



CRNA GORA  
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	25-11 2014 GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	00-61-2/14-53
VEZA:	
EPA:	
SKRAĆENICA:	PRILOG:



## The Movement for Changes in Montenegro

Dalmatinska 130/d, 20000 Podgorica, Tel / Fax: 020/ 269 334; 269 336, 269 337;

[www.promjene.org](http://www.promjene.org); mail: [gzo@t-com.me](mailto:gzo@t-com.me)

**OD / FROM:** *Veljko Vasiljević*

poslanik PzP&DF (MP, *Movement for Changes & Democratic Front*)

**ZA / TO:** *Skupština Crne Gore* (Parliament of Montenegro)

predsjedniku Skupštine *g. Ranku Krivokapiću*

*Poštovani,*

u skladu sa članom **187 i 188 Poslovnika Skupštine Crne Gore** dostavljam Vam poslaničko pitanje za Posebnu sjednicu Prvog redovnog (proljećnog) zasjedanja u 2014. godini, koja će početi u Podgorici, 25.03.2013.godine.

Moje poslaničko **PITANJE br. 1** upućeno je ministru finansija **Radoju Žugiću** i ministru saobraćaja i pomorstva **Ivanu Brajoviću**, i glasi:

*Gospodine ministre, pozivam Vas da odgovorite koje su institucije i stručnjaci poimenično učestvovali u razradi i analizi studija opravdanosti auto puta Bar-Boljare.*

*Naročito me interesuje opravdanost trase i fazne gradnje, koja će se odvijati decenijama.*

*Koji su to ciljevi, osim političkih-koji me ne interesuju, koje će Crna Gora dostići zaduživanjem oko auto puta, u kojem periodu i kada će građani Crne Gore imati ekonomsku satisfakciju za kredit koji će vraćati generacije?*

*Koje i kakve ekonomske efekte će auto-put ( ili auto-cesta, termin koji ste uveli kao pojednostavljenje za auto-put ) imati na centralni i sjeverni dio Crne Gore?*

*Pozivam Vas da javno saopštite razloge zbog kojih je u netransparentnom postupku posao sa hrvatskom firmom "Konstruktor" bio potpisan na 2,77milijardi Eura, a sada je to sa Kinezima moguće i za 1,94 milijarde Eura. Ko je to u Crnoj Gori ko može da se poigrava sa oko 800 miliona Eura ili sa više od pola godišnjeg državnog budžeta? Posebno ističem da je posao sa Konstruktorom na brzinu bio čak i otvoren, u prisustvu tri premijera: Đukanovića, Kosor i Marjanovića.*

U skladu sa članom 191 Poslovnika Skupštine CG, odgovor zahtijevam i u pisanoj formi.

S poštovanjem,

*Veljko Vasiljević*, poslanik DF u Skupštini CG 25. saziva

*V. V.*

*U Podgorici, 25 marta 2014.*



**CRNA GORA  
MINISTARSTVO FINANSIJA**



CRNA GORA  
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	36.111	2014	GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	00-61-2/14-53/3		
VEZA:			
EPA:			
SKRAĆENICA:		PRILOG:	1

Br. 01-MGS/1  
Podgorica, 26.03.2014. godine

**SKUPŠTINA CRNE GORE**  
-n/r generalnog sekretara, g-dina Damira Davidovića-

**PODGORICA**

Poštovani gospodine Davidoviću,

U vezi sa Vašim aktom br. 00 – 61 - 2/14-53/2 od 25. marta 2014. godine, u prilogu Vam dostavljamo odgovor na poslaničko pitanje poslanika Veljka Vasiljevića.

S poštovanjem,



81000 Podgorica, ul. Stanka Dragojevića br. 2  
tel: +382 20 242 835; fax: +382 20 224 450; e-mail: mf@mif.gov.me

Pitanje:

***Koji su to ciljevi, osim političkih koji me ne interesuju, koje će Crna Gora dostići zaduživanjem oko autoputa, u kojem periodu, i kada će građani Crne Gore imati ekonomsku satisfakciju za kredit koji će vraćati generacije?***

Odgovor:

Poštovani gospodine Vasiljeviću,

U vezi sa Vašim poslaničkim pitanjima, obavještavamo Vas sljedeće:

Ciljevi izgradnje krupnih infrastrukturnih projekata su gotovo uvijek razvojno motivisani i imaju kompleksan multiplikativni razvojni efekat na područje, regiju i cijelu državu. Vrijednost projekta prioritetne dionice autoputa Bar-Boljare je 809 miliona eura.

