg Novi uključivanjem u ponudu perona i tzv. "slobodnih" perona.

Ekspertski se procenjuje da raspoloživi kapaciteti mogu zadovoljiti i porast zahteva, koji je u tački 7 procenjen na 3 – 6%, ukoliko se primenjuju raspoložive regulativne mere u funkcionisanju osnovnih elemenata sadržaja, kao što su "on-line" raspodela polazaka i dolazaka po peronima, realizacija više jednovremenih polazaka sa jednog perona, angažovanjem i šaltera za informacije za prodaju karata i sl. Ukoliko, u slučaju povećanja jednovremenih polazaka autobusa (zbog novih linija i/ili novih polazaka na postojećim linijama), regulativne mere ne bi bile dovoljne, neophodno je pri odobravanju novih linija i/ili novih polazaka na postojećim, voditi računa o kapacitivnim sposobnostima određenih autobuskih stanica, pa vremena polazaka i dolazaka prilagoditi vremenu kada su kapaciteti perona slobodni. Ravnomerna raspodela broja polazaka u maksimalnom satu može dovesti i do povećanja kapacitivne sposobnosti perona za polazak i do 30%.

8.2. MINIMALNI STANDARDI KVALITETA USLUGE U MEĐUGRADSKOM PREVOZU PUTNIKA

Minimalni standardi kvaliteta usluge međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori odnose se se pre svega na komponentu prostorne i vremenske pristupačnosti usluge. Jedan deo elemenata minimalnih standarda kvaliteta usluge je već regulisan kroz postojeće zakonske i regulatorne okvire koji su detaljno analizirani u Početnom izveštaju (IR – Inception Report). To se pre svega odnosi na strukturu transportne mreže, za koju su minimalni standardi prikazani u poglavlju 8.2.1. Nakon prikaza strukture transportne mreže u nastavku ovog poglavlja biće definisani i minimalni standardi za elemente funkcionisanja (poglavlje 8.2.2). Standardi su, pored karakteristika samo sistema međugradskog prevoza putnika, usko povezani i sa karakteristikama urbanih i ruralnih sredina (naselja) koje povezuju.

U Prostornom planu Crne Gore do 2020. godine²⁴ definisan je koncept prostornog razvoja mreže naselja i javne infrastrukture, koji je prikazan u tabeli 40. i na slici 17. Koncept policentričnog razvoja uzet je kao osnova za klasifikaciju mreže linije, a na osnovu značaja i klase naselja koje linija povezuje.

Tabela 40. Klasifikacija mreže naselja u Crnoj Gori prema Prostornom planu Crne Gore do 2020. godine

Klasa*	Naziv	Spisak naselja
D	Centar državnog značaja Pored funkcija koje sadrže centri nižih rangova, obezbeđuje i funkcije najvišeg urbanog nivoa, kao i određene državne i međunarodne funkcije.	1. Podgorica, glavni grad Crne Gore kao zajednica opština Podgorica, Golubovci i Tuzi
P	Državni centar posebnog značaja U pogledu funkcionalnih karakteristika i veličine gravitacionog područja, od posebnog je značaja zbog administrativnih, istorijskih, simboličkih, kulturološko-etnoloških i drugih specifičnih razloga.	2. Cetinje, prijestonica Crne Gore
R	Centri regionalnog značaja Obezbeđuju odgovarajuće aktivnosti za šira regionalna područja. Funkcije centra šireg regionalnog značaja, locirane u opštinskom centru i njegovoj okolini, obuhvataju, tipično: ekološki-prostorno prihvatljive proizvodne aktivnosti; obrazovanje višeg ranga; aktivnosti kulturnih centara; odgovarajuće zdravstvene usluge; usluge socijalnog staranja; posebne sportske i turističke programe; i razvijeniju trgovinu i druge komercijalne aktivnosti. To su naselja koja opslužuju gravitaciona područja sa preko 40.000 stanovnika	3. Bar i Ulcinj** 4. Bijelo Polje i Berane** 5. Nikšić 6. Pljevlja 7. Herceg Novi, Kotor i Tivat** 8. Budva
O	Centar opštinskog značaja Tip razvijenog urbanog naselja, koji obuhvata kompaktno područje grada i koje ima uslužne funkcije za opštinsko područje, a u pojedinim slučajevima i za uže ili, ne toliko često, šire regionalno područje. Razine urbane funkcije u ovim centrima obuhvataju stambena područja većih gustina i raznih oblika, industrijske zone, izgrađene zelene površine, prostore za rekreaciju i razonodu, i dr. Opštinski centar mora biti formiran kao fizička struktura sa sopstvenim identitetom, gravitacionim područjem i relativno samodovoljnim funkcionalnim sistemom u oblasti obrazovanja, zdravstva, usluga i snabdijevanja. Gravitaciono područje opštinskog centra obuhvata veći broj centara nižeg ranga, kao i pojedinačnih naseljenih područja. Po pravilu, opštinski centar ima više od 5000 stanovnika, a njegovo gravitaciono područje obuhvata do 20.000 stanovnika.	9. Andrijevića 10. Danilovgrad 11. Gusinje*** 12. Kolašin 13. Mojkovac 14. Petnjica*** 15. Plav 16. Plužine 17. Rožaje 18. Šavnik 19. Žabljak
L	Značajni lokalni centri Urbana, seoska naselja ili turistička naselja, u kojima će biti podstican razvoj odgovarajućih uslužnih i snabdjevačkih funkcija, kao i stvaranje radnih mjesta za stanovništvo iz tog centra i ono iz njegovog okruženja. Značajniji lokalni centar mora da omogućiti pružanje osnovnih obrazovnih, zdravstvenih i socijalnih usluga, kao i odgovarajuće sportske i kulturne aktivnosti. U značajnijim lokalnim centrima, takođe, treba podsticati razvoj tercijarnih i kvartarnih aktivnosti i zapošljavanje u različitim djelatnostima, sa ciljem da se formira vlastita osnova privrednog rasta i razvoja	20. Gradac u Pljevljima 21. Petrovac u Budvi 22. Risan, Perast i Radanovići u Kotoru 23. Bijela i Igalo u Herceg Novom 24. Spuž u Danilovgradu 25. Sutomore i Virpazar u Baru 26. Rijeka Crnojevića u Cetinju 27. Grahovo i Velimlje u Nikšiću

²⁴ Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine (2008). Ministarstvo za ekonomski razvoj, Podgorica, Crna Gora, str. 195.

8.2.1. Minimalni standardi kvaliteta elemenata strukture transportne mreže

Na strukturu transportne mreže pre svega utiče putna infrastruktura na teritoriji Crne Gore, a ona je za potrebe sistema međugradskog prevoza putnika definisana kroz akt koji se zove Daljinar. Daljinar je akt kojim se utvrđuju udaljenosti između autobuskih stanica i stajališta u kilometrima sa minimalnim vremenima vožnje autobusa za međugradski prevoz putnika. Postojanje akta je definisano Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službenom listu CG", br. 71/2017 i 67/2019), a njegov izgled i elementi Pravilnikom o određivanju minimalnog vremena trajanja vožnje ("Službenom listu CG", br. 16/2019).

Udaljenost između autobuskih stanica i stajališta je stvarna dužina koja je utvrđena mjerenjem na liniji ili dijelu linije u međugradskom linijskom prevozu putnika na teritoriji Crne Gore od/do ulazne, odnosno izlazne tačke autobuske stanice i stajališta, izražena je u kilometrima i desetim djelovima kilometra. Ukupna udaljenost za određenu liniju predstavlja zbir udaljenosti između autobuskih stanica i stajališta.

Utvrdene udaljenosti u okviru Daljinara su grupisane po putnim pravcima. Određivanje udaljenosti između autobuskih stanica i stajališta za određenu liniju koja je sastavljena od dva ili više putnih pravaca vrši se na način da se na posljednju vrijednost prethodnog putnog pravca kumulativno dodaju vrijednosti udaljenosti autobuskih stanica i stajališta narednog putnog pravca.

U okviru Daljinara definisano je 60 putnih pravaca na mreži puteva Crne Gore. Svaki od putnih pravaca sadrži spisak svih stajališta (po redoslijedu), dužine međustaničnih rastojanja i definisano minimalno vreme vožnje. Navedeni putni pravci dati su u narednoj tabeli. U okviru tabele, pored naziva putnih pravaca, date su vrednosti ukupnog broj stajališta/stanica, ukupne dužine, kao i minimalnog vremena vožnje i saobraćajne brzine.

Analizom pojedinačnih putnih pravaca se uočava da su rastojanja i stajališta, kao i minimalna vremena vožnje zajednička za oba smijera na istom putnom pravcu, odnosno da imaju identične vrijednosti. U okviru definisanih putnih pravaca date su vrijednosti 435 međustaničnih rastojanja čija je ukupna dužina 2.499,9 kilometara, a prosječna dužina jednog iznosi 5,75 kilometara. Prosječna dužina jednog putnog pravca definisanog Daljinarom iznosi 41,66 kilometara, a prosječno minimalno vreme vožnje iznosi 62,87 minuta.

Tabela 41. Relacije (putni pravci) u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori definisane Daljinarom

Redni broj	Naziv relacije (putnog pravca)	Broj stajališta	Dužina relacije [km]	Minimalno vrijeme vožnje [min]	Saobraćajna brzina [km/h]
1	Andrijevića (Bandovića Most) - Trešnjevik - Mateševo - Kolašin	5	44,0	97	27,2
2	Bar - Stari Bar - Pečurice - Krute R (stari put)	6	22,7	39	34,9
3	Bar - Ulcinj	7	26,3	29	54,4
4	Berane – Andrijevića – Murino – Gusinje	13	52,1	52	60,1
5	Berane - Petnjica - Trpezi - Kalače	9	42,1	110	23,0
6	Berane – Rožaje – Dračenovac	18	50,3	58	52,0
7	Bijelo Polje – Ribarevina – Berane	8	37,1	35	63,6
8	Bioče - Lijeva Rijeka - Mateševo	11	51,8	100	31,1
9	Cetinje - Budva	8	30,1	37	48,8
10	Cetinje - Čekanje - Njeguši - Trojica	6	39,5	70	33,9
11	Cetinje - Lovćen	4	21,6	36	36,0
12	Cetinje - Ljubotinj - Građani - Brčeli	10	29,7	52	34,3
13	Cetinje - Uličići - Rijeka Crnojevića - Carev Laz	6	25,8	41	37,8
14	Čekanje - Resna - Trešnjevo - Grahovo	6	46,0	96	28,8
15	Danilovgrad - Čevo - Resna - Grahovo - Nudo	6	83,2	130	38,4
16	Grahovo - Osječnica - Vilusi - Petrovići	4	23,1	38	36,5
17	Grahovo - Risan	4	29,1	56	31,2

Redni broj	Naziv relacije (putnog pravca)	Broj stajališta	Dužina relacije [km]	Minimalno vrijeme vožnje [min]	Saobraćajna brzina [km/h]
18	Grahovo - Vilusi - Nikšić	6	47,8	57	50,3
19	Herceg Novi - Sitnica (granica sa BiH)	2	22,0	27	48,9
20	Kotor - Risan - H. Novi - Debeli Brijeg (granični prelaz)	13	52,3	63	49,8
21	Kotor - Trojica - Jugodrvno (raskrsnica)	3	9,0	13	41,5
22	Kotor - tunel Vrmac - raskrsnica (Kotor - Tivat)	3	4,2	5	50,4
23	Lipci (raskrsnica) - Vilusi	13	39,0	45	52,0
24	Mojkovac – Žabljak	9	71,9	89	48,5
25	Murino - Čakor - Bjeluha	4	34,4	70	29,5
26	Nikšić - Bijele Poljane - Čevo - Čekanje (raskrsnica)	15	64,5	123	31,5
27	Nikšić - Jasenovo polje - Šavnik	6	45,1	52	52,0
28	Nikšić - Krstac - Babutov Grob	7	57,1	102	33,6
29	Nikšić - Podbožur - Grahovo	5	44,6	50	53,5
30	Nikšić - Šavnik - Žabljak	15	86,3	129	40,1
31	Nikšić – Šćepan Polje	14	84,1	97	52,0
32	Nikšić - Vilusi - Dolovi (granica BiH)	5	37,5	39	57,7
33	Obilaznica Nikšić	4	21,5	29	44,5
34	Petrovac - Bar	6	21,4	26	49,4
35	Petrovac - Budva - Tivat	12	41,1	44	56,0
36	Pljevlja - Boljanići - Metaljka	7	40,6	71	34,3
37	Pljevlja - Gradac - Šula	8	43,0	100	25,8
38	Pljevlja – Kosanica – Most na Tari	4	38,7	41	56,6
39	Pljevlja – Trlica – Kovren – Slijepač Most	9	72,2	130	33,3
40	Pljevlja - Trlica - Ranče (granica sa Srbijom)	5	15,0	20	45,0
41	Podbožur - Riječani - Velimlje - Crkvice - granica BiH	8	44,3	93	28,6
42	Podgorica - Cetinje	12	37,7	38	59,5
43	Podgorica - Danilovgrad - Nikšić	15	56,7	58	58,7
44	Podgorica - Kolašin - Mojkovac - Bijelo Polje - Barski Potok	18	137,0	159	51,7
45	Podgorica - Spuž (raskrsnica) - Danilovgrad - Glava Zete - Bogetići (raskrsnica)	11	48,0	58	49,7
46	Podgorica - tunel Sozina - Bar	7	52,3	57	55,1
47	Podgorica - Tuzi - Božaj	6	24,1	35	41,3
48	Podgorica - Virpazar - Petrovac	6	55,5	61	54,6
49	Rijeka Crnojevića - Komarno - Virpazar	7	24,8	53	28,1
50	Rožaje - Biševo - Vuča	13	31,7	60	31,7
51	Rožaje - Kula	3	17,8	28	38,1
52	Šavnik - Boan - Krnja Jela - Semolj - Mioska	10	53,4	86	37,3
53	Šavnik - Previš - Boan - D. Bukovica - Žabljak	8	47,6	88	32,5
54	Šavnik - tunel Ivica - Žabljak	18	24,5	28	52,5
55	Tivat - Prčanj - Kotor	2	5,9	6	59,0
56	Ulcinj - Sukobin	5	25,4	34	44,8
57	Velimlje - Petrovići - Vračenovići - granica BiH	7	34,2	83	24,7
58	Virpazar - Ostros - Vladimir - Krute R - Ulcinj	19	72,5	125	34,8
59	Virpazar - Sutorman - Bar	9	34,3	57	36,1
60	Vračenovići - Vuči Do - Crkvice - granica BiH	5	23,9	67	21,4
Ukupno		495	2499,4		
Prosečno		8,25	41,66	62,87	42,47

U okviru 60 definisanih putnih pravaca nalazi se 368 jedinstvenih stajališta i stanica koja vozila na linijama međugradskog prevoza putnika mogu koristiti. Prema informacijama kojim autori raspolažu u samom Daljinaru nijesu uvedena sva stajališta i stanice na državnim putevima i lokalnim putevima, već samo ona gdje se u prethodnom periodu pojavila potreba za korišćenje istih, odnosno ona stajališta u zoni gradova gdje su lokalne samouprave dale saglasnost za korišćenje.

Daljinar sadrži 15 licenciranih autobuskih stanica koje su kategorisane, od ukupno 27 autobuskih stanica koliko ih postoji na teritoriji Crne Gore. Međutim, potrebno je imati u vidu činjenicu da je članom 6 stav 2 i 3 Pravila o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju, utvrđeno: "U predlogu reda vožnje u međugradskom prevozu početno i krajnje odredište je autobuska stanica. Izuzetno od stava 2 ovog člana u predlogu reda vožnje u međugradskom prevozu putnika početno i krajnje odredište ne mora biti autobuska stanica ukoliko u određenoj jedinici lokalne samouprave ne postoje licencirane autobuske stanice".

Naime, uzimajući u obzir ovu mogućnost kao i teritorijalno uređenje države Crne Gore, administrativno su definisane 24 jedinice lokalne samouprave, pa se mora posmatrati mogućnost da se u redu vožnje svaka jedinica lokalne samouprave može posmatrati kao početno i krajnje odredište, iako na njenoj teritoriji ne postoji licencirana autobuska stanica. Takođe, na teritoriji određenih opština postoji više od jedne autobuske stanice koje se koriste za međugradski prevoz.

Već je u navedeno da su planskim dokumentima Crne Gore data i planirana mreža državnih puteva, kao i da određeni značajni infrastrukturni putni projekti treba da budu završeni do kraja tekuće godine. Završetak svake od deonica i njeno puštanje u eksploataciju zahteva ažuriranje Daljinara, kako u pogledu dodavanja novih relacija, ali i izmene postojećih (izmena trase, stajališta/stanica, međustaničnih rastojanja, vremena prevoza itd).

8.2.2. Minimalni standardi kvaliteta elemenata funkcionisanja transportne mreže

Minimalni standardi kvaliteta elemenata funkcionisanja transportne mreže odnose se pre svega na pristupačnost sistema u vremenu u pogledu minimalnog broja polazaka. Minimalni broj polazaka definisan je za različite periode vremena, odnosno karakteristične dane (radni dan, subota i nedelje (praznika)) kao i karakteristične sezone (školska godina i školski raspust, turistička sezona i van sezone). Vrednost parametra minimalnog broja polazaka zavisi pre svega od klase naselja koja povezuje, kao i broja potencijalnih putnika u sistemu međugradskog prevoza.

Model za proračun potencijalnog broja putnika u sistemu međugradskog prevoza zasniva se na sledećoj jednakosti:

$$POT_i = BRST_i \cdot Ka_i \cdot Km_i \cdot Umg_i$$

Gde je:

POT_i – Broj potencijalnih putnika iz opštine i ;

$BRST_i$ – Broj stanovnika u opštini i , određeno na osnovu popisa i drugih zvaničnih statističkih procena;

Ka_i – Učešće aktivnog stanovništva za opštinu i (zaposleni, studenti/đaci srednjih škola), određeno na osnovu popisa i drugih zvaničnih statističkih procena;

Km_i – Procenat aktivnog stanovništva koji ima dnevne migracije iz opštine i u druge opštine;

Umg_i – Učešće javnog međugradskog prevoza u ukupnim međugradskim kretanjima za opštinu i .

U tabeli 42 je dat primer proračuna broja potencijalnih putnika u međugradskom prevozu za 2019. godinu.

Prilikom određivanja vrednosti procenta aktivnog stanovništva koji ima dnevne migracije u druge opštine (K_m) pošlo se od karakteristika naselja, odnosno funkcija i sadržaja koji su prisutni. Pretpostavka je da što je niža klasa naselja, veći procenat aktivnog stanovništva imaće potrebu za kretanje u ostale, pre svega urbane, sredine. Zbog toga je za regionalne centre usvojeno da koeficijent K_m ima vrednost 20%, za lokalne centre 33% i za ostala naselja 45%. Izuzetak od ovog pravila bio je grad Podgorica, koji predstavlja glavni centar svih aktivnosti u Crnoj Gori i pretpostavka je da 10% stanovnika ovog grada ima potrebu za kretanjem u druge opštine.

Tabela 42. Primer proračuna broja potencijalnih putnika u međugradskom prevozu za 2019. godinu

Opština	BRST	Ka	Km	Umg	Potencijalnih putnika na dan
Andrijevića	4.644	24,20%	45,00%	10,00%	51
Bar	44.179	38,78%	20,00%	20,00%	685
Berane	26.738	27,72%	20,00%	20,00%	297
Bijelo Polje	42.390	28,98%	20,00%	20,00%	491
Budva	21.920	47,22%	20,00%	20,00%	414
Cetinje	15.177	37,94%	20,00%	20,00%	230
Danilovgrad	18.389	37,34%	45,00%	20,00%	618
Gusinje	3.992	22,81%*	45,00%	10,00%	41
Herceg Novi	30.626	42,39%	20,00%	20,00%	519
Kolašin	7.257	34,86%	45,00%	10,00%	114
Kotor	22.695	41,49%	33,00%	15,00%	466
Mojkovac	7.623	30,33%	45,00%	10,00%	104
Nikšić	69.424	35,66%	20,00%	20,00%	990
Petnjica	5.231	24,27%**	45,00%	10,00%	57
Plav	8.407	22,81%	45,00%	10,00%	86
Pljevlja	27.072	40,39%	33,00%	15,00%	541
Plužine	2.594	33,87%	45,00%	10,00%	40
Podgorica	201.757	41,76%	10,00%	20,00%	1685
Rožaje	23.130	20,82%	33,00%	15,00%	238
Šavnik	1.609	36,09%	45,00%	10,00%	26
Tivat	15.034	41,33%	33,00%	15,00%	308
Ulcinj	20.165	33,04%	33,00%	15,00%	330
Žabljak	3.097	38,25%	45,00%	10,00%	53
Ukupno Crna Gora	623.152	37,32%			8385

Napomena: *Kako nisu bili dostupni podaci uzet je procenat za opštinu Plav; **Kako nisu bili dostupni podaci uzet je prosek procenata za opštine Berane i Rožaje.

Vrednost učešća javnog međugradskog prevoza (Umg) u vidovnoj raspodeli u međugradskim kretanjima procenjena je na osnovu karakteristika naselja koje je izvor kretanja. Dok je stanovnicima u urbanim područjima u ponudi veći broj transportnih alternativa i izbor načina kretanja zavisi pre svega od socio-ekonomskih karakteristika pojedinaca/domaćinstava, u ruralnim područjima je situacija obrnuta. Vrlo često nivo usluge javnim prevozom u ruralnim sredinama nije zadovoljavajući pre svega u pogledu prostorne pristupačnosti (rastojanja pešačenja do stanica/stajališta) i pristupačnosti u vremenu (broj polazaka i njihov raspored u toku dana). Pored toga, stanje infrastrukture u ruralnim naseljima je obično lošije (loše stanje kolovoza, manja širina kolovoza, postojanje neasfaltiranih puteva i saobraćajnica). Zbog toga su za različite kategorije naselja usvojene različite vrednosti učešća javnog međugradskog prevoza: 20% za regionalne centre, 15% za lokalne centre i 10% za ostala naselja. Izuzetak od ovog pravila bila je opština Danilovgrad za koju je usvojena vrednost 20% zbog velike frekvencija polazaka, koja znači bolji nivo kvaliteta usluge koji privlači potencijalne putnike.

Napomena: Model za proračun potencijalnog broja putnika koristi se dok se ne sprovede istraživanje karakteristika mobilnosti u svakoj opštini (ili kao skup nezavisnih istraživanja ili u okviru narednog popisa stanovništva), neophodnih za kalibraciju konstanti u linearnom modelu.

Za tržište transportnih usluga međugradskog prevoza u Crnoj Gori predlažu se sledeće klase veza između pojedinih naselja:

- Klase A** Veza centra regionalnog značaja (R) ili centra opštinskog značaja (O) sa više od 400 potencijalnih korisnika sa centrom državnog značaja (D), odnosno gradom Podgorica;
- Klase B** Veza državnog centra posebnog značaja (P), centra regionalnog značaja (R) ili centra opštinskog značaja (O) sa 100 od 400 potencijalnih korisnika sa centrom državnog značaja (D), odnosno gradom Podgorica;
- Klase C** Veza centra opštinskog značaja (O) sa manje od 100 potencijalnih korisnika ili značajnog lokalnog centra sa centrom državnog značaja (D), državnim centrom posebnog značaja (P) ili centrom regionalnog značaja (R);
- Klase D** Veza ostalih naselja sa centrom državnog značaja (D), državnim centrom posebnog značaja (P), centrom regionalnog značaja (R) ili centrom opštinskog značaja (O);
- Klase T** Koeficijent povećanja broja polazaka za slučaj da je jedno od naselja u vezi turistička destinacija.

Klasa T je vezana za povećanje broja polazaka to turističkih mesta, koje iznosi i do 50% više broja polazaka u odnosu na vezu nekog naselja iste klase. Ovo se pre svega odnosi na opštine i naselja iz primorskog regiona.

U narednoj tabeli je dat predlog minimalnih standarda kvaliteta, odnosno minimalnog broja polazaka u međugradskom prevozu za svaku od definisanih klasa veze između naselja, za svaki od karakterističnih dana.

Tabela 43. Predlog minimalnih standarda kvaliteta usluge – minimalni broj polazaka u međugradskom prevozu po klasama naselja, za svaki karakteristični dan

Klasa	Radni dan – školska godina	Radni dan – školski raspust	Subota	Nedelja
A	20	15	15	10
B	10	8	6	4
C	10	8	6	4
D	4	2	2	2
T	+30%	+50%	+40%	+50%

8.3. MINIMALNI STANDARDI FUNKCIONALNIH I EKSPLOATACIONIH KARAKTERISTIKA VOZILA ZA MEĐUGRADSKI PREVOZ PUTNIKA

U okviru tačke 3.3. sprovedena je analiza karakteristika postojećeg voznog parka za 464 vozila u inventaru. Na osnovu analize je utvrđeno da je veoma velika prosečna starost voznog parka (19,05 godine), kao i izražena heterogenost voznog parka (37 različitih marki vozila). Prema raspodeli vozila prema godinama proizvodnje može se zaključiti da je skoro svako peto vozilo proizvedeno pre 1991. godine (16,83%), dok je samo 5,40% proizvedeno 2013. godine i kasnije.

Na osnovu prethodnog može se zaključiti da 16,83% vozila je proizvedeno pre uvođenja Euro emisionih standarda (početak uvođenja 1992. godina) i da je neophodno u narednom periodu definisati dinamiku obnove voznog parka u cilju smanjenja emisije zagađujućih materija i povećanja energetske efikasnosti. Vozila koja zadovoljavaju emisioni standard Euro I imaju učešće od 14,02%, dok vozila koja zadovoljavaju emisioni standard Euro II imaju učešće 6,46%. Prema Direktivi EU 1999/96/EC uveden je Euro III emisioni standard koji se primenjuje od 2000. godine a njega ispunjava 29,31% vozila u okviru inventarskog voznog parka. Ovo ukazuje na činjenicu da 66,62% voznog parka zadovoljava zahteve (Euro 0, I, II i III), što je veoma nepovoljno. Preostala vozila u okviru voznog parka zadovoljavaju emisione standarde Euro IV (21,55%), Euro V (6,46%) i Euro VI (5,40%).

U okviru Direktive EU 2019/1161 (izmena i dopuna Direktive EU 2009/33) definisani su zahtevi koji se odnose na promovisanje čistih i energetske efikasnih vozila u drumskom transportu. Definisana su dva perioda (od avgusta 2021. do 31. decembra 2025. godine i od 01. januara 2026. do 31. decembra 2030. godine) gde je utvrđeno učešće čistih i energetske efikasnih vozila u okviru voznih parkova za svaku od zemalja članica. Posebna pažnja je posvećena autobusima (vozilima kategorije M3) kao i teretnim vozilima (N2 i N3) kategorije. Prema ovoj Direktivi, od zemalja u okruženju zanimljiv je primer Hrvatske koja ima za cilj da do kraja 2025. godine u okviru svog autobusnog podsistema ima učešće od 27%, a do kraja 2030. godine ima učešće od 38% čistih i energetske efikasnih vozila. Razlog za definisanje i dostizanje ovako visokog učešća se ogleda i u činjenici da će se prema tržišnim prognozama nastaviti pad cena čistih vozila. Prema navodima iz ove Direktive, niži troškovi poslovanja i održavanja već danas dovode do konkurentnijeg ukupnog troška vlasništva takvih vozila. Očekivanim smanjenjem cena dodatno će se smanjiti prepreke za dostupnost i prihvatanje na tržištu čistih vozila u sljedećem desetogodišnjem periodu.

Utvrđivanje minimalnih ciljeva za javnu nabavku čistih vozila država članica potrebno je postići tokom dva referentna perioda koja završavaju 2025. godine, odnosno 2030. godine trebalo bi doprineti sigurnosti politike za tržišta na kojima su potrebna ulaganja u mobilnost s niskim i nultim emisijama. Minimalnim ciljevima doprinosi se stvaranju tržišta za čista vozila u celoj Uniji. Pomoću njih osigurava se vreme za prilagođavanje procesa javne nabave i daje jasan signal tržištu. Uvođenjem zahteva da se polovina minimalnog cilja za autobuse koji su nabavljeni u navedenim referentnim periodima treba ispuniti u okviru nabavke autobusa s nultim emisijama jača se obaveza dekarbonizacije transportnog sektora.

U publikaciji Evropske Komisije od 22. januara 2014. godine „Okvir za klimatsku i energetske politiku u periodu 2020. – 2030.“ utvrđuju se obaveze Evropske Unije da se do 2030. godine dodatno smanje emisije gasova staklene bašte za najmanje 40% u odnosu na 1990. godinu, da se poveća učešće energije iz obnovljivih izvora na najmanje 27%, da se ostvare uštede energije od barem 27% i da se poboljšaju Unijina energetska sigurnost, konkurentnost i održivost. Direktivom EU 2018/2001 Evropskog parlamenta i Veća utvrđeno je da do 2030. godine učešće energije iz obnovljivih izvora mora iznositi najmanje 32% bruto potrošnje energije u Uniji, a Direktivom EU 2018/2002 definisan je novi cilj energetske efikasnosti Unije od najmanje 32,5% do 2030. godine.

U publikaciji „Evropa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve“ iz 2017. godine Evropska Komisija ističe da se povećanom proizvodnjom i uvođenjem

čistih vozila, infrastrukture za alternativna goriva i novih usluga mobilnosti kojima se iskorišćava digitalizacija i automatizacija u Uniji nude višestruke koristi građanima Unije, državama članicama i industriji. Te koristi uključuju sigurnija i praktičnija rešenja za mobilnost i smanjenje izloženosti emisijama štetnih gasova. Uvođenjem novih tehnologija doprinosi se smanjenju emisija CO₂ iz vozila i smanjenju zagađenja vazduha i smanjenju emisije buke te se podstiče dekarbonizacija transportnog sektora. Povećanim uvođenjem drumskih vozila s niskim i nultim emisijama smanjiće se emisije CO₂ i određenih drugih polutanata (čestice, azotovi oksidi i nemetanski ugljovodonici) i tako poboljšati kvalitet vazduha u gradovima i drugim zagađenim područjima i istovremeno doprineti konkurentnosti i rastu industrije Unije na rastućim globalnim tržištima vozila s niskim i nultim emisijama.

Na osnovu sprovedene analize postojećeg voznog parka i prikaza zahteva koje se odnose na obnovu voznog parka za države članice Evropske Unije, predlaže se da prilikom nabavke novih vozila i zameni postojećih vozila u okviru voznog parka treba voditi računa o održivosti sistema, odnosno njegovog funkcionisanja. U narednoj tabeli dat je predlog obnove voznog parka.

Tabela 44. Predlog dinamike obnove voznog parka u međumjesnom prevozu u Crnoj Gori

Postojeći vozni park	Učešće (2020. godina)	Učešće (početak 2026.)	Učešće (kraj 2030.)
Euro 0 i Euro I	30,85%	0%	0%
Euro II i Euro III	35,77%	35,77%	0%
Euro VI	5,40%	36,25%	72,02%

Predlaže se da nova vozila koja se uvode u sistem ispunjavaju minimalne standarde emisije zagađujućih materija prema emisionom standardu Euro VI (prema Direktivi EU 582/2011). Uzimajući u obzir postojeće stanje voznog parka predlaže se sprovođenje obnove voznog parka i zamena svih vozila koja ispunjavaju emisioni standard Euro 0 i Euro I do početka 2026. godine (njih 30,85%) i vozila koja ispunjavaju emisioni standard Euro II i Euro III (njih 35,77%) do kraja 2030. godine. Ovim bi se postiglo da u okviru voznog parka na kraju 2030. godine postoje samo vozila koja ispunjavaju emisioni standard IV i viši, s tim što bi učešće vozila sa emisionim standardom VI i višim (EEV i „zero emission“) iznosilo 72,02%.



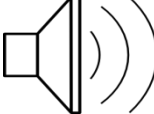

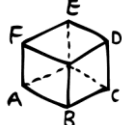



U nastavku je dat predlog osnovnih karakteristika autobusa sa međugradski prevoz putnika u Crnoj gori koje se odnose na eksploatacione karakteristike vozila, geometrijske parametre vozila, konstrukcione parametre, ergonomske i funkcionalne elemente prostora za putnike i vozača, osnovne tehničko-tehnološke elemente sklopova i uređaja (motor, kočni sistem, i sl.), opremu u funkciji aktivne i pasivne bezbednosti i sigurnosti, ekološku podobnost, itd. Predlozi su zasnovani na postojećim pravnim okvirima u Crnoj Gori („Pravilnik o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015), „Pravilnik o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe“ ("Sl.list CG" br. 9/2015 i 63/2018), kao i aktuelnim evropskim i svetskim standardima.



ZAKONI I PROPISI

Vozila moraju biti u skladu sa svim relevantnim važećim zakonima i propisima u Crnoj Gori koji se odnose na sektor drumskog prevoza putnika (Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Sl.list CG" br. 71/2017 i 67/2019); Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima ("Sl.list CG" br. 33/2012, 58/2014 i 14/2017 i 66/2019), kao i propisima kojima se reguliše oblast proizvodnje motornih vozila, stavljanja istih u promet, itd.

Vozilo, agregati, uređaji i komponente treba da budu usaglašeni sa tehničkim uslovima u skladu sa propisima o homologaciji kao što je definisano „Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015), kao i „Pravilnikom o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe“ ("Sl.list CG" br. 9/2015 i 63/2018). Vozila treba da imaju WVTA - Whole Vehicle Type Approval i COC Certificate (Certificate of conformity).

 <p>MATERIJALI</p>	<p>Nijedan materijal koji se koristi u izradi vozila, pratećih elemenata i agregata koji su u njega ugrađeni, ne sme da ugrožava zdravlje osoblja koje radi na upravljanju, opravci ili održavanju, kao ni putnika u njemu. Materijali koji sadrže azbest nisu dozvoljeni zakonom.</p>
 <p>USLOVI EKSPLOATACIJE</p>	<p>Svi delovi vozila treba da budu projektovani tako da funkcionišu ispravno i bezbedno u rasponu spoljašnje temperature od -30 °C do + 50 °C (mogući meteo uslovi u Crnoj Gori).</p> <p>Tehnički parametri vozila treba da budu prilagođeni konfiguraciji terena i eksploatacionim uslovima na mreži međumesnih linija, posebno sa aspekta nosivosti, oslanjanja, kočenja, vučnih karakteristika, veka trajnosti, itd.</p>
 <p>BUKA</p>	<p>Nivo buke koju emituje vozilo treba da bude u saglasnosti sa pravilima dozvoljenog nivoa buke regulisanog pravilnikom UN ECE R51, 70/157/EEC i 97/24/EC ili novijim, kao i „Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015).</p>
 <p>VIBRACIJE</p>	<p>Nivo vibracija treba da bude u saglasnosti sa standardom ISO 2631/3 ili novijim.</p> <p>Nivo vibracija nije propisan postojećim pravnim aktima Crne Gore i stoga se preporučuje se da vertikalne vibracije budu u rasponu od 0,10 do 0,63 Hz.</p>
 <p>DIMENZIJE VOZILA</p>	<p>Ukupna masa vozila mora biti u saglasnosti sa „Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015).</p>
 <p>ZAŠTITA OD KOROZIJE</p>	<p>Na mreži linija u zimskim uslovima eksploatacije na kolovoz se prosipa so i druga odgovarajuća antizamrzavajuća i abrazivna sredstva (naročito u slučaju snežnih padavina).</p> <p>Konstrukciono rešenje i kvalitet proizvodnje vozila i ugrađenih materijala treba da bude takav da se u toku životnog veka vozila na šasiji i karoseriji vozila ne dešavaju oštećenja prouzrokovana korozijom.</p>
 <p>POGONSKI AGREGAT</p>	<p>Vozilo treba da ima pogonski agregat koji zadovoljava zahteve pravilnika UN ECE 49, 2005/55/EC, 2007/715/EC, 2007/46/EC, 2009/595/EC i 2011/582/EC ili noviji. U slučaju autobusa na elektro pogon, električni motor treba da zadovoljava zahteve pravilnika UN ECE 85.00 ili EC 2007/46, 2009/595/EC i 2011/582/EC ili novijeg.</p> <p>Emisija izduvnih gasova u zavisnosti od tipa pogonskog agregata i vrste pogonske energije i minimalno mora da zadovoljava trenutne važeće uslove iz „Pravilnika o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015).</p> <p>Konstrukciona izrada pogonskog agregata mora biti takva da obezbeđuje normalno startovanje motora u uslovima spoljašnje temperature do -20°C, bez ikakvih dodatnih zahteva.</p>
 <p>KOČNI SISTEM</p>	<p>Kočni sistem na vozilu treba da bude u saglasnosti sa pravilnikom UN ECE R13 ili 71/230/EC ili novijim, i „Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015).</p> <p>Kočni sistem na vozilu treba da se sastoji od radne (glavne), pomoćne i parkirne kočnice.</p>



VRATA

Vrata se ugrađuju sa desne bočne strane vozila sa otvaranjem ka unutrašnjosti vozila i njihov broj zavisi od tipa vozila (solo vozilo: 2 ili 3 vrata, zglobno vozilo: 3 ili 4 vrata).

Upravljanje radom vrata treba da bude daljinsko preko instrument table vozača, koja je opremljena sa komandama za svaka vrata pojedinačno, i jednim prekidačem za otvaranje i zatvaranje svih vrata istovremeno. Moraju se obezbediti uslovi da vrata u toku vožnje budu blokirana i da se onemogućiti pokretanje vozila pri otvorenim vratima.

Indikacija otvorenosti vrata mora biti svetlosna, izvedena na prekidačima za otvaranje i zatvaranje vrata. Takođe, vozilo treba da bude opremljeno i sa zvučnim signalom (upozorenjem) koji se aktivira prilikom procesa otvaranja i zatvaranja vrata.

U zoni vrata je potrebno obezbediti adekvatno osvetljenje koje mora u potpunosti osvetliti ulazno-izlazno stepenište. Sva vrata na vozilu treba da budu opremljena adekvatnim sigurnosnim sistemom za otvaranje vrata u hitnim slučajevima.



OPREMA ZA OSOBE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU

Vozilo treba da bude opremljeno posebnom platformom (rampom) minimalne nosivosti 300 kg za ulazak i izlazak putnika sa smanjenom pokretljivošću (stare osobe, osobe sa fizičkim ili senzornim invaliditetom, trudnice, majke sa kolicima za decu, i sl.).

U putničkom salonu vozila, u zoni drugih vrata, poželjno je obezbediti poseban deo za osobe sa smanjenom pokretljivošću, dovoljne površine na koju se mogu smestiti i osigurati kolica sa zasebnim sigurnosnim pojasevima. Priključci za pojaseve treba da zadovolje standard UN ECE R14 ili 2001/85/EC ili noviji. U ovom prostoru obavezna je ugradnja tastera sa natpisom „STOP“ koji koristi putnik za davanje informacije vozaču za najavu zaustavljanja vozila.



KLIMATIZACIJA I GREJANJE

Klima uređaj zavisi od veličine i tipa vozila (pre svega putničkog salona) i treba da bude dovoljnog kapaciteta koji tokom eksploatacije vozila obezbeđuje adekvatno hlađenje putničkog salona u celini. Klima uređaj na vozilu treba da ima automatsku nezavisnu regulaciju temperature u putničkom salonu i vozačkom prostoru.

Pored nezavisnog sistema hlađenja potrebno je na krovu vozila obezbediti minimum jedan (u slučaju zglobnog vozila dva) otvora (luftera) za provetravanje vozila koji se aktivira električnom komandom sa instrument table vozača ili manuelno u slučaju potrebe za prinudni izlaz.

Poželjno je da sistem za grejanja u vozilu bude radijatorskog tipa sa grejačima u putničkom prostoru i kaloriferskog tipa u delu radnog mesta vozača. Svi vodovi sistema grejanja (instalacije, cevi, creva i sl.) treba da budu termički izolovani.

Vozilo treba da poseduje prednji grejač u vozačkoj kabini, dovoljne snage i protoka vazduha da može u svim uslovima vožnje onemogućiti zamaglivanje vetrobranskog stakla. Potrebno je obezbediti ravnomernu raspodelu toplog vazduha duž cele površine prednjeg vetrobranskog stakla i grejanje u zoni spoljnih ogledala (retrovizora).



SEDIŠTA

Sedišta u putničkom salonu vozila treba da budu u saglasnosti sa standardom UN ECE R80 ili novijim. Sedišta moraju biti izrađena od nezapaljivih materijala u saglasnosti sa standardom UN ECE R118.

Sedišta u putničkom salonu vozila treba da budu samonoseća, antivandal konstrukcije, izrađena od tvrde plastike, tapacirana, anatomske oblikovana za udobno i komforno putovanje. Nasloni sedišta mogu imati ugrađene rukohvate.

Radno mesto vozača treba da bude izvedeno kao poseban prostor, koji obezbeđuje fizičku izolovanost radnog mesta vozača od salona za putnike.

Poželjno je da radno mesto vozača bude opremljeno vratima za ulazak vozača koja obezbeđuju fizički pristup vozaču iz putničkog salona vozila i potpuni vizuelni pregled



**RADNO MESTO
VOZAČA**

zone prvih vrata. Sa desne strane, na vratima kabine, mora se nalaziti otvor za prodaju karata. Poželjno je da čeon zid kabine iza radnog mesta vozača treba da bude potpuno zatvoren, posebnom pregradom od poda do plafona vozila.

Kabina treba biti adekvatno osvetljena sa obezbeđenim sistemom grejanja i klimatizacije. Kabina treba da bude opremljena podesivim zaštitnicima od sunčeve svetlosti na levoj polovini vetrobranskog stakla i bočnom prozoru sa leve strane. Podesivi zaštitnici ne smeju ograničavati vidno polje vozača.

U kabini treba predvideti poseban prostor za smeštaj obavezne opreme u vozilu propisane Pravilnikom o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima (prva pomoć, svetloodbojni prsluk, trougao, čekić za razbijanje stakla, prostor za lične stvari vozača, klinasti podmetači i sl.) kao i kanta za otpatke sa mogućnošću jednostavnog pražnjenja.

Sedište vozača treba da ima mogućnost aksijalnog i radijalnog podešavanja (napred, nazad i po vertikali), kao i podešavanja nagiba naslona sedišta sa sistemom pneumatske kontrole sa prilagođavanjem u zavisnosti od mase vozača. Sedište mora biti opremljeno sigurnosnim pojasom za vezivanje u tri tačke, a priključci za pojaseve treba da zadovolje standard UN ECE R14 ili 2001/85/EC ili noviji.



**SVETLOSNA
SIGNALIZACIJA
I OSVETLJENJE
U VOZILU**

Svetlosni uređaji na vozilu treba da budu u saglasnosti sa pravilnikom UN ECE R48 ili 76/756/EC ili novijim, i „Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015).