U obezbjedjenu finansijskih sredstava koji će biti izvor za izgradnju ovog projekta vodili smo računa o cijeni i roku otplate kao najvažnijim elementima.

Cijena pozajmljenog novca od 2% godišnje nam obezbjedjuje sigurnost u otplati, jer po svom iznosu ne premašuje iznos razvojne stope inflacije, i istorijski gledano čak je i niža od stope inflacije koju smo imali u prethodnih 10 godina.

Uslov dobre uskladjenosti budućih plaćanja novca uzetog i utrošenog u sadašnjem trenutku, osim cijene, jeste i razumno odmjeran rok otplate. Prekratak rok otplate ima prednosti u manjem nominalnom iznosu plaćene kamate kao posljedice kraćeg vremena korištenja pozajmljenog novca, ali ima značajan rizik da ugrozi sposobnost dužnika da po dospijeću otplaćuje glavnice i kamate.

Predug rok otplate ima prednost nominalno relaksiranog godišnjeg izdatka za otplatu glavnice i kamate, ali sa druge strane troškovi finansiranja, odnosno nominalni iznos kamate se značajno uvećava.

Smatramo da je rok od 20 godina uz grejs period od 5 godina dobro odmjeran iz sljedećih razloga:

1. Grejs period od 5 godina je duži od perioda izgradnje projekta što nam obezbjedjuje 1 godinu eksploatacije uz obavezu otplate samo kamate a ne i glavnice. Ovako definisan grejs period je garant dovoljno dugog perioda (1 godina) prilagodbe i pripreme za glavni dio otplate kredita.
2. Vijek eksploatacije projekta je značajno duži od vremena otplate kredita koji je utrošen za njegovu izgradnju. Time je obezbijedjeno da nakon otplate kredita

naši potomci imaju i koriste imovinu koja će biti u potpunosti otplaćena, a nama da u sadašnjem trenutku imamo vrijedan infrastrukturni projekat koji donosi sve navedene koristi, a za čiju izgradnju nemamo sopstvenu akumuliranu štednju.

Ukratko govoreći kamatna stopa od 2% godišnje i period otplate od 20 godina su rezultat napora Vlade Crne Gore da obezbijedi uspješnu realizaciju najkrupnijeg infrastrukturnog projekta u našoj istoriji, a da bude sigurno da njegova otplata ne ugrozi funkcionisanje javnih finansija, i tako da značajan doprinos opštem razvoju i napretku socio-ekonomskog ambijenta naše države.



CRNA GORA  
SKUPŠTINA CRNE GORE

PRIMLJENO:	22. IV 20 14 GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	00-61-8/4-53/5
VEZA:	
EFA:	
SKRAĆENICA:	PRILOG:



**Crna Gora**  
**Ministarstvo saobraćaja i pomorstva**

Broj: 01-1471/2  
Podgorica, 22.04.2014. godine

**SKUPŠTINA CRNE GORE**

**PODGORICA**

U skladu sa Poslovníkom Skupštine Crne Gore, u prilogu dostavljamo odgovor na poslaničko pitanje poslanika Veljka Vasiljevića, koje je postavljeno u pisanoj formi prije sjednice Skupštine Crne Gore, zakazane za 27. mart 2014. godine.

S poštovanjem,



**MINISTAR**

*Ivan Brajović*  
**Ivan Brajović**



**Crna Gora**  
**Ministarstvo saobraćaja i pomorstva**

Broj: 01-1471/2  
Podgorica, 22.04.2014. godine

**SKUPŠTINA CRNE GORE**

**PREDMET: Odgovor na poslaničko pitanje**

Prije sjednice Skupštine Crne Gore zakazane za 27.03.2014. godine, poslanik Veljko Vasiljević dostavio je u pisanoj formi sljedeće

**POSLANIČKO PITANJE**

„Gospodine Ministre, pozivam Vas da odgovorite koje su institucije i stručnjaci poimenično učestvovali u razradi i analizi studija opravdanosti autoputa Bar-Boljare. Naročito me interesuje opravdanost trase i fazne izgradnje, koja će se odvijati decenijama.

Koji su to ciljevi, osim političkih koji me ne interesuju, koje će Crna Gora dostići zaduživanjem oko autoputa, u kojem periodu, i kada će građani Crne Gore imati ekonomsku satisfakciju za kredit koji će vraćati generacije?

Koje i kakve ekonomske efekte će autoput (ili autocesta, termin koji ste uveli kao pojednostavljenje za autoput) imati na centralni i sjeverni dio Crne Gore?