Unutrašnje osvetljenje u vozilu treba biti postavljeno podužno celom dužinom vozila. Unutrašnje osvetljenje u prednjem delu vozila ne sme da se nalazi u vidnom polju vozača i ne sme prilikom vožnje da stvara refleksiju na vetrobranskom staklu.



**PROTIV
POŽARNA
ZAŠTITA**

Materijali ugrađeni u vozilu treba da budu samogasivi i treba da zadovoljavaju zahteve standarda UN ECE R118 ili 95/28/EC ili novijeg.

Vozilo treba da ima ugrađen sistem za automatsku detekciju, dojavu i gašenje požara.

Vozilo mora da poseduje opremu i sredstva za gašenje požara u skladu sa i „Pravilnikom o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015) (u vozilima kategorija M2 mora se nalaziti najmanje jedan aparat sa 6 kg suvog praha, a u vozilima kategorije M3 mora se nalaziti najmanje jedan aparat sa 9 kg ili dva aparata sa 6 kg suvog praha).

9. NOVA MISIJA I VIZIJA SISTEMA MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA

U Izveštaju 1 – Početni izvještaj i Izveštaju 2 – Dijagnoza i benčmarking, izvršena je dubinska analiza postojećeg sistema međugradskog prevoza u Crnoj Gori, koja je prikazana i u prvom i drugom delu ovog izvještaja. Analiza je ukazala na određene specifičnosti ovog sistema i ukazala na bitne elemente održivosti ovog sistema koji je veoma značajan dio transportnog sistema Crne Gore.

Značaj sistema linijskog međugradskog prevoza putnika prepoznat je u “Programu ekonomskih reformi za Crnu Goru - 2020. do 2022. godina” (u daljem tekstu: Program), koji je donijela Vlada Crne Gore. U pomenutom dokumentu definisana je **Prioritetna reformska mjera 2: Unapređenje međugradskog linijskog prevoza putnika u drumskom saobraćaju**. Mjerom je definisano da će se unapređenje međugradskog linijskog prevoza putnika u drumskom saobraćaju na teritoriji Crne Gore realizovati kroz reformu nacionalnog zakonodavstva u drumskom saobraćaju, odnosno kroz izmjenu uslova i načina obavljanja istog, kao i izmjenu pravila na osnovu kojih će prevoznik dobijati ovlašćenje da obavlja međugradski linijski prevoz. Drugim rečima, suština reforme je promena načina pristupa tržištu usluga. Program predviđa da se ugovori o obavljanju delatnosti međugradskog linijskog prevoza sa prevoznicima zaključe na period 5 do 7 godina, što će prevoznicima dati dobru garanciju kod finansijskih institucija prilikom obnove voznog parka u skladu sa prihvatljivim tehničko-tehnološkim i ekološkim standardima.

Vremenski horizont za sprovođenje mjere je podijeljen na tri perioda od godinu dana. Prva aktivnost planirana za 2020. godinu je upravo ovaj Projekat “Reforme usluga međugradskog drumskog transporta putnika”, koji pored unapređenja međugradskog linijskog prevoza putnika u drumskom saobraćaju, treba da rezultira i jačanjem administrativnih kapaciteta u okviru Ministarstva za kapitalne investicije (MKI) – Direktorat za drumski saobraćaj (DS). U narednoj (2021.) godini treba da se sprovede reforma nacionalnog zakonodavstva, koja podrazumijeva izmjenu zakona i podzakonskih akata koji regulišu javni međugradski prevoz putnika, i nastavak jačanja administrativnih kapaciteta u MKI – DS. Konačno, u 2022. godini planirana je implementacija nove regulative u javnom međugradskom prevozu putnika i nastavak jačanja administrativnih kapaciteta.

Jasno je da je za postizanje pomenutog Programa neophodno i definisanje nove vizije, misije i ciljne funkcije sistema javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori.

Vizija sistema javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori treba da sadrži strateške izbore i vrijednosti koje definišu pogled na svrhu i način postojanja sistema.

VIZIJA: Sistem javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori je važan servis mobilnosti na teritoriji Crne Gore, održiv i ekološki prihvatljiv.

Misija sistema javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori treba da izrazi sadašnju i buduću djelatnost i poslovnu aktivnost sistema.

MISIJA: Sistem javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori je usmeren ka stabilnom i pouzdanom, dostupnom u prostoru i vremenu, kvalitetnom pružanju transportne usluge korisnicima, pod ekonomski najpovoljnijim i ekološki prihvatljivim uslovima.

Ovako definisana vizija i misija sistema sa sigurnošću će biti snažan element koji doprinosi održivom razvoju i kvalitetu života u Crnoj Gori i potpuno je u saglasnosti sa sličnim sistemima u okruženju. Ciljna funkcija sistema javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori treba da kvantifikuje i konkretizuje stavove definisane vizijom i misijom sistema. Definisanje ciljne funkcije sistema predstavlja kompleksan postupak projektovanja vrlo često međusobno konfliktnih zahtjeva interesnih grupa u i van sistema koji treba da se

realizuju u budućnosti, u cilju očuvanja egzistencije i permanentnog razvoja sistema. Takođe, ciljna funkcija treba da bude usklađena sa zahtjevima višeg sistema (država Crna Gora), koji su iskazani i u pomenutom Programu.

CILJNA FUNKCIJA sistema javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori je izražena kroz više ciljeva, od kojih su ključni:

- 1. Unapređenje tržišnih uslova poslovanja i povećanje konkurentnosti poslovanja kroz model za raspodjelu linija u sistemu međugradskog drumskog prevoza u kome će se prevoznici nadmetati i konkurisati za iste, na osnovu jednakih uslova i unaprijed poznatih kriterijuma.**
- 2. Povećanje broja putnika u javnom drumskom prevozu i njegovog učešća u vidovnoj raspodjeli, kroz jačanje konkurentnosti sistema javnog međugradskog prevoza putem ulaganja u kvalitet sistema i usluge, infrastrukturu, bezbjednost, ekološku podobnost i dostupnost u prostoru i vremenu.**
- 3. Definisane optimalnog broja linija u skladu sa realnim tržištem transportnih usluga, i usklađivanje transportnih kapaciteta i transportnih zahtjeva, što treba da doprinese optimizaciji funkcionisanja sistema u svim elementima strukture i ujednačenijem regionalnom povezivanju.**

Prvi cilj je predmet ovog projekta, dok realizacija druga dva cilja zahtijeva sprovođenje dodatnih studija (projekata) čija je osnovna svrha donošenje plana linija, plana obnove voznog parka i strategije jačanja konkurentnosti. Svakako, ciljnu funkciju sistema je potrebno izraziti preko određenog broja parametara kvaliteta - efektivnosti koji predstavljaju kvantitativni izraz ciljeva sistema i osnovu za ocenu efektivnosti i efikasnosti sistema. Ovi parametri se nazivaju i ključni pokazatelji performansi sistema (eng. *KPI – Key Performance Indicator*).

Definisanje svojstava i parametara kvaliteta sistema i usluge kojima se izražava efikasnost i efektivnost sistema (KPI), predstavlja osnovni preduslov za kvalitetno upravljanje sistemom, odnosno osnov za projektovanje sistema, organizaciju, provjeru izvršenja projektovanih svojstava sistema i usluge, ocjenu kvaliteta od strane korisnika i na kraju poboljšanje kvaliteta usluge kao element upravljanja ukupnim kvalitetom sistema. Jasno i jednoznačno definisani KPI parametri će omogućiti međusobnu komparaciju u različitim vremenskim presjecima, što je jedan od preduslova za kvalitetno upravljanje sistemom na svim nivoima i u svim segmentima (organizacija, struktura, funkcionisanje itd.), odnosno svaki od navedenih pokazatelja kvaliteta sistema i usluge će u realnom vremenu odlikovati stepen izvršenja postavljene funkcije cilja.

10. PREDLOG NOVOG MODELA ZA PRISTUP TRŽIŠTU ZASNOVANOG NA KONKURENCIJI I JAVNOM TENDERU

U Početnom Izveštaju prikazana je analiza postojećih modela pristupa djelatnosti i pristupa tržištu usluga javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori, koji je prikazan i u prvom delu ovog izveštaja. Pristup djelatnosti usklađen je sa pozitivnom evropskom praksom i kao takvog ga nije potrebno menjati sve dok se ne promene uslovi na nivou EU.

S druge strane, postojeći model pristupa tržištu je liberalizovan, ali ipak kontrolisan i naklonjen postojećim prevoznicima. Svaki novi predloženi red vožnje mora proći postupak usklađivanja, ovjere i registracije, koji je definisan Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju i bliže određen Pravilnikom o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju i Pravilnikom o obrascima reda vožnje i sadržaju i načinu vođenja evidencija registrovanih redova vožnje u linijskom prevozu putnika u drumskom saobraćaju.

Ovakav model pristupa tržištu ima niz pozitivnih karakteristika, ali i nedostataka. Liberalizacija tržišta u pogledu davanja slobode prevoznicima da sami definišu i predlažu linije i redove vožnje je jedna od pozitivnih karakteristika. Kao pozitivne osobine treba izdvojiti i stabilnost pružanja usluge, kao i usklađenost sa postojećim navikama korisnika, iako se redovi vožnje registruju i ovjeravaju na period od godinu dana, sa početkom primjene od 1. juna tekuće do 31. maja naredne godine, jer je za postojeće redove vožnje dovoljno da prevoznik uplati propisane administrativne takse i ponovo ih registruje za naredni registracioni period od godinu dana.

Osnovna mana postojećeg modela je da osjetljivost na promjenu na tržištu transportnih usluga, odnosno na promjene transportnih zahtjeva (porast i pad broja putnika) i zavisi isključivo od ekonomskih faktora. Prevoznici nisu zainteresovani za uvođenje novih linija i/polazaka, tj. redova vožnje, ukoliko takva usluga nije održiva, ili ukoliko time ne štite svoj dio tržišta kroz zaštitna vremena.

Upravo su zaštitna vremena, kao glavni parametar za usklađivanje redova vožnje, i način njihovog određivanja jedna od glavnih manjkavosti postojećeg modela. Njihova primjena podrazumeva da u okviru zaštitnog vremena nije moguće registrovati novi red vožnje (polazak) na nekoj liniji čak iako postoje realni transportni zahtjevi, osim ako to ne uradi prevoznik koji drži postojeći red vožnje. Samim tim ograničava se konkurencija na tržištu usluga.

Zbog toga je jedan od glavnih ciljeva ovog projekta bio definisanje novog modela za pristup tržištu usluga međugradskog prevoza u Crnoj Gori. Izabran je model dodjele tržišta kroz davanje koncesija prevoznicima za liniju/dio tržišta međugradskog prevoza, zbog pozitivnih iskustava primjene sličnih modela u evropskim državama (Slovenija, Španija, itd.)

Kako bi se predloženi model mogao sprovesti potrebno je izvršiti niz aktivnosti u fazi pripreme za sprovođenje tendera, a pre svega:

1. Analiza pravnih okvira

Pre zaključenja ugovora zasnovanog na učinku, važeći pravni okvir, uključujući sve relevantne zakone i propise, treba pažljivo proučiti i proceniti. Na osnovu ove analize (kao deo procesa dubinske analize) treba odabrati najbolji model ugovorni. Ako su potrebne promene zakona, one bi trebale biti izvršene pre finalizacije ugovora. Odabrani tip ugovora treba da bude prilagođen potrebama potencijalnih koncedenta i koncesionara, a da se pravni okvir iskoristi na najbolji mogući način. Ova analiza pravnih okvira data je u Izveštaju 1 – Početni izveštaj i Izveštaju 2 – Dijagnoza i benčmarking, a predlozi aktivnosti i izmena date su poglavljima 10.1.-10.3. ovog izveštaja.

2. Definisane ugovornih ciljeva i odgovornosti ugovornih strana

Tokom pripreme ugovora, naručilac treba da ima za cilj da što preciznije definiše ciljeve koje treba postići; utvrditi prava, obaveze i odgovornosti svake ugovorne strane, kao i zajedničke odgovornosti; utvrditi jasan, pouzdan i efikasan mehanizam koji omogućava strankama da brzo i efikasno odgovore na sve nove okolnosti koje se mogu pojaviti tokom sprovođenja ugovora. Elementi ugovornih odnosa predmet su poglavlja 10.4.

3. Analiza područja pružanja usluge

Područje pružanja usluga – transportno tržište trebalo bi da bude jasno identifikovano u ranom procesu, a poželjno pre nego što se sprovede, ili paralelno sa analizom pravnih i regulatornih okvira. Veličina područja pružanja usluga ima direktan uticaj na troškove i prihode operatora, a samim tim i na održivost sistema. Detaljna analiza postojećeg tržišta usluga data je u Izveštaju 1 – Početni izveštaj. Međutim, analiza je obuhvatila vremenski presek 2019. godine tako da je neophodno pre sprovođenja novog modela pristupa tržištu, uraditi sveobuhvatnu studiju međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori. Jedan od izlaznih rezultata ove studije treba da budu i predlozi minimalnih elemenata kvaliteta sistema i usluge, i eventualne korekcije predloga koji su dati u okviru Izveštaja 2 – Dijagnoza i benčmarking.

U nastavku ovog poglavlja definisani su osnovni elementi modela, neophodne izmjene postojećih zakonskih i podzakonskih akata, a dat je i predlog tenderske procedure za izbor prevoznika.

10.1. OSNOVNI ELEMENTI NOVOG MODELA JAVNOG TENDERA

Trenutni pravni okvir u Crnoj Gori ne predviđa tendersku proceduru koja bi se mogla primijeniti na usluge međugradskog drumskog prevoza putnika. Da bi se obezbijedile kvalitetne i pouzdane usluge, bilo bi preporučljivo propisati novi model javnog tendera, kroz promjene zakonodavstva, koji bi uzeo u obzir specifičnosti ovog sektora.

Član 72. stav 1. Zakona o ratifikaciji Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju ("SI. List RCG", br. 7/07) predviđa da će Crna Gora nastojati da uskladi svoje zakone sa zakonskim propisima EU i propisuje da će Crna Gora nastojati da osigura adekvatnu implementaciju i sprovođenje postojećeg i budućeg zakonodavstva, odnosno da zakonodavstvo treba implementirati i sprovoditi na način koji je u skladu sa praksom EU.

Prema tome, promjene zakonodavstva bi trebale biti u skladu sa Uredbom (EZ) br. 1370/2007 o uslugama javnog željezničkog i drumskog prevoza putnika ("**Uredba**"). Član 5 (3) Uredbe u opštim crtama predviđa uslove pod kojima treba organizovati konkurentski postupak javnog nadmetanja.

Detaljnija proceduralna pravila zakonodavstva o javnim nabavkama, kao što su Direktive 2014/24/EU i 2014/25/EU, ili Direktiva 2014/23/EU o koncesijama, koje su prenesene u crnogorski Zakon o javnim nabavkama, Zakon o koncesijama i Zakon o javno-privatnom partnerstvu, mogu se primijeniti u skladu sa Komunikacijom Komisije o interpretativnim smjernicama u pogledu Uredbe (2014/C 92/01).

S druge strane, moguće je propisati potpuno novu i posebnu tendersku proceduru koja bi uzela u obzir specifičnosti u sektoru drumskog prevoza putnika. U skladu sa Uredbom, takav *sui generis* pristup tenderskom postupku moguć je samo ako su dodijeljeni ugovori "ugovori koncesija usluga" (kako su definisani u Direktivi 2014/23/EU), a ne "ugovori o uslugama"²⁵ (kako su definisani u Direktivi 2014/25/EU).

²⁵ Ugovor koncesija usluga je ugovor kojim se ostvaruje novčani interes posredstvom kojeg se pružanje usluga ili upravljanje uslugama (sem vršenja određenih radova) dodjeljuje jednom privrednom subjektu ili više njih čija se naknada sastoji isključivo od prava na iskorištavanje usluga koje su predmet ugovora ili od tog prava i plaćanja. Dodjela koncesije usluga uključuje prenos na koncesionara operativnog rizika u iskorištavanju tih usluga koji obuhvata rizik potražnje ili rizik ponude ili oboje. Smatra se da koncesionar preuzima operativni rizik kada se, u normalnim uslovima rada, ne garantuje nadoknada ulaganja ili troškova nastalih u izvođenju radova ili pružanju usluga koje su predmet koncesije. Dio rizika prenesen na

Ako ugovori predstavljaju ugovore o uslugama, primjenjivaće se postupci iz Direktiva 2014/25/EU i 2014/23/EU, koji su transponovani u crnogorski sistem kroz Zakon o javnim nabavkama, Zakon o Koncesijama i Zakon o javno privatnom partnerstvu. Predložene usluge međugradskog drumskog prevoza putnika iz ovog izvještaja mogu se smatrati "ugovorima koncesija usluga", te bi prema tome *sui generis* (ad hoc) postupak bio moguć. U skladu sa Uredbom, mogao bi se koristiti *sui generis* model javnog nadmetanja koji bi uzeo u obzir specifičnosti sektora javnog drumskog prevoza putnika.

Odabrani model tendera se mora zasnivati na principima transparentnosti, nediskriminacije i konkurentnosti. U tom pogledu, prethodna iskustva postojećih prevoznika bi mogla biti prepoznata bez kršenja principa konkurentnosti i nediskriminacije. Ovo je veoma bitno radi obezbjeđivanja održivosti sistema međugradskog prevoza i stabilnosti pružanja usluge korisnicima, usklađene sa njihovim potrebama i navikama, kao i prognozom transportnih zahtjeva (koja je data u izvještaju Dijagnoza & Benčmarking).

Takođe, neophodno je pripremiti model nacrtu ugovora (unaprijed poznat) koji će biti zaključen sa svakim prevoznikom koji bude izabran u tenderskom postupku. Preporučljivo je u relevantnom zakonskom aktu npr. Zakonu o prevozu u drumskom saobraćaju ("*Službeni list Crne Gore*", br. 071/17, 067/19) ("**ZPDS**"), propisati koje elemente takav ugovor mora sadržati. U okviru ovog Projekta dat je **predlog osnovnih elemenata javnog ugovora** za pružanje usluge javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori (poglavlje 3.4).

Jedan od najbitnijih elemenata ugovornih odnosa je period za koji će se konkretne linije dodijeliti ponuđačima, odnosno period trajanja koncesije. Prema Uredbi 1370/2007 maksimalni period trajanja koncesije za autobuski podsistem je 10 godina, uz mogućnost produženja za 5 godina u slučaju da se od privatnog partnera zahtijevaju značajna ulaganja u infrastrukturu/resurse ili kada je to opravdano troškovima nastalim usled specifičnih geografskih okolnosti. Ako je to opravdano amortizacijom kapitala u vezi s ulaganjem u infrastrukturu i/ili u vozila ugovor može imati i duže trajanje. Kako ovo nije slučaj preporuka je da **maksimalni period trajanja koncesije za usluge međugradskog prevoza u Crnoj Gori bude 10 godina.**

Postoji veliki broj bitnih elemenata koje je potrebno definisati, uključujući i teritorijalni opseg tendera kao i da li će linije biti iskorišćene na osnovu postojećih redova vožnje. Što se tiče teritorijalnog pristupa, preporučljivo je da se održi jedan sveobuhvatni tender za čitavu teritoriju Crne Gore ili odvojeni tenderi za različita područja (regije), ali na osnovu istog obrasca tenderske dokumentacije. Prvi pristup bi bio koristan sa aspekta uniformnosti, a drugi pristup bi bio preporučljiv ako vremenski raspored tendera za cijelu teritoriju Crne Gore ne bi bio primjeren za sve teritorije.

Ne postoji zakonsko ograničenje koje propisuje da se na tenderu moraju predložiti vremenski rasporedi (vrijeme polaska vozila) prema postojećim redovima vožnje, međutim, ovo je vjerovatno najisplativije za prevoznike ako uzmemo u obzir da su oni te redove vožnje predlagali u skladu sa njihovim komercijalnim iskustvom.

Model koncesija treba zasnovati po principu unakrsnih subvencija u skladu sa primjenjivim propisima koji regulišu oblast kontrole državne pomoći. Mnoge linije nisu bile ekonomski isplative i obično ne postoji interes prevoznika da rade na tim linijama. Kako bi se prevazišao ovaj problem takve linije treba objediniti sa profitabilnim linijama u iste koncesije ili dodavati naknadno kroz anekse ugovora na druge profitabilne linije. Na taj način bi koncesionari preuzeli odgovornost za neprofitabilne linije u zamjenu za ekskluzivna prava za obavljanje prevoza na profitabilnim linijama. Ostaje, međutim, problem nejednakog pristupa

koncesionara uključuje stvarno izlaganje nepredvidivim promjenama tržišta, tako da bilo kakav potencijalni procijenjeni gubitak koji je pretrpio koncesionar nije tek nominalan i zanemariv.

Ugovor o uslugama definisan je kao ugovor čiji je cilj pružanje usluga sem onih koje su izričito isključene u skladu sa Direktivom 2014/25/EU.

prema svim korisnicima, jer bi oni putnici koji koriste profitabilne linije dijelom finansirali putnike na nerentabilnim linijama. Međutim, to je posledica djelatnosti i karakteristika tržišta.

10.2. POTREBNE IZMJENE CRNOGORSKOG ZAKONODAVSTVA

Kao što je ranije naznačeno, trenutni pravni okvir u Crnoj Gori ne predviđa tendersku proceduru koja bi se mogla primijeniti na usluge međugradskog drumskog prevoza putnika. ZPDS propisuje direktan pristup prema kojem redove vožnje za međugradski prevoz putnika, koje predlažu prevoznici, usklađuje Privredna komora u skladu sa Pravilima o načinu, postupku, kriterijumima i visini naknade za usklađivanje redova vožnje u međugradskom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 019/19)) ("Pravila"). Red vožnje dodijeljen određenom prevozniku registruje i ovjerava MKI.

Trenutni pravni okvir ne propisuje mogućnost dodjeljivanja određenih linija u tenderskom postupku (postupku javnog nadmetanja) i odstupanje od gore navedenog postupka usklađivanja redova vožnje dovelo bi do nezakonitosti takvog tendera i ništavosti bilo kog ugovora dodijeljenog na osnovu njega.

Prema tome, crnogorski pravni okvir je potrebno izmijeniti kako bi se omogućilo dodjeljivanje međugradskih linija putem tendera. Postoje dva načina kako bi se to moglo postići.

Prvo, ZPDS može biti izmijenjen i dopunjen tako propisuje da se nadmetanje za saobraćajne linije vrši u skladu sa postupkom propisanim u Zakonu o koncesijama ("Službeni list Crne Gore", br. 8/2009 i 73/2019)). Pored procedure koja je propisana Zakonom o koncesijama, proceduralna pravila koja regulišu postupak tendera iz drugih propisa o javnim nabavkama i koncesijama kao što su Zakon o javnim nabavkama i Zakon o javno-privatnom partnerstvu, bi se mogla primijeniti u skladu sa Komunikacijom Komisije o interpretativnim smjernicama u pogledu Uredbe (2014/C 92/01). Važno je naglasiti da u svakom slučaju dolazi do primjene samo procesnih odredbi ovih zakona koje se odnose na tender i da navedeni propisi u praksi regulišu drugu predmetnu materiju. Evropska komisija je posebno navela pravila sadržana u ovim propisima kao primjer konkurentnih tenderskih procedura. U ovom dokumentu je posebno obrađen postupak prema Zakonu o koncesijama koji je u primjeni već više od deceniju, na osnovu kog se formirala određena praksa i koji je u međuvremenu mijenjan u cilju poboljšanja samog postupka. Ukoliko bi se za dodjelu koncesije primjenjivala pravila iz Zakona o javnim nabavkama ili Zakona o javno-privatnom partnerstvu morale bi se uzeti u obzir specifičnosti ovih postupaka i formalni/procesni zahtjevi koji se razlikuju od onih koji su opisani ovdje.

Drugi pristup bi bila izmjena ZPDS-a propisivanjem *sui generis/ad hoc* tenderskog postupka koji bi bio posebno predviđen za dodjeljivanje saobraćajnih linija za javni drumski prevoz putnika.

Procedura propisana u Zakonu o koncesijama

Procedura propisana u Zakonu o koncesijama je opšta.

Prvi korak u postupku koncesije jeste uključivanje relevantne koncesije u godišnji plan koncesija koji usvaja Vlada ili grad/opština. Plan se usvaja do kraja godine za narednu godinu nakon javne rasprave. Zatim se na osnovu plana koncesija priprema koncesioni akt. O koncesionom aktu se održava javna rasprava nakon čega se podnosi Vladi ili nadležnom organu opštine zajedno sa raznim analizama / procjenama / izvještajima / pokazateljima. Nakon usvajanja koncesionog akta od strane nadležnog organa, na osnovu njega se raspisuje javni oglas. Na osnovu javnog oglasa, postupak se može nastaviti kao:

- (i) javno nadmetanje u otvorenom postupku, koji uključuje:
 - preuzimanje od strane zainteresovanih ponuđača tenderske dokumentacije koja detaljnije propisuje procedure i zahtjeve,
 - podnošenje ponuda,

- vrednovanje ponuda od strane tenderske komisije u skladu sa procedurom vrednovanja koja je propisana u Zakonu o koncesiji i podzakonskim aktima,
 - sačinjavanje rang liste na osnovu broja dodijeljenih bodova u postupku vrednovanja i donošenje odluke o izboru najpovoljnije ponude,
 - upućivanje predloga za dodjelu koncesije Vladi ili opštini sa pratećom dokumentacijom i odlučivanje Vlade ili opštine o davanju koncesije.
- (ii) javno nadmetanje u dvostepenom postupku, koji uključuje:
- javno oglašavanje za predkvalifikaciju;
 - postupak predkvalifikacije, kada tenderska komisija vrednuje prijave za predkvalifikaciju i prihvata ili odbija prijave na osnovu unaprijed utvrđenih predkvalifikacionih kriterijuma;
 - dostavljanje koncesionog akta kvalifikovanim ponuđačima, otkup tenderske dokumentacije i dostavljanje ponuda od strane kvalifikovanih ponuđača u ostavljenom roku;
 - vrednovanje i rangiranje ponuda dobijenih od kvalifikovanih ponuđača i donošenje odluke nadležnog organa o izboru najpovoljnije ponude;
 - obrazloženi predlog za davanje koncesije i izbor ponuđača za koncesionara.
 - Konkurentski dijalog (paralelni pregovori sa više potencijalnih ponuđača) za davanje koncesije sprovodi se ukoliko nadležni organ ne posjeduje rješenja za realizaciju tehnički, tehničko-tehnološki, pravno, finansijski ili sa drugog stanovišta složenog projekta radi određivanja najboljeg tehničkog, tehnički-tehnološkog, pravnog, finansijskog ili drugog rješenja za realizaciju projekta.
- (iii) Javno nadmetanje u skraćenom postupku - Koncesije na period do tri godine dodjeljuju se po skraćenom postupku sa propisanim kraćim rokovima i sa preskakanjem određenih koraka (npr. javna rasprava ne mora biti održana prije nego li se koncesija uvrsti u planu koncesija itd.).

Zainteresovana lica mogu da podnesu ponude samostalno ili u konzorcijumu ili drugom obliku poslovnog povezivanja.

Kriterijumi na osnovu kojih može da se vrednovanje ponuda, u zavisnosti od predmeta koncesije, su: 1) rok na koji se traži koncesija; 2) ponuđeni iznos koncesione naknade; 3) ponuđena cijena, odnosno tarifa pružanja usluga; 4) reference ponuđača (tehnički i/ili finansijski uslovi, dosadašnje iskustvo u vršenju koncesione djelatnosti i drugo); 5) kvalitet usluga; 6) stepen ostvarivanja javnog interesa; 7) stepen korišćenja prirodnog bogatstva; 8) efekti na zapošljavanje, infrastrukturu i ekonomski razvoj; 9) program i stepen zaštite životne sredine i mjere za unaprjeđenje energetske efikasnosti; 10) obim i visina očekivane finansijske pomoći i podrške koncedenta; 11) drugi kriterijumi koje utvrdi koncedent. Od navedenih kriterijum na sistem javnog međugradskog prevoza mogli bi se primeniti svi osim eventualno kriterijuma pod brojem 6, 7 i 8.

Postupak predviđen Zakonom o koncesijama

Postupak predviđen Zakonom o koncesijama ima svoje prednosti i nedostatke. S jedne strane, nadmetanje u skladu sa procedurom propisanom Zakonom o koncesijama bi garantovalo uniformnost sa ostalim ugovorima o koncesijama, što bi moglo dovesti do većeg stepena sigurnosti zbog razvijenosti prakse državnih organa i sudova. Ponuđači bi takođe, pored opštih pravnih ljekova propisanih Zakonom o upravnom postupku, imali mogućnost da koriste još jedno pravno sredstvo (žalba Komisiji za koncesije).

S druge strane, postupak bi se mogao pokazati pretjerano rigidnim i/ili nekompatibilnim za dodjelu linija međugradskog prevoza, posebno ako se planira raspisivanje jednog tendera za cijelu teritoriju Crne Gore. U

tom slučaju, Vlada Crne Gore morala bi da djeluje kao koncedent, a opštine bi vrlo verovatno morale da budu uključene (barem što se tiče sastava tenderske(ih) komisije(a)), dok trenutno sve nadležnosti imaju Privredna komora i MKI. Pored toga, primjenjivali bi se strogi rokovi i Komisija za koncesije, još jedan nadležni organ, bi morao da bude uključen u postupak. Postupak je složen i dugotrajan s obzirom na sve neophodne prethodne formalnosti poput javne rasprave u vezi sa godišnjim planom koncesija.

Sui Generis postupak

Drugi pristup uvođenja tenderskog postupka za linije bi bio propisivanje novog *sui generis* modela tendera za linije u crnogorskom zakonodavstvu. Takav postupak bi se mogao primijeniti kroz promjene ZPDS-a pri čemu bi osnovni principi tenderskog postupka kao što su transparentnost, efikasnost i jednak tretman, bili direktno propisani u izmjenama i dopunama ZPDS-a. Detalji tenderskog postupka (npr. vremenski raspored, kriterijumi za vrednovanje, sadržaj ponuda i potpisivanje ugovora) mogu se predvidjeti podzakonskim aktima koje bi usvojila Vlada i nadležno Ministarstvo.

Propisivanje tendera za linije u *sui generis* postupku bi omogućilo nadležnim organima da postupak prilagode specifičnostima sektora prevoza i uspostavljanje linija u skladu sa međunarodnim standardima i lokalnim zahtjevima. Takav postupak bi doveo do veće fleksibilnosti i veće vjerovatnoće za uspješan ishod.

Postupci koji se razlikuju od onih koji su predviđeni u Zakonu o koncesijama nijesu novitet u crnogorskom pravu za aranžmane koji su slični koncesijama. Primjera radi ugovori koji imaju elemente koncesije (u sektoru energije i turizma) su u praksi dodjeljivani kroz postupke propisane u Zakonu o državnoj imovini ("Službeni list Crne Gore" br. 21 / 2009 i 40/2011)), a ne na osnovu Zakona o koncesijama.

Sui generis pristup podrazumjeva da bi članovi 44-61 ZPDS-a, koji se posebno bave međugradskim prevozom, kao i niz opštih odredbi ZPDS-a (u manjoj mjeri) morali bi biti promijenjeni. Neki od tih članova morali bi biti u potpunosti promijenjeni, a neki bi zahtijevali samo manje korekcije. Pored toga, Pravila kao relevantni podzakonski akti morala bi biti izmijenjena/zamijenjena kako bi se predvidio novi tenderski postupak.

10.3. TENDERSKA PROCEDURA

Dodeljivanje tržišta transportnih usluga u međugradskom prevozu u Crnoj Gori, vezano je za sprovođenje složenog postupka za realizaciju dodjele koncesija, odnosno sprovođenja složenih aktivnosti koji za rezultat imaju jasan i transparentan izbor svakog prevoznika po linijama prema unaprijed poznatim kriterijumima. Specifičnosti sistema javnog međugradskog prevoza u Crnoj Gori, kao i definisani ciljevi i ciljna funkcija sistema, zahtijevali su inovativni pristup u metodologiji raspodjele tržišta transportnih usluga. Osnovni principi na kojima se zasniva metodološki postupak raspodjele transportnog tržišta su:

- Jasnoća i jednostavnost postupka;
- Jednakost postupka i isti uslovi za sve potencijalne ponuđače;
- Obezbeđivanje uslova za izbor najboljih operatora za obavljanje delatnosti;
- Stvaranje uslova za razvoj izbalansiranog transportnog sistema;
- Povećanje troškovne i ekonomske efikasnosti sistema, odnosno stvaranje uslova za održivost sistema;
- Uvođenje konkurencije za pristup tržištu usluga uz eliminisanje konkurencija u sistemu, sa ciljem stvaranja jednakih uslova za sve izabrane operatore;
- Minimizacija negativnih uticaja na okolinu kroz podsticanje rada što novijih i ekološki prihvatljivih vozila.

Kako je navedeno u odjeljku 10.2, da bi se sproveo tenderski postupak, trenutni pravni okvir morao bi biti izmijenjen.

Bilo bi preporučljivo izvršiti promjene relevantnog zakonodavstva na takav način da se u ZPDS-u propisuju samo opšta pravila i principi tenderskog postupka (npr. da se međugradske linije mogu dodijeliti samo na osnovu tendera, da takav tender treba da se održi na osnovu javnog oglasa i da se primjenjuju principi transparentnosti, nediskriminacije i konkurentnosti, nadležni organ itd.) Takođe, preporučljivo je i da ZPDS sadrži bitne elemente javnog ugovora sa prevoznicima. Ostala detaljnija pitanja bi trebalo obraditi u podzakonskim aktima koji bi se bavili ovom temom, kojom bi se propisala detaljna procedura za nadmetanje, rokovi, sadržaj tenderske dokumentacije i ponuda, i koji bi se bavili tehničkim pitanjima o tome kako će nadležno MKI utvrđivati potrebu za tenderima za određene linije, itd.

Ne postoje zakonska ograničenja u pogledu primenjivog tenderskog postupka (osim činjenice da postupak mora da garantuje transparentnost, nediskriminaciju i konkurentnost) te bi i postupak na osnovu Zakona o koncesiji (ali i Zakona o javnim nabavkama i Zakona o javno-privatnom partnerstvu) kao i *sui generis* tenderski postupak bili izvodljivi u skladu sa crnogorskim pravom. Pitanje je, međutim, koji je način najbolji uzimajući u obzir nekoliko (tehničkih) aspekata: (i) lakoća organizacije, (ii) troškovi, (iii) privlačenje ponuda itd.

Imajući navedeno u vidu, **smatramo da bi *sui generis* rješenje dalo koncedentu potrebnu fleksibilnost i bilo adekvatnije i efikasnije za implementaciju tendera za linije međugradskog prevoza u odnosu na sprovođenje tendera u skladu sa Zakonom o koncesijama.** Iako treba napomenuti da bi se postupak mogao sprovesti i u skladu sa Zakonom o koncesijama (ali i Zakonom o javnim nabavkama i Zakonom o javno-privatnom partnerstvu).

10.4.ELEMENTI JAVNOG UGOVORA

Jedan od osnovnih ciljeva definisanja jasnih i sveobuhvatnih ugovora u sistemu javnog prevoza putnika, predstavlja raspodjela kompetencija i odgovornosti između ugovornih strana. Izbor tipa ugovora zavisi od strukture sistema sa jedne strane, a sa druge strane od podjele rizika između ugovornih strana, kao i od moguće potrebe za dodatnim inicijativama koje bi pomogle ostvarivanju ciljne funkcije sistema. U ovom poglavlju projekta biće razrađeni osnovni elementi ugovornih odnosa između MKI i privatnih partnera (prevoznika).

Imajući u vidu specifičnosti tržišta transportnih usluga u sistemu javnog međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori, kao i primjere dobre prakse iz država EU, osnovni elementi koje budući Javni ugovor treba da ima su navedeni u narednoj tabeli.

Tabela 45. Osnovni elementi Javnog ugovora između MKI i prevoznika

Opšti elementi	Ugovorne strane:	Koncedent: Ministarstvo za kapitalne investicije Koncesionar: Prevoznik
	Preambula:	Koja sadrži sve činjenice od značaja za zaključenje Javnog ugovora, a to su: <ul style="list-style-type: none"> Razlozi za zaključenje Javnog ugovora Zakonski osnov Podaci o konkursu za dodelu linija tj. procesu koji je prethodio zaključenju Javnog ugovora
Opšta pravila i predmet ugovora	Opis predmeta ugovora:	Dodeljivanje koncesionog prava za pružanje usluga javnog međugradskog prevoza putnika na (navesti liniju ili paket linija).
Specifična prava/obaveze davalaca i korisnika prava	Specifične obaveze Koncedenta	<p>Na osnovu konkursa navode se prava i obaveze koje preuzima koncedent u periodu trajanja ugovora</p> <p>Osnovna prava Koncedenta uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pravo na koncesionu naknadu (ukoliko bude predviđena) koju će plaćati Koncesionar. Pravno na monitoring i kontrola realizacije ugovornih obaveza u skladu sa registrovanim redom vožnje i minimalnim standardima kvaliteta usluge i resursa za pružanje usluge u međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori, definisanih ugovorom. <p>Osnovne obaveze Koncedenta uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obezbeđivanje ekskluzivnog prava obavljanja međugradskog prevoza putnika Koncesionaru na liniji ili paketu linija koji su predmet koncesije.
	Specifične obaveze Kocesionara	<p>Na osnovu konkursa detaljno se navode prava i obaveze koje preuzima Koncesionar</p> <p>Osnovna prava Koncesionara uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ekskluzivno pravo obavljanja delatnosti međugradskog prevoza putnika na liniji ili paketu linija koji su predmet koncesije. <p>Osnovne obaveze Koncesionara uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pružanje usluge međugradskog prevoza putnika na liniji ili paketu linija koji su predmet koncesije u skladu sa registrovanim redom vožnje i minimalnim standardima kvaliteta usluge i resursa za pružanje usluge u međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori, definisanih ovim ugovorom; Plaćanje koncesione naknade Koncedentu, u skladu sa dinamikom utvrđenom u Ugovoru o koncesiji; i Davanje sredstava obezbeđenja za kvalitetno pružanje usluge (bankarska garancija).
Rok trajanja ugovora	Rok trajanja koncesije	Preciziranje roka (početak i kraj) na koji se dodeljuje koncesiono prava za pružanje usluga javnog međugradskog prevoza putnika.
Minimalni standardi u pružanju ugovorene usluge	Minimalni standardi kvaliteta usluge	Minimalni standardi kvaliteta elemenata strukture transportne mreže (linije/grupe linija). Minimalni standardi kvaliteta elemenata funkcionisanja transportne mreže (linije/grupe linija).

	Minimalni standardi kvaliteta resursa za pružanje usluge	Minimalni standardi funkcionalnih i eksploatacionih karakteristika vozila za međugradski prevoz putnika.
	Način monitoringa i kontrole ispunjenja kvaliteta usluga i minimalnih standarda	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoring i kontrola ispunjenja kvaliteta usluga i minimalnih standarda vršiće se preko sistema za monitoring i kontrolu u okviru Ministarstva za kapitalne investicije, kao i kroz inspeksijske organe. - Do uvođenja sistema za monitoring i kontrolu u okviru Ministarstva za kapitalne investicije, monitoring i kontrolu vršiće inspeksijski organi.
Raskidanje ugovora, kazne, viša sila, procedure i tela zadužena za sporove po osnovu ugovora	Uslovi pod kojima se ugovor raskida	<p>Popis svih relevantnih okolnosti za raskidanje ugovora kao što su kršenje bitnih odredaba ugovora, produženo trajanje okolnosti koje predstavljaju višu silu i promenjene okolnosti. Raskid ugovora se podrazumijeva u svim slučajevima kada se krše odredbe ugovora, a koje su definisane na osnovu zakona²⁶. Treba održati kontinuitet postojeće zakonske prakse i uslovi iz zakona mogu prenijeti i u Ugovor, uz određene korekcije (npr. u smislu broja dana neodržavanja reda vožnje, isl). Ugovorom treba propisati da zbog navedenih slučajeva kršenja prevoza na jednom ili više redova vožnje prevozniku ukida cijeli paket linija.</p> <p>Razlozi koji mogu dovesti do raskida ugovora mogu se svrstati u tri kategorije:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bitne povrede Ugovora o koncesiji od strane koncesionara_ <ul style="list-style-type: none"> Primjeri: (i) koncesionar izvrši prenos koncesije odnosno dopusti drugom prevozniku obavljanje predmetne delatnosti bez saglasnosti koncedenta; (ii) koncesionar ukine određenu liniju koja mu je dodeljena; (iii) bude pokrenut postupak stečaja ili likvidacije nad koncesionarom; (iv) ispostavi se da je koncesija data na osnovu netačnih podataka bitnih za donošenje odluke o davanju koncesije; (v) koncesionar ne dostavi ili ne obnavlja garancije za izvršavanje ugovora o koncesiji na način i u rokovima propisanim ugovorom o koncesiji; i (v) koncesionaru ne bude produžena licenca za prevoz putnika; 2. Značajno kršenje odredbi zakona i drugih propisa: <ul style="list-style-type: none"> Primeri: (i) kršenje propisa koje dovodi do privremenog i/ili trajnog ukidanja licence prevoznika, (ii) koncesionar prestane da ispunjava uslove predviđene javnim pozivom na osnovu kog je dobio koncesiju i/ili (iii) značajnije kršenje odredbi o bezbednosti saobraćaja; 3. Kršenje manje bitnih odredbi ugovora i/ili zakona ukoliko isto nije otklonjeno u određenom primjerenom roku ili ukoliko se takvo kršenje nakon otklanjanja ponovi određeni broj puta: <ul style="list-style-type: none"> Primeri: (i) koncesionar ne obavlja koncesionu djelatnost u skladu sa dinamikom i u obimu utvrđenom ugovorom o koncesiji (osim u slučaju nepredviđenih okolnosti ili više sile); (ii) koncesionar ne izvrši pripremne radnje u ugovorenom roku ili ne započne koncesionu djelatnost u ugovorenom roku te isto ne započne nakon opomene koncedenta; (iii) koncesionar ne plati koncesionu naknadu (ukoliko je predviđena ugovorom) u roku od [60] dana, od dana dospelosti obaveze; (iv) koncesionar međugradski linijski prevoz putnika ne obavlja autobusima koji imaju ugovorene karakteristike; (v) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu ne obavlja na autobuskim stanicama i autobuskim stajalištima, (vi) onemogućavanje vršenja monitoringa i kontrole realizacije ugovora; (vii) manje ali učestalo kršenje odredbi o bezbednosti saobraćaja i slično. Navedeni primeri bi bili osnov za raskid ukoliko se takvo kršenje nastavi u određenom periodu nakon što je koncedent obavestio koncesionara da prekine kršenje a koncesionar to ne učini; 4. Produženo trajanje okolnosti koje predstavljaju višu silu i promenjene okolnosti, kada zbog dužine trajanja takvih okolnosti smisao konkretnog ugovora o koncesiji bude doveden u pitanje. <p>Način raskida je pisanim obaveštenjem o raskidu upućenom koncesionaru.</p>
	Kaznene odredbe	Popis svih kaznenih odredbi ugovora.
	Viša sila	<p>Odredbama iz ovog dela ugovora detaljno se razrađuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - događaje koji predstavljaju promijenjene okolnosti ili višu silu, - postupak obaveštavanja o njihovom nastanku, - njihov uticaj na izvršenje, raskid ili produženje ugovora.
	Stabilizaciona klauzula	Obaveza Koncedenta da naknadi Koncesionaru štetu ako dođe do promjena propisa (deskriminatornih ili koje se nijesu mogle očekivati) kojim se povećavaju troškovi ili umanjuju prihodi Koncedenta.