Pozivam Vas da javno saopštite razloge zbog kojih je u netransparentnom postupku posao sa hrvatskom firmom „Konstruktor“ bio potpisan na 2,77 milijardi eura, a sada je to sa kinezima moguće za 1,94 milijarde eura. Ko je to u Crnoj Gori ko može da se poigrava sa oko 800 miliona eura ili sa više od pola godišnjeg državnog budžeta? Posebno ističem da je posao sa Konstruktorom na brzinu bio čak i otvoren, u prisustvu tri premijera: Đukanovića, Kosor i Marjanovića.“

Na postavljeno pitanje Ministarstvo saobraćaja i pomorstva daje

**Odgovor**

Ciljevi izgradnje krupnih infrastrukturnih projekata su gotovo uvijek razvojno motivisani i imaju kompleksan multiplikativni razvojni efekat na područje, regiju i cijelu državu. Vrijednost projekta prioritetne dionice autoputa Bar-Boljare je 809 miliona eura.

U obezbjedjenu finansijskih sredstava koji će biti izvor za izgradnju ovog projekta vodili smo računa o cijeni i roku otplate kao najvažnijim elementima.



Cijena pozajmljenog novca od 2% godišnje nam obezbjedjuje sigurnost u otplati, jer po svom iznosu ne premašuje iznos razvojne stope inflacije, i istorijski gledano čak je i niža od stope inflacije koju smo imali u prethodnih 10 godina.

Uslov dobre uskladenosti budućih plaćanja novca uzetog i utrošenog u sadašnjem trenutku, osim cijene, jeste i razumno odmjeren rok otplate. Prekratak rok otplate ima prednosti u manjem nominalnom iznosu plaćene kamate kao posljedice kraćeg vremena korištenja pozajmljenog novca, ali ima značajan rizik da ugrozi sposobnost dužnika da po dospijeću otplaćuje glavnice i kamate.

Predug rok otplate ima prednost nominalno relaksiranog godišnjeg izdatka za otplatu glavnice i kamate, ali sa druge strane troškovi finansiranja, odnosno nominalni iznos kamate se značajno uvećava.

Smatramo da je rok od 20 godina uz grejs period od 5 godina dobro odmjeren iz sljedećih razloga:

1. Grejs period od 5 godina je duži od perioda izgradnje projekta što nam obezbjedjuje 1 godinu eksploatacije uz obavezu otplate samo kamate a ne i glavnice. Ovako definisan grejs period je garant dovoljno dugog perioda (1 godina) prilagođavanja i pripreme za glavni dio otplate kredita.
2. Vijek eksploatacije projekta je značajno duži od vremena otplate kredita koji je utrošen za njegovu izgradnju. Time je obezbijedjeno da nakon otplate kredita naši potomci imaju i koriste imovinu koja će biti u potpunosti otplaćena, a nama da u sadašnjem trenutku imamo vrijedan infrastrukturni projekat koji donosi sve navedene koristi, a za čiju izgradnju nemamo sopstvenu akumuliranu štednju.

Ukratko govoreći kamatna stopa od 2% godišnje i period otplate od 20 godina su rezultat napora Vlade Crne Gore da obezbijedi uspješnu realizaciju najkrupnijeg infrastrukturnog projekta u našoj istoriji, a da bude sigurno da njegova otplata ne ugrozi funkcionisanje javnih finansija, i tako da značajan doprinos opštem razvoju i napretku socio-ekonomskog ambijenta naše države.

Prostornim planom Crne Gore, Detaljnim prostornim planom autoputa, Strategijom razvoja saobraćaja Crne Gore, projekat autoputa Bar-Boljare je definisan kao projekat od strateškog značaja za Crnu Goru.

Uvažavajući strateški značaj projekta autoputa, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je isticalo i promovisalo dobiti koje bi bile ostvarene realizacijom projekta autoputa Bar-Boljare, i svoje aktivnosti je prioritarno usmjeravalo na izbor najoptimalnijeg modela, izvora i načina finansiranja realizacije projekta autoputa, i u skladu sa tim, izbor odgovarajućeg izvođača radova za njegovu izgradnju.