²⁶ Treba imati u vidu da je sadašnjim zakonskim rješenjem predviđeno da se prevozniku briše linija (oduzima red vožnje) u slučaju (član 49, ZPDS- a) ukoliko prevoznik:

- „- ne otpočne da obavlja prevoz u roku od tri dana od dana koji je određen za početak primjene reda vožnje;
- obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje;
- ne obavlja polazak u vrijeme predviđeno registrovanim redom vožnje sa početne ili povratne autobuske stanice, duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje.“

	Procedura i tela vezana za davaoce prava	Odredbama iz ovog dela ugovora preciziraju se pitanja rešavanja sporova, definiše se dvostepenost postupka i navode tela zadužena za razmatranje sporova.
	Procedura vezana za korisnika prava u rešavanju sporova	Odredbama iz ovog dela ugovora detaljno se razrađuju: - postupak prigovaranja, odnosno ulaska u spor i nadležna tela koja spor rešavaju, - forma podnesaka za započinjanje spora i rokovi podnošenja istih.
Uslovi i postupak raskidanja ugovora	Način i postupak raskida	Posebno se opisuje postupak vezan Koncedenta.
		Posebno se opisuje postupak vezan za Koncesionara.
		Obaveza naknade štete koju pretrpi ugovorna strana koja nije skrivila raskid Ugovora.
Mjerodavno pravo i nadležnost	Mjerodavno pravo	Crnogorsko pravo
	Nadležnost	Nadležan sud u Crnoj Gori.

Ukoliko bi se postupak sprovodio po odredbama Zakona o koncesijama, ugovor bi morao da sadrži i određene dodatne elemente koji su propisani u članu 43 ovog zakona.

Važno je da se u budući Javni ugovor pažljivo i precizno ugrade svi elementi koji se odnose na minimalne standarde kvaliteta pružanja usluge, kao i minimalne standarde za vozila, jer je na osnovu dosadašnjih iskustava projekatnata to jedan od glavnih uzroka stvaranja konflikata između ugovornih strana. Minimalni standardi kvaliteta usluge i resursa definisani su u Izveštaju 2 – Dijagnoza i Benčmarking.

10.5. KRITERIJUMI ZA IZBOR OPERATORA

Nadležni organ (opštine, MKI ili drugo tijelo koje pokreće postupak) može da predvidi koji će kriterijumi (tehnički i finansijski) biti relevantni, u mjeri u kojoj ti kriterijumi nisu već propisani novim podzakonskim aktima, i u tom pogledu nema ograničenja. Preporučljivo je pažljivo razmotriti sve aspekte ako se odluči za grupisanje više kriterijuma kako bi se izbjegle složene metode procjene koje bi mogle dovesti do diskriminacije određenih ponuđača.

Postoje različiti kriterijumi koji bi se mogli koristiti:

- ponuđena cijena (tarifa) – koncesiona naknada,
- kvalitet voznog parka,
 - osnovne tehničke karakteristike (npr. osnovne tehničko-tehnološke, eksploatacione i ergonomske karakteristike vozila, specifična oprema u vozilu (klima uređaj, WiFi i sl.), itd.,
 - starost voznog parka,
 - emisijski standard pogonskog agregata;
- odgovarajući broj vozila shodno broju linija za koje prevoznik aplicira,
- odgovarajući broj vozača shodno broju vozila i linija za koje prevoznik aplicira,
- frekvencija polazaka – kvalitet usluge u pogledu pristupačnosti u vremenu,
- odnos sa korisnicima – ocena kvaliteta od strane korisnika,
- minimalno iskustvo u bavljenju delatnosti prevoza putnika,
- spremnost za preuzimanja postojećih ljudskih resursa, itd.

Najvažnije je da kriterijumi budu objektivno opravdani, jasni i po mogućnosti egzaktni, odnosno mjerljivi. Takođe, veoma je bitno da se napravi optimalna raspodjela težine svakog od kriterijuma u ukupnoj ocjeni koju dobija ponuđač, jer broj bodova koji nosi svaki od kriterijuma može presudno uticati na broj ponuđača,

visinu ponuda, a u krajnjem slučaju i na konačan izbor ponuđača kome se dodjeljuje koncesija, kao i na sam uspeh tendera (poziva) u celini. Definisane težine moguće je mijenjati u nekim narednim krugovima koncesije i prilagođavati u skladu sa razvojem sistema i uočenim eventualnim nedostacima u prvom koncesionom periodu. Neki od navedenih kriterijuma mogu predstavljati i osnovne uslove, odnosno minimalne standarde kvaliteta. Na primer, mogu se postaviti minimalni emisioni standardi za vozila, a onda se svaki viši emisioni standard od minimalno zahtijevanih može ocijeniti većim brojem bodova. Slično je i sa kriterijumom starosti voznog parka, gdje bi najviše bodova nosila nova vozila sa kojima ponuđač konkuriše.

Primjer kriterijuma da je prevoznik obavljao ponuđenu (oglašenu) djelatnost međugradskog prevoza vjerovatno bi se smatrao diskriminatornim. Na taj način, praktično novi učesnici na tržištu bili bi spriječeni da se prijave i sigurno je reći da bi se takav zahtjev smatrao previše restriktivnim. Međutim, modifikovani kriterijum iskustva u obavljanju djelatnosti prevoza putnika (ne mora da bude međugradski) i na bilo kom tržištu usluga predstavljao bi kriterijum koji omogućava fer uslov za sve ponuđače, ali i obezbjeđuje organu državne uprave partnera koji ima kapaciteta da ispuni ugovorene obaveze. Kriterijume treba pažljivo osmisliti kako bi se postigla ravnoteža između nenarušavanja trenutnog tržišta u prevelikoj mjeri, sa jedne strane, i stvaranja jednakih uslova sa druge strane.

Međutim, čak i ako se takav kriterijum smatra previše restriktivnim sa stanovišta međunarodnih standarda javnog nadmetanja, to se može opravdati specifičnostima crnogorskog tržišta, a legalnost tendera bi zavisila od formulacije novog zakonodavstva kojim bi se predvidjeli takvi tenderi i primjene tog zakonodavstva.

10.5.1. Predlog kriterijuma za dodjelu tržišta međugradskog prevoza u Crnoj Gori

Na osnovu dubinske analize karakteristika tržišta međugradskog prevoza, a prije svega u pogledu veličine, snage i karakteristika postojećih i potencijalnih prevoznika u sistemu, predlaže se primjena sledećih kriterijuma:

KRITERIJUM 1. Visina ponuđene cijene (tarifa) / koncesione naknade

KRITERIJUM 2. Broj vozila

KRITERIJUM 3. Starost voznog parka

KRITERIJUM 4. Emisioni standard pogonskog agregata

KRITERIJUM 5. Frekvencija polazaka

KRITERIJUM 6. Broj vozača

KRITERIJUM 7. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika

KRITERIJUM 8. Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika

Neki od ovih kriterijuma su eliminatorni, odnosno njih ponuđači moraju da ispune, i kao takvi ne bi se bodovali. Ostali kriterijumi se boduju na osnovu informacija dostavljenih u ponudi. Za svaki od kriterijuma koji se boduju definiše se broj bodova, koji predstavlja težinski faktor učešća tog kriterijuma u ukupnoj ocjeni ponuđača. U nastavku teksta dati su modeli za proračun vrijednosti za svaki od kriterijuma, kao i modela za rangiranje ponuđača – prevoznika.

10.5.1.1. Kriterijum 1: Visina ponuđene cene (tarifa) / koncesione naknade

Prvi kriterijum predstavlja ekonomsku vrednost ponude. Prema Zakonu o koncesijama ovaj kriterijum može biti dvojak: prvo, to može biti visina ponuđene cene usluga - tarifa (jedinična cena koju putnici plaćaju po pređenom kilometru), ili drugo, to može biti nekakva koncesiona naknada. U nastavku su dati modeli za obe varijante.

Varijanta I – Visina ponuđene cijene - tarifa

Vrijednost za Kriterijum 1: Visina ponuđene cijene - tarifa ($T_{p,1}$) za ponuđača p računa se kao odnos najniže jedinične cijene po km koju je ponudio neki od ponuđača (C_{min}) i ponuđene jednične cijene usluge po km posmatranog ponuđača (C_p):

$$T_{p,1} = \frac{C_{min}}{C_p}$$

Varijanta II – Visina koncesione naknade

Vrijednost za Kriterijum 1: Visina koncesione naknade ($T_{p,1}$) za ponuđača p računa se kao odnos ponuđene cijene posmatranog ponuđača (C_p) i najviše cijene koju je ponudio neki od ponuđača (C_{max}):

$$T_{p,1} = \frac{C_p}{C_{max}}$$

Napomena: Za nerentabilne polaske MKI može isključiti ovaj kriterijum iz bodovanja.

10.5.1.2. Kriterijum 2: Broj vozila

Kriterijum 2: Broj vozila treba da bude eliminatoran, odnosno broj vozila sa kojim konkuriše ponuđač (N_p) mora biti veći ili jednak minimalno potrebnom broju vozila za liniju ili paket linija (N_{min}):

$$N_p \geq N_{min}$$

10.5.1.3. Kriterijum 3: Starost vozila

Starost svakog vozila ($Y_{p,v}$) se izračunava u mesecima. Svako vozilo sa kojim se konkuriše mora da ispuni zakonske kriterijume po pitanju maksimalne starosti za delatnost međugradskog prevoza putnika ($Y_{max,zakon}$):

$$Y_{p,v} \leq Y_{max,zakon}$$

Uslov u pogledu maksimalne starosti vozila je eliminatoran.

Prosječna starost vozila (Y_p) sa kojima ponuđač konkuriše se računa kao aritmetička sredina starosti svih N_p ponuđenih vozila:

$$Y_p = \frac{1}{N_p} \sum_{v=1}^{N_p} Y_{p,v}$$

Vrednost za Kriterijum 3: Starost vozila ($T_{p,3}$) za ponuđača p računa se kao odnos najniže vrednosti starosti ponuđenih vozila koja je ponudio neki od ponuđača (Y_{min}) i prosečne starosti vozila (Y_p) ponuđača p :

$$T_{p,3} = \frac{Y_{min}}{Y_p}$$

10.5.1.4. Kriterijum 4: Emisioni standard pogonskog agregata

Prema tipu motora u odnosu na klasifikaciju prema EURO standardima, svakom vozilu dodeljuju sledeći bodovi dati u tabeli 46.

Tabela 46. Broj bodova prema emisioni standardima pogonskog agregata

Emisioni standard pogonskog agregata	EEV, EURO VI	EURO V	EURO IV	EURO III	EURO II, EURO I, nema EURO motor
Broj bodova	10	8	6	2	0

Prosječna vrednost emisionog standarda pogonskog agregata (EU_p) sa kojima ponuđač konkuriše se računa kao aritmetička broja bodova svih N_p ponuđenih vozila ($EU_{p,v}$):

$$EU_p = \frac{1}{N_p} \sum_{v=1}^{N_p} EU_{p,v}$$

Vrednost za Kriterijum 4: Emisioni standard pogonskog agregata ($T_{p,4}$) za ponuđača p računa se kao odnos prosječne vrednosti kriterijuma emisionog standarda pogonskog agregata (EU_p) ponuđača p i najviše vrednosti starosti kriterijuma emisionog standarda pogonskog agregata vozila koja je ponudio neki od ponuđača (EU_{max}):

$$T_{p,4} = \frac{EU_p}{EU_{max}}$$

10.5.1.5. Kriterijum 5: Frekvencija polazaka

Svaki ponuđač mora ispuniti minimalne uslove u pogledu Kriterijuma 5: Frekvencija polazaka, odnosno broj polazaka sa kojim konkuriše ponuđač (J_p) mora biti veći ili jednak minimalno potrebnom broju polazaka za liniju ili paket linija (J_{min}):

$$J_p \geq J_{min}$$

Ako ponuđač ispunjava navedene minimalne kriterijume, vrednost za Kriterijum 5: Frekvencija polazaka ($T_{p,5}$) za ponuđača p računa se kao odnos ponuđenog broja polazaka posmatranog ponuđača (J_p) i najvećeg broja polazaka koji je ponudio neki od ponuđača (J_{max}):

$$T_{p,5} = \frac{J_p}{J_{max}}$$

10.5.1.6. Kriterijum 6: Broj vozača

Kriterijum 6: Broj vozača treba da bude eliminatoran, odnosno broj vozača sa kojim konkuriše ponuđač (V_p) mora biti veći ili jednak minimalno potrebnom broju vozača za liniju ili paket linija (V_{min}):

$$V_p \geq V_{min}$$

10.5.1.7. Kriterijum 7: Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika

Iskustvo u delatnosti prevoza putnika se izračunava u mesecima posedovanja licence za linijski prevoz putnika, pri čemu se misli ili na crnogorsku licencu ili bilo koji drugu licencu licencu u skladu sa EU

regulativom 1071/2009. Vrednost za Kriterijum 7: Iskustvo u delatnosti prevoza putnika ($T_{p,7}$) za ponuđača p računa se kao odnos iskustva u delatnosti (EX_p) ponuđača p i najvećeg iskustva nekog od ponuđača (EX_{max}):

$$T_{p,7} = \frac{EX_p}{EX_{max}}$$

10.5.1.8. Kriterijum 8: Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika

Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika se izračunava na skali od 1 do 5, gde ocjena 5 predstavlja odličnu ocjenu. Broj bodova za Kriterijum 8: Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika ($T_{p,8}$) za ponuđača p računa se kao odnos prosječne ocjene kvaliteta ponuđača (G_p) ponuđača p i najveće prosječne ocjene kvaliteta nekog od ponuđača (G_{max}):

$$T_{p,8} = \frac{G_p}{G_{max}}$$

Metodologija istraživanja ocjene kvaliteta korisnika data je u poglavlju 3.7. Predlog je da to radi periodično nezavisna ekspertska institucija sa dokazanim referencama iz predmetne oblasti u cilju postizanja visokog nivoa transparentnosti i nezavisnosti od uticaja.

10.5.1.9. Model za rangiranje ponuđača - prevoznika

Ukupan broj bodova koji može da osvoji pojedini ponuđač - prevoznik (T_p), dobija se kao suma proizvoda vrednosti po pojedinim kriterijumima ($T_{p,k}$), pomnožena sa maskimalnim brojem bodova određenog svojstva (w_k) po modelu:

$$T_p = \sum_{k=1}^8 T_{p,k} \cdot w_k$$

gde je k – kriterijum, $k = 1, 2, \dots, 8$, i važi uslov da je suma maksimalnog broja bodova za sve kriterijume jednaka 100:

$$w = \sum_{k=1}^8 w_k = 100$$

10.6. MINIMALNI ZAHTJEVI ZA PONUĐAČE - PREVOZNIKE

ZPDS i podzakonski akti već predviđaju određene minimalne zahtjeve koje ponuđači (prevoznici) moraju da ispunjavaju. Tenderskom dokumentacijom mogu se odrediti i drugi uslovi koji nisu propisani zakonom i koji bi bili uključeni u ugovore sa ponuđačima. Međutim, takvi dodatni uslovi mogu se propisati kao obavezni uslovi koji bi mogli rezultirati eliminacijom iz tendera ako ne budu ispunjeni, ali i kao neeliminativni uslovi koji bi ponuđaču omogućili da osvoji dodatne bodove.

Prvi uslov koji ponuđač mora da ispuni za obavljanje djelatnosti javnog međugradskog prevoza putnika jeste posedovanje **licence u unutrašnjem drumskom saobraćaju za javni prevoz**. Pored toga, prevoznici koji poseduju **licencu u međunarodnom drumskom saobraćaju**, mogu obavljati i međugradski, odnosno unutrašnji drumski prevoz.

Drugi uslov vezan je za minimalne standarde funkcionalnih i eksploatacionih karakteristika jednog od osnovnih resursa u strukturi sistema – vozila. U Izveštaju 2 - Dijagnoza i Benčmarking dat je predlog osnovnih karakteristika autobusa za međugradski prevoz putnika u Crnoj Gori koje se odnose na

eksploatacione karakteristike vozila, geometrijske parametre vozila, konstrukcione parametre, ergonomske i funkcionalne elemente prostora za putnike i vozača, osnovne tehničko-tehnološke elemente sklopova i uređaja (motor, kočni sistem, i sl.), opremu u funkciji aktivne i pasivne bezbednosti i sigurnosti, ekološku podobnost, itd. Predlozi su zasnovani na postojećim pravnim okvirima u Crnoj Gori („Pravilnik o bližim uslovima koje moraju da ispunjavaju vozila u saobraćaju na putevima“ ("Sl.list CG" br. 2/2015), „Pravilnik o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe“ ("Sl.list CG" br. 9/2015 i 63/2018), kao i aktuelnim evropskim i svjetskim standardima.

Poseban uslov vezano za vozila predstavljaju minimalni emisioni standardi. Predlaže se da nova vozila koja se uvode u sistem ispunjavaju minimalne standarde emisije zagađujućih materija prema emisionom standardu Euro VI (prema Direktivi EU 582/2011). Uzimajući u obzir postojeće stanje voznog parka predlaže se sprovođenje obnove voznog parka i zamjena svih vozila koja ispunjavaju emisioni standard Euro 0 i Euro I do početka 2026. godine i vozila koja ispunjavaju emisioni standard Euro II i Euro III do kraja 2030. godine. Ovim bi se postiglo da u okviru voznog parka na kraju 2030. godine postoje samo vozila koja ispunjavaju emisioni standard IV i viši.

Drugi aspekt vozila koji bi bio mogao da bude jedan od osnovnih uslova na javnom pozivu jeste starost voznog parka. Ograničenje starosti vozila uticalo bi na značajno povećanje nivoa kvaliteta usluge, ali i pouzdanosti i stabilnosti sistema. Takođe, ovaj kriterijum je komplementaran sa kriterijumom minimalnih emisionih standarda.

10.7. MODEL SISTEMA ZA MONITORING UGOVORNIH OBAVEZA

Monitoring i kontrola predstavlja obaveznu poslednju fazu svakog upravljačkog procesa, sa osnovnim ciljem da se obezbijedi efikasna primena svih projektovanih procesa u sistemu. Sprovođenjem ovog procesa, praktično se nadgleda, analizira i ocenjuje da li se proces funkcionisanja cjeline sistema međugradskog prevoza putnika realizuje u skladu sa planiranim i projektovanim elementima, odnosno da li su izlazi iz procesa u skladu sa postavljenom ciljnom funkcijom sistema.

Ovo je obavezan i veoma važan korak u procesu upravljanja sistemom javnog međugradskog prevoza putnika iz razloga što se u sistemu odvijaju kontinualne promene kako unutar sistema, tako i u okruženju, koje zahtevaju permanentno nadgledanje, merenje odstupanja, prilagođavanje i korekciju.

Kako je sistem međugradskog prevoza putnika otvoren tehničko-tehnološki sistem sve promjene su međusobno povezane i međusobno uslovljene, i imaju heterogen karakter (političke, društvene, tržišne, naučne, tehničke, tehnološke i ekološke). Promjene koje se dešavaju unutar sistema vezane su prije svega na tehničko-tehnološke i organizacione promjene, kao i promjene koje su vezane za korišćenje resursa i upravljanje resursima.

Ugovorom se mogu predvidjeti različiti načini praćenja poštovanja ugovornih obaveza, pri čemu tako utvrđene povrede mogu imati različite posledice, od ugovornih kazni do raskida ugovora. Ugovorom bi mogli da se definišu neki ključni pokazatelji učinka (Key Performance Indicators - KPI), npr. koliko kašnjenja je dozvoljeno i slično. Kako će se to na kraju pratiti, predmet je dogovora. Međutim, kako bi se osigurala usklađenost, bilo bi preporučljivo da se ovaj dio jasno objasni već u tenderskoj dokumentaciji i da se uključi nacrt ugovora. Ovo je važno i da bi se obezbijedio transparentan postupak.

Predlog je da se proces monitoringa i kontrole rada sistema međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori bazira na:

1. Principu monitoringa rada sistema u realnom vremenu korišćenjem savremenog sistema za monitoring i kontrolu funkcionisanja, u cilju povećanja efikasnosti i efektivnosti rada sistema, pouzdanosti i stabilnosti, bolje informisanosti putnika, efikasnog merenja performansi sistema, benčmarkinga prevoznika, itd.

2. Principu dijagnostičkog ispitivanja izlaznih rezultata iz sistema, kroz sprovođenje aktivnosti usmjerenih na upoređivanje i mjerenje odstupanja realizovanih od planiranih (očekivanih) vrijednosti, kao i preuzimanje aktivnosti usmjerenih ka provjeri potrebe uvođenja promjena u sistemu u cilju dovođenja sistema u željeno projektovano stanje.

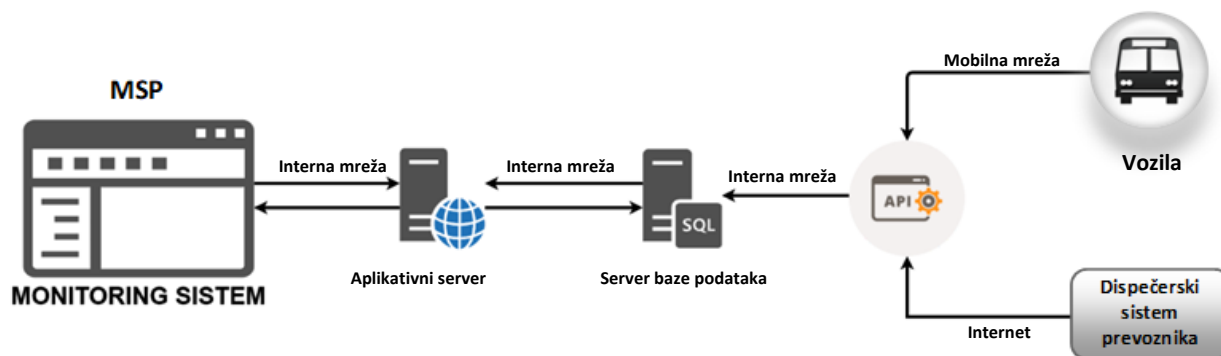
10.7.1. Monitoring i kontrola funkcionisanja sistema

Jedan od preduslova za kvalitetno i efikasno funkcionisanje sistema međugradskog prevoza je implementacija savremenog sistema za monitoring i kontrolu funkcionisanja. Integrisani sistem monitoringa i kontrole treba da omogući objedinjavanje monitoringa i upravljanja vozilima u cjelini sistema u cilju povećanja efikasnosti i efektivnosti rada sistema, pouzdanosti i stabilnosti, bolje informisanosti putnika, efikasno mjerenje performansi sistema, benčmarking prevoznika, itd.

Na narednoj slici prikazana je šema strukture sistema za monitoring i kontrolu. Sistem za monitoring i kontrolu predstavlja paket softverskih i hardverskih rešenja koja će omogućiti prikupljanje, skladištenje, prikaz i analizu podataka vezanih za međugradski prevoz putnika u Crnoj Gori.

Najviši nivo upravljanja i centar sistema nalazio bi se u MKI. Prikupljanje podataka se vrši kroz programski interfejs aplikacije (API) preko kojeg vozila (kroz aplikacije i opremu u vozilima) i dispečerski sistem prevoznika u realnom vremenu šalju podatke koji se skladište u jedinstvenoj bazi podataka. Prevoznici koji imaju uveden neki vid sistema za automatsko lociranje vozila (engl. Automatic Vehicle Location) mogli bi da šalju podatke iz svog sistema u formatu koji definiše MKI.

Predlog je da se centralni sistem u MKI implementira u formi web aplikacija, koja će omogućiti korisnicima da pregledaju, prate i analiziraju bazu podataka, kreiraju upite na bazi i prikazu odgovarajuće izveštaje.



Slika 18. Struktura sistema za monitoring i kontrolu

Sistem za monitoring i kontrolu treba da obezbijedi:

- Upravljanje vozilima na mreži linija;
- Povećanje kvaliteta usluge (redovnost, pouzdanost, tačnost);
- Povećanje efikasnosti sistema javnog međugradskog prevoza;
- Optimizaciju i integraciju mreže linija;
- Poštovanje registrovanih redova vožnji;
- Kontrolu rada prevoznika;
- Mogućnost efikasnih reakcija u nepredviđenim situacijama;
- Podizanje nivoa bezbjednosti vozača i putnika;
- Bolje informisanje putnika.

Sva vozila treba opremiti GPS uređajima za automatsko lociranje vozila i uređajem za bežičnu komunikaciju sa kontrolnim centrom. Vozilo kontrolnom centru šalje podatke o trenutnoj poziciji u jednakim vremenskim intervalima. Potrebno je omogućiti daljinsko konfigurisanje parametara aplikacije u vozilu iz Operativno kontrolnom centru - OKC. Praćenje vozila se mora vršiti 24 sata dnevno, 7 dana nedjeljno.

10.7.2. Monitoring i kontrola rada sistema na principu dijagnostičkog ispitivanja

Prilikom sprovođenja procesa dijagnostičkog ispitivanja uzimaju se u obzir dva glavna vektora analize: sa jedne strane, to je ocjena kvaliteta usluge od strane korisnika, a sa druge, to je ocjena kvaliteta sistema i usluge od strane organa upravljanja (Ministarstva za kapitalne investicije - MKI) i prevoznika, što omogućava donosiocima odluka da pravovremeno uoče i prepoznaju eventualna odstupanja i pravovremeno preduzmu aktivnosti i izaberu moguće alternative za promenu neželjenog stanja.

Na sledećoj slici je prikazana metodologija dijagnostičkog ispitivanja potrebe za uvođenjem promjena u sistemu međugradskog prevoza u Crnoj Gori. Cilj sprovođenja navedenog metodološkog postupka, treba da bude odgovor na tri ključna pitanja, „Koliko je kvalitetna transportna usluga koju proizvodi sistem?“, „Koliko je sistem efikasan i efektivan?“ i „Da li treba izvršiti promjene u sistemu i na kojim nivoima?“.

A. Ocjena kvaliteta usluge od strane korisnika

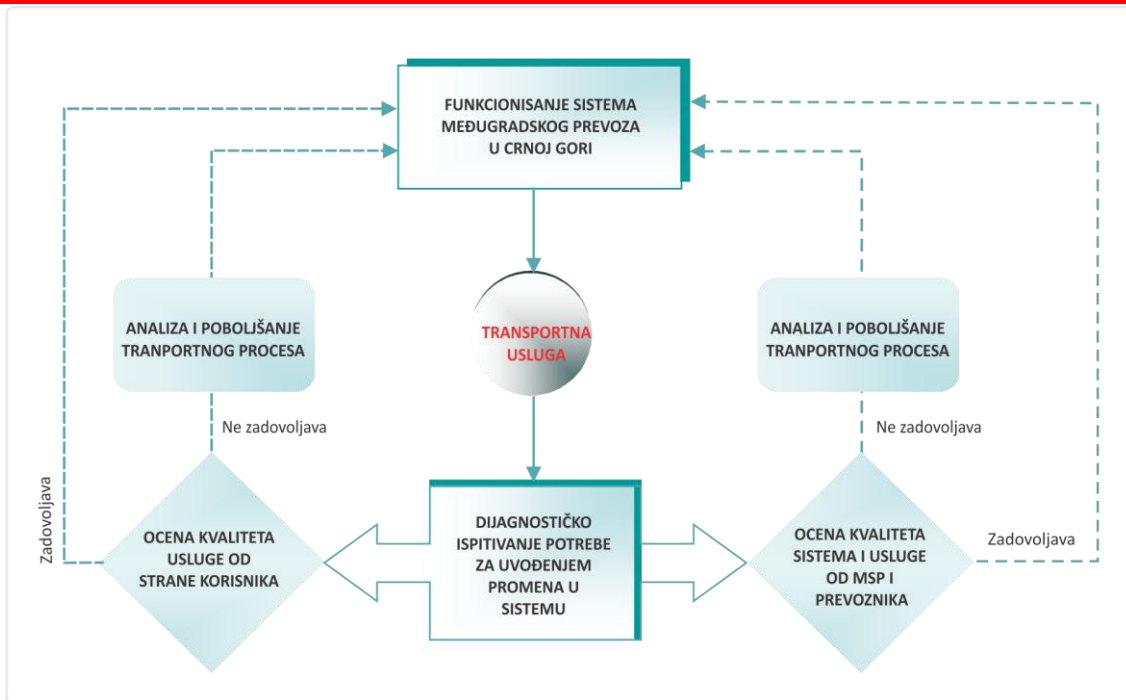
Ocjena kvaliteta realizovane transportne usluge od strane korisnika, kao i analiza i poboljšanje transportnog procesa u cilju podizanja nivoa kvaliteta transportne usluge, predstavlja procedure sistemski zasnovanog i sistematski vođenog postupka prikupljanja, obrade, izdvajanja, prikazivanja i analize izdvojenih podataka i oblikovanje podloga za utvrđivanje uzroka odstupanja od zahtijevanih parametara kvaliteta usluge. Sprovođenje ovih istraživanja omogućava analizu ponašanja korisnika i njihovih stavova vezanih za realizovana svojstva i parametre kvaliteta, kao posledice raspolaganja znanjem, informacijama, navikama, osjećanjima i drugim sposobnostima koje imaju korisnici usluga.

U okviru ovog procesa vrši se istraživanje subjektivnog (doživljenog) kvaliteta od strane korisnika transportne usluge. Percepcija korisnika u vezi sa kvalitetom isporučene usluge zavisi od njihovog ličnog iskustva sa transportnom uslugom i sistemom, a sa druge strane i od informacija koje dobijaju o usluzi – od operatera ili iz drugih izvora iz okoline. Istraživanje subjektivnog kvaliteta transportne usluge podrazumijeva utvrđivanje subjektivnih ocjena korisnika prema svojstvima i parametrima kvaliteta koji su neposredno vezani za kvalitet transportne usluge sistema.

Istraživanja treba da se sprovode raznim vrstama direktnog i indirektnog (online) intervjuja korisnika, opservacionim analizama korisnika, analizama žalbi i primjedbi, permanentno u toku funkcionisanja sistema.

Proces istraživanja subjektivnog (doživljenog) kvaliteta treba da sprovodi MKI najmanje jedanput u toku perioda trajanja ugovornih odnosa ili češće (preporuka je jednom u 3 godine). Istraživanja se ne moraju sprovoditi simultano na cjelokupnoj transportnoj mreži, već fazno po teritorijalnim jedinicama (opštinama ili regionima).

Razlika između „zahtijevanog kvaliteta“ koji je definisan u procesu postavljanja ciljeva sistema, odnosno opisanom koraku definisanja ciljne funkcije sistema i „doživljenog kvaliteta“, može se smatrati stepenom zadovoljstva korisnika.



Slika 19. Metodologija dijagnostičkog ispitivanja potrebe za uvođenjem promena u sistemu međugradskog prevoza

B. Ocena kvaliteta sistema i usluge od strane MKI i prevoznika

Ocjena kvaliteta sistema i usluge od strane MKI i prevoznika počinje ocjenjivanjem nivoa realizacije postavljene ciljne funkcije sistema, čijom se realizacijom mjeri efektivnost upravljanja sistemom i ocenjuje stepen dostizanja ciljeva sistema kojim se upravlja, izraženih skupom parametara u okviru ciljne funkcije. U ovoj fazi, neophodno je izvršiti istraživanje i analizu realizovanog (objektivnog ili isporučenog) kvaliteta usluge, što predstavlja nivo kvaliteta usluge koji se ostvaruje permanentno u realnom vremenu.

Realizovani kvalitet transportne usluge predstavlja jedan od najznačajnijih elemenata za analizu i unapređenje kvaliteta transportne usluge. U analizi i ocjeni realizovanog kvaliteta usluge neophodno je uključiti pokazatelje koji su relevantni za ocjenu kako kvaliteta usluge, tako i kvaliteta sistema u cjelini, odnosno prije svega pokazatelje koji opisuju i ocjenjuju pretvaranje resursa u transportnu proizvodnju, pokazatelje koji opisuju odnos između jedinica transportne proizvodnje i nivoa pristupačnosti.

Drugi domen ocjene kvaliteta sistema i usluge od strane MKI i prevoznika odnosi se na identifikaciju, analizu i ocjenu načina sprovođenja procesa realizacije upravljačke strategije. To prije svega podrazumijeva dijagnosticiranje i ocjenu upravljačkih strategija i odluka koje se donose po nivoima upravljanja, kao i preispitivanje kvaliteta veza između MKI i prevoznika, međusobnih prava i poštovanja ugovornih odnosa. Kontrola ugovornih obaveza se mora obavljati na nivou cjeline sistema i pojedinačno za svaki segment tržišta transportnih usluga. Neprihvatljiva odstupanja u realizaciji upravljačkih strategija moraju se hitno identifikovati i analizirati, i uskladiti sa definisanom vizijom, misijom i ciljnom funkcijom sistema i ugovorenim obavezama.

Ocjenu kvaliteta sistema i usluge treba da sprovode MKI i prevoznici, i mora se u segmentu analize ključnih performansi sistema sprovoditi najmanje kvartalno, a u domenu istraživanja realizovanog (objektivnog ili isporučenog) kvaliteta usluge najmanje jedanput u toku perioda trajanja ugovornih odnosa ili češće (preporuka je jednom u 3 godine).

10.7.3. Ključni pokazatelji performansi funkcionisanja sistema međugradskog prevoza (KPI)

Funkciju cilja sistema međugradskog prevoza, definiše sa jedne strane veličina i karakteristike tržišta transportnih usluga na posmatranom području, a sa druge strane, zahtevi ključnih aktera u sistemu (vlasnici tržišta transportnih usluga, prevoznici i korisnici), karakteristike strukture, funkcionisanja, organizacije i upravljanja posmatranim sistemom, itd. Kako ključni pokazatelji performansi sistema (engl. *Key Performance Indicators - KPI*) predstavljaju specifične parametre koji se koriste u procesu monitoringa i analize sistema u cilju utvrđivanja stepena ispunjenosti ciljne funkcije sistema neophodno je definisati kojim ključnim pokazateljima se definišu ciljevi, na koji način se kvantifikuju i koje su modelske veze između definisanih ključnih pokazatelja i elemenata strukture i funkcionisanja sistema.

Ključni pokazatelji se menjaju u vremenu i formiraju tzv. vremenske serije. Vremenske serije pokazatelja (momentne ili intervalne), bez obzira na period na koji se odnose (godišnje, kvartalne ili mesečne), pokazuju određene varijacije iz perioda u period. Njihove varijacije se mogu posmatrati na dva načina: kao apsolutne i relativne promene.

Apsolutne varijacije posmatranog pokazatelja se izračunavaju kao razlike između nivoa pojave pokazatelja u dva uzastopna ili neka druga vremenska trenutka ili intervala. U tom slučaju one se iskazuju u jedinicama mere u kojima je izražena i sama pojava (na pr. vozilo-km, putnici, EUR, i sl.). Iako apsolutne varijacije pružaju korisne informacije o dinamici pojave, one nisu pogodne za uporednu analizu varijacija različitih pojava tokom vremena. Zbog toga se u analizi varijacija vremenskih serija posmatranog pokazatelja češće koriste relativni pokazatelji ili indeksi.

Za potrebe ovog studijsko razvojnog projekta u narednim poglavljima prezentirani su modeli za kvantifikaciju ključnih pokazatelja performansi sistema (KPI_{MM}) neophodni za monitoring i kontrolu funkcionisanja sistema međugradskog prevoza u Crnoj Gori. Za svaki pokazatelj definisani su nivoi posmatranje, gde je strateški nivo (S) – celina sistema; taktički nivo (T) – prevoznik i operativni nivo (O) – vozilo. Svaki od pokazatelja se može izraziti u tri vremenska preseka: dan, mesec i godina.

Tabela 47. Ključni pokazatelji performansi rada sistema međugradskog prevoza u Crnoj Gori – KPI_{MM}

Red. br.	Naziv pokazatelja performansi sistema	Nivo posmatranja		Definicija	Oznaka	Model za proračun	Jedinica mere	Kriterijum
1	Ukupan broj izdatih licenci	S	T	Ukupan broj izdatih licenci predstavlja ukupan broj licenci za obavljanje delatnosti linijskog prevoza (domaćeg i međunarodnog) koje je izdalo MKI u posmatranom periodu vremena. Predstavlja i ukupan broj prevoznika u sistemu.	LC_u	-	broj licenci	-
2	Ukupan broj inventarskih vozila	S	T	Ukupan broj inventarskih vozila predstavlja ukupan broj vozila za koja je izdat izvod licence po prevoznicima (p), u posmatranom periodu vremena.	N_i	$N_i = \sum_{p=1}^{LC_u} N_{i_p}$	broj vozila / jedinica vremena	-
3	Ukupan broj vozila na radu	S	T	Ukupan broj vozila na radu predstavlja ukupan broj vozila po prevoznicima (p), koja su bila aktivna u posmatranom periodu vremena (imala barem jedan polazak).	N_r	$N_r = \sum_{p=1}^{LC_u} N_{r_p}$ uz uslov $n_p > 1$	broj vozila / jedinica vremena	Usklađen sa transportnim zahtevima
4	Koeficijent iskorišćenja inventarskog voznog parka	S	T	Koeficijent iskorišćenja inventarskog voznog parka, predstavlja odnos između ukupnog broja vozila na radu i ukupnog inventarskog broja vozila.	α	$\alpha = \frac{N_r}{N_i}$	-	max.

Red. br.	Naziv pokazatelja performansi sistema	Nivo posmatranja			Definicija	Oznaka	Model za proračun	Jedinica mere	Kriterijum
		S	T	O					
5	Prosečna starost voznog parka	S	T		Prosečna starost voznog parka, predstavlja ponderisanu vrednost starosti inventarskog voznog parka.	\bar{Y}	$\bar{Y} = \frac{\sum_{v=1}^{LCu} Y_v}{Ni}$	godina	min.
6	Ukupan broj linija	S	T		Ukupan broj linija, predstavlja sumu linija koje imaju bar jedan registrovan polazak (red vožnje).	Nl	-	broj linija	Usklađen sa transportnim zahtevima i minimalni standardima kvaliteta usluge
7	Ukupna dužina mreže linija	S	T		Ukupna dužina mreže linija, predstavlja sumu dužina svih linija (L_l) u sistemu, prema važećem Daljinaru.	Lm	$Lm = \sum_{l=1}^{Nl} L_l$	km	max.
8	Planirani broj polazaka	S	T	O	Planirani broj polazaka, predstavlja ukupan planirani broj polazaka na svim linijama (l) sistemu u posmatranom periodu vremena.	np	$np = \sum_{p=1}^{LCu} \sum_{l=1}^{Nl} np_{p,l}$	broj polazaka / jedinici vremena	Usklađen sa transportnim zahtevima
9	Realizovani broj polazaka	S	T	O	Realizovani broj polazaka, predstavlja sumu svih realizovanih polazaka na svim linijama (l) sistemu u posmatranom periodu vremena.	nr	$nr = \sum_{p=1}^{LCu} \sum_{l=1}^{Nl} nr_{p,l}$	broj polazaka / jedinici vremena	max.
10	Koeficijent realizacije red vožnje	S	T	O	Koeficijent realizacije reda vožnje, predstavlja odnos realizovanog i planiranog broja polazaka u posmatranom periodu vremena.	Krr	$Krr = \frac{nr}{np}$	-	max.
11	Kapacitet	S	T	O	Kapacitet predstavlja transportnu sposobnost sistema, odnosno broj mesta u posmatranom periodu vremena. Dobija se kao zbir kapaciteta vozila za svaki polazak (p) na svakoj liniji (l).	C	$C = \sum_{l=1}^{Nl} C_l = \sum_{l=1}^{Nl} \sum_{p=1}^{np_l} m_{l,p}$	broj mesta / jedinici vremena	Usklađen sa transportnim zahtevima
12	Bruto transportni rad - 1	S	T	O	Bruto transportni rad, predstavlja sumu ostvarenih kilometara na svim linijama (l) sistemu u toku posmatranog perioda vremena, i dobija se kao proizvod broja polazaka i dužine linije.	BTR_1	$BTR_1 = \sum_{l=1}^{Nl} BTR_l$ $= \sum_{l=1}^{Nl} np_l \cdot L_l$	km / jedinici vremena	Usklađen sa transportnim zahtevima
13	Bruto transportni rad - 2	S	T	O	Bruto transportni rad - 2, predstavlja sumu ostvarenih mesta kilometara na svim linijama (l) sistemu u toku posmatranog vremenskog perioda i dobija se kao proizvod broja polazaka, dužine linije i kapaciteta vozila.	BTR_2	$BTR_2 = \sum_{l=1}^{Nl} np_l \cdot L_l \cdot m_{l,p}$	mesta-km / jedinici vremena	Usklađen sa transportnim zahtevima
14	Neto transportni rad	S	T	O	Neto transportni rad, predstavlja sumu ostvarenih kilometara sa putnicima na svim linijama (l) sistema u toku posmatranog vremenskog perioda.	NTR	$NTR = \sum_{l=1}^{Nl} NTR_l$	put-km / jedinici vremena	max.

Red. br.	Naziv pokazatelja performansi sistema	Nivo posmatranja			Definicija	Oznaka	Model za proračun	Jedinica mere	Kriterijum
		S	T	O					
15	Koeficijent iskorišćenja transportne sposobnosti	S	T		Koeficijent iskorišćenja transportne sposobnosti sistema, predstavlja odnos između ukupnog neto i bruto transportnog rada u posmatranom periodu vremena.	K_i	$K_i = \frac{NTR}{BTR_2}$	-	max.
16	Ukupan broj prevezenih putnika	S	T		Ukupan broj prevezenih putnika predstavlja sumu broja putnika koji su prevezeni na svim linijama (I) sistema u posmatranom periodu vremena	P	$P = \sum_{i=1}^{Nl} P_i$	broj putnika / jedinici vremena	max.
17	Proizvodna efikasnost inventarskog voznog parka 1	S	T	O	Proizvodna efikasnost inventarskog voznog parka 1, predstavlja odnos između ukupnog ostvarenog bruto transportnog rada i posmatranog inventarskog broja vozila u posmatranom periodu vremena.	Epi_1	$Epi_1 = \frac{BTR_1}{Ni}$	km / inv. vozilu / jedinici vremena	max.
18	Proizvodna efikasnost inventarskog voznog parka 2	S	T	O	Proizvodna efikasnost inventarskog voznog parka 2, predstavlja odnos između ostvarenog neto transportnog rada i inventarskog broja vozila u posmatranom periodu vremena.	Epi_2	$Epi_2 = \frac{NTR}{Ni}$	put-km / inv. vozilu / jedinici vremena	max.
19	Proizvodna efikasnost inventarskog voznog parka 3	S	T	O	Proizvodna efikasnost inventarskog voznog parka 3, predstavlja odnos između broja prevezenih putnika i inventarskog broja vozila u posmatranom periodu vremena.	Epi_3	$Epi_3 = \frac{P}{Ni}$	putnika / inv. vozilu / jedinici vremena	max.
20	Proizvodna efikasnost voznog parka na radu 1	S	T	O	Proizvodna efikasnost voznog parka na radu 1, predstavlja odnos između ukupnog ostvarenog bruto transportnog rada i broja vozila na radu u posmatranom periodu vremena.	Epr_1	$Epr_1 = \frac{BTR_1}{Nr}$	km / vozilu na radu / jedinici vremena	max.
21	Proizvodna efikasnost voznog parka na radu 2	S	T	O	Proizvodna efikasnost voznog parka na radu 2, predstavlja odnos između ostvarenog neto transportnog rada i broja vozila na radu u posmatranom periodu vremena.	Epr_2	$Epr_2 = \frac{NTR}{Nr}$	put-km / vozilu na radu / jedinici vremena	max.
22	Proizvodna efikasnost voznog parka na radu 3	S	T	O	Proizvodna efikasnost voznog parka na radu 3, predstavlja odnos između broja prevezenih putnika i broja vozila na radu u posmatranom periodu vremena.	Epr_3	$Epr_3 = \frac{P}{Nr}$	putnika / vozilu na radu / jedinici vremena	max.
23	Ekološka podobnost sistema	S	T		Ekološka podobnost sistema, predstavlja odnos između ostvarenog bruto transportnog rada sa "ekološki čistim" vozilima i ukupnog ostvarenog bruto transportnog rada.	See	$See = \frac{BTR_{ee}}{BTR} \cdot 100\%$	%	max.

Red. br.	Naziv pokazatelja performansi sistema	Nivo posmatranja		Definicija	Oznaka	Model za proračun	Jedinica mere	Kriterijum
		S	T					
24	Dinamički rizik stradanja	S	T	Dinamički rizik stradanja, predstavlja odnos godišnjeg broja posledica saobraćajnih nezgoda u kojima je makar jedno od vozila učesnika nezgode bilo vozilo iz sistema međugradskog prevoza (GBP) i ostvarenog bruto transportnog rada.	DSR	$DSR = \frac{GBP}{\left[\frac{BTR}{10^6}\right]}$	stradalih / 10 ⁶ km	min.
25	Rizik nastanka štete	S	T	Rizik nastanka štete, predstavlja odnos godišnjeg broja saobraćajnih nezgoda samo sa materijalnom štetom u kojima je makar jedno od vozila učesnika nezgode bilo vozilo iz sistema međugradskog prevoza (GBNS) i ostvarenog bruto transportnog rada.	RNS	$RNS = \frac{GBNS}{\left[\frac{BTR}{10^6}\right]}$	nezgoda / 10 ⁶ km	min.
26	Srednja ocena integrisanog kvaliteta usluge	S	T	Srednja ocena integrisanog kvaliteta usluge predstavlja odnosno sume svih ocena kvaliteta transportne usluge koju su dali anketirani korisnici (O _i) i ukupnog broja anketiranih korisnika (Bak).	IKU	$IKU = \frac{\sum_{i=1}^{Bak} O_i}{Bak}$	%	min.

10.8. RIZICI DAVANJA KONCESIJA ZA JAVNE USLUGE

U ovom poglavlju definisani su rizici predloženog modela pristupa tržištu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori koji je zasnovan na davanju koncesija za linije ili pakete linija. Rizici u podeljeni u dvije grupe, sa procesnog i operativnog aspekta.

10.8.1. Rizici davanja koncesija – procesni aspekt

Koncesija za javne usluge je veoma delikatna kombinacija prava i odgovornosti koje se raspodeljuju između onog ko angažuje i onog ko je angažovan u obavljanju poslova u okviru javnog interesa. Glavna svrha koncesija je da se iz podijeljenog i usklađenog djelovanja ostvare veće koristi nego što bi to bilo bez partnerstva. Boljitak uključuje ekonomske koristi, poboljšanje kvaliteta usluga i druge efekte od javnog interesa.

Postoji niz rizika u davanju koncesija, koji se moraju identifikovati na više nivoa: a. na nivou pripreme koncesije; b. tokom sprovođenja tenderskih procedura; c. u realizaciji ugovora o koncesiji. U sledećoj tabeli prikazani su rizici u procesnom aspektu, za koje su definisani raspodjela na aktere, procjena uticaja rizika, vjerovatnoća pojave, faktori od uticaja na rizik i mjere predupređenja, odnosno minimiziranja rizika.

Tabela 48. Rizici koncesija – procesni aspekt

Rizik	Raspodjela rizika		Procjena uticaja rizika	Vjerovatnoća pojave rizika	Faktori	Mere
	MKI	PR				
Loše dizajniran i vođen proces koji vodi do ugovora	●		Veliki	Niska	<ul style="list-style-type: none"> • Neadekvatna zastupljenost svih interesnih strana (grupa) u projektu; • Neadekvatna dokumenta (procedure) kojima se vodi proces; • Pristrasne odredbe i navijanje; • Nekompetentno i netransparentno vođenje procesa do zaključenja ugovora • Potencijalno loš ugovor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uključiti sve interesne grupe; • Dobro sačinjena dokumenta kojima se vodi proces; • Eliminisanje svih pristrasnih odredbi kroz preispitivanje; • Efektno vođenje procesa u skladu sa ciljevima maksimiranja javnog i interesa partnera; • Poštovanje svih faza postupka, od objave koncesionog plana, javne rasprave pa do raspisivanja.

Rizik	Raspodjela rizika		Procjena uticaja rizika	Vjerovatnoća pojave rizika	Faktori	Mere
	MKI	PR				
Neadekvatne ocjene ekonomske opravdanosti programa	●		Umjeren	Niska	<ul style="list-style-type: none"> Pogrešne ekonomske ocjene i promašene odluke; Neizbalansirani rizici – pogrešna alokacija rizika i beneficija. 	<ul style="list-style-type: none"> Primjena profesionalnih procedura i ocjena profesionalaca; Pažljivo balansiranje rizika i beneficija; Transparentan prikaz svih troškova i prihoda usvojenih u proračunu, što omogućava potencijalnom ponuđaču da izvrši sopstvene kalkulacije ekonomske opravdanosti, a na osnovu sopstvenih troškova.
Neadekvatno regulisani odnosi - loši ugovori	●	●	Veliki	Niska	<ul style="list-style-type: none"> Otvaranje prostora za naknadna interpretiranja; Otvaranje prostora za neplodne sporove; Neadekvatno definisanje uloga partnera; Otvaranja prostora za manipulisanje sa izveštajima; Otvoren prostor za nelegalne nagodbe. 	<ul style="list-style-type: none"> Precizno normiranje i pokrivanje svih bitnih područja odnosa; Što potpunije i detaljnije regulisanje odnosa u ugovoru; Precizna razgraničenja nadležnosti i odgovornosti; Propisano izveštavanje u svim bitnim dimenzijama; Markirati i normirati sva područja za naknadne nagodbe.
Netransparentno informisanje o dešavanjima u realizaciji	●		Veliki	Niska	<ul style="list-style-type: none"> Neobjavlivanje informacija o sprovođenju ugovora; Odsustvo informisanja i ocjenjivanja stanja u realizaciji; Odsustvo garancija tajnosti dojavljivača i uzbunjivača; Frizirano prikazivanje stanja u realizaciji. 	<ul style="list-style-type: none"> Definisan sistem informisanja po svim ključnim faktorima; Transparentne informacije o stanju u realizaciji; Aktiviranje uzbunjivača i dojavljivača i garancija tajnosti; Stroge procedure izvještavanja i nadgledanje izvještavanja.
Slabosti kontrole nad procesom	●		Umjeren	Umjerena	<ul style="list-style-type: none"> Odsustvo definisanih kontrola; Neadekvatan dizajn kontrola; Kontrole koje nemaju kapacitet; Neadekvatno definisano izveštavanje; Nereagovanje na izveštaje. 	<ul style="list-style-type: none"> Javno definisan sistem kontrola; Adekvatan dizajn kontrola; Kapaciteti kontrole; Adekvatan sistem za izveštavanje; Kompetentne, formalne reakcije.

Napomena: MKI – Ministarstvo za kapitalne investicije, PR – prevoznik.

10.8.1.1. Dizajn procesa davanja koncesija do ugovaranja

Riječ je o konceptualnom pristupu, glavnim postavkama i scenariju koncesija na konkretnom projektu. Bitan uslov za uspjeh koncesije u ranoj fazi je obezbjeđenje participacije svih interesnih grupa. Sve grupe čiji je interes nekim dijelom vezan za projekat treba da imaju priliku da iznesu svoja očekivanja i gledišta na projekat. Najbolji predstavnik interesa je upravo onaj čiji je to interes, a u ovakvim projektima postoje različiti interesenti koji imaju interese definisane iz svojeg ugla. Ti interesi mogu biti međusobno u suprotnosti, pa nije dovoljno samo iznošenje pojedinačnih interesa, već aktivno usklađivanje. Promišaj i dobijanje svih glasova interesnih grupa može izazvati zanemarivanje nećijih interesa i jaku opoziciju što može da ugrozi projekat u njegovoj realizaciji. **Uključivanje svih interesnih grupa i adekvatno artikulisanje pojedinačnih interesa u cjelini obezbjeđuje neophodni konsenzus i zdravu osnovu za nastavak procesa priprema koncesije.**

Neadekvatna dokumentacija je već ugrađeni defekt u dizajniranju pristupa davanje koncesije. Riječ je o setu dokumenata u kojima treba sve staviti pod jedinstvenu liniju usmjerenja ka ugovoru koji inkorporiše sve bitne odredbe koje uslovljavaju optimum funkcionisanja projekta uz obavezno angažovanje visoko obučanih, obrazovanih i stručnih kadrova. – **Profesionalni pristup, visoka pažnja i kontrola, sredstvo su pariranja ovom riziku.**

Pristrasnost u dizajniranju i vođenju procesa pripreme tendera za davanje koncesije može da se uvuče u projekat, a da se to naknadno otkrije. Pristrasnost može biti jasno vidljiva, što počinioци prvenstveno izbjegavaju. Ona se uvlači kroz perfidne formulacije i odredbe koje mogu naknadno biti interpretirane sa namjerom da se unesu navijačke odredbe. – **Ovdje treba sprovesti minucioznu analizu svih odredbi koje mogu otvoriti prostor za pristrasnost. Uključiti širok spektar nadležnih državnih institucija u proces pripreme tendera za davanje koncesija.**

Cio proces pripreme do zaključenja ugovora treba voditi sa punom transparentnošću i od strane kompetentne grupe. Javnost mora biti upoznata sa namjerama i dovoljno detalja da može prosuđivati o tome kakvi će biti krajnji ishodi realizacije projekta. – **Uslov za minimiziranje ovog rizika je koordinirano dejstvo stručnog tijela i zastupnika javnog interesa, te stavljanjem projekta pred pažnju javnosti.**

10.8.1.2. Neadekvatne ocjene ekonomske opravdanosti

U fazi pripreme neophodno je izvršiti procjenu efekata realizacije koncesije na održivost sistema i ključnih aktera (prije svega prevoznika i upravljača autobuskih stanica). Ovo se prije svega odnosi na raspodjelu po principu unakrsnih subvencija. Mnoge linije nisu profitabilne i obično ne postoji interes prevoznika da rade na tim linijama. Kako bi se prevazišao ovaj problem takve linije treba objediniti sa profitabilnim linijama u iste koncesije ili dodavati naknadno kroz anekse ugovora na druge profitabilne linije. – **Kompetentni proračuni, u kojima su informacije sa najvećom vjerovatnoćom, uslov su minimiziranja rizika od promašaja u ekonomskoj ocjeni održivosti sistema koncesija.**

10.8.1.3. Kvalitet ugovora

Ugovor je instrument za regulisanje odnosa partnera u realizaciji modela davanja koncesija. Sva rješenja do kojih se došlo u fazi pripreme nalaze svoje odraze u ugovoru. Prevažodno ugovor mora da bude sasvim usklađen sa intencijama i odredbama koji su rezultat pripreme projekta. Ugovor mora, kao najbitnije, da obezbijedi jasnu definiciju ciljeva i očekivanih efekata programa, uloge partnera, način izvještavanja i kontrolisanja realizacije, pravilan balans prava i rizika partnera, eventualna pitanja koja će se naknadno rješavati. – **Ugovor koji odražava sve bitne stavove u namjerama koje su proistekle iz pripreme faze, i koji je jasan u svim odredbama ima najviše izgleda da ostavi minimum prostora za nesporazume i sporove koji mogu da hendikepiraju realizaciju i očekivane efekte raspodjele tržišta na bazi koncesija. Potrebno je uključiti širok spektar nadležnih državnih institucija u proces pripreme ugovora za koncesiju.**

10.8.1.4. Transparentnost informacija tokom realizacije procesa davanja koncesija

Dostupne informacije moraju biti strukturisane na način koji daje uvid iz bitnih uglova realizacije procesa davanja koncesija, njihovo odsustvo znači nejasnoću nad dešavanjima u očima javnosti, i predstavljaju uvod u animozitet na relaciji svih aktera. Najteži je slučaj odsustvo svake informacije o dešavanjima, a težak slučaj su defektne informacije. Informacije frizirane tako da javnosti daju privid da je sve u redu, a da zaista tako nije, takođe je jasan znak o problemima. Konačno, biti indiferentan na mnoge informacije koje dolaze iz neformalnih izvora takođe je indikacija. – **Način da se ovi rizici izbjegnu jesu: definisan sistem informisanja koji ima jasnu formu u kojoj se iskazuju svi bitni aspekti uspjehnosti modela koncesija; redovno objavljivanje takvih informacija, verifikovanje takvih informacija od strane profesionalnog tela i otvaranje prostora za dojavljivanje i uzbunjivanje na signale da postoje problemi u realizaciji procesa.**

10.8.1.5. Uspostavljanje i funkcionisanje sistema monitoringa i kontrole nad realizacijom usluga međugradskog prevoza na principu koncesija

Uspostavljen, jasno definisan i funkcionalan sistem kontrola nad realizacijom usluga međugradskog prevoza na principu koncesija uslov je za uspjeh i održivost cjeline sistema. Samo onda kada se redovno snima stanje, ispituju svi aspekti djelovanja sa odgovarajućim efektima, o svemu se izvještava i izvještaji pažljivo razmatraju, donose odgovarajući zaključci i adekvatno se reaguje, kako u vremenu tako i sa mjerama, postoji zdrav osnov za upravljanje projektom. I obrnuto, odsustvo kontrola uopšte, ili uspostavljanje kontrola koje ne funkcionišu ili defektno funkcionišu, ili sve kontrole tehnički savršeno funkcionišu ali izostaje djelovanje organa koji je nadležan da razmatra nalaze kontrole i odgovarajuće reaguje, uvod je u teške probleme. – **Način da se ovim rizicima parira je: jasno definisanje sistema kontrole, njihovo efektno dizajniranje, formiranje organa kontrole koji djeluje sa svojim profesionalnim aparatima snimanja i izvještavanja, kao i aktivna uloga onih kojima se dostavljaju izvještaji kontrole. U ovom projektu u poglavlju 3.7. definisan je sistem za kontrolu i monitoring koji obezbjeđuje minimiziranje ovog rizika.**

10.8.2. Operativni rizici davanja koncesija

Prethodno identifikovani, sistematizovani i analizirani rizici su u verziji faza u kojima se projekat nalazi, od pripreme ideje do realizacije. Prethodno analizirani rizici se mogu u dejstvu ocjenjivati više načelno, u kvantitativnim odrednicama. U ovoj tački su analizirani operativni rizici, oni koji se pojavljuju u samom funkcionisanju Sistema, odnosno u njegovoj realizaciji.

Operativni rizici su rizici koji nastaju u samom funkcionisanju projekta, i direktno su vezani za parametre output-a i input-a. Svaki njihov uticaj ima svoju kvantitativnu mjeru. I jedni i drugi rizici su bitni. Definisane i pozicioniranje faktora koji nemaju mogućnost kvantitativnog mjerenja mogu imati isto tako negativne posljedice kao i posljedice izazvane prilikom definisanja kvantitativno mjerljivih faktora.

Tabela 49. Operativni rizici koncesija

Rizik	Raspodjela rizika			Procjena uticaja rizika	Vjerovatnoća pojave rizika	Faktori	Mjere
	MKI	PR	LS				
Rizik prihoda		●	●	Veliki	Umjerena	<ul style="list-style-type: none"> Tarifni sistem formira slobodno svaki od prevoznika; Visina cijene prevozne karte diktiraju tržišni uslovi; Određeni broj putnika ima pravo korišćenja karata sa popustom – subvencije od strane lokalnih uprava; Gubitak prihoda zbog nelojalne i nelegalne konkurencije. 	<ul style="list-style-type: none"> Adekvatan sistem subvencionisanja koji omogućava fer uslove za sve prevoznike i održivost sistema; Princip unakrsnih subvencija – paketi linija u osnovnom ugovoru ili naknadno kroz anekse ugovora.
Rizik operativnih troškova		●		Veliki	Niska	<ul style="list-style-type: none"> Stabilnost tržišta resursa - cijene inputa; Disciplina trošenja. 	<ul style="list-style-type: none"> Kompleksne mjere poslovne politike; Politika države u odnosu na organizaciju i razvoj usluga javnog međugradskog prevoza.
Rizik nedostatka interesovanja prevoznika za tržište	●			Veliki	Umjerena	<ul style="list-style-type: none"> Atraktivnost tržišta; Kriterijumi za izbor prevoznika; Obavezni i dodatni uslovi. 	<ul style="list-style-type: none"> Izrada Studije optimalne mreže linija na osnovu predloga minimalnih standarda kvaliteta usluge; Pažljivo definisanje uslova i kriterijuma za izbor prevoznika; Unakrsne subvencije; Rok trajanja koncesije.

Rizik	Raspodjela rizika			Procjena uticaja rizika	Vjerovatnoća pojave rizika	Faktori	Mjere
	MKI	PR	LS				
Rizik nelojalne i nelegalne konkurencije		●		Veliki	Velika	<ul style="list-style-type: none"> Postojanje raznih vidova nelojalne i nelegalne konkurencije, od taksi prevoza i međunarodnog prevoza, kao i privatnih lica koje obavljaju javni prevoz; Pružanje usluga međugradskih prevoznika mimo odredaba ugovora (prijem putnika na neregistrovanim stajalištima /stanicama, nepoštovanje trase kretanja, i sl.) 	<ul style="list-style-type: none"> Uvođenje sistema za monitoring i kontrolu; Bliska saradnja sa inspekcijskim organima i kažnjavanje prekršioca; Poštovanje ugovornih odnosa od strane svih prevoznika i pružanje usluga prema kriterijumima definisanim ugovorom.
Rizik prekida pružanja usluge	●	●		Umjeren	Niska	<ul style="list-style-type: none"> Mnogi faktori mogu dovesti do povlačenja Koncesionara iz ugovora i prestanka/prekida pružanja usluga. 	<ul style="list-style-type: none"> Ovaj rizik se umanjuje mogućnošću da usluge preuzme neki od postojećih partnera bez sprovođenja kompletnog postupka dodjele koncesija (npr. da se nove linije i polasci dodaju već postojećim koncesijama zamjenskog prevoznika što je potrebno definisati u relevantnim propisima). Potrebno je ostvariti visok nivo komunikacija između partnera tako da prevoznik na vrijeme obavijesti Koncedenta ukoliko planira da prekine pružanje usluge, i obrnuto.

Napomena: MKI – Ministarstvo za kapitalne investicije, PR – prevoznik, LS – lokalna samouprava.

10.8.2.1. Rizici prihoda

Prvo pitanje motiva Koncesionara, jeste mogućnost ostvarivanja dovoljne mase prihoda sa kojim se pokrivaju operativni i kapitalni troškovi, plus određeni procenat viška preko navedenog prihoda za ostvarenje profita. Istovremeno, ovo je bitno pitanje i za lokalne samouprave, jer one subvencionišu određene kategorije korisnika i nadoknađuju prevozniku razliku prihoda do ekonomske cijene pružanja transportne usluge. Najvažniji faktori od uticaja su beneficirani prevoz za određene kategorije putnika (koji se direktna posledica tarifne politike lokalnih samouprava) i visina cijene transportne usluge (cijene svih vrsta karata). Rizik prihoda u najvećem mjeri snosi prevoznik, a djelimično lokalna samouprava (subvencije).

10.8.2.2. Rizici operativnih troškova

Operativni troškovi su u punoj kontroli Koncesionara (prevoznika). Ovi troškovi su uslovljeni obimom usluga, cijenama inputa, kombinacijom svih faktora koji su potrebni za normalno funkcionisanje, odnosno putnika prema sistemu javnog prevoza, troškovnom disciplinom i nizom faktora ponašanja koja utiču na visinu operativnih troškova.

Kontrola nad operativnim troškovima je suverena nadležnost Koncesionara, i on će po pretpostavci činiti sve da troškove drži pod kontrolom kako bi upravljao svojom ekonomijom. Svi instrumenti upravljanja troškovima su u nadležnosti Koncesionara, otuda je i normalno da to bude njegova odgovornost, jer rizike neuspjeha snosi sam Koncesionar. Država ima uticaj kroz mjere transportne politike u organizaciji i razvoju sistema međugradskog prevoza (podsticaji, subvencije za ekološka vozila, i sl.)

10.8.2.3. Rizik nedostatka interesovanja prevoznika za tržište

Postojeće tržište usluga međugradskog prevoza nema ujednačenu atraktivnost svih djelova mreže linija. Atraktivnost tržišta, a posebno njegovih djelova, može uticati na smanjeno interesovanje prevoznika za učešće na javnom pozivu. Priprema paketa linija na principu unakrsnih subvencija umanjuje efekte ovog rizika. Druga mjera jeste izrada Studije optimalne mreže linija na osnovu predloga minimalnih standarda kvaliteta usluge, koji su definisani u ovom Projektu u Izveštaju 2 – Dijagnoza i Benčmarking. S druge strane, na interesovanje prevoznika visok uticaj imaju i osnovni i dodatni uslovi definisani javnim pozivom za dodjele koncesija. Pažljivo definisanje uslova i kriterijuma za izbor prevoznika i unaprijed poznati uslovi javnog ugovora značajno mogu umanjiti ovaj rizik.

10.8.2.4. Rizik neloyalne i nelegalne konkurencije

Učešće sistema međugradskog linijskog prevoza putnika u vidovnoj raspodeli međugradskih kretanja je dosta niže od nekih drugih vidova, prije svega individualnog prevoza. Postojanje i određenih vidova neloyalne i nelegalne konkurencije, od taksi prevoza i međunarodnog linijskog prevoza (koji obavlja kabotažu), kao i privatnih lica koje obavljaju javni prevoz, može dodatno narušiti održivost sistema. Ne treba zaboraviti i pružanje usluga međugradskih prevoznika mimo odredaba ugovora (primanje putnika na neregistrovanim stajalištima/stanicama, nepoštovanje trase kretanja, i sl.), što je takođe vid neloyalne konkurencije. Eliminacija ovih rizika zahtijeva blisku saradnju MKI sa inspeksijskim organima i adekvatno i efikasno sankcionisanje prekršioaca. Potpisivanje ugovora sa prevoznicima kojim bi se oni obavezali na poštovanje ugovornih odnosa i pružanje usluga prema kriterijumima definisanim ugovorom je još jedna od mjera. Ipak, prvi uslovi za eliminisanje ovog rizika biće stvoreni tek uvođenjem sistema za monitoring i kontrolu.

10.8.2.5. Rizik prekida pružanja usluge

Neposredni davalac ovlašćenja i rizika može tokom realizacije ugovora jednostrano raskinuti ugovor o koncesijama, ukoliko Koncesionar ne ispunjava minimalno definisane kriterijume u pružanju usluga. Pored Koncesionara, prekid u pružanju usluge ima negativan efekat prije svega na krajnje korisnika (putnike). Ovaj rizik se umanjuje mogućnošću da ugovorne usluge preuzme neki od postojećih partnera u drugim koncesijama, bez sprovođenja kompletnog postupka dodjele koncesija (npr. da se nove linije i polasci dodaju već postojećim koncesijama zamjenskog prevoznika). Potrebno je ostvariti visok nivo komunikacija između partnera tako da prevoznik na vrijeme obavijesti Koncedenta ukoliko planira da prekine pružanje usluge, i obrnuto.

10.8.3. Matrica raspodjele rizika i beneficija u koncesijama

Ulazak u višegodišnje obavljanje djelatnosti međugradskog prevoza putnika podrazumijeva dugoročno obavezivanje na izvršavanje obaveza obe partnerske strane. Beneficije koje su opšte dobro (viši kvalitet pružene transportne usluge, efikasno upravljanje, i ekonomske koristi prevoznika i poreskih obveznika i sl.) treba da imaju svoj nastavak u beneficijama za Koncedenta i Koncesionara koji ulaze u projekat.

Ulazak u partnerstvo mora imati prethodnicu u jasnom rasvjetljavanju pozicija strana u partnerstvu, a te pozicije proizvode kako beneficije tako i rizike. Zdrava odluka o partnerstvu obavezno u sebi uključuje ovakva razmatranja koja počivaju na anticipiranih činjenicama koje će pratiti realizaciju procesa poveravanja i pružanja transportnih usluga.

10.8.3.1. Određivanje beneficija i rizika

Identifikacija beneficija i rizika dolazi kao plod dobrog promišljanja rješenja u odnosu dveju strana u partnerstvu koja podrazumijevaju raspodijeljena ovlašćenja i odgovornosti. Naravno da se u ranoj fazi

promišljanja sve postavlja u opcijama raspodjele ovih, a svaka opcija ima svoje efekte u vidu beneficija i rizika.

Prethodno su analizirani rizici prilikom davanja koncesija, a u ovom dijelu studije se izoštrava predstava o važnosti dobrih prethodnih rješenja, odnosno ugovornih postavki o raspodjeli funkcija u realizaciji ugovorenih obaveza. U tom kontekstu treba ukazati na sledeće činjenice:

- *Scenario raspodjele prava i obaveza.* Postojanje ravnoteže u dodijeljenim pravima i obavezama partnerima je nešto što traži pažljiva odmjerenja i donošenje zaključaka o najplodnijoj kombinaciji ovih. Pravo bez odgovarajućih instrumenata, što se uobičajeno ispoljava bez moći da se donose odluke o pokretanju nekih resursa ili pridobijanju nekih uslova za uspješne ishode odluka, je pravo bez sadržine.
- *Sagledavanje opcije raspodjele ovlašćenja i obaveza u cjelini i u pojedinim djelovima.* Opcije raspodjele ove vrste se mogu sagledavati na nivou cjeline i po pojedinim rješenjima čiji skup čini tu cjelinu. Pri ovim sagledavanjima treba varirati rješenja ciljajući mogućnosti strana da efektno djeluju doprinoseći maksimiranju opštih i pojedinačnih ciljeva.
- *Odmjerenje efekata opcija raspodjele i ovlašćenja na bazi postavljenih kriterijuma.* Opcije raspodjele beneficija i rizika su vezane za opcije raspodjele prava i obaveza. Svaka od opcija znači dodijeljena prava i podrazumijevane rizike, pa sve opcije treba ocijeniti sa stanovišta doprinosa ukupnim efektima podjele tržišta kroz koncesije.

Nikad ne može biti prenaplašeno insistiranje na dobroj pripremi ugovora, i adekvatnoj raspodjeli seta ovlašćenja i rizika koje partneri treba da nose. Greške u balansiranju beneficija i rizika koje nastanu u pripremi i postanu dio ugovora mogu da proizvodu različite posljedice koje se nižu od manjih defekata, frikcija i nezadovoljstava, sve do fatalnih ishoda.

10.8.3.2. Rizici i beneficije Koncesionara

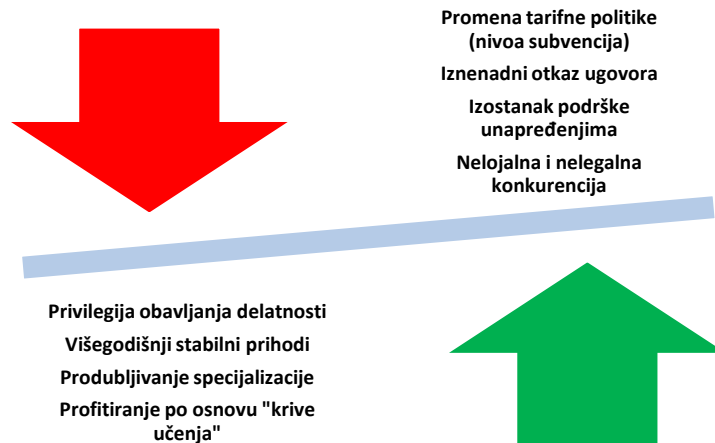
Koncesionar eventualnim ugovorom stiče sledeće beneficije:

- *Privilegija obavljanja delatnosti međugradskog prevoza na delu mreže linija.* Za određeni period vremena – dok traje ugovor – Koncesionar je oslobođen pritiska konkurencije, što je dobro za njega, ali je istovremeno i opasnost da se opusti i da se ne usavršava radi unapređenja svoje uloge i doprinosa.
- *Višegodišnji stabilni prihodi.* Imati sigurnost u poslovanju je posledica prethodnog stava, a to bi za imaooca tih prihoda trebao da bude podsticaj da se neprekidno usavršava i bude uvek bolji doprinosilac javnom interesu.
- *Mogućnost da se posveti specifičnoj funkciji, razvijajući specifično znanje i primenjujući specijalizovanu tehnologiju.* Ono time stvara za određeno vreme zaštitu od konkurencije, pa je u stanju da profitira iz „krive učenja“, što znači da smanjuje troškove i pozitivno utiče na svoju profitabilnost.
- *Profitiranje po osnovu „krive učenja“.* Dugogodišnji angažmani su prilika za napredovanja po učenju i nalaženju efikasnih odgovora na probleme. Time se smanjuju troškovi i poboljšava ekonomska pozicija onog ko uči.

Rizici kojima je izložen Koncesionar:

- *Promjena tarifne politike u pogledu nivoa subvencija za određene kategorije putnika.* Tarifna politika može da ima za posledicu umanjenje prihoda jer besplatni prevoz i prevoz sa značajnim beneficijama podrazumijeva pad prihoda za onoliko koliko se ne naplati. Rizik se umanjuje ugovorima između lokalnih samouprava i prevoznika o nivou subvencija i načinu njihove nadoknade prevozniku.
- *Opasnost iznenadnog raskida ugovora.* Neposredni davalac ovlašćenja i rizika može tokom realizacije ugovora jednostrano raskinuti ugovor o koncesijama, ukoliko Koncesionar ne ispunjava minimalno definisane kriterijume u pružanju usluga.

- *Nedovoljna potpora konstruktivnim naporima unapređenja.* U situacijama kada treba preduzeti neke bitne intervencije koje mogu dovesti do unapređenja moguće odsustvo podrške mjerama Koncesionara mogu značiti usporavanje neophodnih promjena i gubitke usled nepreduzivanja mjera. Ovo se prije svega odnosi na mogućnosti unapređenja transportne usluge kroz uvođenje novih polazaka i/ili izmjene statičkih elemenata linija (produženje linija, promjena trase, uvođenje novih stajališta, i sl.)
- *Nelojalna i nelegalna konkurencija.* Ovo je možda i najizraženiji rizik za Koncesionara. Postojanje raznih vidova nelojalne i nelegalne konkurencije, od taksi prevoza i međunarodnog transporta (koji obavlja kabotažu), kao i privatnih lica koje obavljaju javni prevoz, može značajno umanjiti nivo prihoda i narušiti održivost sistema. Takođe, pružanje usluga međugradskih prevoznika mimo odredaba ugovora (primanje putnika na neregistrovanim stajalištima/stanicama, nepoštovanje trase kretanja, i sl.) značajan je rizik u poslovanju Koncesionara.



Slika 20. Beneficije i rizici Koncesionara

10.8.3.3. Rizici i beneficije Koncedenta

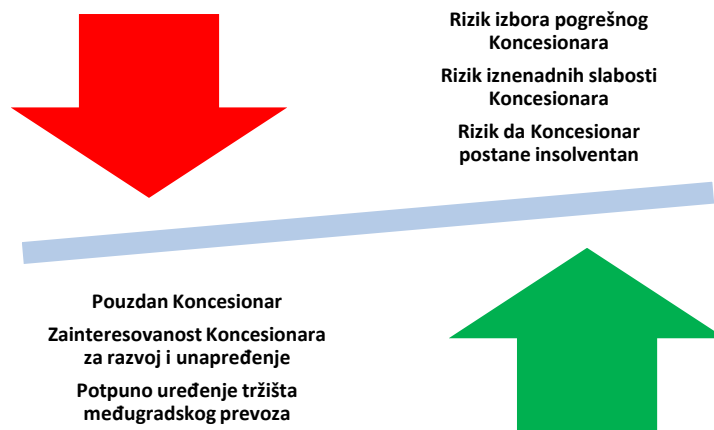
Koncedent sa ugovorom stiče sledeće beneficije:

- *Pouzdan i zainteresovan partner.* Profitna zainteresovanost, odgovarajući menadžment procesima i angažman najboljih procedura, te njihovo održavanje na visokom nivou stabilnosti djelovanja, su beneficija koja doprinosi i javnom partneru i javnom interesu. Njegova zainteresovanost ide od optimizacije troškova, do razvijanja novih elemenata usluge koje perspektivno donose povećanju kvaliteta usluge korisnicima prevoza, čime povećava svoj profit.
- *Zainteresovanost za razvoj i unapređenja.* Koncesionar donosi beneficije javnom partneru i javnom interesu time što je zainteresovan da stalno razvija metode svog rada, da ih praktikuje racionalno. To doprinosi opštem interesu i oslobađanju pritiska na Koncedenta.
- *Potpuno uređenje tržišta usluga međugradskog prevoza.* Povjeravanje usluga međugradskog prevoza kroz davanje subvencija na višegodišnji period doprinosi potpunom uređenju usluga. Uvođenjem sistema za monitoring i kontrolu Koncedent imaće sve neophodne informacije za kvalitetno upravljanje sistemom međugradskog prevoza i donošenje pravovremenih odluka i mjera.

Naravno da postoje i rizici za Koncedenta, koji su neodvojivi od beneficija. Ti rizici su:

- *Rizik izbora neodgovarajućeg partnera.* Niz faktora može dovesti do pogrešnog izbora Koncesionara, oni idu od navijenih predstava, preko pogrešnog procjenjivanja, pa sve do teškoća objektivnog ocjenjivanja i rangiranja kandidata.
- *Rizik opasnosti da Koncesionar iznenada iskaže slabosti u djelovanju.* Pri izboru kandidati za privatno partnerstvo se prosuđuju sa stanovišta održivosti kvaliteta njegove organizacije i djelovanja, ali nema garancije da iako sve u momentu prosuđivanja ima izgled održivog, praksa pokaže nešto drugo.

- *Opasnosti od nastupa insolventnosti Koncesionara.* Ovo su rijetke pojave koje nastaju posle svih ispitivanja da će kandidat koji se izabere imati kontinuitet poslovanja. Ipak, mnogi nenadani i nepredviđeni uticaji mogu dovesti do povlačenja Koncesionara iz ugovora i prestanka pružanja usluga. Ovaj rizik se umanjuje mogućnošću da se, zbog održavanja kontinuiteta prevoza, predvidi opcija da koncedent nađe privremeno rešenje za prevoz nakon raskida ugovora (sa istim koncesionarom ili drugim licem), odnosno da linije preuzme neki od postojećih partnera bez sprovođenja kompletnog postupka dodjele koncesija (npr. da se nove linije i polasci dodaju već postojećim koncesijama zamjenskog prevoznika). Ovakvo rešenje može biti privremeno do završetka tendera i odabira novog koncesionara za oduzeti paket linija po istoj proceduri kao i prvobitna dodijela linija. Druga rešenja, koja bi omogućila proizvoljan odabir drugog prevoznika ne bi bila u skladu sa principima transparentnosti i konkurencije čije se poštovanje mora uzeti u obzir prema pravu Crne Gore.



Slika 21. Beneficije i rizici Koncedenta

10.9.DINAMIKA IMPLEMENTACIJE NOVOG MODELA PRISTUPA TRŽIŠTU

U Izveštaju 1 – Početni izvještaj i Izveštaju 2 – Dijagnoza i benčmarking, izvršena je dubinska analiza postojećeg sistema međugradskog prevoza u Crnoj Gori. Analiza je ukazala na određene specifičnosti ovog sistema i ukazala na bitne elemente održivosti ovog sistema.

Postojeći model pristupa tržištu u Crnoj Gori je liberalizovan, ali ipak kontrolisan i naklonjen postojećim prevoznicima, jer svaki novi predloženi red vožnje mora proći postupak usklađivanja, ovjere i registracije. Ovakav model pristupa tržištu ima niz pozitivnih karakteristika, a prije svega u pogledu davanja slobode prevoznicima da sami definišu linije i redove vožnje, stabilnosti pružanja usluge, kao i usklađenost sa postojećim navikama korisnika.

Samim tim neophodno je bilo da izabrani model dodjele tržišta kroz davanje koncesija prevoznicima za liniju/dio tržišta međugradskog prevoza bude implementiran na način da se ove pozitivne karakteristike zadrže, a eliminišu neke negativne karakteristike postojećeg sistema.

Zbog toga se predlaže da se čitav **proces davanja koncesija sprovede u dvije faze. U prvoj fazi** sproveo bi se javni poziv za dodjelu ugovora za postojeće linije (polaske). **U drugoj fazi** dodjela tržišta vršila bi se prema minimalnim standardima kvaliteta (elementima funkcionisanja), usklađeno sa postojećim redovima vožnje, zbog zadržavanja postojećih navika korisnika i obezbeđivanja održivosti sistema.

10.9.1. Faza I

U prvoj fazi sproveo bi se javni poziv za dodjelu ugovora za postojeće linije (polaske). Cilj ove faze jeste definisanje jasnih ugovornih odnosa između vlasnika tržišta (države, odnosno MKI kao njenog organa) i

prevoznika. Drugi cilj ove faze je stvaranje uslova za postepeni prelaz sa liberalizovanog tržišta na model regulisanog pristupa bez skokovitih promjena i tako obezbijediti održivost sistema.

Javni poziv sprovodi MKI za cjelokupnu mrežu, odjednom, po postojećim redovima vožnje. Prevoznici konkurišu za postojeće redove vožnje.

Kriterijumi za izbor prevoznika u Fazi I su:

KRITERIJUM 1. Visina ponuđene cijene (tarifa) – koncesione naknade

KRITERIJUM 2. Broj vozila - eliminatorni

KRITERIJUM 3. Emisioni standard pogonskog agregata

KRITERIJUM 4. Broj vozača - eliminatorni

KRITERIJUM 5. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika

U Fazi I kriterijumi Broj vozila i Broj vozača su eliminatorni, odnosno njih ponuđači moraju da ispune, i kao takvi se ne boduju. Ostali kriterijumi se boduju na osnovu informacija dostavljenih u ponudi. Za svaki od kriterijuma koji se boduju definiše se maksimalni broj bodova, koji predstavlja težinski faktor učešća tog kriterijuma u ukupnoj ocjeni ponuđača, koji su dati u narednoj tabeli.

Tabela 50. Faza I: Maksimalni broj bodova po kriterijumu

Kriterijum	Maksimalni broj bodova po kriterijumu
1. Visina ponuđene cijene – koncesione naknade	40
2. Broj vozila	eliminatorni
3. Emisioni standard pogonskog agregata	30
4. Broj vozača	eliminatorni
5. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika	30

Najveći značaj dat je ponuđenoj cijeni / koncesionoj naknadi sa 40 bodova, a zatim sa po 30 bodova slijede ostala dva kriterijuma koja se boduju: Emisioni standard pogonskog agregata i Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika. Visok značaj iskustva u djelatnosti definisan je zbog održavanja stabilnosti tržišta i poštovanje navika korisnika u pogledu usluge prevoznika u sistemu.

10.9.2. Faza II

U drugoj fazi dodjela tržišta vršila bi se prema minimalnim standardima kvaliteta (elementima funkcionisanja), usklađeno sa postojećim redovima vožnje, zbog zadržavanja postojećih navika korisnika i obezbeđivanja održivosti sistema.

Javni poziv sprovodi MKI za cjelinu sistema, odnosno za cjelokupnu mrežu, odjednom, po postojećim redovima vožnje, ili paketima (rentabilne i nerentabilne linije). Definisaju paketa linija mora prethoditi detaljna analiza postojećeg stanja, istraživanje transportnih zahtjeva, analiza druge alternativnih vidova prevoza, kapaciteta saobraćajne infrastrukture, itd. Drugim rečima, za definisanje paketa je potrebno da se sprovede Studija koja bi kao rezultat imala Plan mreže linija, na osnovu koga bi se definisali redovi vožnje i izvršilo grupisanje linija u pakete. Veličina paketa mora da zavisi od karakteristika prevoznika, pri čemu posebnu pažnju treba obratiti na grupe postojećih linija na kojima prevoznici rade, jer paketi mogu da utiču na smanjenje konkurentnosti manjih prevoznika.

U cilju postizanja visokog nivoa transparentnosti i nezavisnosti od uticaja, predlaže se da se u Fazu II uključi nezavisna ekspertska institucija sa dokazanim referencama iz predmetne oblasti.

Kriterijumi za izbor prevoznika u Fazi II su:

KRITERIJUM 1. Visina ponuđene cijene (tarifa) – koncesione naknade

KRITERIJUM 2. Broj vozila - eliminatorni

KRITERIJUM 3. Emisioni standard pogonskog agregata

KRITERIJUM 4. Frekvencija polazaka

KRITERIJUM 5. Broj vozača - eliminatorni

KRITERIJUM 6. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika

KRITERIJUM 7. Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika

Slično kao i u prvoj fazi, u Fazi II kriterijumi Broj vozila i Broj vozača su eliminatorni, odnosno njih ponuđači moraju da ispune, i kao takvi se ne boduju. Ostali kriterijumi se boduju na osnovu informacija dostavljenih u ponudi. Za svaki od kriterijuma koji se boduju definiše se ponder značajnosti, koji predstavlja težinski faktor učešća tog kriterijuma u ukupnoj ocjeni ponuđača, koji su dati u narednoj tabeli.