U svojim nastojanjima da što potpunije sagleda sve relevantne faktore koji mogu da utiču na realizaciju projekta autoputa Bar-Boljare, kao i definisanje adekvatnog modela za njegovu realizaciju, za potrebe Ministarstva saobraćaja i pomorstva su do sada urađene sljedeće Studije opravdanosti:

2008. god. Konsultantska kuća **Louis Berger SAS** (Francuska) je uradila *Studiju*





*izvodljivosti za dva autoputa u Crnoj Gori;*

- 2009. god.** Konsultantska kuća **Scott Wilson** (Velika Britanija) u saradnji sa **Međunarodnom finansijskom korporacijom Svjetske banke / IFC**, je uradila *Studiju izvodljivosti autoputa Bar-Boljare*;
- 2012. god.** Konzorcijum, u čijem sastavu su bili: **Systas S.A. Consulting Engineers–Kalitea**, Grčka; **TTA Structural Engineers (T. Tsiknias & Associates S.A.)–Atina**, Grčka; **Omikron Kappa Consulting S.A.–Atina**, Grčka; a predvođen engleskom konsultantskom kućom **URS Infrastructure and Environment UK Limited** (Velika Britanija) je uradio *Investicioni plan za SEETO putni pravac 4* (SEETO Road Route 4 - evropska oznaka autoputnog pravca Bar-Boljare);
- 2014. god.** **Institut za građevinarstvo** (Crna Gora) je uradio *Studiju izvodljivosti za autoput Bar-Boljare, prioriteta dionica Smokovac-Mateševo*.

Trasa autoputa Bar-Boljare je utvrđena Detaljnim prostornim planom autoputa Bar-Boljare koji je usvojen 2008. godine, a Vlada Crne Gore je opredijeljena da dionicu Smokovac-Uvač-Mateševo prvu realizuje, jer bi se njenom realizacijom izbjegao prolaz kroz kanjon rijeke Morače i na taj način bi se postiglo značajno smanjenje brojnih saobraćajnih nezgoda. Za ovu dionicu postoji urađen Idejni projekat, dok je za druge dionice projektna dokumentacija urađena na nivou Idejnog rješenja.

Crna Gora zastupa jasne stavove po pitanju vođenja razvojne politike u saobraćaju, kao i inkorporiranosti saobraćajne mreže, pa je stoga od velikog interesa dalje učešće u okviru Memoranduma o razumijevanju za razvoj osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi, posebno u svijetlu *Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju EU*. Budući da učlanjenje u EU predstavlja prioritet Vlade Crne Gore, uz preporuke Evropskog partnerstva vezane za saobraćaj, implementacija Memoranduma o razumijevanju, predstavlja jedan od prioriteta Ministarstva saobraćaja i pomorstva, posebno sa aspekta kvalitetnijeg povezivanja saobraćajnog sistema Crne Gore na TEN-T (*Trans-European Transport Networks*) koridore. Posebni napredak je napravljen sa uvrštavanjem SEETO Sveobuhvatne mreže (SEETO Comprehensive Network) u okviru Trans-Evropske Transportne Sveobuhvatne mreže (TEN-T Comprehensive Network), kroz Anex-e (Annex III VOL 30/33 i 31/33), u oktobru mjesecu 2011. godine. Autoput Bar-Boljare je uključen u SEETO sveobuhvatnu regionalnu transportnu mrežu, kao SEETO putni pravac 4.

Jedan od osnovnih ciljeva koji se želi postići izgradnjom autoputa Bar-Boljare jeste integracija Crne Gore u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu valorizacija ekonomskih potencijala područja kroz koji prolazi autoput, uravnotežavanje transportnih opterećenja na postojećoj saobraćajnoj mreži Crne Gore.

Autoput Bar-Boljare bi trebao da povezuje jadransku obalu sa granicom Srbije, i to od Bara preko Podgorice do granice u Boljarima. Kako je planirano, ovaj put će povezivati Crnu Goru sa Srbijom preko rute Požega-Beograd i nadovezivaće se na TEN-T koridor X.

Takođe, u planiranju državne putne mreže Srbije povezivanje Beograda sa Južnim Jadranom uvijek je zauzimalo značajno mjesto. Značaj ovog koridora za Srbiju definisan je Prostornim planom Republike Srbije iz 1996. i 2010. godine. Autoput E-763, Beograd - Južni Jadran (Koridor XI<sup>1</sup>), koji se proteže kroz centralne dijelove Srbije i Crne Gore, od

<sup>1</sup> <http://www.mgu.gov.rs/lat/projekti-investicije.php>



Beograda (obilaznog puta E-70/E-75) do obale Jadranskog mora (Bar), predstavlja najkraću drumsku vezu Beograda i njegovog zaleđa sa Južnim Jadranom. U cilju bolje koordinacije i realizacije projekta autoputa Beograd-Bar dvije države su formirale i Mješovitu komisije za ekonomsku saradnju između Crne Gore i Republike Srbije.