Tabela 51. Faza II: Maksimalni broj bodova po kriterijumu

Kriterijum	Maksimalni broj bodova po kriterijumu		
	Faza II	Faza I	Razlika
1. Visina ponuđene cene – koncesione naknade	30	40	-10
2. Broj vozila	eliminatorni	eliminatorni	-
3. Emisioni standard pogonskog agregata	25	30	-5
4. Frekvencija polazaka	25	-	+25
5. Broj vozača	eliminatorni	eliminatorni	-
6. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika	10	30	-20
7. Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika	10	-	+10

Najveći značaj dat je ponuđenoj cijeni 30 bodova, a zatim sa po 25 bodova slijede Emisioni standard pogonskog agregat i, novi kriterijum, Frekvencija polazaka, koji direktno ukazuje na kvalitet transportne ponude. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika i, novi kriterijum, Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika, imaju značajnost od 10 bodova.

11. ZAKLJUČAK. ANALIZA UTICAJA PREDLOŽENOG MODELA PRISTUPA TRŽIŠTU NA POSTOJEĆE OPERATORE I MOGUĆNOSTI TRANSFERA RESURSA NA NOVE OPERATORE

Predmet ovog Izveštaja je predlog i analiza novog modela pristupa tržištu međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori. Projektni zadatkom je definisano da se pristup tržištu treba uskladiti sa Uredbom 1370/2007, odnosno da je potrebno dati predlog postupka dodele prava vršenja usluga javnog međugradskog prevoza putem javnog tendera. Ovde treba napomenuti da je u Evropskoj uniji prisutan obrnuti trend, što je i opisano u Izveštaju 2 – Dijagnoza i Benčmarking. U većini evropskih zemalja u kojima se sprovode reforme međugradskog prevoza, tržišta se liberalizuju. Treba imati u vidu da ovaj proces liberalizacije odlikuju dve bitne karakteristike: reforme se gotovo isključivo odnose na tzv. „daljinski“ prevoz (prevoz na rastojanjima preko 300km), kao i da liberalizacija važi u odnosu na drumske podsisteme, ali da je obično pristup čvrsto regulisan u odnosu na železnički prevoz (kroz zaštitna vremena i/ili zaštićene koridore). Specifičnost tržišta usluga u Crnoj Gori jeste činjenica da međugradski prevoz više liči na regionalni prevoz, koji je u većini zemlja EU gotovo isključivo regulisano tržište, kroz javne ugovore (vrlo često o koncesiji ili javno-privatnom partnerstvu) između vlasnika tržišta (najčešće regionalnog organa zaduženog za transport) i prevoznika.

U ovom poglavlju analiziran je uticaj predloženog modela pristupa tržištu na postojeće prevoznike. Glavna promena ogleđa se u tome što prema novom modelu prevoznici konkurišu za ponuđene linije (redove vožnje), dok su u prethodnom modelu sami predlagali redove vožnje. Ipak i postojeći model je bio regulisan jer su predloženi redovi vožnje prolazili kroz proces usklađivanja. Kako bi se izbegle skokovite promene prilikom prelaska na novi model pristupa tržištu predloženo je da se implementacije sprovede u dve faze.

U prvoj fazi vlasnik tržišta, MKI, na javnom pozivu nudi sve postojeće linije (redove vožnje). Očekivani efekat ovakve raspodele jeste minimizacija uticaja na postojeće prevoznike, koji mogu konkurisati za polaske koje već održavaju prema registrovanim redovima vožnje. Pored toga na tenderu se boduje i kriterijum iskustva u delatnosti prevoza putnika, što se može smatrati još jednom od pogodnosti modela za postojeće prevoznike, a i uslovi u pogledu kvaliteta voznog parka su usklađeni sa realnim mogućnostima domaćih prevoznika. Ipak model ne ograničava konkurenciju i ne sadrži nikakve kriterijume koji bi onemogućili pristup novim prevoznicima na tržište usluga.

U drugoj fazi mreža linija koja će biti ponuđena prevoznicima biće zasnovana na minimalnim standardima kvaliteta usluge, pre svega u pogledu broja polazaka, ali i kvaliteta voznog parka. Međutim, svi kriterijumi koji se koriste u rangiranju i izboru optimalnog prevoznika su usklađeni sa očekivanim realnim mogućnostima tržišta za presek vremena kada se planira implementacija faze II.

Predloženi model pristupa tržištu može imati uticaj na promjenu strukture postojećih operatera i samim tim na njihove resurse. Zbog toga je bitno analizirati mogućnost prelaska zaposlenih između prevoznika u procesu tranzicije tržišta usluga. Treba imati u vidu da postoje ograničenja tržišta u pogledu raspoloživih kvalifikovanih ljudskih resursa (pre svega vozača i menadžera transporta koji poseduju odgovarajući CPC), tako da bi i eventualni novi operateri bili usmereni na angažovanje postojećih kadrova. Kako se radi o privatnim kompanijama, mogućnost transfera resursa sa postojećih na nove operatore nije moguće kontrolisati i njima upravljati mehanizmima koji su na raspolaganju državnim institucijama Crne Gore. Dinamika ovakvih tranzicija zavisice prije svega od uslova na tržištu, strukture i snage postojećih operatera i njihovih strateških opredeljenja i planova.

12. LITERATURA

Asensio, J., Matas, M., 2019. Competition and welfare effects of intercity bus tendering reforms in Spain. XXXIV Jornadas de Economía Industrial Conference, Madrid, Spain, September 5-6, 2019.

Asensio, J., Matas, M., 2017. Competition in intercity bus tendering in Spain. XXXII Jornadas de Economía Industrial Conference, Pamplona, Spain, September 7-8, 2017.

Blayac, T., Bougette, P., 2017. Should I go by bus? The liberalization of the long-distance bus industry in France. *Transport Policy*, 56, 50-62.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG), 2015. Marktbeobachtung Güterverkehr, Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014.

EC Mobility and Transport, 2018. *Transport in the European Union: Current Trends and Issues*, p. 144.

Ida, Y., Talit, G., 2015. Regulation of public bus services: The Israeli experience. *Transport Policy*, 42, 156-165.

OECD, 2013. Methods for allocating contracts for the provision of regional and local transportation services. Directorate for financial and enterprise affairs competition committee, DAF/COMP(2013)12, p. 242.

Steer Davies Gleave, 2016. *Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe - Final Report*. DG MOVE, European Commission.

Van de Velde, D., 2014. Market initiative regimes in public transport in Europe: Recent developments. *Research in Transportation Economics*, 48, 33-40.

13. PRILOZI

13.1.PRILOG 1 – PROGNOZA TRANSPORTNIH ZAHTEVA

Tabela 52. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2019. godini

	Andrijeвица	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijeвица	0	93	10034	395	44	34	45	394	50	291	39	318	132	136	1840	69	4	4574	225	4	27	37	9
Bar	32	0	600	344	28620	577	367	25	3185	82	6287	73	968	33	54	161	22	110756	303	14	2111	34845	19
Berane	6274	1096	0	24739	511	265	179	949	573	2071	447	2260	514	228	4468	275	17	38951	9483	14	312	435	37
Bijelo Polje	61	155	6126	0	72	57	77	34	80	163	65	1209	238	142	83	239	7	2018	228	6	44	61	16
Budva	34	64449	631	359	0	33887	4114	27	49050	331	93984	301	10487	36	58	172	23	247243	161	9	32724	6435	15
Cetinje	4	206	52	45	5372	0	677	3	2222	34	1770	30	2055	4	7	21	3	50627	19	2	859	69	3
Danilovgrad	1	25	7	12	125	130	0	1	48	3	84	3	7219	1	2	6	1	72052	5	2	6	8	2
Gusinje	948	177	3652	533	84	63	84	0	96	295	75	236	253	127	3479	127	8	5219	302	7	52	72	16
Herceg Novi	23	4347	429	240	29731	8497	954	19	0	156	21691	147	5764	25	40	120	15	83760	112	6	18960	249	11
Kolašin	222	183	2531	803	328	211	100	94	254	0	284	1818	246	76	299	138	6	21624	51	8	191	68	10
Kotor	21	10143	395	232	67331	7999	1986	17	25637	206	0	191	10797	23	37	114	16	74832	103	10	38289	1078	65
Mojkovac	219	147	2485	5371	268	166	76	67	215	1635	238	0	202	61	264	139	5	11497	146	6	159	56	18
Nikšić	19	413	120	225	1986	2456	44928	15	1801	47	2855	43	0	20	33	467	122	293459	92	149	335	103	236
Petnjica	555	399	1488	3747	188	143	190	215	217	407	168	365	570	0	773	288	19	9471	1325	15	117	161	37
Plav	3141	270	12195	916	127	97	129	2469	146	668	113	656	385	323	0	196	13	11326	520	10	79	109	26
Pljevlja	78	529	495	1737	250	189	273	59	289	203	231	228	3596	79	129	0	38	34166	361	215	155	215	1295
Plužine	27	404	168	285	185	150	312	22	202	51	184	48	5268	29	47	213	0	2729	113	33	118	120	28
Podgorica	503	35513	6844	1432	35204	45470	337075	238	19676	3109	14873	1837	220601	255	729	3338	47	0	872	131	6964	5764	471
Rožaje	710	2792	47835	4636	658	501	668	396	755	209	585	668	1989	1022	960	1012	56	25021	0	52	406	1127	132
Šavnik	9	99	54	94	27	37	162	7	32	25	45	21	2447	9	14	460	13	2874	40	0	29	29	199
Tivat	14	3207	259	146	22077	3654	126	11	21103	130	36058	121	1192	15	24	72	10	32997	67	6	0	170	10
Ulcinj	17	45316	310	176	3716	251	159	13	237	40	869	37	314	18	28	85	8	23377	159	5	146	0	9
Žabljak	15	94	100	180	33	39	141	12	39	23	199	44	2729	15	25	1949	7	7262	71	140	32	34	0

Tabela 53. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2019. godini

	Andrijevića	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevića		0	52	1	0	0	0	4	0	2	0	2	0	2	16	0	0	17	3	0	0	0	0
Bar			6	1	297	3	1	1	24	1	52	0	4	1	1	3	1	467	10	0	17	256	0
Berane				99	4	1	1	15	3	15	2	15	2	6	53	3	1	146	183	0	2	2	0
Bijelo Polje					1	0	0	2	1	4	1	21	2	12	3	7	1	11	16	0	0	1	1
Budva						125	13	0	252	2	515	2	40	1	0	2	1	902	3	0	176	33	0
Cetinje							2	0	34	1	32	1	15	0	0	1	0	307	2	0	15	1	0
Danilovgrad								0	3	0	6	0	167	1	0	1	1	1,307	2	1	0	1	0
Gusinje									0	1	0	1	1	1	19	0	0	18	2	0	0	0	0
Herceg Novi										1	151	1	24	1	0	1	1	331	2	0	128	2	0
Kolašin											2	11	1	1	3	1	0	79	1	0	1	0	0
Kotor												2	43	1	0	1	1	287	2	0	237	6	1
Mojkovac													1	1	3	1	0	43	2	0	1	0	0
Nikšić														2	1	12	17	1,643	6	8	5	1	10
Petnjica															3	1	0	31	7	0	0	1	0
Plav																1	0	38	5	0	0	0	0
Pljevlja																	1	120	4	2	0	1	10
Plužine																		9	0	0	0	0	0
Podgorica																			83	9	127	93	25
Rožaje																				0	1	5	0
Šavnik																					0	0	1
Tivat																						1	0
Ulcinj																							0
Žabljak																							

Tabela 54. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2021. godini

	Andrijevica	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevica	0	107	8565	338	49	40	55	335	53	301	42	274	148	115	1572	59	4	5966	191	3	29	41	8
Bar	44	0	979	428	28850	587	371	37	3228	114	6372	96	981	50	82	165	23	111884	455	15	2134	35311	20
Berane	4192	1159	0	16484	514	300	212	628	533	3415	423	1514	518	151	2972	184	11	52739	6273	10	300	430	25
Bijelo Polje	56	172	5586	0	78	65	89	31	83	150	69	1112	263	129	76	219	6	2446	206	6	46	66	15
Budva	47	66551	1003	447	0	35219	4248	39	50769	449	97260	392	10854	52	86	179	24	255039	239	9	33787	6659	16
Cetinje	6	201	87	55	5232	0	662	5	2176	48	1733	39	2013	6	11	20	3	49412	29	2	839	67	3
Danilovgrad	2	26	12	15	127	133	0	1	49	5	86	4	7346	2	3	6	1	73066	8	2	6	9	2
Gusinje	757	203	2902	425	93	76	103	0	101	379	80	359	281	100	2766	101	7	6857	239	5	56	79	13
Herceg Novi	29	4336	605	280	29561	8530	952	25	0	191	21682	175	5763	33	54	121	15	83459	150	6	18909	249	11
Kolašin	150	137	3486	452	235	169	83	84	172	0	198	1029	138	69	288	78	3	21423	34	4	132	48	6
Kotor	27	10149	570	274	67157	8056	1988	23	25713	261	0	234	10829	31	51	115	16	74800	140	11	38308	1081	66
Mojkovac	166	141	1881	4073	250	166	79	97	192	1252	216	0	152	92	437	106	4	12948	233	5	145	52	14
Nikšić	26	411	183	274	1968	2457	44664	21	1795	48	2844	43	0	29	47	470	123	291439	131	152	333	103	237
Petnjica	405	421	1081	2728	192	158	215	156	209	488	165	529	583	0	562	210	14	11532	957	11	115	163	27
Plav	2380	300	9198	693	137	113	155	1852	148	873	116	1090	414	242	0	149	10	14751	390	8	82	115	19
Pljevlja	76	511	482	1694	241	184	264	57	280	200	224	224	3483	77	126	0	37	32988	349	214	150	208	1268
Plužine	26	375	157	267	172	140	289	20	188	48	171	46	4905	27	44	200	0	2532	105	31	109	111	26
Podgorica	785	35588	14178	1941	35166	45862	337775	399	19764	5643	14937	2803	221588	432	1282	3382	48	0	1512	135	6978	5788	478
Rožaje	574	3300	38496	3739	751	620	850	317	813	206	640	1151	2274	818	773	818	46	34502	0	43	449	1270	106
Šavnik	8	90	49	86	24	34	147	6	29	23	41	19	2232	8	13	423	12	2612	36	0	26	26	184
Tivat	18	3248	386	176	22288	3725	127	16	21424	167	36598	150	1210	21	34	74	10	33384	94	6	0	173	10
Ulcinj	22	45237	465	210	3698	252	159	18	237	51	869	45	314	25	40	86	9	23312	224	5	146	0	9
Žabljak	15	91	96	174	31	37	135	11	38	23	191	43	2624	15	24	1891	7	6958	68	138	31	33	0

Tabela 55. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2021. godini

	Andrijevića	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevića		0	40	1	0	0	0	3	0	1	0	2	0	1	13	0	0	22	3	0	0	0	0
Bar			7	2	305	3	1	1	24	0	52	0	4	1	1	3	1	471	12	0	17	258	0
Berane				71	5	1	1	11	4	22	3	11	3	3	38	3	1	213	144	0	2	2	0
Bijelo Polje					1	0	0	1	1	1	1	17	2	9	2	6	1	14	13	0	1	1	1
Budva						130	14	0	256	2	526	2	41	1	0	2	1	927	3	0	179	33	0
Cetinje							2	0	34	1	32	1	14	1	0	1	0	305	2	0	15	1	0
Danilovgrad								0	3	0	6	0	166	1	0	1	1	1.312	3	0	0	1	0
Gusinje									0	1	0	1	1	0	15	0	0	23	2	0	0	0	0
Herceg Novi										2	151	2	24	1	0	1	1	330	3	0	128	2	0
Kolašin											2	7	0	2	4	1	0	86	1	0	1	0	0
Kotor												2	44	1	0	1	1	287	2	0	239	6	1
Mojkovac													0	2	4	1	0	51	2	0	0	0	0
Nikšić														2	1	13	16	1.639	7	7	5	1	9
Petnjica															3	1	0	38	6	0	0	1	0
Plav																0	0	51	3	0	0	0	0
Pljevlja																	1	116	4	2	0	1	10
Plužine																		8	0	0	0	0	0
Podgorica																			116	8	129	92	24
Rožaje																				0	1	5	0
Šavnik																					0	0	1
Tivat																						1	0
Ulcinj																							0
Žabljak																							

Tabela 56. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2021. godini u slučaju postojanja nove infrastrukture

	Andrijevica	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevica	0	90	9786	386	42	33	44	382	48	287	37	313	128	132	1796	68	4	4425	218	4	26	36	9
Bar	33	0	614	352	28956	589	373	26	3240	85	6395	76	985	34	55	165	23	112297	308	15	2142	35442	20
Berane	6247	1078	0	24567	501	263	176	936	565	2076	440	2257	507	224	4430	274	17	38291	9349	14	307	429	37
Bijelo Polje	60	152	6015	0	70	56	75	34	78	162	63	1197	233	139	82	236	7	1966	222	6	42	60	16
Budva	35	66638	657	374	0	35265	4254	28	50835	348	97387	316	10869	37	60	180	24	255373	167	9	33831	6668	16
Cetinje	4	201	51	44	5240	0	663	3	2179	34	1736	29	2016	4	7	20	3	49483	19	2	840	67	3
Danilovgrad	1	26	7	12	127	133	0	1	49	3	86	3	7347	1	2	6	1	73081	5	2	6	9	2
Gusinje	959	177	3678	538	83	64	84	0	97	300	75	240	253	127	3506	128	8	5214	302	7	52	72	17
Herceg Novi	23	4345	431	242	29619	8547	954	19	0	159	21725	149	5774	25	40	122	15	83624	112	6	18947	249	11
Kolašin	216	176	2448	778	314	204	96	90	245	0	274	1772	237	73	289	134	6	20751	49	8	183	66	10
Kotor	22	10165	399	234	67262	8068	1991	17	25753	210	0	194	10846	23	37	115	16	74917	103	11	38368	1082	66
Mojkovac	214	142	2413	5227	258	161	74	65	208	1607	230	0	195	59	257	136	5	11077	141	6	154	54	17
Nikšić	19	411	120	226	1970	2459	44688	15	1796	48	2846	43	0	20	33	470	124	291595	92	152	333	103	237
Petnjica	562	399	1498	3780	188	144	190	216	217	414	168	371	571	0	779	291	19	9458	1327	15	117	162	38
Plav	3100	264	11981	902	124	95	126	2413	143	664	111	650	376	316	0	194	12	11038	508	10	77	106	25
Pljevlja	76	511	482	1694	241	184	264	57	280	200	224	224	3483	77	126	0	37	32988	349	214	150	208	1268
Plužine	26	375	157	267	172	140	289	20	188	48	171	46	4905	27	44	200	0	2532	105	31	109	111	26
Podgorica	518	36208	7028	1474	35779	46661	343663	243	20109	3230	15197	1901	225450	260	749	3441	49	0	890	138	7100	5889	487
Rožaje	718	2791	48149	4676	656	504	667	396	756	213	586	678	1992	1024	967	1023	57	24983	0	54	406	1128	133
Šavnik	8	90	49	86	24	34	147	6	29	23	41	19	2232	8	13	423	12	2612	36	0	26	26	184
Tivat	14	3255	265	150	22334	3733	127	11	21468	135	36674	124	1212	15	25	74	10	33453	68	6	0	173	10
Ulcinj	17	45417	313	178	3713	253	159	13	238	41	873	37	315	18	29	86	9	23405	160	5	146	0	9
Žabljak	15	91	96	174	31	37	135	11	38	23	191	43	2624	15	24	1891	7	6958	68	138	31	33	0

Tabela 57. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2021. godini u slučaju postojanja nove infrastrukture

	Andrijevića	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevića		0	51	1	0	0	0	4	0	2	0	2	0	2	16	0	0	16	3	0	0	0	0
Bar			5	1	306	3	1	1	24	1	52	0	4	1	1	3	1	475	10	0	17	258	0
Berane				97	4	1	1	15	3	15	2	15	2	6	52	3	1	144	184	0	2	2	0
Bijelo Polje					1	0	0	2	1	3	1	21	2	12	3	6	1	11	16	0	0	1	1
Budva						130	14	0	257	2	526	2	41	1	0	2	1	930	3	0	179	33	0
Cetinje							2	0	34	1	32	1	14	0	0	1	0	307	2	0	15	1	0
Danilovgrad								0	3	0	6	0	166	1	0	1	1	1331	2	0	0	1	0
Gusinje									0	1	0	1	1	1	19	0	0	18	2	0	0	0	0
Herceg Novi										2	151	1	24	1	0	1	1	331	2	0	130	2	0
Kolašin											2	11	1	1	3	1	0	76	1	0	1	0	0
Kotor												2	44	1	0	1	1	288	2	0	240	6	1
Mojkovac													1	1	3	1	0	41	2	0	0	0	0
Nikšić														2	1	13	16	1652	6	7	5	1	9
Petnjica															3	1	0	31	7	0	0	1	0
Plav																1	0	37	5	0	0	0	0
Pljevlja																	1	116	4	2	0	1	10
Plužine																		8	0	0	0	0	0
Podgorica																			83	8	130	94	24
Rožaje																				0	1	5	0
Šavnik																					0	0	1
Tivat																						1	0
Ulcinj																							0
Žabljak																							

Tabela 58. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2030. godini

	Andrijevica	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevica	0	106	8016	311	51	36	55	322	50	275	40	250	136	110	1421	52	3	5997	183	2	29	39	7
Bar	42	0	955	411	31304	540	382	37	3175	108	6324	92	942	49	77	150	18	117225	454	11	2203	35078	18
Berane	3857	1158	0	15356	542	268	212	611	508	3161	408	1400	483	146	2720	163	9	53632	6088	7	300	414	21
Bijelo Polje	52	173	5329	0	82	58	90	31	80	140	67	1035	247	125	70	195	5	2506	202	4	47	64	13
Budva	48	73681	1052	461	0	34862	4705	42	53677	461	103797	401	11204	56	87	176	21	287310	257	8	37495	7113	15
Cetinje	5	184	76	47	5054	0	607	4	1905	41	1531	33	1720	6	9	16	2	46085	26	1	771	60	2
Danilovgrad	1	26	12	15	137	122	0	1	48	5	85	4	7048	2	3	5	1	76506	8	1	6	8	2
Gusinje	726	211	2864	412	102	70	107	0	101	366	80	346	273	101	2638	93	6	7267	241	4	58	79	12
Herceg Novi	27	4277	565	257	30725	7522	939	24	0	175	20615	160	5299	32	49	106	12	83762	144	5	18695	237	9
Kolašin	133	132	3175	405	238	145	80	78	158	0	183	915	123	65	254	66	3	20960	32	3	128	45	5
Kotor	25	10068	536	254	70206	7145	1973	22	24360	240	0	215	10016	30	46	101	13	75504	135	8	38092	1034	57
Mojkovac	150	138	1738	3703	257	145	77	92	179	1131	203	0	138	86	391	92	3	12851	221	3	141	49	12
Nikšić	23	392	166	244	1982	2099	42690	20	1638	42	2619	38	0	27	41	397	94	283317	122	108	319	95	198
Petnjica	381	430	1045	2594	207	144	220	155	204	461	162	499	554	0	525	190	11	11973	949	8	118	160	24
Plav	2131	292	8475	628	140	98	151	1754	137	787	109	980	375	228	0	128	7	14597	368	6	80	108	16
Pljevlja	64	472	421	1457	234	151	244	52	247	171	199	191	2997	68	106	0	27	30972	313	147	139	185	1020
Plužine	20	324	129	215	156	108	250	17	155	38	143	36	3947	22	34	153	0	2224	88	20	95	93	20
Podgorica	786	38716	14614	1968	40315	44608	367631	423	20533	5685	15664	2821	224751	455	1276	3259	42	0	1597	110	7609	6075	454
Rožaje	546	3413	37716	3604	818	573	879	319	803	197	638	1101	2193	819	732	749	38	36302	0	33	465	1267	96
Šavnik	6	73	38	65	21	24	119	5	22	17	32	14	1676	6	10	302	7	2141	28	0	21	20	129
Tivat	18	3410	384	172	24659	3496	134	16	21479	162	37038	146	1184	21	33	68	8	35664	96	5	0	175	9
Ulcinj	20	45043	439	195	3880	224	158	18	226	47	834	42	291	24	37	76	7	23619	217	4	145	0	8
Žabljak	13	84	85	151	31	31	126	10	34	19	172	37	2279	13	21	1560	5	6596	61	96	29	29	0

Tabela 59. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2030. godini

	Andrijevića	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevića		0	38	1	0	0	0	3	0	1	0	1	0	1	12	0	0	22	3	0	0	0	0
Bar			7	2	335	3	1	1	24	0	52	0	4	1	1	2	1	499	12	0	18	256	0
Berane				66	5	1	1	11	4	20	3	10	3	3	36	2	0	218	140	0	2	2	0
Bijelo Polje					1	0	0	1	1	1	1	15	2	8	2	6	1	14	13	0	1	1	0
Budva						127	15	0	269	2	556	2	42	1	0	2	0	1,047	4	0	199	35	0
Cetinje							2	0	30	0	28	0	12	0	0	0	0	290	2	0	13	1	0
Danilovgrad								0	3	0	6	0	159	1	0	1	1	1,419	3	0	0	1	0
Gusinje									0	1	0	1	1	0	14	0	0	24	2	0	0	0	0
Herceg Novi										2	144	2	22	1	0	1	0	334	3	0	129	2	0
Kolašin											2	7	0	1	4	1	0	85	1	0	1	0	0
Kotor												2	40	1	0	1	0	291	2	0	240	6	1
Mojkovac													0	2	4	1	0	50	2	0	0	0	0
Nikšić														2	1	11	13	1,623	7	5	5	1	8
Petnjica															3	1	0	39	6	0	0	1	0
Plav																0	0	51	3	0	0	0	0
Pljevlja																	0	109	3	1	0	1	8
Plužine																		7	0	0	0	0	0
Podgorica																			122	7	138	94	22
Rožaje																				0	1	5	0
Šavnik																					0	0	0
Tivat																						1	0
Ulcinj																							0
Žabljak																							

Tabela 60. Predviđena prostorna raspodela putovanja na godišnjem nivou između opština u Crnoj Gori u 2040. godini

	Andrijevica	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevica	0	105	7461	284	53	31	54	309	47	250	38	226	125	105	1270	44	2	6022	175	1	29	37	6
Bar	40	0	934	394	34137	492	396	37	3131	103	6303	87	904	49	73	135	14	123627	457	8	2289	34994	15
Berane	3525	1160	0	14243	571	236	212	596	485	2909	393	1286	448	141	2469	142	7	54698	5914	5	302	400	18
Bijelo Polje	48	174	5071	0	88	52	91	30	77	130	65	958	231	122	64	171	4	2573	197	3	47	62	11
Budva	48	82015	1105	475	0	34102	5240	46	56866	471	111118	410	11545	60	88	170	17	325447	277	5	41838	7621	14
Cetinje	4	167	65	40	4823	0	551	4	1644	34	1336	27	1444	5	7	13	1	42532	23	1	701	52	2
Danilovgrad	1	27	12	14	150	111	0	1	47	4	85	3	6757	2	3	5	1	80635	8	1	6	8	2
Gusinje	694	221	2833	400	112	65	113	0	101	352	81	333	265	102	2505	85	4	7755	245	3	61	80	11
Herceg Novi	24	4232	527	235	31987	6540	930	23	0	159	19616	145	4854	30	44	91	9	84334	138	3	18542	226	8
Kolašin	116	127	2875	360	241	122	77	73	144	0	169	806	110	60	220	55	2	20472	30	2	123	41	4
Kotor	23	10029	503	234	73589	6255	1966	22	23095	219	0	196	9236	28	41	87	10	76539	131	5	38038	992	48
Mojkovac	133	134	1597	3338	263	124	75	87	166	1012	190	0	125	81	345	77	2	12738	208	2	138	46	10
Nikšić	20	374	149	216	1991	1761	40777	19	1488	37	2405	34	0	24	36	329	66	275272	113	67	305	87	160
Petnjica	356	441	1011	2463	223	130	225	154	199	434	160	470	526	0	488	169	8	12499	943	6	121	158	21
Plav	1884	283	7750	563	143	84	146	1654	126	700	102	871	337	213	0	108	5	14400	346	4	77	101	14
Pljevlja	54	429	362	1228	225	121	222	46	214	143	174	159	2526	60	88	0	18	28696	276	87	127	162	789
Plužine	15	262	98	161	133	77	202	13	119	29	111	27	2958	18	25	107	0	1832	69	11	77	72	14
Podgorica	787	42469	15121	1998	46533	43001	403436	451	21437	5727	16525	2837	228221	481	1268	3103	34	0	1698	78	8367	6414	423
Rožaje	518	3551	37018	3470	896	524	915	323	795	189	638	1050	2112	823	690	676	29	38440	0	22	485	1269	85
Šavnik	4	52	25	43	16	15	85	3	15	11	22	9	1108	4	6	187	4	1556	20	0	15	14	78
Tivat	17	3605	383	168	27430	3248	141	16	21611	158	37657	141	1159	21	31	63	7	38367	98	3	0	178	8
Ulcinj	18	45041	414	180	4083	197	158	17	215	43	802	38	270	23	33	66	5	24034	210	3	146	0	7
Žabljak	11	77	73	128	30	25	115	9	29	16	151	31	1931	12	17	1240	4	6146	54	57	26	26	0

Tabela 61. Predviđena prostorna raspodela broja putovanja na dan između opština u Crnoj Gori u 2040. godini

	Andrijevića	Bar	Berane	Bijelo Polje	Budva	Cetinje	Danilovgrad	Gusinje	Herceg Novi	Kolašin	Kotor	Mojkovac	Nikšić	Petnjica	Plav	Pljevlja	Plužine	Podgorica	Rožaje	Šavnik	Tivat	Ulcinj	Žabljak
Andrijevića		0	35	1	0	0	0	3	0	1	0	1	0	1	10	0	0	22	3	0	0	0	0
Bar			7	2	371	3	1	1	24	0	52	0	4	1	1	1	1	531	12	0	19	256	0
Berane				62	6	1	1	11	4	18	3	9	1	3	33	1	0	223	138	0	2	2	0
Bijelo Polje					2	0	0	1	1	1	1	14	2	8	2	5	1	14	12	0	1	1	0
Budva						124	17	0	284	3	590	2	43	1	0	2	0	1,189	4	0	222	37	0
Cetinje							2	0	26	0	24	0	11	0	0	0	0	273	2	0	12	1	0
Danilovgrad								0	3	0	6	0	152	1	0	1	1	1,547	3	0	0	1	0
Gusinje									0	1	0	1	1	0	13	0	0	26	2	0	0	0	0
Herceg Novi										1	137	1	21	1	0	1	0	337	3	0	128	2	0
Kolašin											2	6	0	1	3	0	0	83	1	0	1	0	0
Kotor												2	38	1	0	1	0	298	2	0	242	6	0
Mojkovac													0	2	4	1	0	50	2	0	0	0	0
Nikšić														2	1	9	9	1,608	7	4	5	1	7
Petnjica															3	1	0	42	6	0	0	1	0
Plav																0	0	50	3	0	0	0	0
Pljevlja																	0	102	3	1	0	1	7
Plužine																		6	0	0	0	0	0
Podgorica																			129	5	150	97	21
Rožaje																				0	2	5	0
Šavnik																					0	0	0
Tivat																						1	0
Ulcinj																							0
Žabljak																							

Tabela 62. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2019. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem

Rang	Izvor	Cilj	Broj polazaka	%	Kum. %	Broj karata	%	Kum. %	Kategorija
1	Nikšić	Podgorica	78	5.26%	5.26%	1643	17.20%	17.20%	A
2	Danilovgrad	Podgorica	190	12.82%	18.08%	1307	13.68%	30.88%	A
3	Budva	Podgorica	49	3.31%	21.39%	902	9.44%	40.32%	A
4	Budva	Kotor	54	3.64%	25.03%	515	5.39%	45.71%	A
5	Bar	Podgorica	19	1.28%	26.31%	467	4.89%	50.60%	A
6	Herceg Novi	Podgorica	33	2.23%	28.54%	331	3.46%	54.07%	A
7	Bar	Budva	36	2.43%	30.97%	297	3.11%	57.18%	A
8	Cetinje	Podgorica	49	3.31%	34.28%	307	3.21%	60.39%	A
9	Kotor	Podgorica	30	2.02%	36.30%	287	3.00%	63.39%	A
10	Budva	Herceg Novi	41	2.77%	39.07%	252	2.64%	66.03%	A
11	Bar	Ulcinj	31	2.09%	41.16%	256	2.68%	68.71%	A
12	Kotor	Tivat	19	1.28%	42.44%	237	2.48%	71.19%	A
13	Budva	Tivat	28	1.89%	44.33%	176	1.84%	73.03%	A
14	Berane	Podgorica	17	1.15%	45.48%	146	1.53%	74.56%	A
15	Danilovgrad	Nikšić	75	5.06%	50.54%	167	1.75%	76.31%	A
16	Berane	Rožaje	8	0.54%	51.08%	183	1.92%	78.23%	A
17	Herceg Novi	Kotor	33	2.23%	53.31%	151	1.58%	79.81%	A
18	Podgorica	Tivat	19	1.28%	54.59%	127	1.33%	81.14%	B
19	Herceg Novi	Tivat	19	1.28%	55.87%	128	1.34%	82.48%	B
20	Budva	Cetinje	46	3.10%	58.97%	125	1.31%	83.79%	B
21	Pljevlja	Podgorica	11	0.74%	59.71%	120	1.26%	85.04%	B
22	Podgorica	Rožaje	3	0.20%	59.91%	83	0.87%	85.91%	B
23	Podgorica	Ulcinj	18	1.21%	61.12%	93	0.97%	86.88%	B
24	Kolašin	Podgorica	15	1.01%	62.13%	79	0.83%	87.71%	B
25	Berane	Bijelo Polje	12	0.81%	62.94%	99	1.04%	88.75%	B
26	Bar	Kotor	12	0.81%	63.75%	52	0.54%	89.29%	B
27	Mojkovac	Podgorica	11	0.74%	64.49%	43	0.45%	89.74%	B
28	Plav	Podgorica	7	0.47%	64.96%	38	0.40%	90.14%	B
29	Andrijevica	Berane	12	0.81%	65.77%	52	0.54%	90.68%	B
30	Berane	Plav	10	0.67%	66.44%	53	0.55%	91.24%	B
31	Kotor	Nikšić	16	1.08%	67.52%	43	0.45%	91.69%	B
32	Budva	Nikšić	11	0.74%	68.26%	40	0.42%	92.11%	B
33	Budva	Ulcinj	13	0.88%	69.14%	33	0.35%	92.45%	B
34	Cetinje	Herceg Novi	32	2.16%	71.30%	34	0.36%	92.81%	B
35	Cetinje	Kotor	29	1.96%	73.26%	32	0.33%	93.14%	B
36	Bar	Herceg Novi	6	0.40%	73.66%	24	0.25%	93.39%	B
37	Podgorica	Žabljak	11	0.74%	74.40%	25	0.26%	93.66%	B
38	Herceg Novi	Nikšić	10	0.67%	75.07%	24	0.25%	93.91%	B
39	Gusinje	Podgorica	5	0.34%	75.41%	18	0.19%	94.10%	B
40	Andrijevica	Podgorica	8	0.54%	75.95%	17	0.18%	94.27%	B
41	Berane	Kolašin	13	0.88%	76.83%	15	0.16%	94.43%	B
42	Bijelo Polje	Mojkovac	8	0.54%	77.37%	21	0.22%	94.65%	B
43	Bar	Tivat	6	0.40%	77.77%	17	0.18%	94.83%	B
44	Gusinje	Plav	5	0.34%	78.11%	19	0.20%	95.03%	B
45	Budva	Danilovgrad	12	0.81%	78.92%	13	0.14%	95.16%	C
46	Nikšić	Plužine	3	0.20%	79.12%	17	0.18%	95.34%	C
47	Cetinje	Tivat	18	1.21%	80.33%	15	0.16%	95.50%	C
48	Andrijevica	Plav	8	0.54%	80.87%	16	0.17%	95.67%	C
49	Cetinje	Nikšić	15	1.01%	81.88%	15	0.16%	95.82%	C
50	Bijelo Polje	Podgorica	2	0.13%	82.01%	11	0.12%	95.94%	C
51	Berane	Gusinje	6	0.40%	82.41%	15	0.16%	96.10%	C
52	Berane	Mojkovac	9	0.61%	83.02%	15	0.16%	96.25%	C
53	Nikšić	Pljevlja	3	0.20%	83.22%	12	0.13%	96.38%	C
54	Bar	Rožaje	2	0.13%	83.35%	10	0.10%	96.48%	C
55	Pljevlja	Žabljak	10	0.67%	84.02%	10	0.10%	96.59%	C
56	Nikšić	Žabljak	8	0.54%	84.56%	10	0.10%	96.69%	C
57	Kolašin	Mojkovac	11	0.74%	85.30%	11	0.12%	96.81%	C
58	Podgorica	Šavnik	7	0.47%	85.77%	9	0.09%	96.90%	C
59	Bar	Berane	3	0.20%	85.97%	6	0.06%	96.96%	C
60	Nikšić	Šavnik	5	0.34%	86.31%	8	0.08%	97.05%	C
61	Danilovgrad	Kotor	10	0.67%	86.98%	6	0.06%	97.11%	C
62	Kotor	Ulcinj	4	0.27%	87.25%	6	0.06%	97.17%	C
63	Bijelo Polje	Pljevlja	2	0.13%	87.38%	7	0.07%	97.25%	C

Rang	Izvor	Cilj	Broj polazaka	%	Kum. %	Broj karata	%	Kum. %	Kategorija
64	Nikšić	Tivat	3	0.20%	87.58%	5	0.05%	97.30%	C
65	Rožaje	Ulcinj	2	0.13%	87.71%	5	0.05%	97.35%	C
66	Berane	Budva	3	0.20%	87.91%	4	0.04%	97.39%	C
67	Mojkovac	Plav	5	0.34%	88.25%	3	0.03%	97.42%	C
68	Berane	Herceg Novi	3	0.20%	88.45%	3	0.03%	97.46%	C
69	Kolašin	Plav	7	0.47%	88.92%	3	0.03%	97.49%	C
70	Andrijevica	Gusinje	6	0.40%	89.32%	4	0.04%	97.53%	C
71	Budva	Rožaje	1	0.07%	89.39%	3	0.03%	97.56%	C
72	Danilovgrad	Herceg Novi	5	0.34%	89.73%	3	0.03%	97.59%	C
73	Bar	Cetinje	2	0.13%	89.86%	3	0.03%	97.62%	C
74	Berane	Kotor	3	0.20%	90.06%	2	0.02%	97.64%	C
75	Herceg Novi	Rožaje	1	0.07%	90.13%	2	0.02%	97.67%	C
76	Budva	Kolašin	4	0.27%	90.40%	2	0.02%	97.69%	C
77	Cetinje	Danilovgrad	12	0.81%	91.21%	2	0.02%	97.71%	C
78	Budva	Mojkovac	4	0.27%	91.48%	2	0.02%	97.73%	C
79	Kotor	Mojkovac	4	0.27%	91.75%	2	0.02%	97.75%	C
80	Kolašin	Kotor	4	0.27%	92.02%	2	0.02%	97.77%	C
81	Berane	Tivat	3	0.20%	92.22%	2	0.02%	97.79%	C
82	Berane	Ulcinj	3	0.20%	92.42%	2	0.02%	97.81%	C
83	Bijelo Polje	Kolašin	2	0.13%	92.55%	4	0.04%	97.85%	C
84	Mojkovac	Rožaje	1	0.07%	92.62%	2	0.02%	97.88%	C
85	Kotor	Rožaje	1	0.07%	92.69%	2	0.02%	97.90%	C
86	Budva	Pljevlja	1	0.07%	92.76%	2	0.02%	97.92%	C
87	Herceg Novi	Ulcinj	1	0.07%	92.83%	2	0.02%	97.94%	C
88	Pljevlja	Šavnik	6	0.40%	93.23%	2	0.02%	97.96%	C
89	Andrijevica	Mojkovac	6	0.40%	93.63%	2	0.02%	97.98%	C
90	Herceg Novi	Kolašin	3	0.20%	93.83%	1	0.01%	97.99%	C
91	Andrijevica	Kolašin	8	0.54%	94.37%	2	0.02%	98.01%	C
92	Herceg Novi	Mojkovac	3	0.20%	94.57%	1	0.01%	98.02%	C
93	Rožaje	Tivat	1	0.07%	94.64%	1	0.01%	98.03%	C
94	Bijelo Polje	Budva	1	0.07%	94.71%	1	0.01%	98.04%	C
95	Gusinje	Kolašin	5	0.34%	95.05%	1	0.01%	98.05%	C
96	Kolašin	Tivat	4	0.27%	95.32%	1	0.01%	98.06%	C
97	Gusinje	Mojkovac	3	0.20%	95.52%	1	0.01%	98.07%	C
98	Berane	Cetinje	2	0.13%	95.65%	1	0.01%	98.08%	C
99	Cetinje	Ulcinj	2	0.13%	95.78%	1	0.01%	98.09%	C
100	Kotor	Pljevlja	1	0.07%	95.85%	1	0.01%	98.11%	C
101	Bar	Plav	1	0.07%	95.92%	1	0.01%	98.12%	C
102	Kolašin	Rožaje	1	0.07%	95.99%	1	0.01%	98.13%	C
103	Bijelo Polje	Kotor	1	0.07%	96.06%	1	0.01%	98.14%	C
104	Danilovgrad	Pljevlja	1	0.07%	96.13%	1	0.01%	98.15%	C
105	Tivat	Ulcinj	1	0.07%	96.20%	1	0.01%	98.16%	C
106	Mojkovac	Pljevlja	1	0.07%	96.27%	1	0.01%	98.17%	C
107	Bar	Danilovgrad	1	0.07%	96.34%	1	0.01%	98.18%	C
108	Bijelo Polje	Herceg Novi	1	0.07%	96.41%	1	0.01%	98.19%	C
109	Kotor	Žabljak	4	0.27%	96.68%	1	0.01%	98.20%	C
110	Kolašin	Pljevlja	1	0.07%	96.75%	1	0.01%	98.21%	C
111	Šavnik	Žabljak	10	0.67%	97.42%	1	0.01%	98.22%	C
112	Cetinje	Mojkovac	3	0.20%	97.62%	1	0.01%	98.23%	C
113	Cetinje	Kolašin	3	0.20%	97.82%	1	0.01%	98.24%	C
114	Bijelo Polje	Tivat	1	0.07%	97.89%	0	0.00%	98.24%	C
115	Cetinje	Pljevlja	1	0.07%	97.96%	1	0.01%	98.25%	C
116	Bar	Kolašin	1	0.07%	98.03%	1	0.01%	98.26%	C
117	Mojkovac	Tivat	4	0.27%	98.30%	1	0.01%	98.27%	C
118	Danilovgrad	Šavnik	2	0.13%	98.43%	1	0.01%	98.28%	C
119	Danilovgrad	Žabljak	2	0.13%	98.56%	0	0.00%	98.28%	C
120	Budva	Žabljak	1	0.07%	98.63%	0	0.00%	98.28%	C
121	Pljevlja	Tivat	1	0.07%	98.70%	0	0.00%	98.28%	C
122	Andrijevica	Budva	1	0.07%	98.77%	0	0.00%	98.28%	C
123	Bar	Mojkovac	1	0.07%	98.84%	0	0.00%	98.28%	C
124	Herceg Novi	Žabljak	1	0.07%	98.91%	0	0.00%	98.28%	C
125	Herceg Novi	Šavnik	1	0.07%	98.98%	0	0.00%	98.28%	C
126	Andrijevica	Herceg Novi	1	0.07%	99.05%	0	0.00%	98.28%	C
127	Plav	Ulcinj	1	0.07%	99.12%	0	0.00%	98.28%	C
128	Andrijevica	Kotor	1	0.07%	99.19%	0	0.00%	98.28%	C
129	Budva	Šavnik	1	0.07%	99.26%	0	0.00%	98.28%	C

Rang	Izvor	Cilj	Broj polazaka	%	Kum. %	Broj karata	%	Kum. %	Kategorija
130	Andrijevica	Tivat	1	0.07%	99.33%	0	0.00%	98.28%	C
131	Andrijevica	Ulcinj	1	0.07%	99.40%	0	0.00%	98.28%	C
132	Andrijevica	Bar	1	0.07%	99.47%	0	0.00%	98.28%	C
133	Andrijevica	Cetinje	1	0.07%	99.54%	0	0.00%	98.28%	C
134	Tivat	Žabljak	1	0.07%	99.61%	0	0.00%	98.28%	C
135	Mojkovac	Ulcinj	1	0.07%	99.68%	0	0.00%	98.28%	C
136	Bijelo Polje	Cetinje	1	0.07%	99.75%	0	0.00%	98.28%	C
137	Kolašin	Ulcinj	1	0.07%	99.82%	0	0.00%	98.28%	C
138	Šavnik	Tivat	1	0.07%	99.89%	0	0.00%	98.28%	C
139	Kotor	Šavnik	1	0.07%	99.96%	0	0.00%	98.28%	C
140	Petnjica	Podgorica				31	0.39%	99%	D
141	Bijelo Polje	Rožaje				16	0.20%	99%	D
142	Nikšić	Rožaje				12	0.15%	99%	D
143	Plužine	Podgorica				9	0.11%	99%	D
144	Petnjica	Rožaje				7	0.09%	99%	D
145	Bijelo Polje	Petnjica				6	0.08%	99%	D
146	Plav	Rožaje				6	0.08%	99%	D
147	Bar	Nikšić				5	0.06%	99%	D
148	Berane	Petnjica				4	0.05%	99%	D
149	Andrijevica	Rožaje				4	0.05%	100%	D

Tabela 63. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2021. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem

Rang	Izvor	Cilj	2021 (sa IP)	2021 %	Kum. %	Kategorija 2021
1	Nikšić	Podgorica	1639	17.00%	17.00%	A
2	Danilovgrad	Podgorica	1312	13.61%	30.61%	A
3	Budva	Podgorica	927	9.61%	40.22%	A
4	Budva	Kotor	526	5.46%	45.68%	A
5	Bar	Podgorica	471	4.88%	50.56%	A
6	Herceg Novi	Podgorica	330	3.42%	53.98%	A
7	Bar	Budva	305	3.16%	57.15%	A
8	Cetinje	Podgorica	305	3.16%	60.31%	A
9	Kotor	Podgorica	287	2.98%	63.29%	A
11	Bar	Ulcinj	258	2.68%	65.96%	A
10	Budva	Herceg Novi	256	2.66%	68.62%	A
12	Kotor	Tivat	239	2.48%	71.10%	A
14	Berane	Podgorica	213	2.21%	73.30%	A
13	Budva	Tivat	179	1.86%	75.16%	A
15	Danilovgrad	Nikšić	166	1.72%	76.88%	A
17	Herceg Novi	Kotor	151	1.57%	78.45%	A
16	Berane	Rožaje	144	1.49%	79.94%	A
20	Budva	Cetinje	130	1.35%	81.29%	B
18	Podgorica	Tivat	129	1.34%	82.63%	B
19	Herceg Novi	Tivat	128	1.33%	83.96%	B
21	Pljevlja	Podgorica	116	1.20%	85.16%	B
22	Podgorica	Rožaje	116	1.20%	86.36%	B
23	Podgorica	Ulcinj	92	0.95%	87.32%	B
24	Kolašin	Podgorica	86	0.89%	88.21%	B
25	Berane	Bijelo Polje	71	0.74%	88.94%	B
26	Bar	Kotor	52	0.54%	89.48%	B
27	Mojkovac	Podgorica	51	0.53%	90.01%	B
28	Plav	Podgorica	51	0.53%	90.54%	B
31	Kotor	Nikšić	44	0.46%	91.00%	B
32	Budva	Nikšić	41	0.43%	91.42%	B
29	Andrijevica	Berane	40	0.41%	91.84%	B
30	Berane	Plav	38	0.39%	92.23%	B
34	Cetinje	Herceg Novi	34	0.35%	92.58%	B
33	Budva	Ulcinj	33	0.34%	92.93%	B
35	Cetinje	Kotor	32	0.33%	93.26%	B
36	Bar	Herceg Novi	24	0.25%	93.51%	B
37	Podgorica	Žabljak	24	0.25%	93.76%	B
38	Herceg Novi	Nikšić	24	0.25%	94.01%	B
39	Gusinje	Podgorica	23	0.24%	94.24%	B
40	Andrijevica	Podgorica	22	0.23%	94.47%	B

Rang	Izvor	Cilj	2021 (sa IP)	2021 %	Kum. %	Kategorija 2021
41	Berane	Kolašin	22	0.23%	94.70%	B
42	Bijelo Polje	Mojkovac	17	0.18%	94.88%	B
43	Bar	Tivat	17	0.18%	95.05%	B
46	Nikšić	Plužine	16	0.17%	95.22%	C
44	Gusinje	Plav	15	0.16%	95.37%	C
47	Cetinje	Tivat	15	0.16%	95.53%	C
45	Budva	Danilovgrad	14	0.15%	95.68%	C
49	Cetinje	Nikšić	14	0.15%	95.82%	C
50	Bijelo Polje	Podgorica	14	0.15%	95.97%	C
48	Andrijevića	Plav	13	0.13%	96.10%	C
53	Nikšić	Pljevlja	13	0.13%	96.24%	C
54	Bar	Rožaje	12	0.12%	96.36%	C
51	Berane	Gusinje	11	0.11%	96.47%	C
52	Berane	Mojkovac	11	0.11%	96.59%	C
55	Pljevlja	Žabljak	10	0.10%	96.69%	C
56	Nikšić	Žabljak	9	0.09%	96.78%	C
58	Podgorica	Šavnik	8	0.08%	96.87%	C
57	Kolašin	Mojkovac	7	0.07%	96.94%	C
59	Bar	Berane	7	0.07%	97.01%	C
60	Nikšić	Šavnik	7	0.07%	97.09%	C
61	Danilovgrad	Kotor	6	0.06%	97.15%	C
62	Kotor	Ulcinj	6	0.06%	97.21%	C
63	Bijelo Polje	Pljevlja	6	0.06%	97.27%	C
64	Nikšić	Tivat	5	0.05%	97.32%	C
65	Rožaje	Ulcinj	5	0.05%	97.38%	C
66	Berane	Budva	5	0.05%	97.43%	C
67	Mojkovac	Plav	4	0.04%	97.47%	C
68	Berane	Herceg Novi	4	0.04%	97.51%	C
69	Kolašin	Plav	4	0.04%	97.55%	C
70	Andrijevića	Gusinje	3	0.03%	97.58%	C
71	Budva	Rožaje	3	0.03%	97.61%	C
72	Danilovgrad	Herceg Novi	3	0.03%	97.65%	C
73	Bar	Cetinje	3	0.03%	97.68%	C
74	Berane	Kotor	3	0.03%	97.71%	C
75	Herceg Novi	Rožaje	3	0.03%	97.74%	C
76	Budva	Kolašin	2	0.02%	97.76%	C
77	Cetinje	Danilovgrad	2	0.02%	97.78%	C
78	Budva	Mojkovac	2	0.02%	97.80%	C
79	Kotor	Mojkovac	2	0.02%	97.82%	C
80	Kolašin	Kotor	2	0.02%	97.84%	C
81	Berane	Tivat	2	0.02%	97.86%	C
82	Berane	Ulcinj	2	0.02%	97.88%	C
84	Mojkovac	Rožaje	2	0.02%	97.90%	C
85	Kotor	Rožaje	2	0.02%	97.93%	C
86	Budva	Pljevlja	2	0.02%	97.95%	C
87	Herceg Novi	Ulcinj	2	0.02%	97.97%	C
88	Pljevlja	Šavnik	2	0.02%	97.99%	C
89	Andrijevića	Mojkovac	2	0.02%	98.01%	C
90	Herceg Novi	Kolašin	2	0.02%	98.03%	C
92	Herceg Novi	Mojkovac	2	0.02%	98.05%	C
83	Bijelo Polje	Kolašin	1	0.01%	98.06%	C
91	Andrijevića	Kolašin	1	0.01%	98.07%	C
93	Rožaje	Tivat	1	0.01%	98.08%	C
94	Bijelo Polje	Budva	1	0.01%	98.09%	C
95	Gusinje	Kolašin	1	0.01%	98.10%	C
96	Kolašin	Tivat	1	0.01%	98.11%	C
97	Gusinje	Mojkovac	1	0.01%	98.12%	C
98	Berane	Cetinje	1	0.01%	98.13%	C
99	Cetinje	Ulcinj	1	0.01%	98.14%	C
100	Kotor	Pljevlja	1	0.01%	98.15%	C
101	Bar	Plav	1	0.01%	98.16%	C
102	Kolašin	Rožaje	1	0.01%	98.17%	C
103	Bijelo Polje	Kotor	1	0.01%	98.19%	C
104	Danilovgrad	Pljevlja	1	0.01%	98.20%	C
105	Tivat	Ulcinj	1	0.01%	98.21%	C
106	Mojkovac	Pljevlja	1	0.01%	98.22%	C

Rang	Izvor	Cilj	2021 (sa IP)	2021 %	Kum. %	Kategorija 2021
107	Bar	Danilovgrad	1	0.01%	98.23%	C
108	Bijelo Polje	Herceg Novi	1	0.01%	98.24%	C
109	Kotor	Žabljak	1	0.01%	98.25%	C
110	Kolašin	Pljevlja	1	0.01%	98.26%	C
111	Šavnik	Žabljak	1	0.01%	98.27%	C
112	Cetinje	Mojkovac	1	0.01%	98.28%	C
113	Cetinje	Kolašin	1	0.01%	98.29%	C
114	Bijelo Polje	Tivat	1	0.01%	98.30%	C
115	Cetinje	Pljevlja	1	0.01%	98.31%	C
116	Bar	Kolašin	0	0.00%	98.31%	C
117	Mojkovac	Tivat	0	0.00%	98.31%	C
118	Danilovgrad	Šavnik	0	0.00%	98.31%	C
119	Danilovgrad	Žabljak	0	0.00%	98.31%	C
120	Budva	Žabljak	0	0.00%	98.31%	C
121	Pljevlja	Tivat	0	0.00%	98.31%	C
122	Andrijevića	Budva	0	0.00%	98.31%	C
123	Bar	Mojkovac	0	0.00%	98.31%	C
124	Herceg Novi	Žabljak	0	0.00%	98.31%	C
125	Herceg Novi	Šavnik	0	0.00%	98.31%	C
126	Andrijevića	Herceg Novi	0	0.00%	98.31%	C
127	Plav	Ulcinj	0	0.00%	98.31%	C
128	Andrijevića	Kotor	0	0.00%	98.31%	C
129	Budva	Šavnik	0	0.00%	98.31%	C
130	Andrijevića	Tivat	0	0.00%	98.31%	C
131	Andrijevića	Ulcinj	0	0.00%	98.31%	C
132	Andrijevića	Bar	0	0.00%	98.31%	C
133	Andrijevića	Cetinje	0	0.00%	98.31%	C
134	Tivat	Žabljak	0	0.00%	98.31%	C
135	Mojkovac	Ulcinj	0	0.00%	98.31%	C
136	Bijelo Polje	Cetinje	0	0.00%	98.31%	C
137	Kolašin	Ulcinj	0	0.00%	98.31%	C
138	Šavnik	Tivat	0	0.00%	98.31%	C
139	Kotor	Šavnik	0	0.00%	98.31%	C
140	Petnjica	Podgorica	31	0.32%	98.63%	D
141	Bijelo Polje	Rožaje	16	0.17%	98.80%	D
145	Bijelo Polje	Petnjica	12	0.12%	98.92%	D
143	Plužine	Podgorica	8	0.08%	99.00%	D
144	Petnjica	Rožaje	7	0.07%	99.08%	D
142	Nikšić	Rožaje	6	0.06%	99.14%	D
147	Bar	Nikšić	6	0.06%	99.20%	D
148	Berane	Petnjica	5	0.05%	99.25%	D
146	Plav	Rožaje	4	0.04%	99.29%	D
151	Petnjica	Plav	4	0.04%	99.34%	D

Tabela 64. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2021. godini (slučaj bez velikih infrastrukturnih projekata), kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem

Rang	Izvor	Cilj	2021 (bez IP)	% 2021	Kum. %	Kategorija 2021
1	Nikšić	Podgorica	1652	17.16%	17.16%	A
2	Danilovgrad	Podgorica	1331	13.83%	30.99%	A
3	Budva	Podgorica	930	9.66%	40.65%	A
4	Budva	Kotor	526	5.46%	46.11%	A
5	Bar	Podgorica	475	4.93%	51.05%	A
6	Herceg Novi	Podgorica	331	3.44%	54.49%	A
8	Cetinje	Podgorica	307	3.19%	57.68%	A
7	Bar	Budva	306	3.18%	60.86%	A
9	Kotor	Podgorica	288	2.99%	63.85%	A
11	Bar	Ulcinj	258	2.68%	66.53%	A
10	Budva	Herceg Novi	257	2.67%	69.20%	A
12	Kotor	Tivat	240	2.49%	71.69%	A
16	Berane	Rožaje	184	1.91%	73.60%	A
13	Budva	Tivat	179	1.86%	75.46%	A
15	Danilovgrad	Nikšić	166	1.72%	77.19%	A
17	Herceg Novi	Kotor	151	1.57%	78.76%	A
14	Berane	Podgorica	144	1.50%	80.25%	A

Rang	Izvor	Cilj	2021 (bez IP)	% 2021	Kum. %	Kategorija 2021
18	Podgorica	Tivat	130	1.35%	81.60%	B
19	Herceg Novi	Tivat	130	1.35%	82.95%	B
20	Budva	Cetinje	130	1.35%	84.30%	B
21	Pljevlja	Podgorica	116	1.21%	85.51%	B
25	Berane	Bijelo Polje	97	1.01%	86.52%	B
23	Podgorica	Ulcinj	94	0.98%	87.49%	B
22	Podgorica	Rožaje	83	0.86%	88.35%	B
24	Kolašin	Podgorica	76	0.79%	89.14%	B
26	Bar	Kotor	52	0.54%	89.68%	B
30	Berane	Plav	52	0.54%	90.22%	B
29	Andrijeвица	Berane	51	0.53%	90.75%	B
31	Kotor	Nikšić	44	0.46%	91.21%	B
27	Mojkovac	Podgorica	41	0.43%	91.64%	B
32	Budva	Nikšić	41	0.43%	92.06%	B
28	Plav	Podgorica	37	0.38%	92.45%	B
34	Cetinje	Herceg Novi	34	0.35%	92.80%	B
33	Budva	Ulcinj	33	0.34%	93.14%	B
35	Cetinje	Kotor	32	0.33%	93.48%	B
36	Bar	Herceg Novi	24	0.25%	93.73%	B
37	Podgorica	Žabljak	24	0.25%	93.97%	B
38	Herceg Novi	Nikšić	24	0.25%	94.22%	B
42	Bijelo Polje	Mojkovac	21	0.22%	94.44%	B
44	Gusinje	Plav	19	0.20%	94.64%	B
39	Gusinje	Podgorica	18	0.19%	94.83%	B
43	Bar	Tivat	17	0.18%	95.00%	B
40	Andrijeвица	Podgorica	16	0.17%	95.17%	B
46	Nikšić	Plužine	16	0.17%	95.34%	C
48	Andrijeвица	Plav	16	0.17%	95.50%	C
41	Berane	Kolašin	15	0.16%	95.66%	C
47	Cetinje	Tivat	15	0.16%	95.81%	C
51	Berane	Gusinje	15	0.16%	95.97%	C
52	Berane	Mojkovac	15	0.16%	96.13%	C
45	Budva	Danilovgrad	14	0.15%	96.27%	C
49	Cetinje	Nikšić	14	0.15%	96.42%	C
53	Nikšić	Pljevlja	13	0.14%	96.55%	C
50	Bijelo Polje	Podgorica	11	0.11%	96.67%	C
57	Kolašin	Mojkovac	11	0.11%	96.78%	C
54	Bar	Rožaje	10	0.10%	96.88%	C
55	Pljevlja	Žabljak	10	0.10%	96.99%	C
56	Nikšić	Žabljak	9	0.09%	97.08%	C
58	Podgorica	Šavnik	8	0.08%	97.16%	C
60	Nikšić	Šavnik	7	0.07%	97.24%	C
61	Danilovgrad	Kotor	6	0.06%	97.30%	C
62	Kotor	Ulcinj	6	0.06%	97.36%	C
63	Bijelo Polje	Pljevlja	6	0.06%	97.42%	C
59	Bar	Berane	5	0.05%	97.48%	C
64	Nikšić	Tivat	5	0.05%	97.53%	C
65	Rožaje	Ulcinj	5	0.05%	97.58%	C
66	Berane	Budva	4	0.04%	97.62%	C
70	Andrijeвица	Gusinje	4	0.04%	97.66%	C
67	Mojkovac	Plav	3	0.03%	97.69%	C
68	Berane	Herceg Novi	3	0.03%	97.72%	C
69	Kolašin	Plav	3	0.03%	97.76%	C
71	Budva	Rožaje	3	0.03%	97.79%	C
72	Danilovgrad	Herceg Novi	3	0.03%	97.82%	C
73	Bar	Cetinje	3	0.03%	97.85%	C
83	Bijelo Polje	Kolašin	3	0.03%	97.88%	C
74	Berane	Kotor	2	0.02%	97.90%	C
75	Herceg Novi	Rožaje	2	0.02%	97.92%	C
76	Budva	Kolašin	2	0.02%	97.94%	C
77	Cetinje	Danilovgrad	2	0.02%	97.96%	C
78	Budva	Mojkovac	2	0.02%	97.98%	C
79	Kotor	Mojkovac	2	0.02%	98.01%	C
80	Kolašin	Kotor	2	0.02%	98.03%	C
81	Berane	Tivat	2	0.02%	98.05%	C
82	Berane	Ulcinj	2	0.02%	98.07%	C

Rang	Izvor	Cilj	2021 (bez IP)	% 2021	Kum. %	Kategorija 2021
84	Mojkovac	Rožaje	2	0.02%	98.09%	C
85	Kotor	Rožaje	2	0.02%	98.11%	C
86	Budva	Pljevlja	2	0.02%	98.13%	C
87	Herceg Novi	Ulcinj	2	0.02%	98.15%	C
88	Pljevlja	Šavnik	2	0.02%	98.17%	C
89	Andrijevića	Mojkovac	2	0.02%	98.19%	C
90	Herceg Novi	Kolašin	2	0.02%	98.21%	C
91	Andrijevića	Kolašin	2	0.02%	98.23%	C
92	Herceg Novi	Mojkovac	1	0.01%	98.24%	C
93	Rožaje	Tivat	1	0.01%	98.25%	C
94	Bijelo Polje	Budva	1	0.01%	98.27%	C
95	Gusinje	Kolašin	1	0.01%	98.28%	C
96	Kolašin	Tivat	1	0.01%	98.29%	C
97	Gusinje	Mojkovac	1	0.01%	98.30%	C
98	Berane	Cetinje	1	0.01%	98.31%	C
99	Cetinje	Ulcinj	1	0.01%	98.32%	C
100	Kotor	Pljevlja	1	0.01%	98.33%	C
101	Bar	Plav	1	0.01%	98.34%	C
102	Kolašin	Rožaje	1	0.01%	98.35%	C
103	Bijelo Polje	Kotor	1	0.01%	98.36%	C
104	Danilovgrad	Pljevlja	1	0.01%	98.37%	C
105	Tivat	Ulcinj	1	0.01%	98.38%	C
106	Mojkovac	Pljevlja	1	0.01%	98.39%	C
107	Bar	Danilovgrad	1	0.01%	98.40%	C
108	Bijelo Polje	Herceg Novi	1	0.01%	98.41%	C
109	Kotor	Žabljak	1	0.01%	98.42%	C
110	Kolašin	Pljevlja	1	0.01%	98.43%	C
111	Šavnik	Žabljak	1	0.01%	98.44%	C
112	Cetinje	Mojkovac	1	0.01%	98.45%	C
113	Cetinje	Kolašin	1	0.01%	98.46%	C
115	Cetinje	Pljevlja	1	0.01%	98.47%	C
116	Bar	Kolašin	1	0.01%	98.48%	C
114	Bijelo Polje	Tivat	0	0.00%	98.48%	C
117	Mojkovac	Tivat	0	0.00%	98.48%	C
118	Danilovgrad	Šavnik	0	0.00%	98.48%	C
119	Danilovgrad	Žabljak	0	0.00%	98.48%	C
120	Budva	Žabljak	0	0.00%	98.48%	C
121	Pljevlja	Tivat	0	0.00%	98.48%	C
122	Andrijevića	Budva	0	0.00%	98.48%	C
123	Bar	Mojkovac	0	0.00%	98.48%	C
124	Herceg Novi	Žabljak	0	0.00%	98.48%	C
125	Herceg Novi	Šavnik	0	0.00%	98.48%	C
126	Andrijevića	Herceg Novi	0	0.00%	98.48%	C
127	Plav	Ulcinj	0	0.00%	98.48%	C
128	Andrijevića	Kotor	0	0.00%	98.48%	C
129	Budva	Šavnik	0	0.00%	98.48%	C
130	Andrijevića	Tivat	0	0.00%	98.48%	C
131	Andrijevića	Ulcinj	0	0.00%	98.48%	C
132	Andrijevića	Bar	0	0.00%	98.48%	C
133	Andrijevića	Cetinje	0	0.00%	98.48%	C
134	Tivat	Žabljak	0	0.00%	98.48%	C
135	Mojkovac	Ulcinj	0	0.00%	98.48%	C
136	Bijelo Polje	Cetinje	0	0.00%	98.48%	C
137	Kolašin	Ulcinj	0	0.00%	98.48%	C
138	Šavnik	Tivat	0	0.00%	98.48%	C
139	Kotor	Šavnik	0	0.00%	98.48%	C
140	Petnjica	Podgorica	39	0.41%	98.89%	D
141	Bijelo Polje	Rožaje	13	0.14%	99.02%	D
145	Bijelo Polje	Petnjica	8	0.08%	99.11%	D
142	Nikšić	Rožaje	7	0.07%	99.18%	D
143	Plužine	Podgorica	7	0.07%	99.25%	D
144	Petnjica	Rožaje	6	0.06%	99.31%	D
146	Plav	Rožaje	4	0.04%	99.36%	D
147	Bar	Nikšić	3	0.03%	99.39%	D
148	Berane	Petnjica	3	0.03%	99.42%	D
149	Andrijevića	Rožaje	3	0.03%	99.45%	D

Tabela 65. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2030. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem

Rang	Izvor	Cilj	2030	% 2030	Kum. %	Kategorija 2030
1	Nikšić	Podgorica	1623	16.41%	16.41%	A
2	Danilovgrad	Podgorica	1419	14.34%	30.75%	A
3	Budva	Podgorica	1047	10.58%	41.33%	A
4	Budva	Kotor	556	5.62%	46.95%	A
5	Bar	Podgorica	499	5.04%	52.00%	A
7	Bar	Budva	335	3.39%	55.38%	A
6	Herceg Novi	Podgorica	334	3.38%	58.76%	A
9	Kotor	Podgorica	291	2.94%	61.70%	A
8	Cetinje	Podgorica	290	2.93%	64.63%	A
10	Budva	Herceg Novi	269	2.72%	67.35%	A
11	Bar	Ulcinj	256	2.59%	69.94%	A
12	Kotor	Tivat	240	2.43%	72.36%	A
14	Berane	Podgorica	218	2.20%	74.57%	A
13	Budva	Tivat	199	2.01%	76.58%	A
15	Danilovgrad	Nikšić	159	1.61%	78.19%	A
17	Herceg Novi	Kotor	144	1.46%	79.64%	A
16	Berane	Rožaje	140	1.42%	81.06%	A
18	Podgorica	Tivat	138	1.39%	82.45%	B
19	Herceg Novi	Tivat	129	1.30%	83.76%	B
20	Budva	Cetinje	127	1.28%	85.04%	B
22	Podgorica	Rožaje	122	1.23%	86.27%	B
21	Pljevlja	Podgorica	109	1.10%	87.37%	B
23	Podgorica	Ulcinj	94	0.95%	88.33%	B
24	Kolašin	Podgorica	85	0.86%	89.18%	B
25	Berane	Bijelo Polje	66	0.67%	89.85%	B
26	Bar	Kotor	52	0.53%	90.38%	B
28	Plav	Podgorica	51	0.52%	90.89%	B
27	Mojkovac	Podgorica	50	0.51%	91.40%	B
32	Budva	Nikšić	42	0.42%	91.82%	B
31	Kotor	Nikšić	40	0.40%	92.23%	B
29	Andrijevića	Berane	38	0.38%	92.61%	B
30	Berane	Plav	36	0.36%	92.97%	B
33	Budva	Ulcinj	35	0.35%	93.33%	B
34	Cetinje	Herceg Novi	30	0.30%	93.63%	B
35	Cetinje	Kotor	28	0.28%	93.91%	B
36	Bar	Herceg Novi	24	0.24%	94.16%	B
39	Gusinje	Podgorica	24	0.24%	94.40%	B
37	Podgorica	Žabljak	22	0.22%	94.62%	B
38	Herceg Novi	Nikšić	22	0.22%	94.84%	B
40	Andrijevića	Podgorica	22	0.22%	95.07%	B
41	Berane	Kolašin	20	0.20%	95.27%	B
43	Bar	Tivat	18	0.18%	95.45%	C
42	Bijelo Polje	Mojkovac	15	0.15%	95.60%	C
45	Budva	Danilovgrad	15	0.15%	95.75%	C
44	Gusinje	Plav	14	0.14%	95.90%	C
50	Bijelo Polje	Podgorica	14	0.14%	96.04%	C
46	Nikšić	Plužine	13	0.13%	96.17%	C
47	Cetinje	Tivat	13	0.13%	96.30%	C
48	Andrijevića	Plav	12	0.12%	96.42%	C
49	Cetinje	Nikšić	12	0.12%	96.54%	C
54	Bar	Rožaje	12	0.12%	96.66%	C
51	Berane	Gusinje	11	0.11%	96.78%	C
53	Nikšić	Pljevlja	11	0.11%	96.89%	C
52	Berane	Mojkovac	10	0.10%	96.99%	C
55	Pljevlja	Žabljak	8	0.08%	97.07%	C
56	Nikšić	Žabljak	8	0.08%	97.15%	C
57	Kolašin	Mojkovac	7	0.07%	97.22%	C
58	Podgorica	Šavnik	7	0.07%	97.29%	C
59	Bar	Berane	7	0.07%	97.36%	C
61	Danilovgrad	Kotor	6	0.06%	97.42%	C
62	Kotor	Ulcinj	6	0.06%	97.48%	C
63	Bijelo Polje	Pljevlja	6	0.06%	97.54%	C
60	Nikšić	Šavnik	5	0.05%	97.59%	C

Rang	Izvor	Cilj	2030	% 2030	Kum. %	Kategorija 2030
64	Nikšić	Tivat	5	0.05%	97.64%	C
65	Rožaje	Ulcinj	5	0.05%	97.70%	C
66	Berane	Budva	5	0.05%	97.75%	C
67	Mojkovac	Plav	4	0.04%	97.79%	C
68	Berane	Herceg Novi	4	0.04%	97.83%	C
69	Kolašin	Plav	4	0.04%	97.87%	C
71	Budva	Rožaje	4	0.04%	97.91%	C
70	Andrijevića	Gusinje	3	0.03%	97.94%	C
72	Danilovgrad	Herceg Novi	3	0.03%	97.97%	C
73	Bar	Cetinje	3	0.03%	98.00%	C
74	Berane	Kotor	3	0.03%	98.03%	C
75	Herceg Novi	Rožaje	3	0.03%	98.06%	C
76	Budva	Kolašin	2	0.02%	98.08%	C
77	Cetinje	Danilovgrad	2	0.02%	98.10%	C
78	Budva	Mojkovac	2	0.02%	98.12%	C
79	Kotor	Mojkovac	2	0.02%	98.14%	C
80	Kolašin	Kotor	2	0.02%	98.16%	C
81	Berane	Tivat	2	0.02%	98.18%	C
82	Berane	Ulcinj	2	0.02%	98.20%	C
84	Mojkovac	Rožaje	2	0.02%	98.22%	C
85	Kotor	Rožaje	2	0.02%	98.24%	C
86	Budva	Pljevlja	2	0.02%	98.26%	C
87	Herceg Novi	Ulcinj	2	0.02%	98.28%	C
90	Herceg Novi	Kolašin	2	0.02%	98.30%	C
92	Herceg Novi	Mojkovac	2	0.02%	98.32%	C
83	Bijelo Polje	Kolašin	1	0.01%	98.33%	C
88	Pljevlja	Šavnik	1	0.01%	98.34%	C
89	Andrijevića	Mojkovac	1	0.01%	98.35%	C
91	Andrijevića	Kolašin	1	0.01%	98.36%	C
93	Rožaje	Tivat	1	0.01%	98.37%	C
94	Bijelo Polje	Budva	1	0.01%	98.38%	C
95	Gusinje	Kolašin	1	0.01%	98.39%	C
96	Kolašin	Tivat	1	0.01%	98.40%	C
97	Gusinje	Mojkovac	1	0.01%	98.41%	C
98	Berane	Cetinje	1	0.01%	98.42%	C
99	Cetinje	Ulcinj	1	0.01%	98.43%	C
100	Kotor	Pljevlja	1	0.01%	98.44%	C
101	Bar	Plav	1	0.01%	98.45%	C
102	Kolašin	Rožaje	1	0.01%	98.46%	C
103	Bijelo Polje	Kotor	1	0.01%	98.47%	C
104	Danilovgrad	Pljevlja	1	0.01%	98.48%	C
105	Tivat	Ulcinj	1	0.01%	98.49%	C
106	Mojkovac	Pljevlja	1	0.01%	98.50%	C
107	Bar	Danilovgrad	1	0.01%	98.51%	C
108	Bijelo Polje	Herceg Novi	1	0.01%	98.52%	C
109	Kotor	Žabljak	1	0.01%	98.53%	C
110	Kolašin	Pljevlja	1	0.01%	98.54%	C
114	Bijelo Polje	Tivat	1	0.01%	98.55%	C
111	Šavnik	Žabljak	0	0.00%	98.55%	C
112	Cetinje	Mojkovac	0	0.00%	98.55%	C
113	Cetinje	Kolašin	0	0.00%	98.55%	C
115	Cetinje	Pljevlja	0	0.00%	98.55%	C
116	Bar	Kolašin	0	0.00%	98.55%	C
117	Mojkovac	Tivat	0	0.00%	98.55%	C
118	Danilovgrad	Šavnik	0	0.00%	98.55%	C
119	Danilovgrad	Žabljak	0	0.00%	98.55%	C
120	Budva	Žabljak	0	0.00%	98.55%	C
121	Pljevlja	Tivat	0	0.00%	98.55%	C
122	Andrijevića	Budva	0	0.00%	98.55%	C
123	Bar	Mojkovac	0	0.00%	98.55%	C
124	Herceg Novi	Žabljak	0	0.00%	98.55%	C
125	Herceg Novi	Šavnik	0	0.00%	98.55%	C
126	Andrijevića	Herceg Novi	0	0.00%	98.55%	C
127	Plav	Ulcinj	0	0.00%	98.55%	C
128	Andrijevića	Kotor	0	0.00%	98.55%	C
129	Budva	Šavnik	0	0.00%	98.55%	C
130	Andrijevića	Tivat	0	0.00%	98.55%	C

Rang	Izvor	Cilj	2030	% 2030	Kum. %	Kategorija 2030
131	Andrijevića	Ulcinj	0	0.00%	98.55%	C
132	Andrijevića	Bar	0	0.00%	98.55%	C
133	Andrijevića	Cetinje	0	0.00%	98.55%	C
134	Tivat	Žabljak	0	0.00%	98.55%	C
135	Mojkovac	Ulcinj	0	0.00%	98.55%	C
136	Bijelo Polje	Cetinje	0	0.00%	98.55%	C
137	Kolašin	Ulcinj	0	0.00%	98.55%	C
138	Šavnik	Tivat	0	0.00%	98.55%	C
139	Kotor	Šavnik	0	0.00%	98.55%	C
140	Petnjica	Podgorica	42	0.42%	98.98%	D
141	Bijelo Polje	Rožaje	12	0.12%	99.10%	D
145	Bijelo Polje	Petnjica	8	0.08%	99.18%	D
142	Nikšić	Rožaje	7	0.07%	99.25%	D
143	Plužine	Podgorica	6	0.06%	99.31%	D
144	Petnjica	Rožaje	6	0.06%	99.37%	D
146	Plav	Rožaje	4	0.04%	99.41%	D
147	Bar	Nikšić	3	0.03%	99.44%	D
148	Berane	Petnjica	3	0.03%	99.47%	D
149	Andrijevića	Rožaje	3	0.03%	99.50%	D

Tabela 66. Linije međugradskog prijevoza sortirane po predviđenom potencijalu za prijevoz putnika u 2040. godini, kao i deset linija koje bi moglo najprije biti dodate u sistem

Rang	Izvor	Cilj	2040	% 2040	Kum. %	Kategorija 2040
1	Nikšić	Podgorica	1608	15.68%	15.68%	A
2	Danilovgrad	Podgorica	1547	15.09%	30.77%	A
3	Budva	Podgorica	1189	11.59%	42.36%	A
4	Budva	Kotor	590	5.75%	48.11%	A
5	Bar	Podgorica	531	5.18%	53.29%	A
7	Bar	Budva	371	3.62%	56.91%	A
6	Herceg Novi	Podgorica	337	3.29%	60.20%	A
9	Kotor	Podgorica	298	2.91%	63.10%	A
10	Budva	Herceg Novi	284	2.77%	65.87%	A
8	Cetinje	Podgorica	273	2.66%	68.53%	A
11	Bar	Ulcinj	256	2.50%	71.03%	A
12	Kotor	Tivat	242	2.36%	73.39%	A
14	Berane	Podgorica	223	2.17%	75.56%	A
13	Budva	Tivat	222	2.16%	77.73%	A
15	Danilovgrad	Nikšić	152	1.48%	79.21%	A
18	Podgorica	Tivat	150	1.46%	80.67%	A
16	Berane	Rožaje	138	1.35%	82.02%	B
17	Herceg Novi	Kotor	137	1.34%	83.36%	B
22	Podgorica	Rožaje	129	1.26%	84.61%	B
19	Herceg Novi	Tivat	128	1.25%	85.86%	B
20	Budva	Cetinje	124	1.21%	87.07%	B
21	Pljevlja	Podgorica	102	0.99%	88.07%	B
23	Podgorica	Ulcinj	97	0.95%	89.01%	B
24	Kolašin	Podgorica	83	0.81%	89.82%	B
25	Berane	Bijelo Polje	62	0.60%	90.43%	B
26	Bar	Kotor	52	0.51%	90.93%	B
27	Mojkovac	Podgorica	50	0.49%	91.42%	B
28	Plav	Podgorica	50	0.49%	91.91%	B
32	Budva	Nikšić	43	0.42%	92.33%	B
31	Kotor	Nikšić	38	0.37%	92.70%	B
33	Budva	Ulcinj	37	0.36%	93.06%	B
29	Andrijevića	Berane	35	0.34%	93.40%	B
30	Berane	Plav	33	0.32%	93.72%	B
34	Cetinje	Herceg Novi	26	0.25%	93.98%	B
39	Gusinje	Podgorica	26	0.25%	94.23%	B
35	Cetinje	Kotor	24	0.23%	94.46%	B
36	Bar	Herceg Novi	24	0.23%	94.70%	B
40	Andrijevića	Podgorica	22	0.21%	94.91%	B
37	Podgorica	Žabljak	21	0.20%	95.12%	B
38	Herceg Novi	Nikšić	21	0.20%	95.32%	C
43	Bar	Tivat	19	0.19%	95.51%	C
41	Berane	Kolašin	18	0.18%	95.68%	C

45	Budva	Danilovgrad	17	0.17%	95.85%	C
42	Bijelo Polje	Mojkovac	14	0.14%	95.98%	C
50	Bijelo Polje	Podgorica	14	0.14%	96.12%	C
44	Gusinje	Plav	13	0.13%	96.25%	C
47	Cetinje	Tivat	12	0.12%	96.36%	C
54	Bar	Rožaje	12	0.12%	96.48%	C
49	Cetinje	Nikšić	11	0.11%	96.59%	C
51	Berane	Gusinje	11	0.11%	96.70%	C
48	Andrijevića	Plav	10	0.10%	96.79%	C
46	Nikšić	Plužine	9	0.09%	96.88%	C
52	Berane	Mojkovac	9	0.09%	96.97%	C
53	Nikšić	Pljevlja	9	0.09%	97.06%	C
55	Pljevlja	Žabljak	7	0.07%	97.13%	C
56	Nikšić	Žabljak	7	0.07%	97.19%	C
59	Bar	Berane	7	0.07%	97.26%	C
57	Kolašin	Mojkovac	6	0.06%	97.32%	C
61	Danilovgrad	Kotor	6	0.06%	97.38%	C
62	Kotor	Ulcinj	6	0.06%	97.44%	C
66	Berane	Budva	6	0.06%	97.50%	C
58	Podgorica	Šavnik	5	0.05%	97.54%	C
63	Bijelo Polje	Pljevlja	5	0.05%	97.59%	C
64	Nikšić	Tivat	5	0.05%	97.64%	C
65	Rožaje	Ulcinj	5	0.05%	97.69%	C
60	Nikšić	Šavnik	4	0.04%	97.73%	C
67	Mojkovac	Plav	4	0.04%	97.77%	C
68	Berane	Herceg Novi	4	0.04%	97.81%	C
71	Budva	Rožaje	4	0.04%	97.85%	C
69	Kolašin	Plav	3	0.03%	97.88%	C
70	Andrijevića	Gusinje	3	0.03%	97.91%	C
72	Danilovgrad	Herceg Novi	3	0.03%	97.93%	C
73	Bar	Cetinje	3	0.03%	97.96%	C
74	Berane	Kotor	3	0.03%	97.99%	C
75	Herceg Novi	Rožaje	3	0.03%	98.02%	C
76	Budva	Kolašin	3	0.03%	98.05%	C
77	Cetinje	Danilovgrad	2	0.02%	98.07%	C
78	Budva	Mojkovac	2	0.02%	98.09%	C
79	Kotor	Mojkovac	2	0.02%	98.11%	C
80	Kolašin	Kotor	2	0.02%	98.13%	C
81	Berane	Tivat	2	0.02%	98.15%	C
82	Berane	Ulcinj	2	0.02%	98.17%	C
84	Mojkovac	Rožaje	2	0.02%	98.19%	C
85	Kotor	Rožaje	2	0.02%	98.21%	C
86	Budva	Pljevlja	2	0.02%	98.23%	C
87	Herceg Novi	Ulcinj	2	0.02%	98.25%	C
93	Rožaje	Tivat	2	0.02%	98.27%	C
94	Bijelo Polje	Budva	2	0.02%	98.29%	C
83	Bijelo Polje	Kolašin	1	0.01%	98.30%	C
88	Pljevlja	Šavnik	1	0.01%	98.31%	C
89	Andrijevića	Mojkovac	1	0.01%	98.31%	C
90	Herceg Novi	Kolašin	1	0.01%	98.32%	C
91	Andrijevića	Kolašin	1	0.01%	98.33%	C
92	Herceg Novi	Mojkovac	1	0.01%	98.34%	C
95	Gusinje	Kolašin	1	0.01%	98.35%	C
96	Kolašin	Tivat	1	0.01%	98.36%	C
97	Gusinje	Mojkovac	1	0.01%	98.37%	C
98	Berane	Cetinje	1	0.01%	98.38%	C
99	Cetinje	Ulcinj	1	0.01%	98.39%	C
100	Kotor	Pljevlja	1	0.01%	98.40%	C
101	Bar	Plav	1	0.01%	98.41%	C
102	Kolašin	Rožaje	1	0.01%	98.42%	C
103	Bijelo Polje	Kotor	1	0.01%	98.43%	C
104	Danilovgrad	Pljevlja	1	0.01%	98.44%	C
105	Tivat	Ulcinj	1	0.01%	98.45%	C
106	Mojkovac	Pljevlja	1	0.01%	98.46%	C
107	Bar	Danilovgrad	1	0.01%	98.47%	C
108	Bijelo Polje	Herceg Novi	1	0.01%	98.48%	C
114	Bijelo Polje	Tivat	1	0.01%	98.49%	C
109	Kotor	Žabljak	0	0.00%	98.49%	C
110	Kolašin	Pljevlja	0	0.00%	98.49%	C

111	Šavnik	Žabljak	0	0.00%	98.49%	C
112	Cetinje	Mojkovac	0	0.00%	98.49%	C
113	Cetinje	Kolašin	0	0.00%	98.49%	C
115	Cetinje	Pljevlja	0	0.00%	98.49%	C
116	Bar	Kolašin	0	0.00%	98.49%	C
117	Mojkovac	Tivat	0	0.00%	98.49%	C
118	Danilovgrad	Šavnik	0	0.00%	98.49%	C
119	Danilovgrad	Žabljak	0	0.00%	98.49%	C
120	Budva	Žabljak	0	0.00%	98.49%	C
121	Pljevlja	Tivat	0	0.00%	98.49%	C
122	Andrijevića	Budva	0	0.00%	98.49%	C
123	Bar	Mojkovac	0	0.00%	98.49%	C
124	Herceg Novi	Žabljak	0	0.00%	98.49%	C
125	Herceg Novi	Šavnik	0	0.00%	98.49%	C
126	Andrijevića	Herceg Novi	0	0.00%	98.49%	C
127	Plav	Ulcinj	0	0.00%	98.49%	C
128	Andrijevića	Kotor	0	0.00%	98.49%	C
129	Budva	Šavnik	0	0.00%	98.49%	C
130	Andrijevića	Tivat	0	0.00%	98.49%	C
131	Andrijevića	Ulcinj	0	0.00%	98.49%	C
132	Andrijevića	Bar	0	0.00%	98.49%	C
133	Andrijevića	Cetinje	0	0.00%	98.49%	C
134	Tivat	Žabljak	0	0.00%	98.49%	C
135	Mojkovac	Ulcinj	0	0.00%	98.49%	C
136	Bijelo Polje	Cetinje	0	0.00%	98.49%	C
137	Kolašin	Ulcinj	0	0.00%	98.49%	C
138	Šavnik	Tivat	0	0.00%	98.49%	C
139	Kotor	Šavnik	0	0.00%	98.49%	C
140	Petnjica	Podgorica	36	0.35%	98.84%	D
141	Bijelo Polje	Rožaje	14	0.14%	98.98%	D
145	Bijelo Polje	Petnjica	10	0.10%	99.08%	D
143	Plužine	Podgorica	8	0.07%	99.15%	D
142	Nikšić	Rožaje	7	0.06%	99.21%	D
144	Petnjica	Rožaje	6	0.06%	99.28%	D
147	Bar	Nikšić	4	0.04%	99.32%	D
146	Plav	Rožaje	4	0.04%	99.36%	D
148	Berane	Petnjica	4	0.04%	99.39%	D
151	Petnjica	Plav	4	0.04%	99.43%	D

13.2. PRILOG 2 – ANALIZA KAPACITETA AUTOBUSKIH STANICA

Tabela 67. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Podgorica

Period	Broj autobusa	Polazaka			Dolazaka			Objedinjeno: polazaka i dolazaka		
		P/Z	T	Uk.	P/Z	T	Uk.	P/Z	T	Uk.
SEZONA	Na dan	200	142	342	197	142	339	397	142	539
	Na sat	8,33	5,92	14,25	8,21	5,92	14,13	16,54	5,92	22,46
	Maksimalno na sat	16	16	32	15	-	15	29	16	45
	Koef. čas. neravnomernosti	1,92	2,70	2,25	1,83	-	1,06	1,75	2,7	2
	Maksimalno jednovremeno	5	6	11	4	-	4	7	7	14
	Broj perona			13			2			15
	Iskorišćenje (%)			85			200			93
VAN SEZONE	Na dan	198	77	275	197	142	339	397	77	472
	Na sat	8,25	3,21	11,46	8,21	5,92	14,13	16,54	3,21	19,67
	Maksimalno na sat	16	7	23	15	-	15	30	7	37
	Koef. čas. neravnomernosti	1,94	2,18	2,01	1,83	-	1,31	1,81	2,18	1,88
	Maksimalno jednovremeno	8	2	10	4	-	4	9	3	12
	Broj perona			13			2			15
	Iskorišćenje (%)			77			200			80

Napomena: P/Z – polazni/završni, T – tranzitni, Uk. – ukupno; Autobusi u tranzitu koriste perone za polazak.

Tabela 68. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Kotor

Period	Broj autobusa	Objedinjeno		
		Polazno/završni	Tranzitni	Ukupno
SEZONA	Na dan	50	109	159
	Na sat	2,08	4,54	6,63
	Maksimalno na sat	5	13	18
	Koef. čas. neravnomernosti	2,40	2,86	2,72
	Maksimalno jednovremeno	3	6	9
	Broj perona			10
	Iskorišćenje (%)			90
VAN SEZONE	Na dan	26	82	108
	Na sat	1,08	3,42	4,50
	Maksimalno na sat	4	8	12
	Koef. čas. neravnomernosti	1	5	6
	Maksimalno jednovremeno	3,69	2,34	2,67
	Broj perona	1,25	1,63	1,50
	Iskorišćenje (%)			10

Napomena: Obzirom na specifičnosti u vođenju dnevnika polazaka i dolazaka autobusa (sva vremena i polazaka i dolazaka su identična), kao i činjenicu da nisu dati smerovi linija na koje se vremena odnose, analiza je rađena ukupno, objedinjeno za sve linije u polasku i dolasku.

Tabela 69. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Budva

Period	Broj putnika	Polazaka			Dolazaka			Objedinjeno: polazaka i dolazaka		
		P/Z	T	Uk.	P/Z	T	Uk.	P/Z	T	Uk.
SEZONA	Na dan	33	256	289	31	256	289	66	256	322
	Prosečno na sat	1,38	10,67	12,04	1,29	10,67	12,04	2,75	10,67	13,42
	Maksimalno na sat	3	31	34	4		4	4	31	35
	Jednovremeno u maks. satu	1	15	16	3		3	1	15	16
	Koef. čas. neravnomernosti	2,18	2,91	2,82	3,1		0,33	1,75	2,7	2
	Broj perona			8			8			24
	Iskorišćenje (%)			200			38			67
VAN SEZONE	Na dan	4	135	139	4	135	4	8	135	143
	Prosečno na sat	0,17	5,63	5,79	0,17	5,63	0,17	0,33	5,63	5,96
	Maksimalno na sat	1	12	13	1		1	1	12	13
	Jednovremeno u maks. satu	6	2,13	2,24	6		6	3	2,13	2,18
	Koef. čas. neravnomernosti	0	5	5	1		1	0	5	5
	Broj perona			8			8			24
	Iskorišćenje (%)			63			13			21

Napomena: P/Z – polazni/završni, T – tranzitni, Uk. – ukupno; Autobusi u tranzitu koriste perone za polazak.

Tabela 70. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Tivat

Period	Broj autobusa	Objedinjeno: polazaka i dolazaka		
		Polazno/ završni	Tranzitni	Ukupno
SEZONA	Na dan	12	145	157
	Na sat	0,50	6,04	6,54
	Maksimalno na sat	1	15	16
	Koef. čas. neravnomernosti	2,00	2,48	2,45
	Maksimalno jednovremeno	1	6	7
	Broj perona			8
	Iskorišćenje (%)			88
VAN SEZONE	Na dan	4	72	76
	Na sat	0,17	3,00	3,17
	Maksimalno na sat	1	10	11
	Koef. čas. neravnomernosti	6,00	3,33	3,47
	Maksimalno jednovremeno	0	5	5
	Broj perona			8
	Iskorišćenje (%)			63

Tabela 71. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Berane

Broj autobusa Sezona/Van sezone	Polazaka			Procena dolazaka	Objedinjeno: polasci i dolasci
	P/Z	T	Uk		
Na dan	26	-	26		
Na sat	1,08	-	1,08		
Maksimalno na sat	4	-	4		
Koef. čas. neravnomernosti	3,56	-	3	1	4
Maksimalno jednovremeno	3	-	3,69		
Broj perona					5
Iskorišćenje (%)					80

Napomena: U objedinjenom redu vožnje ne postoje vremena dolazaka ni vreme polazaka i dolazaka za tranzitne linije kojih ima samo dve, pa ne utiču na rezultat analize.

Tabela 72. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Pljevlja

Broj autobusa Sezona/Van sezone	Polazaka			Procena dolazaka
	P/Z	T	Uk	
Na dan	11	-	11	
Na sat	0,46	-	0,46	
Maksimalno na sat	4,36		4,36	
Koef. čas. neravnomernosti	2	-	2	
Maksimalno jednovremeno	2	-	2	1
Broj perona			4	2
Iskorišćenje (%)			50	50

Napomena: Rađeno na osnovu Objedinjenog reda vožnje. Ne postoje tranzitne linije. U Objedinjenom redu vožnje ne postoje vremena dolaska.

Tabela 73. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Nikšić

Period	Broj autobusa	Objedinjeno: polazaka i dolazaka		
		P/Z	T	Uk
SEZONA	Na dan	22	57	79
	Na sat	0,92	2,38	3,29
	Maksimalno na sat	2	7	9
	Koef. čas. neravnomernosti	2,18	2,95	2,73
	Maksimalno jednovremeno	2	4	6
	Broj perona			9
	Iskorišćenje (%)			67
VAN SEZONE	Na dan	58	17	75
	Na sat	2,42	0,71	3,13
	Maksimalno na sat	6		6
	Koef. čas. neravnomernosti	2,48	0	1,92
	Maksimalno jednovremeno	4	1	5
	Broj perona			9
	Iskorišćenje (%)			56

Napomena: Peroni za polazak i peroni za dolazak su objedinjeni.

Tabela 74. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Bar

Vreme	Broj autobusa	Polazaka			Dolazaka			Objedinjeno: polazaka i dolazaka
		P/Z	T	Uk	P/Z	T	Uk	
SEZONA	Na dan	14	77	91	16	76	92	183
	Prosečno na sat	0,58	3,21	3,79	0,67	3,17	3,83	7,63
	Maksimalno na sat	1	9	10	1	9	10	18
	Koef. čas. neravnomernosti	1,71	2,81	2,64	1,50	2,84	2,61	2,36
	Maksimalno jednovremeno	2	4	6	1	2	3	8
	Broj perona			4			6	10
	Iskorišćenje (%)			150			50	80
VAN SEZONE	Na dan	4	29	33	3	29	32	65
	Prosečno na sat	0,17	1,21	1,38	0,13	1,21	1,33	
	Maksimalno na sat	0	3	3	1	3	4	8
	Koef. čas. neravnomernosti	0	2,48	2,18	8	2,48	3	
	Maksimalno jednovremeno	0	3	3	1	2	3	5
	Broj perona			4			6	10
	Iskorišćenje (%)			75			50	50

Tabela 75. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Bijelo Polje

Broj autobusa Sezona/Van sezone	Polasci			Dolasci procena
	P/Z	T	Uk	
Na dan	20	0	20	
Prosečno na sat	0,83	0	0,83	
Maksimalno na sat	3	0	3	
Koef. čas. neravnomernosti	3,60		3,60	
Maksimalno jednovremeno	2	0	2	1
Broj perona			5	4
Iskorišćenje (%)			40	25

Napomena: Analiza je rađena na osnovu podataka o vremenima polaska i dolaska autobusa na međugradskim linijama iz Objedinjenog reda vožnje, obzirom da su sve linije početno/završne. U opterećenje nisu uračunate međunarodne linije (8 polazaka na dan) za koje ne postoje vremena polazaka i dolazaka u objedinjenom redu vožnje.

Tabela 76. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Danilovgrad

Period	Broj autobusa	Polazaka	Dolazaka	Objedinjeno: polazaka i dolazaka
		Ukupno	Ukupno	Ukupno
SEZONA	Na dan	105	104	209
	Prosečno na sat	4,38	4,33	8,71
	Maksimalno na sat	11	9	16
	Koef. časovne neravnomernosti	2,51	2,08	1,84
	Maksimalno jednovremeno	6	3	7
	Broj perona	4	4	8
	Iskorišćenje (%)	150	75	88
VAN SEZONE	Na dan	108	104	212
	Prosečno na sat	4,50	4,33	8,83
	Maksimalno na sat	11	8	16
	Koef. časovne neravnomernosti	2,44	1,85	1,81
	Maksimalno jednovremeno	6	2	6
	Broj perona	4	4	8
	Iskorišćenje (%)	150	50	75

Napomena: Obzirom na specifičnosti u vođenju dnevnika polazaka i dolazaka autobusa (nisu navođeni nazivi linija već samo šifre, nije se mogao identifikovati njihov tip (početno/završna i tranzitna) pa je analiza rađena ukupno za sve linije u polasku i dolasku. Iz istog razloga jednovremeni broj dolazaka na perone za dolazak obuhvatio je i sve tranzitne linije iako u praksi to verovatno nije slučaj (svi ili jedan deo dolazaka direktno odlazi na perone za polazak, ne koristeći perone za dolazak).

Tabela 77. Analiza reda vožnje za autobusku stanicu Herceg Novi

Period	Broj autobusa	Polazaka			Dolazaka		Objedinjeno: polazaka i dolazaka		
		P/Z	T	Obj	P/Z	Obj	P/Z	T	Obj
SEZONA	Na dan	129	67	196	56	56	129	67	196
	Na sat	5,38	2,79	8,17	2,33	2,33	5,38	2,79	8,17
	Maksimalno na sat	8	11	19	11	11	8	11	19
	Koef. čas. neravnomernosti	1,49	3,94	2,33	4,71	4,71	1,49	3,94	2,33
	Maksimalno jednovremeno	8	8	8	8	8	8	0	8
	Broj perona			4		2			6
	Iskorišćenje (%)			200		400			133 (89)*
VAN SEZONE	Na dan	33	26	59	33	33	66	26	117
	Na sat	1,38	1,08	2,46	1,38	1,38	2,75	1,08	4,88
	Maksimalno na sat	5	2	7	3	3	7	2	9
	Koef. čas. neravnomernosti	3,64	1,85	2,85	2	2	2,55	1,85	1,85
	Maksimalno jednovremeno	2	1	3	2,18	2,18	3	1	4
	Broj perona			4		2			6
	Iskorišćenje (%)			75		100			67

Napomena: Usvojeno je da tranzitni autobusi koriste samo perone za polazak; * Iskorišćenje u slučaju korišćenja i slobodnih perona (3).

Tabela 78. Podaci o broju prodatih karata

Autobuska stanica	Broj prodatih karata												
	Na autobuskim stanicama												Putem interneta
	JAN	FEB	MAR	APR	MAJ	JUN	JUL	AVG	SEP	OKT	NOV	DEC	05.08.2019.
AS Podgorica	27.385	25.591	27.856	29.475	31.096	37.002	40.016	42.058	41.042	37.413	30.799	28.626	1.434
AS Kotor	3.483	3.437	4.602	7.718	10.348	15.202	19.403	27.101	19.347	9.959	4.369	3.805	977
AS Budva	10.846	9.279	11.783	15.387	21.957	32.587	48.267	53.913	42.051	22.558	12.719	11.409	1.508
AS Tivat													329
AS Berane													90
AS Pljevlja	2.009	1.500	1.685	1.641	2.209	1.954	2.216	2.476	2.346	2.256	2.026	1.774	57
AS Ulcinj													
AS Nikšić	16.846	12.889	14.292	13.687	15.662	17.670	15.132	15.945	18.071	17.003	15.342	15.592	
AS Mojkovac	992	888	995	989	1.126	941	1.050	1.171	1.157	1.215	1.071	1.009	
AS Bar	1.579	1.683	2.121	2.783	3.995	4.610	8.542	10.885	6.395	3.425	2.263	3.943	51
AS Petrovac	356	420	547	1.227	2.667	4.590	7.741	8.846	6.901	1.567	546	498	237
AS Bijelo Polje	460	398	425	461	475	542	440	480	410	390	360	360	
AS Danilovgrad													
AS Herceg Novi	4.069	3.759	4.755	5.785	7.088	8.720	15.803	17.187	11.751	7.039	4.260	4.029	413
AS Cetinje	4.415	4.387	5.216	5.661	6.097	6.097	6.652	7.309	7.675	7.307	5.850	5.854	

Tabela 79. Potreban kapacitet šaltera za kupovinu karata

Autobuska stanica	Broj prodatih karata na AS		Koeficijent neravnomernosti		q_α	δ	η	λ	μ	n
	avgust 2019.	prosečno na dan	mesečni	časovni	put/čas	-	kol/put	put/m	put/m	broj
AS Podgorica	42058	1402	1,20	2,25	158	1,34	1,50	2,63	1,20	3
AS Kotor	27101	903	1,20	2,72	123	1,60	1,50	2,05	1,20	3
AS Budva	53913	1797	1,20	2,82	253	1,47	1,50	4,22	1,20	4
AS Pljevlja	2476	83	1,20	4,35	18	2,00	1,50	0,30	1,20	1
AS Bar	10885	363	1,20	2,64	48	1,60	1,50	0,80	1,20	2
AS Bijelo Polje	480	16	1,20	3,60	3	1,67	1,50	0,05	1,20	1
AS Herceg Novi	17187	573	1,20	1,42	41	1,42	1,50	0,68	1,20	2

Tabela 80. Potreban kapacitet garderobe

Autobuska stanica	q_α	δ	g	bp	λ	μ	koleta jednovremeno	normativ	n
	put/čas			kol/put	put/čas	put/čas		m ² /kol	m ²
AS Podgorica	158	1,34	0,03	1,50	9,51	0,5	30	0,3	9,00
AS Kotor	123	1,60	0,03	1,50	8,85	0,5	28	0,3	8,40
AS Budva	253	1,47	0,03	1,50	16,76	0,5	47	0,3	14,10
AS Pljevlja	18	2,00	0,03	1,50	1,62	0,5	8	0,3	2,40
AS Bar	48	1,60	0,03	1,50	3,45	0,5	14	0,3	4,20
AS Bijelo Polje	3	1,67	0,03	1,50	0,22	0,5	3	0,3	0,90
AS Herceg Novi	41	1,42	0,03	1,50	2,60	0,5	12	0,3	3,60

Tabela 81. Kapacitet šaltera za informacije

Autobuska stanica	Broj prodatih karata prosečno na dan			Koeficijent neravnomernosti		Korisnika na čas			δ	$k_i \cdot h$	kor/min		n
	Na AS	Internet	Ukupno	dan	čas	q_α	q_0	Q_m			λ	μ	Broj
AS Podgorica	1402	1434	2836	1,20	2,25	319	106	425	1,34	0,03	0,285	3,0	2
AS Kotor	903	977	1880	1,20	2,72	256	85	341	1,60	0,03	0,273	3,0	1
AS Budva	1798	1508	3306	1,20	2,82	466	155	622	1,47	0,03	0,457	3,0	2
AS Pljevlja	83	57	140	1,20	4,35	30	10	41	2,00	0,03	0,041	3,0	1
AS Bar	363	51	414	1,20	2,64	55	18	73	1,60	0,03	0,058	3,0	1
AS Bijelo Polje	16		16	1,20	3,60	3	1	4	1,67	0,03	0,003	3,0	1
AS Herceg Novi	573	413	986	1,20	1,42	70	23	93	1,42	0,03	0,066	3,0	1

Legenda:

- q_α merodavan broj putnika na čas;
 δ koeficijent jednovremenih polazaka autobusa;
 η prosečan broj karata koje kupuje jedan putnik;
 λ intenzitet ulaznog potoka na elementu sadržaja (put/min; put/čas);
 μ intenzitet potoka opsluženih korisnika na elementu sadržaja (put/min; put/čas);
 n kapacitet elementa (broj; m²);
 g procenat putnika koji koriste garderobu/100;
 bp prosečan broj koleta prtljaga po putniku;
 q_0 broj pratilaca i posetilaca u ukupnom broju korisnika ($0,25 \cdot Q_m$);
 Q_m ukupan broj korisnika;
 $k_i \cdot h$ procenat korisnika koji koriste šaltere za informacije/100.

13.3. PRILOG 3 – PREDLOG TENDERSKE DOKUMENTACIJE

NAPOMENA: Javni poziv sprovodi MKI za cjelinu sistema, odnosno za cjelokupnu mrežu, odjednom, po postojećim redovima vožnje, ili paketima (rentabilne i nerentabilne linije). Definisaju paketa linija mora prethoditi detaljna analiza postojećeg stanja, istraživanje transportnih zahtjeva, analiza drugih alternativnih vidova prevoza, kapaciteta saobraćajne infrastrukture, itd. Drugim rečima, za definisanje paketa je potrebno da se sprovede Studija koja bi kao rezultat imala Plan mreže linija, na osnovu koga bi se definisali redovi vožnje i izvršilo grupisanje linija u pakete. Veličina paketa mora da zavisi od karakteristika prevoznika, pri čemu posebnu pažnju treba obratiti na grupe postojećih linija na kojima prevoznici rade, jer paketi mogu da utiču na smanjenje konkurentnosti manjih prevoznika.

Zbog toga je za pripremu konačnog modela tenderske dokumentacije potrebno sprovesti Studiju koja bi kao izlaz imala Plan mreže linija.

U slučaju sprovođenja postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama treba uskladiti dokumentaciju, vodeći pritom računa o vrsti postupka (odnosno da li se radi o otvorenom/jednostepenom ili dvostepenom postupku davanja koncesije).

Dodatno, bilo bi potrebno promijeniti ili dopuniti ovu preambulu jer tenderska dokumentacija, u skladu sa navedenim zakonom, obuhvata (1) javni oglas koji je odvojeni dokument koji se objavljuje javno i (2) uputstva/instrukcije ponuđačima koji dokument bi odgovarao ovome.

Na osnovu člana Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 071/17, 067/19)) ("Zakon") i Javnog poziva od 2021 ("Službeni list Crne Gore", br.....), Vlada Crne Gore ovim putem donosi sledeću Konkursnu dokumentaciju:

1. UVODNE NAPOMENE

1.1. Opšti podaci o Projektu i Postupku dodele koncesije

1.1.1. Predmet Koncesije

Ministarstvo kapitalnih investicija (MKI), kao javno telo nadležno za regulisanje i obezbeđivanje obavljanja usluga međugradskog prevoza putnika, pokreće ovaj postupak koncesije („Postupak koncesije“) za davanje koncesionog prava za pružanje usluga međugradskog prevoza putnika („koncesija“). Koncesija će se dodjeliti privatnom partneru Ugovorom o koncesiji po završetku ovog Postupka koncesije i odabirom njegove Ponude kao najpovoljnije ponude. Predmet koncesije je pružanje usluga međugradskog prevoza putnika („Usluge“) na sledećim linijama i redovima vožnje:

//ubaciti spisak linija / paketa linija + redovi vožnje br...//

1.1.2. Ponuđena cijena (tarifa) / Koncesiona naknada

//izabrati između dvije alternative //

Alt. 1. Ponuđena cijena („Tarifa“) je cijena karte za jednokratnu vožnju za jednog putnika za najduže putovanje na liniji - od početne do krajnje autobuske stanice. Iznos predložene tarife smatraće se kriterijumom za dodjelu u ovom postupku koncesije u skladu sa tenderskom dokumentacijom („Kriterijum za dodjelu“).²⁷

Alt. 2. „Koncesiona naknada“ je naknada koju privatni partner treba da plati MKI-u u skladu sa dinamikom utvrđenom prema Ugovoru o koncesiji. Iznos predložene naknade za koncesiju smatraće se kriterijumom za dodjelu u ovom postupku koncesije u skladu sa tenderskom dokumentacijom („Kriterijum za dodjelu“). Navedene vrijednosti predstavljaju okvirnu procjenu s obzirom na to da je ukupan broj polazaka po liniji fleksibilan i može varirati, a u skladu sa uslovima navedenim u Ugovoru o koncesiji. Od ponuđača se očekuje da izvrše sopstvene procjene i preduzmu sve potrebne provjere kako bi procijenili vrijednost Usluga.²⁸

1.1.3. Rok Trajanja Koncesije

²⁷ Imajući u vidu trajanje koncesije (10 godina) bilo bi preporučljivo predvidjeti mogućnost indeksacije tarifa.

²⁸ Koncesiona naknada može se definisati i kao procenat dobiti ili prihoda od prodaje karata što bi vjerovatno olakšalo postupak i dalo više sigurnosti jer ne bi bilo potrebe za nagađanjem. Ograničenje je što ovakav pristup zahtjeva obaveznu implementaciju sistema za monitoring i kontrolu koji bi omogućio dobijanje podataka o prodaji karata.

Koncesija će trajati 10 godina, počev od datuma početka važenja reda vožnje //unijeti datum početka važenja reda vožnje //.

1.2. Uslovi za učešće u Postupku dodjele koncesije

Učešće u Postupku dodjele koncesije biće omogućeno svim zainteresovanim licima (uključujući i Konzorcijume)²⁹ koji posjeduju Licencu za unutrašnji linijski prevoz putnika ili Licencu za međunarodni linijski prevoz putnika ili drugu licencu za linijski prevoz putnika u skladu sa EU regulativom 1071/2009 („Licenca“).

Svaki Ponuđač mora dodatno ispunjavati (i) obavezne uslove za učešće, u pogledu urednog poslovanja i usklađenosti poslovanja sa primjenjivim propisima i svaki član Konzorcijuma mora ispuniti uslov posjedovanja Licence, kako je detaljnije propisano u Odjeljku 5.1 Konkursne dokumentacije; i (ii) dodatne uslove za učešće, odnosno kvalifikaciju, u pogledu, kako je detaljnije propisano u Odeljku 5.2 Konkursne dokumentacije, a što će konačno utvrditi MKI po Otvaranju ponuda.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, dodatne uslove bi trebalo podijeliti na uslove koji se tiču tehničke podobnosti i uslove koji se tiču finansijske podobnosti.

Svaki od članova Konzorcijuma može učestvovati u ovom Postupku dodjele koncesije neposredno ili posredno samo kao član jednog Konzorcijuma. Član Konzorcijuma ne može učestvovati u Postupku dodjele koncesije kao samostalni kandidat ili ponuđač.

Svako odstupanje od ovog pravila biće osnov za diskvalifikaciju svih Konzorcijuma u kojima to lice učestvuje kao član i diskvalifikaciju tog člana ukoliko učestvuje u postupku samostalno, odnosno odvojeno od Konzorcijuma.

1.3. Ciljevi Postupka dodjele koncesije

Cilj postupka koncesije je da se obezbjedi najpovoljnija ponuda od kompetentnih prevoznika u oblasti javnog međugradskog linijskog prevoza putnika, da se stvori dugotrajna saradnja između MKI i izabranog ponuđača i da se stanovnicima Crne Gore osigura pouzdana i kvalitetna usluga međugradskog prevoza.

1.4. Tenderska komisija MKI

MKI je imenovalo sledeće pojedince kao članove komisije („Tenderska komisija“):

//unijeti ime// - predsjednik Tenderske komisije;

// unijeti ime// - član Tenderske komisije;

// unijeti ime// - član Tenderske komisije;

// unijeti ime// - član Tenderske komisije; i

// unijeti ime// - član Tenderske komisije.

MKI zadržava pravo da promjeni članove Tenderske komisije po sopstvenoj diskreciji, u svakom trenutku tokom Postupka dodjele koncesije. Svi Ponuđači se odmah obavještavaju o navedenim promjenama putem email-a. Konkursna dokumentacija će biti shodno izmjenjena, u skladu sa Odjeljkom 1.5 Konkursne dokumentacije.

Tenderska komisija (i) pruža neophodnu stručnu podršku MKI tokom Postupka dodele koncesije; (ii) pregleda i ocenjuje dostavljene Ponude; (iii) izrađuje prijedloge Odluke o izboru i Odluke o

²⁹ Ako je to dozvoljeno, više prevoznika može formirati konzorcijum da se prijavi za usluge. Ako su paketi linija veliki, preporučljivo je to uključiti, inače nema potrebe za dozvoljavanjem konzorcijuma.

poništanju, i obrazloženje tih prijedloga; i (iv) vrši sve ostale zadatke u okviru svojih nadležnosti i ovlašćenja u skladu sa Zakonom o koncesijama.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, ovaj dio se mogao brisati s obzirom da se po Zakonu o koncesijama ne nalazi u instrukcijama niti u javnom oglasu. Takođe, u postupku prema Zakonu o koncesijama komisija bi morala da ima najmanje 5 članova.

1.5. Izmjene i dopune Konkursne dokumentacije

MKI je ovlašćeno da izmeni i/ili dopuni Konkursnu dokumentaciju po sopstvenoj diskreciji, u svakom trenutku prije isteka Roka za dostavljanje ponuda. Ukoliko MKI izmjeni Konkursnu dokumentaciju ili manje radnih dana prije Roka za podnošenje ponuda, Rok za podnošenje ponuda će biti produžen za odgovarajući vremenski period, koji će odrediti MKI po sopstvenoj diskreciji. Sve izmjene i/ili dopune Konkursne dokumentacije biće usvojene u formi aneksa Konkursne dokumentacije, dok će svi takvi aneksi predstavljati sastavni dio Konkursne dokumentacije.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, nadležni organ može da vrši pojašnjenja, dopune, izmjene i/ili ispravke tenderske dokumentacije, pod uslovom da budu dostupne ponuđačima koji su preuzeli tendersku dokumentaciju istog dana, a najkasnije sedam dana prije isteka roka za podnošenje ponuda i ne smiju se vršiti izmjene bitnih elemenata tenderske dokumentacije.

2. KOMUNIKACIJA U VEZI SA POSTUPKOM DODELE KONCESIJE

Ponuđači mogu dobiti objašnjenja u pogledu Postupka dodjele koncesije i/ili Konkursne dokumentacije putem neposrednog kontaktiranja predstavnika MKI, na sledeći način:

// ubacite ime i kontakt podatke odgovornih lica predstavnika MKI-a. //

3. INDIKATIVNI VREMENSKI RASPORED

Faza Postupka dodele koncesije	Okvirni vremenski raspored
Rok za podnošenje ponuda/Otvaranje ponuda	// unijeti datum //
Ocjenjivanje ponuda	// unijeti datum //
Odluka o izboru/Odluka o poništavanju	// unijeti datum //
Potpisivanje Ugovora o koncesiji	// unijeti datum //

Gore navedeni vremenski raspored je isključivo indikativan i njime se ne ugrožava pravo MKI da poništi Postupak dodjele koncesije, izmjeni uslove Postupka dodjele koncesije ili skрати ili produži bilo koji rok u vezi Postupka dodjele koncesije, u skladu sa uslovima Konkursne dokumentacije.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, trebalo bi obuhvatiti i druge korake: objavljivanje rang liste, pregovori sa prvorangiranim itd.

4. GARANCIJE

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama prihvatljiv bi bio i novčani depozit, ali autorski tim ne preporučuje tu opciju.

4.1. Garancija Ponude

Svaki Ponuđač dužan je da uz Ponudu dostavi i garanciju za ozbiljnost ponude u iznosu od EUR ("Garancija ponude") u korist MKI. Garancija ponude mora odgovarati formi i sadržini datoj u obrascu Garancije ponude iz Priloga 1 Konkursne dokumentacije.

Garancija ponude mora biti безусловna, neopoziva, bez protesta i plativa na prvi poziv. Garancija ponude mora biti izdata od strane banke koja ima dozvolu Centralne Banke Crne Gore za pružanje bankarskih usluga.

Rok važenja Garancije ponude ne može biti kraći od mjeseci od dana Roka za podnošenje ponuda. Ponuđači će produžiti rok važenja Garancije ponude ukoliko bude bilo potrebno, a po prijemu pisane instrukcije MKI u tom smislu.

MKI ima pravo da podnese Garanciju ponude na naplatu i da zadrži novčani iznos iste po nastupanju bilo kog od sledećih događaja:

- (i) Ponuđač povuče svoju Ponudu tokom perioda važenja Ponude, nakon isteka Roka za podnošenje ponuda; i/ili
- (ii) Odabrani Ponuđač ne potpiše Ugovor o koncesiji u roku i na način propisan Konkursnom dokumentacijom.

Ponuda dostavljena bez Garancije ponude ili sa Garancijom ponude koja nije izdata u skladu sa ovim Odjeljkom Konkursne dokumentacije biće odbačena.

Garancija ponude biće vraćena Ponuđačima:

- (i) bez odlaganja ukoliko se njihove Ponude ne razmatraju pri izboru, odnosno ne budu ocjenjene prilikom izbora;
- (ii) ako su neiskorišćene, najkasnije 10 radnih dana po donošenju Odluke o izboru, izuzev Odabranom Ponuđaču; i
- (iii) ako su neiskorišćene, najkasnije 10 radnih dana po donošenju Odluke o poništavanju, svim Ponuđačima.

Garancija ponude biće vraćena Odabranom Ponuđaču po zaključivanju Ugovora o koncesiji.

4.2. Garancija za dobro izvršenje posla

Koncesionar će dostaviti MKI-u, na dan ili prije dana finansijskog zatvaranja, garanciju za dobro izvršenje posla iz Ugovora o koncesiji. Garancija za dobro izvršenje posla mora biti izdata od strane banke sa rokom važenja i uslovima koji će biti utvrđeni Ugovorom o koncesiji.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, primjenjivao bi se i član 43a Zakona o koncesijama koji posebno definiše ovu garanciju u postupcima koji se sprovode u skladu sa tim zakonom, uključujući rokove i posledice ukoliko garancija nije obezbeđena.

5. OBAVEZNI I DODATNI USLOVI

5.1. Obavezni uslovi za učešće

- 1) Ponuđač je aktivno pravno lice, upisano u nadležni privredni registar Crne Gore ili zemlje porijekla.
- 2) Ponuđač i njegovi zakonski zastupnici nisu osuđivani za neko od krivičnih dijela kao članovi organizovane kriminalne grupe, nisu osuđivani zbog izvršenja krivičnog djela protiv privrede, krivičnih dijela protiv životne sredine, primanja ili davanja mita ili zbog prevare.

- 3) Ponuđač je izmirio dospelu poreze, doprinose i ostale javne dažbine u skladu sa propisima Crne Gore ili druge zemlje porekla.
- 4) Ponuđač poštuje obaveze koje proizilaze iz važećih propisa o zaštiti na radu, zapošljavanju i uslovima rada, zaštiti životne sredine i nema zabranu obavljanja djelatnosti koja je na snazi u vrijeme podnošenja Ponude.

Napomena: Za svaki zahtjev potrebno je navesti šta se smatra validnim dokazom.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, uslovi iz član 23 navedenog akta takođe bi bili relevantni.

5.2. Dodatni uslovi za učešće

- 1) Ponuđač, odnosno svaki član Konzorcijuma kada nastupaju u tom obliku, mora da posjeduje važeću dozvolu za unutrašnji linijski prevoz putnika ili dozvolu za međunarodni linijski prevoz putnika ili drugu licencu za linijski prevoz putnika u skladu sa EU regulativom 1071/2009 („Licenca“);
Dokaz: Kopija važeće licence.
- 2) Ponuđač mora da licitira sa brojem vozila koji je veći ili jednak minimalnom potrebnom broju vozila za liniju ili paket linija (N_{min});
Dokaz: Kopija Izvoda licence za svako vozilo i Izjava o poslovnoj osposobljenosti (Prilog 5)
- 3) Ponuđač mora da licitira sa brojem vozača koji je veći ili jednak minimalnom potrebnom broju vozača za liniju ili paket linija (V_{min});
Dokaz: Kopija ugovora o radu i kvalifikacione kartice za svakog vozača i Izjava o poslovnoj osposobljenosti (Prilog 5).
- 4) Najmanje EUR godišnjeg prihoda u svakoj od dve (2) poslovne godine koje prethode godini u kojoj je objavljen Javni poziv. Godišnji prihod za potrebe ovog uslova smatraće se kao prihod iskazan u (revidiranim) finansijskim izvještajima Ponuđača.
Dokaz: (Revidirani) finansijski izvještaji ponuđača, predati kao dio prateće dokumentacije ponude, kako je propisano tenderskom dokumentacijom.

6. PONUDA

6.1. Opšti uslovi

6.1.1. Paket Ponude

Ponuđači će svoje ponude predati u pravilno zatvorenoj koverti / kutiji ("Koverta"). Na naslovnoj strani Koverte, ponuđači treba da navedu sledeće: (i) opis „Koncesija za davanje prava za pružanje usluga međugradskog prevoza putnika“; (ii) ime i adresu ponuđača; (iii) adresa MKI-a, kako je utvrđeno u Odeljku 2 gore, i (iv) upozorenje: "Do not open except in presence of the Tendering Commission – Ne otvarati osim u prisustvu Tenderske Komisije".

Koverta mora da sadrži (i) original Ponude; (ii) CD / USB / DVD sa Ponudom i pratećom dokumentacijom u elektronskom obliku³⁰; (iii) svu prateću dokumentaciju ponude, kako je navedeno u odjeljku 6.2.1, tj. 6.2.2 dole; (iv) uredno potpisani, izdati i popunjeni dokumenti dati u Prilozima 1 - 6 Tenderske dokumentacije koji čine sastavni dio ponude; i (v) štampane kopije dokumenata predviđenih gornjim tačkama (i) do (iv).

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, Uredba o bližem načinu sprovođenja postupka javnog nadmetanja u otvorenom i dvostepenom postupku davanja koncesije (Sl. list CG br. 67/09) predviđa i druge uslove koji bi bili relevantni.

³⁰ Ovaj deo nije potreban ukoliko se Ponuda podnosi preko elektronskog portala.

6.1.2. Forma Ponude

Ponuda mora biti dostavljena u formi koja odgovara obrascu Ponude datom u **Prilogu 3** Konkursne dokumentacije. Svaka stranica Ponude mora biti potpisana od strane ovlašćenog zastupnika Ponuđača.

6.1.3. Jezik ponude

Ponude se dostavljaju na crnogorskom jeziku. Sva dokumentacija u okviru ponude koja se izdaje na jeziku koji nije crnogorski jezik mora biti dostavljena uz prevod na crnogorskom jeziku ovjeren od strane sudskog tumača. Ponuđači će biti odgovorni za tačnost prevoda na crnogorskom jeziku dokumentacije izdate na drugom jeziku.

6.1.4. Valuta

Sve vrednosti u ponudi, uključujući Tarifu / Koncesionu naknadu **//izabrali odgovarajuću alternativu//**, treba da budu izražene u EUR, bez PDV-a (ako je primenljivo), osim ako je izričito propisano drugačije u Tenderskoj dokumentaciji.

6.1.5. Troškovi

Sve troškove nastale u vezi pripreme i dostavljanja Ponuda snose isključivo Ponuđači. Ponuđači nemaju prava na naknadu takvih troškova od strane MKI.

6.1.6. Alternativne Ponude

MKI neće razmatrati i ocjenjivati alternativne ponude.

6.1.7. Podizvođači

Ponuđačima je zabranjeno angažovanje podizvođača za izvršavanje dijela njihovih obaveza utvrđenih Ugovorom o koncesiji.

6.2. Prateća dokumentacija

6.2.1. Obavezna prateća dokumentacija

Koverta mora da sadrži sledeće dokumente, u obliku propisanom detaljnije u Tenderskoj dokumentaciji:

- (i) poslednje verzije osnivačkih dokumenata Ponuđača (odnosno Statut/Osnivački akt/Ugovor o osnivanju);
- (ii) konsolidovani revidirani finansijski izvještaji Ponuđača (izrađeni u skladu sa propisima koji regulišu poslovanje Ponuđača ili međunarodnim računovodstvenim standardima, ukoliko postoje) ili zvanične bilansne obrasce finansijskih izvještaja (ukoliko revizija nije obavezna po pravu koje uređuje poslovanje Ponuđača) za poslednje dvije (2) poslovne godine koje prethode godini u kojoj je objavljen Javni poziv; za pravna lica koja postoje manje od dvije (2) godine, potrebno je dostaviti (i) finansijski izvještaj za svaku godinu poslovanja, ili (ii) izvještaj za svaku (revidiranu) godinu poslovanja, uz finansijske izvještaje, korporativne izvještaje i izvještaje ovlašćenih revizora;
- (iii) kratak opis vlasničke strukture i šemu vlasničke strukture, potpisanu od strane zakonskog zastupnika Ponuđača

- (iv) ovjerenu izjavu zakonskog zastupnika Ponuđača, izdatu pod punom krivičnom i materijalnom odgovornošću, da stečajni postupak ili postupak likvidacije nije pokrenut protiv Ponuđača;³¹
- (v) ovjerenu izjavu zakonskog zastupnika Ponuđača, datu pod punom krivičnom i materijalnom odgovornošću, kojom se potvrđuje da ne postoji sukob interesa kod Ponuđača niti druga pravna ograničenja za njegovo učešće u Postupku dodjele koncesije i, ukoliko je njegova Ponuda izabrana kao najpovoljnija Ponuda, za zaključivanje Ugovora o koncesiji;
- (vi) imena, adrese, brojeve telefona, e-mail adrese i brojeve faksa kontakt osoba Ponuđača;
- (vii) Punomoćja/e za zastupnika/e Ponuđača u Postupku dodjele koncesije (ukoliko nije riječ o registrovanim zakonskim zastupnicima Ponuđača), kojim se isti ovlašćuju da preduzmu sledeće radnje u ime i za račun Ponuđača:
 - potpišu Ugovor o koncesiji;
 - potpišu druge dokumente u vezi sa Postupkom dodjele koncesije;
 - da učestvuju u Otvaranju ponuda i potpišu i preuzmu primerak Zapisnika; i
 - preduzmu sve radnje neophodne za sprovođenje Postupka dodjele koncesije, predviđene Konkursnom dokumentacijom, instrukcijom MKI ili na drugi način u toku Postupka dodjele koncesije.
- (viii) Licenca za unutrašnji linijski prevoz putnika ili Licenca za međunarodni linijski prevoz putnika ili drugu licencu za linijski prevoz putnika u skladu sa EU regulativom 1071/2009 („Licenca“).

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama, elementi ponude se dostavljaju u različitim kovertama. Najbolje bi bilo u tom slučaju napraviti tabelu sa naznakama koji delovi Ponude idu u koju kovertu, jer se prema Zakonu o koncesijama i podzakonskim aktima određeni delovi Ponude otvaraju posebno (neki pred ponuđačima, a neke Komisija otvara bez prisustva predstavnika ponuđača).

6.2.2. Prateća dokumentacija koju podnosi Konzorcijum³²

Ukoliko je Ponuđač Konzorcijum, Prateća dokumentacija treba da obuhvati sve dokumente navedene u **Odjeljku 6.2.1** za svakog od članova Konzorcijuma, kao i sledeće dodatne dokumente:

- (i) original ugovora o osnivanju Konzorcijuma ("Ugovor o konzorcijumu"), ovjeren od strane nadležnog organa ovjere. Ugovor o konzorcijumu mora da sadrži, između ostalog, i sledeće:
 - odredbu koja propisuje da svaki član konzorcijuma mora samostalno da ispuni dodatne uslove u vezi sa Licencom za domaći linijski prevoz putnika ili Licencom za međunarodni linijski prevoz putnika ili drugu licencu za linijski prevoz putnika u skladu sa EU regulativom 1071/2009 („Licenca“);
 - odredbu kojom je propisano da svi članovi Konzorcijuma odgovaraju neograničeno solidarno MKI-u za sve obaveze Konzorcijuma iz Postupka dodjele koncesije i Konkursne dokumentacije;

³¹ Umjesto izjava mogu se tražiti i potvrde.

³² Ovaj odjeljak je validan jedino ako se dozvoli učestvovanje Konzorcijuma.

- odredbu kojom su propisana učešća svakog člana Konzorcijuma u Konzorcijumu – raspodjela linija i polazaka;
 - ovjerene potpise svih članova Konzorcijuma;
- (ii) odluku nadležnog tijela (npr. Skupštine društva) svakog od članova Konzorcijuma kojom se odobrava učešće u Konzorcijumu, potpisivanje Ugovora o konzorcijumu, učestvovanje u Postupku dodjele koncesije u skladu sa Konkursnom dokumentacijom i potpisivanje Ugovora o koncesiji, ukoliko Ponuda takvog Konzorcijuma bude izabrana kao najpovoljnija;
- (iii) Punomoćje/a, izdato od strane svakog člana Konzorcijuma predstavniku Konzorcijuma, sa ovjerenim potpisima svih članova. Punomoćje treba da sadrži izričito ovlašćenje kojim se predstavnik Konzorcijuma ovlašćuje da preduzme sledeće radnje u ime i za račun svakog od članova Konzorcijuma: da potpiše Ugovor o koncesiji; da potpiše druge dokumente u vezi sa Postupkom dodjele koncesije; da učestvuje u Otvaranju ponuda i da potpiše i preuzme primjerak Zapisnika; i preduzme sve radnje neophodne za sprovođenje Postupka dodjele koncesije, predviđene Konkursnom dokumentacijom, instrukcijom MKI ili na drugi način u toku Postupka dodjele koncesije.

7. SISTEM OCJENJIVANJA PONUDA

Kriterijumi za vrednovanje Ponuđača su:

- KRITERIJUM 1. Broj vozila - eliminatorni**
- KRITERIJUM 2. Broj vozača - eliminatorni**
- KRITERIJUM 3. Visina ponuđene cijene (tarifa) – koncesione naknade**
- KRITERIJUM 4. Emisioni standard pogonskog agregata**
- KRITERIJUM 5. Frekvencija polazaka**
- KRITERIJUM 6. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika**
- KRITERIJUM 7. Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika**

Kriterijumi Broj vozila i Broj vozača su eliminatorni. Njih Ponuđači moraju da ispune, i kao takvi se ne boduju. Ostali kriterijumi se boduju na osnovu informacija dostavljenih u ponudi. Maksimalni broj poena za svaki od kriterijuma dat je u narednoj tabeli.

Kriterijum	Maksimalni broj bodova po kriterijumu ³³
1. Broj vozila	eliminatorni
2. Broj vozača	eliminatorni
3. Visina ponuđene cijene – koncesione naknade	//unijeti broj bodova//
4. Emisioni standard pogonskog agregata	//unijeti broj bodova//
5. Frekvencija polazaka	//unijeti broj bodova//
6. Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika	//unijeti broj bodova//
7. Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika	//unijeti broj bodova//

³³ Prijedlog broja bodova za Fazu I i Fazu II je datu u Izvještaju „Regulatorne izmjene – preporuke“.

7.1. Kriterijum 1: Broj vozila

Kriterijum 1: Broj vozila treba da bude eliminatoran, odnosno broj vozila sa kojim konkuriše ponuđač (N_p) mora biti veći ili jednak minimalno potrebnom broju vozila za liniju ili paket linija (N_{min}):

$$N_p \geq N_{min}$$

7.2. Kriterijum 2: Broj vozača

Kriterijum 2: Broj vozača treba da bude eliminatoran, odnosno broj vozača sa kojim konkuriše ponuđač (V_p) mora biti veći ili jednak minimalno potrebnom broju vozača za liniju ili paket linija (V_{min}):

$$V_p \geq V_{min}$$

7.3. Kriterijum 3: Visina ponuđene cijene (tarifa) / koncesione naknade

Varijanta I – Visina ponuđene cijene - tarifa

Vrijednost za Kriterijum 3: Visina ponuđene cijene - tarifa ($T_{p,3}$) za ponuđača p računa se kao odnos najniže jedinične cijene po km koju je ponudio neki od ponuđača (C_{min}) i ponuđene jedinične cijene usluge po km posmatranog ponuđača (C_p):

$$T_{p,3} = \frac{C_{min}}{C_p}$$

Varijanta II – Visina koncesione naknade

Vrijednost za Kriterijum 3: Visina koncesione naknade ($T_{p,3}$) za ponuđača p računa se kao odnos ponuđene cijene posmatranog ponuđača (C_p) i najviše cijene koju je ponudio neki od ponuđača (C_{max}):

$$T_{p,3} = \frac{C_p}{C_{max}}$$

7.4. Kriterijum 4: Emisioni standard pogonskog agregata

Prema tipu motora u odnosu na klasifikaciju prema EURO standardima, svakom vozilu se dodjeljuju sledeći bodovi dati u tabeli.

Emisioni standard pogonskog agregata	EEV, EURO VI	EURO V	EURO IV	EURO III	EURO II, EURO I, nema EURO motor
Broj bodova	10	8	6	2	0

Prosječna vrijednost emisionog standarda pogonskog agregata (EU_p) sa kojima ponuđač konkuriše se računa kao aritmetička sredina broja bodova svih N_p ponuđenih vozila ($EU_{p,v}$):

$$EU_p = \frac{1}{N_p} \sum_{v=1}^{N_p} EU_{p,v}$$

Vrijednost za Kriterijum 4: Emisioni standard pogonskog agregata ($T_{p,4}$) za ponuđača p računa se kao odnos prosječne vrijednosti kriterijuma emisionog standarda pogonskog agregata (EU_p) ponuđača p i najviše vrijednosti starosti kriterijuma emisionog standarda pogonskog agregata vozila koje je ponudio neki od ponuđača (EU_{max}):

$$T_{p,4} = \frac{EU_p}{EU_{max}}$$

7.5. Kriterijum 5: Frekvencija polazaka

Svaki ponuđač mora ispuniti minimalne uslove u pogledu Kriterijuma 5: Frekvencija polazaka, odnosno broj polazaka sa kojim konkuriše ponuđač (J_p) mora biti veći ili jednak minimalno potrebnom broju polazaka za liniju ili paket linija (J_{min}):

$$J_p \geq J_{min}$$

Ako ponuđač ispunjava navedene minimalne kriterijume, vrijednost za Kriterijum 5: Frekvencija polazaka ($T_{p,5}$) za ponuđača p računa se kao odnos ponuđenog broja polazaka posmatranog ponuđača (J_p) i najvećeg broja polazaka koji je ponudio neki od ponuđača (J_{max}):

$$T_{p,5} = \frac{J_p}{J_{max}}$$

7.6. Kriterijum 6: Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika

Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika se izračunava u mjesecima posjedovanja licence za linijski prevoz putnika, pri čemu se misli na crnogorsku licencu ili bilo koji drugu licencu licencu u skladu sa EU regulativom 1071/2009. Vrijednost za Kriterijum 6: Iskustvo u djelatnosti prevoza putnika ($T_{p,6}$) za ponuđača p računa se kao odnos iskustva u djelatnosti (EX_p) ponuđača p i najdužeg iskustva nekog od ponuđača (EX_{max}):

$$T_{p,6} = \frac{EX_p}{EX_{max}}$$

7.7. Kriterijum 7: Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika³⁴

Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika se izračunava na skali od 1 do 5, gdje ocjena 5 predstavlja odličnu ocjenu. Broj bodova za Kriterijum 7: Prosječna ocjena kvaliteta od strane korisnika ($T_{p,7}$) za ponuđača p računa se kao odnos prosječne ocjene kvaliteta ponuđača (G_p) ponuđača p i najveće prosječne ocjene kvaliteta nekog od ponuđača (G_{max}):

$$T_{p,7} = \frac{G_p}{G_{max}}$$

7.8. Model za rangiranje ponuđača - prevoznika

Ukupan broj bodova koji može da osvoji pojedini ponuđač - prevoznik (T_p), dobija se kao suma proizvoda vrijednosti po pojedinim kriterijumima ($T_{p,k}$), pomnožena sa maskimalnim brojem bodova određenog svojstva (w_k) po modelu:

$$T_p = \sum_{k=1}^7 T_{p,k} \cdot w_k$$

gdje je k – kriterijum, $k = 1, 2, \dots, 7$, i važi uslov da je suma maksimalnog broja bodova za sve kriterijume jednaka 100:

$$w = \sum_{k=1}^7 w_k = 100$$

Koncesija se dodjeljuje Ponuđaču sa maksimalnim ukupnim brojem bodova.

³⁴ Ovaj kriterijum se može primjeniti samo u slučaju da postoje ovi podaci.

7.9. Ocjenjivanje istih Ponuda

U slučaju podnošenja dvije ili više identičnih ponuda, u smislu istog ukupnog broja bodova, Koncesija se dodjeljuje Ponuđaču koji ima više bodova za kriterijum 3 - Visina ponuđene cijene (tarife) / Koncesione naknade.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama Komisija vrši samo vrednovanje i rangiranje, a odluku donosi MKI na kraju postupka.

8. PODNOŠENJE I OTVARANJE PONUDA

8.1. Podnošenje Ponuda

Ponude se moraju dostaviti na dan Roka za podnošenje ponuda, do ...//unijeti vreme//.. CET, u formi koja je predviđena **Odjeljkom 5** Konkursne dokumentacije, na adresu naznačenu u **Odjeljku 2** Konkursne dokumentacije.

Ponude se dostavljaju lično ili putem preporučene pošte sa povratnicom, u zatvorenim kovertama/kutijama na način propisan **Odjeljkom 5.1.1**. Ponude će se smatrati podnijetim nakon fizičkog prijema Paketa Ponude od strane MKI.

8.2. Produženje Roka za dostavljanje ponuda

Bez uticaja na **Odjeljak 1.5** Konkursne dokumentacije, MKI može, po sopstvenoj diskreciji (koja takođe može da bude na osnovu pisanog zahtjeva jednog ili više Ponuđača), produžiti Rok za podnošenje ponuda najkasnije pet (5) dana prije isteka Roka za podnošenje ponuda. MKI će obavjestiti Ponuđače pisanim putem o produženju Roka za podnošenje ponuda.

U slučaju produženja Roka za podnošenje ponuda, sva prava i obaveze MKI i Ponuđača ostaju nepromjenjene.

8.3. Obavezujuće ponude / Važenje ponuda

Dostavljanje Ponude smatra se prihvatanjem uslova iz Konkursne dokumentacije, pri čemu sadržaj dostavljene Ponude u cjelosti obavezuje Ponuđača. Rok važenja Ponude ne može biti kraći od mjeseci od dana Roka za podnošenje ponuda.

8.4. Otvaranje Ponuda

8.4.1. Proceduralne napomene

Dana2021. godine u časova CET u prostorijama MKI na adresi naznačenoj u **Odjeljku 2** Konkursne dokumentacije, Tenderska komisija će otvoriti Ponude podnijete na dan, odnosno do dana isteka Roka za podnošenje ponuda ("Otvaranje ponuda").

Tenderska komisija će utvrditi da li (i) su Ponude podnete blagovremeno; i (ii) da li je Paket Ponuda potpun i u skladu sa zahtjevima propisanim Konkursnom dokumentacijom, za potrebe prihvatanja i ocjene Ponuda. Uz Tendersku komisiju i Ponuđače i/ili njihove ovlašćene zastupnike, drugi zastupnici takođe su ovlašćeni da prisustvuju Otvaranju ponuda i da daju svoje primjedbe, u skladu sa **Odjeljkom 8.4.3**.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama ponuđači mogu da prisustvuju otvaranju određenih djelova ponuda u skladu sa Uredbom o bližem načinu sprovođenja postupka javnog nadmetanja u otvorenom i dvostepenom postupku davanja koncesije (Sl. list Crne Gore, br. 67/09).

8.4.2. Neblagovremene Ponude i nepotpune Ponude

Ponude podnijete poslije Roka za podnošenje ponuda biće odbačene kao neblagovremene i neće biti ocjenjene od strane Tenderske komisije. Navedene Ponude i odnosni Paketi Ponuda neće se ocjenjivati prilikom Otvaranja ponuda i biće vraćeni bez odlaganja relevantnom Ponuđaču, odnosno njegovom predstavniku lično prilikom Otvaranja ponuda (ukoliko je primjenjivo). U suprotnom, MKI će putem e-mail-a obavestiti Ponuđača u koje vrijeme i na kom mjestu može da preuzme podnijetu Ponudu, odnosno Paket Ponude, zajedno sa kopijom Zapisnika.

Tenderska komisija će odbaciti i neće dalje razmatrati nepotpune ponude (tj. Ponude koje ne sadrže bilo koji od dokumenata koji sačinjavaju Paket Ponude). Tenderska komisija će obavjestiti relevantnog Ponuđača pisanim putem o okolnostima vezanim za nedostatke njegove Ponude, odnosno Paketa Ponude i vratiti predmetnu Ponudu, odnosno Paket Ponude relevantnom Ponuđaču, odnosno njegovom predstavniku bez odlaganja lično prilikom Otvaranja ponuda (ukoliko je moguće). U suprotnom, MKI će putem e-mail-a obavjestiti Ponuđača u koje vrijeme i na kom mjestu može da preuzme podnijetu Ponudu, odnosno Paket Ponude, zajedno sa kopijom Zapisnika.

Navedene činjenice (tj. neblagovremeno podnošenje ili dostavljanje nepotpunih Ponuda) biće navedene u Zapisniku.

8.4.3. Zapisnik o otvaranju ponuda

Na Otvaranju ponuda, Tenderska komisija će sačiniti zapisnik o otvaranju ponuda ("Zapisnik"), koji će potpisati svi Ponuđači/njihovi ovlašćeni predstavnici kao dokaz njihove saglasnosti sa sadržinom Zapisnika, gdje takva saglasnost neće biti nerazumno uskraćena ili odložena. Ponuđači/njihovi ovlašćeni predstavnici imaju pravo da podnesu opravdane prigovore na Zapisnik, isključivo u pogledu tačnosti sadržaja istog. Ukoliko isti budu usvojeni od strane Tenderske komisije, Zapisnik će biti shodno izmjenjen i/ili dopunjen bez odlaganja. Ove okolnosti (tj. podnijete i usvojene primjedbe) će biti konstatovane u Zapisniku. Svakom od Ponuđača/njihovih ovlašćenih predstavnika biće predat jedan originalni uredno potpisani primjerak Zapisnika, po okončanju Otvaranja ponuda.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama pitanja koja se tiču Zapisnika treba usaglasiti sa Uredbom o bližem načinu sprovođenja postupka javnog nadmetanja u otvorenom i dvostepenom postupku davanja koncesije (Sl. list Crne Gore, br. 67/09).

9. OCENJIVANJE PONUDA

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama vrednovanje tj. ocjenjivanje je u nadležnosti Komisije. U ovom prijedlogu je definisano da to radi MKI.

9.1. Objašnjenja Ponuda

MKI može zahtjevati dodatna pojašnjenja Ponuda od Ponuđača, dostavljanjem pisanog zahtjeva putem email-a. Ponuđači su dužni da odgovore na takav zahtev MKI, putem email-a bez odlaganja a najkasnije tri (3) dana posle dana prijema odnosnog zahteva, odnosno email-a MKI.

9.2. Nematerijalni nedostaci Ponuda

Izuzev ukoliko je drugačije određeno u Konkursnoj dokumentaciji, MKI se može, po sopstvenoj diskreciji, odreći prigovora na nedostatak u Ponudi koji ne predstavlja materijalni nedostatak, ograničenje ili propuštanje, ukoliko Ponuda suštinski odgovara uslovima iz Konkursne dokumentacije. Nedostaci u pogledu Koncesione naknade i obaveznih i dodatnih uslova ne mogu biti predmet odricanja od prigovora od strane MKI i mogu za posledicu imati odbijanje Ponude. MKI može zahtjevati pisanim putem da Ponuđač otkloni navedene uočene nematerijalne nedostatke, odnosno da dostavi podatke i/ili dokumentaciju neophodnu za otklanjanje uočenih nedostataka bez odlaganja. Ukoliko Ponuđač ne postupi po navedenom zahtjevu MKI, to može za posljedicu imati odbijanje Ponude.

9.3. Odbijanje Ponuda

MKI ima pravo da odbije svaku Ponudu koja:

- (i) ne sadrži Garanciju ponude ili sadrže Garanciju ponude koja nije saglasna sa uslovima propisanim u **Odjeljku 4.1** Konkursne dokumentacije;
- (ii) je podneta nakon isteka Roka za podnošenje ponuda;
- (iii) ne sadrži sve dokumente koji čine Ponudu;
- (iv) nije u potpunosti saglasna sa uslovima propisanim u Javnom pozivu ili Konkursnoj dokumentaciji;
- (v) je podnijeta od strane Ponuđača koji ne ispunjava obavezne uslove za učešće, koji su određeni u **Odjeljku 5.1** i/ili dodatne uslove za učešće, odnosno kvalifikacione uslove, određene u **Odjeljku 5.2** Konkursne dokumentacije; i
- (vi) je podnijeta od strane neovlašćenog predstavnika Ponuđača.

MKI može da odbije Ponude i po drugim osnovama eksplicitno predviđenim u okviru Konkursne dokumentacije.

9.4. Donošenje Odluke o izboru / Odluke o poništaju

Tenderska komisija će ocjeniti Ponude i podneti MKI prijedlog odluke o izboru najpovoljnije ponude ili odluke o poništaju Postupka dodjele koncesije. Na osnovu prijedloga Stručnog tima iz prethodnog stava, MKI će donijeti odluku o izboru najpovoljnije ponude ("Odluka o izboru") ili odluku o poništavanju Postupka dodjele koncesije ("Odluka o poništaju") do **.....2021.** godine.

Odluka o poništaju ili Odluka o izboru, sa kopijom Zapisnika, biće dostavljena putem email-a svakom od Ponuđača bez odlaganja i postavljena na oficijelni internet portal MKI.

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama navedeni tekst se može odnositi na Rang listu Ponuđača, dok se Odluka objavljuje u Službenom listu Crne gore.

9.5. Poništavanje Postupka dodjele koncesije

MKI ima pravo da poništi Postupak dodjele koncesije prije ili posle isteka Roka za podnošenje ponuda ukoliko:

- (i) MKI dobije saznanja o činjenicama koje bi, da su bile poznate prije otpočinjanja Postupka dodjele koncesije, za posljedicu imale neobjavljivanje Javnog poziva ili bi u značajnoj mjeri izmjenile uslove propisane Javnim pozivom;
- (ii) nijedna Ponuda ne bude podnijeta prije isteka Roka za podnošenje ponuda;
- (iii) po odbijanju neprihvatljivih Ponuda u skladu sa Konkursnom dokumentacijom ne preostane nijedna prihvatljiva Ponuda za ocjenjivanje/izbor;

- (iv) se ne može izvršiti izbor najpovoljnije ponude na osnovu Kriterijuma za dodjelu; i/ili
- (v) nijedna od Ponuda po razumnoj ocjeni MKI ne ispunjava ciljeve Postupka dodjele koncesije.

MKI će donijeti Odluku o poništaju Postupka dodjele koncesije i dostaviti kopiju iste svakom od Ponuđača bez odlaganja, u skladu sa **Odjeljkom 9.4.**

O daljim koracima i mogućem ponovnom sprovođenju Postupka dodjele koncesije naknadno odlučuje MKI u skladu sa odredbama ZPDS, nezavisno od Postupka dodjele koncesije.

10. ZAŠTITA PRAVA PONUĐAČA

U skladu sa Javnim pozivom, Ponuđači imaju pravo da podnesu zahtjev za zaštitu prava u vezi sa Postupkom dodjele koncesije **nadležnoj Komisiji za zaštitu prava //unijeti naziv državne komisije koja je nadležna //.**

U slučaju primjene postupka u skladu sa Zakonom o koncesijama postojala bi mogućnost podnošenja žalbe Komisiji za koncesije Crne Gore, u skladu sa članom 31 pomenutog zakona.

Zahtjev za zaštitu prava se podnosi MKI-u na adresu naznačenu u **Odjeljku 2** Konkursne dokumentacije, preporučenom poštom sa povratnicom.

Kopija zahtjeva za zaštitu prava se istovremeno podnosi i Komisiji na sledeću adresu:

// unijeti adresu //

Zahtjev za zaštitu prava može se podnijeti protiv bilo koje odluke MKI koja se može odvojeno pobijati, a koja je prema mišljenju podnosioca donijeta nezakonito.

Rokovi za podnošenje zahtjeva za zaštitu prava su:

- (i) najkasnije **.....** dana prije isteka Roka za podnošenje ponuda, u slučaju da se zahtjev za zaštitu prava odnosi na Konkursnu dokumentaciju ili bilo koju drugu radnju MKI u vezi sa Postupkom dodjele koncesije koja je preduzeta prije isteka Roka za podnošenje ponuda; i
- (ii) **.....** dana od objavljivanja ishoda Postupka dodjele koncesije, odnosno od objavljivanja Odluke o izboru najpovoljnije ponude ili Odluke o poništavanju Postupka dodjele koncesije na internet stranici MKI, u slučaju da se zahtjev za zaštitu prava odnosi na bilo koju od ovih odluka MKI.

U slučaju da je zahtjev za zaštitu prava u ovom Postupku dodjele koncesije podniet od strane istog podnosioca, kasnijim zahtjevom za zaštitu prava ne mogu se pobijati radnje MKI koje je podnosilac znao ili mogao znati pri podnošenju prvog zahtjeva za zaštitu prava.

11. POTPISIVANJE UGOVORA O KONCESIJI

Bitni elementi Ugovora o koncesiji predstavljeni su u **Prilogu 6** Konkursne dokumentacije.

Napomena: *U finalnoj verziji Konkursne dokumentacije, umjesto bitnih elemenata obavezno dati već pripremljen Nacrt ugovora. To je zahtjevano i Zakonom o koncesijama, što je bitno ukoliko se postupak sprovodi po tom Zakonu.*

MKI i Koncesionar mogu zaključiti Ugovor o koncesiji po isteku **.....** dana od dana dostavljanja Odluke o izboru Ponuđačima, sem ukoliko zahtev za zaštitu prava ponuđača ne bude podniet u skladu sa **Odeljkom 10** Konkursne dokumentacije, u kom slučaju se Ugovor o koncesiji može zaključiti tek po donošenju odluke o navedenom zahtjevu od strane Komisije.

12. PRILOZI

- Prilog 1. Garancija ponude
- Prilog 2. Izjava Ponuđača
- Prilog 3. Obrazac ponude
- Prilog 4. Izjava o prihvatanju uslova Postupka dodjele koncesije i Konkursne dokumentacije
- Prilog 5. Izjava o poslovnoj osposobljenosti
- Prilog 6. Bitni elementi Ugovora o koncesiji.

Napomena: U finalnoj verziji Konkursne dokumentacije, umjesto bitnih elemenata obavezno dati već pripremljen Nacrt ugovora. To je zahtjevano i Zakonom o koncesijama, što je bitno ukoliko se postupak sprovodi po tom Zakonu.

PRILOG 1 – GARANCIJA PONUDE

Garancija ponude

Obavješteni smo da _____ [naziv i sjedište ponuđača] ("Ponuđač") namjerava da podnese ponudu u Postupku dodjele Koncesije za pružanje usluga međugradskog prevoza putnika koji je pokrenut od strane Ministarstvo kapitalnih investicija ("Korisnik") na osnovu Javnog poziva objavljenog dana2021. godine ("Službeni list Crne Gore" br./2021) ("Postupak dodjele koncesije").

Shodno navedenom, mi _____ [naziv banke], sa registrovanim sjedištem u _____ [sjedište banke] ("Garant"), ovim putem se bezuslovno i neopozivo obavezuje da izvršimo isplatu bilo kog iznosa, koji ne prelazi iznos od EUR (riječima: ("Garantovani iznos")) na Vaš prvi poziv, tj. pismeni zahtjev, ("Zahtjev za plaćanje"), bez obzira na punovažnost i pravne posljedice predmetne isplate, i uz odricanje od svih prava na izuzetke i prigovore u vezi sa istim, ukoliko takav Zahtjev za plaćanje sadrži vašu izričitu napomenu da je došlo do nastupanja Događaja za isplatu (kako je definisano u nastavku).

Plaćanja u skladu sa ovom Garancijom će biti izvršena ukoliko se u Zahtjevu za plaćanje navede da je nastupio neki od sledećih događaja za isplatu ("Događaj(i) za isplatu"):

- (i) Ponuđač povuče svoju Ponudu tokom perioda važenja Ponude, nakon isteka Roka za podnošenje ponuda; i/ili
- (ii) Odabrani Ponuđač ne potpiše Ugovor o koncesiji u roku i na način propisan Konkursnom dokumentacijom; i/ili
- (iii) Ponuđač izmjeni i/ili dopuni svoju Ponudu nakon isteka Roka za podnošenje ponuda i tokom perioda važenja Ponude; i/ili
- (iv) Koncesionar ne dostavi Garanciju za finansijsko zatvaranje (kako je definisana Konkursnom dokumentacijom) tri (3) meseca nakon potpisivanja Ugovora o koncesiji.

Ova Garancija će biti na snazi _____ [unijeti minimalni period važenja] počev od dana Roka za podnošenje ponuda i prestaće da važi automatski dana _____ [unijeti datum], bez obzira da li je Garancija vraćena Ponuđaču ili ne, osim ako je Zahtjev za plaćanje poslat prije isteka ovog roka.

Garancija može biti izvršena u cjelosti i/ili u dijelu od nekoliko rata, pod uslovom da ukupan iznos povučenih sredstava ne prelazi Garantovani iznos.

Obezbeđeni iznos će biti umanjen za svako plaćanje u okviru Garantovanog iznosa koje izvrši Garant, ali se nijedna pojedinačna isplata neće smatrati punim izvršenjem ili istekom Garantovanog iznosa. Sva plaćanja ove vrste neće uključivati bilo kakvu vrstu popusta, kompenzacije ili zadržavanja sredstava od strane Garanta ili Ponuđača.

Osim ako Korisnik nije pismenim putem odredio drugačije, plaćanje treba izvršiti na sledeći račun Korisnika: _____, otvoren kod _____ [naziv banke].

Garant je dužan da izvrši isplate u skladu sa ovom Garancijom u roku od radnih dana od prijema Zahtjeva za plaćanje od strane Korisnika, u kom je navedeno da je došlo do nastupanja Događaja za isplatu.

Na ovu Garanciju se primjenjuju zakoni Crne Gore. Za svaki spor koji nastane u vezi sa ovom Garancijom biće nadležan sud u Podgorici, Crna Gora.

Ukoliko nije drugačije definisano, svi termini korišćeni u ovoj Garanciji sa početnim velikim slovom imaju značenje koje je takvim terminima dato u Konkursnoj dokumentaciji.

Mi,

_____ [naziv banke]

Ime i prezime: _____

Funkcija: _____

smo saglasni sa tekstom ove Garancije.

PRILOG 2 – IZJAVA PONUĐAČA

IZJAVA PONUĐAČA

Mi, _____ [unijeti poslovno ime Ponuđača], sa registrovanim sjedištem na adresi _____, registrovani u _____ [unijeti naziv Registra] pod brojem _____ ("Društvo"), ovim putem potvrđujemo, pod punom materijalnom i krivičnom odgovornošću da Društvo poštuje obaveze koje proizilaze iz važećih propisa _____ [unijeti zemlju porijekla Ponuđača] o zaštiti na radu, zapošljavanju i uslovima rada, zaštiti životne sredine i da nema zabranu obavljanja djelatnosti koja je na snazi u vrijeme podnošenja Ponude Društva, odnosno dana _____ [unijeti datum], u Postupku dodjele Koncesije za pružanje usluga međugradskog prevoza putnika koji je pokrenut od strane Ministarstvo kapitalnih investicija.

Potpis ovlašćenog lica Ponuđača:

Ime i prezime: _____

Funkcija: _____

PRILOG 3 – OBRAZAC PONUDE
**KONCESIONI POSTUPAK ZA DAVANJE KONCESIJE
 ZA PRUŽANJE USLUGA MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA**

Poslovno ime Ponuđača	
Sjedište	
Zakonski zastupnik/Odgovorno lice	
Lice ovlašćeno za zastupanje u Postupku dodjele koncesije (ukoliko drugačije nego navedeno iznad)	
Kontakt osoba	
Broj telefona	
Broj faksa	
E-mail adresa	
Broj poslovnog računa	
Matični broj	
PIB	

1. Ponuda se podnosi:

[molimo zaokružite a) ili b)]

- a) Samostalno;
- b) Kao zajednička ponuda Konzorcijuma kojeg čine [navesti naziv, matični broj i sjedište svih članova Konzorcijuma]:
1. _____;
 2. _____;
 3. _____;

kako je detaljno predviđeno u Dodatku 1 ovdje;

2. Ponuđena Tarifa / Koncesiona naknada: EUR _____
3. Period važenja Ponude:

Ponuda će važiti _____ [unijeti broj dana].

[NAPOMENA: Rok važenja Ponude ne može da bude kraćidana od dana Roka za podnošenje ponuda. Svaka Ponuda sa kraćim rokom važenja će biti odbijena.]

Potpis ovlašćenog lica Ponuđača:

Ime i prezime: _____

Funkcija: _____

Dodatak 1

PODACI O ČLANU KONZORCIJUMA

Poslovno ime	
Sjedište	
Zakonski zastupnik/Odgovorno lice	
Lice ovlašćeno za zastupanje u Postupku dodjele koncesije (ukoliko drugačije nego navedeno iznad)	
Kontakt osoba	
Broj telefona	
Broj faksa	
E-mail adresa	
Broj poslovnog računa	
Matični broj	
PIB	

[NAPOMENA: Ovaj dodatak treba kopirati u dovoljnom broju primjeraka i popuniti zasebno od strane svakog člana Konzorcijuma.]

Potpis ovlašćenog zastupnika člana Konzorcijuma iznad:

Ime i prezime: _____

Funkcija: _____

PRILOG 4 – IZJAVA O PRIHVATANJU USLOVA IZ POSTUPKA DODJELE KONCESIJE I KONKURSNE DOKUMENTACIJE

IZJAVA

U vezi sa POSTUPKOM KONCESIJE ZA DODJELU KONCESIONOG PRAVA ZA PRUŽANJE USLUGA MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA, u skladu sa Konkursnom dokumentacijom od 2021. i Javnim pozivom od 2021. ("Službeni list CG" " br.....)

mi, _____ [naziv Ponuđača], sa sjedištem na adresi _____, registrovani u _____ [unijeti naziv Registra] pod brojem _____, ovim putem izjavljujemo da u potpunosti prihvatamo sve uslove Postupka dodjele koncesije predviđene Konkursnom dokumentacijom, koja nam je dostavljena radi pripremanja i dostavljanja ove ponude.

[NAPOMENA: U zavisnosti od vrste ponude koja se dostavlja (tj. zajednička ponuda Konzorcijuma, ponuda sa podizvođačima), prilagoditi tekst izjave i odeljak za potpisivanje ispod.]

Potpis ovlašćenog lica Ponuđača:

Ime i prezime: _____

Funkcija: _____

Datum: _____.

PRILOG 5 - IZJAVA O POSLOVNOJ OSPOSOBLJENOSTI**IZJAVA**

U vezi sa POSTUPKOM KONCESIJE ZA DODJELU KONCESIONOG PRAVA ZA PRUŽANJE USLUGA MEĐUGRADSKOG PREVOZA PUTNIKA, u skladu sa Konkursnom dokumentacijom od 2021. i Javnim pozivom od 2021. ("Službeni list CG" " br.....)

mi, _____ [naziv Ponuđača], sa sjedištem na adresi _____, registrovani u _____ [unijeti naziv Registra] pod brojem _____, ovim putem izjavljujemo da:

1. Posjedujemo sledeće licence:

- Licencu za unutrašnji / međunarodni linijski prevoz putnika br, izdatu od, koja važi do
- Licencu za unutrašnji / međunarodni linijski prevoz putnika br, izdatu od, koja važi do

2. Za obavljanje usluga koristićemo sledeći vozni park:

Rb	Registarski broj vozila	Klasa	Godina proizvodnje	EURO Emisioni standard	Broj Izvoda licence
1.					
2.					
3.					

po potrebi dodati redove

3. Za obavljanje usluga trenutno angažujemo sledeće vozače:

Rb	Ime i prezime vozača	Broj kvalifikacione kartice
1.		
2.		
3.		

po potrebi dodati redove

[NAPOMENA: U zavisnosti od vrste ponude koja se dostavlja (tj. zajednička ponuda Konzorcijuma, ponuda sa podizvođačima), prilagoditi tekst izjave i odjeljak za potpisivanje ispod.]

Potpis ovlašćenog lica Ponuđača:

Ime i prezime: _____

Funkcija: _____

Datum:

PRILOG 6 – KLJUČNE ODREDBE UGOVORA O KONCESIJI

Opšti elementi	Ugovorne strane:	Koncedent: Ministarstvo kapitalnih investicija Koncesionar: Prevoznik
	Preambula:	Koja sadrži sve činjenice od značaja za zaključenje Javnog ugovora, a to su: <ul style="list-style-type: none"> Razlozi za zaključenje Javnog ugovora Zakonski osnov Podaci o konkursu za dodjelu linija tj. procesu koji je prethodio zaključenju Javnog ugovora
Opšta pravila i predmet ugovora	Opis predmeta ugovora:	<p> Dodjeljivanje koncesionog prava za pružanje usluga javnog međugradskog prevoza putnika na (navesti liniju ili paket linija). </p>
Specifična prava/obaveze davalaca i korisnika prava	Specifične obaveze Koncedenta	<p> <i>Na osnovu konkursa navode se prava i obaveze koje preuzima koncedent u periodu trajanja ugovora</i> </p> <p>Osnovna prava Koncedenta uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pravo na koncesionu naknadu (ukoliko bude predviđena) koju će plaćati Koncesionar. Pravo na monitoring i kontrolu realizacije ugovornih obaveza u skladu sa registrovanim redom vožnje i minimalnim standardima kvaliteta usluge i resursa za pružanje usluge u međugradskom prevozu putnika u Crnoj Gori, definisanih ugovorom. <p>Osnovne obaveze Koncedenta uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obezbeđivanje ekskluzivnog prava obavljanja međugradskog prevoza putnika Koncesionaru na liniji ili paketu linija koji su predmet koncesije.
	Specifične obaveze Koncesionara	<p> <i>Na osnovu konkursa detaljno se navode prava i obaveze koje preuzima Koncesionar</i> </p> <p>Osnovna prava Koncesionara uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ekskluzivno pravo obavljanja djelatnosti međugradskog prevoza putnika na liniji ili paketu linija koji su predmet koncesije. <p>Osnovne obaveze Koncesionara uključuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pružanje usluge međugradskog prevoza putnika na liniji ili paketu linija koji su predmet koncesije u skladu sa registrovanim redom vožnje i minimalnim standardima kvaliteta usluge i resursa za pružanje usluge u međugradskog prevoza putnika u Crnoj Gori, definisanih ovim ugovorom; Plaćanje koncesione naknade Koncedentu, u skladu sa dinamikom utvrđenom u Ugovoru o koncesiji; i Davanje sredstava obezbeđenja za kvalitetno pružanje usluge (bankarska garancija).
Rok trajanja ugovora	Rok trajanja koncesije	Preciziranje roka (početak i kraj) na koji se dodjeljuje koncesiono pravo za pružanje usluga javnog međugradskog prevoza putnika.
Minimalni standardi u pružanju ugovorene usluge	Minimalni standardi kvaliteta usluge	Minimalni standardi kvaliteta elemenata strukture transportne mreže (linije/grupe linija). Minimalni standardi kvaliteta elemenata funkcionisanja transportne mreže (linije/grupe linija).
	Minimalni standardi kvaliteta resursa za pružanje usluge	Minimalni standardi funkcionalnih i eksploatacionih karakteristika vozila za međugradski prevoz putnika.
	Način monitoringa i kontrole ispunjenja kvaliteta usluga i minimalnih standarda	<ul style="list-style-type: none"> Monitoring i kontrola ispunjenja kvaliteta usluga i minimalnih standarda vršiće se preko sistema za monitoring i kontrolu u okviru Ministarstvo kapitalnih investicija, kao i kroz inspeksijske organe. Do uvođenja sistema za monitoring i kontrolu u okviru Ministarstva kapitalnih investicija, monitoring i kontrolu vršiće inspeksijski organi.

Raskidanje ugovora, kazne, viša sila, procedure i tijela zadužena za sprovođenje po osnovu ugovora	Uslovi pod kojima se ugovor raskida	<p>Popis svih relevantnih okolnosti za raskidanje ugovora kao što su kršenje bitnih odredaba ugovora, produženo trajanje okolnosti koje predstavljaju višu silu i promjenjene okolnosti. Raskid ugovora se podrazumijeva u svim slučajevima kada se krše odredbe ugovora, a koje su definisane na osnovu zakona³⁵. Treba održati kontinuitet postojeće zakonske prakse i uslovi iz zakona se mogu prenijeti i u Ugovor, uz određene korekcije (npr. u smislu broja dana neodržavanja reda vožnje, isl). Ugovorom treba propisati da se zbog navedenih slučajeva kršenja prevoza na jednom ili više redova vožnje prevozniku ukida cijeli paket linija.</p> <p>Razlozi koji mogu dovesti do raskida ugovora mogu se svrstati u tri kategorije:</p> <ol style="list-style-type: none"> Bitne povrede Ugovora o koncesiji od strane koncesionara: <p>Primjeri: (i) koncesionar izvrši prenos koncesije odnosno dopusti drugom prevozniku obavljanje predmetne djelatnosti bez saglasnosti koncedenta; (ii) koncesionar ukine određenu liniju koja mu je dodjeljena; (iii) bude pokrenut postupak stečaja ili likvidacije nad koncesionarom; (iv) ispostavi se da je koncesija data na osnovu netačnih podataka bitnih za donošenje odluke o davanju koncesije; (v) koncesionar ne dostavi ili ne obnavlja garancije za izvršavanje ugovora o koncesiji na način i u rokovima propisanim ugovorom o koncesiji; i (v) koncesionaru ne bude produžena licenca za prevoz putnika;</p> Značajno kršenje odredbi zakona i drugih propisa: <p>Primjeri: (i) kršenje propisa koje dovodi do privremenog i/ili trajnog ukidanja licence prevoznika, (ii) koncesionar prestane da ispunjava uslove predviđene javnim pozivom na osnovu kog je dobio koncesiju i/ili (iii) značajnije kršenje odredbi o bezbjednosti saobraćaja;</p> Kršenje manje bitnih odredbi ugovora i/ili zakona ukoliko isto nije otklonjeno u određenom primjerenom roku ili ukoliko se takvo kršenje nakon otklanjanja ponovi određeni broj puta: <p>Primjeri: (i) koncesionar ne obavlja koncesionu djelatnost u skladu sa dinamikom i u obimu utvrđenom ugovorom o koncesiji (osim u slučaju nepredviđenih okolnosti ili više sile); (ii) koncesionar ne izvrši pripremne radnje u ugovorenom roku ili ne započne koncesionu djelatnost u ugovorenom roku te isto ne započne nakon opomene koncedenta; (iii) koncesionar ne plati koncesionu naknadu (ukoliko je predviđena ugovorom) u roku od [60] dana, od dana dospelosti obaveze; (iv) koncesionar međugradski linijski prevoz putnika ne obavlja autobusima koji imaju ugovorene karakteristike; (v) ukrcavanje i iskrcavanje putnika u međugradskom linijskom prevozu ne obavlja na autobuskim stanicama i autobuskim stajalištima, (vi) onemogućavanje vršenja monitoringa i kontrole realizacije ugovora; (vii) manje ali učestalo kršenje odredbi o bezbednosti saobraćaja i slično. Navedeni primjeri bi bili osnov za raskid ukoliko se takvo kršenje nastavi u određenom periodu nakon što je koncedent obavestio koncesionara da prekine kršenje a koncesionar to ne učini;</p> Produženo trajanje okolnosti koje predstavljaju višu silu i promjenjene okolnosti, kada zbog dužine trajanja takvih okolnosti smisao konkretnog ugovora o koncesiji bude doveden u pitanje. <p>Način raskida je pisanim obavještenjem o raskidu upućenom koncesionaru.</p>
	Kaznene odredbe	Popis svih kaznenih odredbi ugovora.
	Viša sila	<p>Odredbama iz ovog dela ugovora detaljno se razrađuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - događaji koji predstavljaju promijenjene okolnosti ili višu silu, - postupak obaveštavanja o njihovom nastanku, - njihov uticaj na izvršenje, raskid ili produženje ugovora.
	Stabilizaciona klauzula	Obaveza Koncedenta da naknadi Koncesionaru štetu ako dođe do promjena propisa (deskriminatornih ili koje se nijesu mogle očekivati) kojim se povećavaju troškovi ili umanjuju prihodi Koncedenta.
	Procedura i tijela vezana za davaoće prava	Odredbama iz ovog dijela ugovora preciziraju se pitanja rješavanja sporova, definiše se dvostepenost postupka i navode tijela zadužena za razmatranje sporova.
	Procedura vezana za korisnika prava u rješavanju sporova	<p>Odredbama iz ovog dijela ugovora detaljno se razrađuju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - postupak prigovaranja, odnosno ulaska u spor i nadležna tijela koja spor rješavaju, - forma podnesaka za započinjanje spora i rokovi podnošenja istih.

³⁵ Treba imati u vidu da je sadašnjim zakonskim rješenjem predviđeno da se prevozniku briše linija (oduzima red vožnje) u slučaju (član 49, ZPDS- a) ukoliko prevoznik:

„- ne otpočne da obavlja prevoz u roku od tri dana od dana koji je određen za početak primjene reda vožnje;
- obustavi obavljanje prevoza po registrovanom redu vožnje duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje;
- ne obavlja polazak u vrijeme predviđeno registrovanim redom vožnje sa početne ili povratne autobuske stanice, duže od tri dana uzastopno, odnosno sedam dana ukupno u toku važenja reda vožnje.“

Uslovi i postupak raskidanja ugovora	Način i postupak raskida	Posebno se opisuje postupak vezan Koncedenta.
		Posebno se opisuje postupak vezan za Koncesionara.
		Obaveza naknade štete koju pretrpi ugovorna strana koja nije skrivila raskid Ugovora.
Mjerodavno pravo i nadležnost	Mjerodavno pravo	Crnogorsko pravo
	Nadležnost	Nadležan sud u Crnoj Gori.

NAPOMENA: *Ukoliko bi se postupak sprovodio po odredbama Zakona o koncesijama, ugovor bi morao da sadrži i određene dodatne elemente koji su propisani u članu 43 ovog zakona.*