Imajući u vidu nastojanje Crne Gore da se integriše u Trans-Evropsku Transportnu Mrežu, sa jedne strane, kao i nastojanje Srbije da izgradi autoput Beograd – Južni Jadran, sa druge strane, logičnim se nameće, da se nakon realizacije prioritetne dionice Smokovac-Uvač-Mateševo autoputa Bar-Boljare, realizuje dionica autoputa Bar-Boljare prema granici sa Srbijom (Mateševo-Boljare), kako bi se što prije ostvarila povezanost sa Pan-Evropskim transportnim koridorima.

Planirano je da projektovanje (izrada Glavnog projekta) i izgradnja prioritetne dionice Smokovac-Uvač-Mateševo autoputa Bar-Boljare traje 48 mjeseci, a očekuje se da realizacija predmetnog projekta ima za posljedicu:

1. značajno smanjenje broja saobraćajnih nezgoda;
2. skraćivanje vremena putovanja;
3. snižavanje operativnih troškova;
4. povećanje pristupačnosti teško pristupačnim predjelima;
5. povećanje mobilnosti;
6. značajne demografske promjene;
7. izmijenjeni tržišni uslovi poslovanja i povećanje konkurentnosti preduzeća;
8. olakšan pristup (regionalnom) tržištu, snižavanje zavisnih troškova nabavke,
9. bolja valorizacija potencijala iz domena poljoprivrede, šumarstva i vodoprivrede;
10. razvoj turizma;
11. povećanje zaposlenosti i promjena strukture zaposlenosti;
12. bolje iskorišćavanje potencijala Luke Bar i Kontejnerskog terminala i njihova bolja veza sa gravitacionom zonom;
13. direktno angažovanje domaće građevinske operative, opreme, materijala i radne snage u fazi izgradnje, što će imati svoje multiplikativne efekte na ekonomiju naše države.

Vlada Crne Gore, odnosno resorno Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, je dana 26.02.2014. godine, sa kineskom kompanijom China Road and Bridge Corporation, potpisala Ugovor o projektovanju i izgradnji prioritetne dionice Smokovac-Uvač-Mateševo autoputa Bar-Boljare, i u toku je obrada kreditnog zahtjeva kod kineske EXIM banke za odobravanje sredstava za finansiranje realizacije pomenute dionice, pod najpovoljnijim kreditnim uslovima koji se mogu dobiti na međunarodnim finansijskim tržištima.

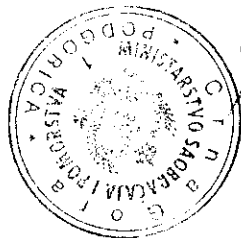
Nivo pripremljenosti projektne dokumentacije, potpisivanje Ugovora o projektovanju i izgradnji, i pregovoranje oko Ugovora o finansiranju pod gore navedenim kreditnim uslovima, jeste nešto što Ministarstvo saobraćaja i pomorstva u ovom mandatu ističe kao svoj veliki uspjeh, i podsjeća da kod realizacije kapitalnih infrastrukturnih projekata, kakav je nesumnjivo projekat autoputa Bar-Boljare, daleko veći značaj imaju indirektni (ekonomski, ekološki i socijalni) efekti investicije, u poređenju sa pokazateljima nesporednog uticaja i isplativosti određene investicije.



Građani Crne Gore bi efekte realizacije prioritetne dionice Smokovac-Uvač-Mateševo trebalo da osjete odmah po njenoj izgradnji, jer će biti omogućena bolja valorizacija svih privrednih potencijala povezanih područja, ali i približavanje Pan-Evropskim transportnim koridorima, što znači bolju povezanost Crne Gore sa susjednim zemljama i Evropom, kao i uključivanje Crne Gore u Trans-Evropsku saobraćajnu mrežu i privlačenje saobraćajnih i robnih tokova, što bi za krajnji rezultat trebalo da ima povećanje investicionih mogućnosti i životnog standarda građana Crne Gore.

U odnosu na prethodno potpisani ugovor sa hrvatskom kompanijom "Konstruktor" i ugovorenom cijenom, napominjemo da je u odnosu između tog i potpisanog Ugovora sa kompanijom China Road and Bridge Corporation toliko značajna razlika, da ta dva pravna akta i njihove elemente nije moguće porediti. Naime, prethodni ugovor je bio ugovor o koncesiji i ugovor za cijeli autoput, zaključen prema tada važećem Zakonu, dok je sada riječ o Ugovoru o projektovanju i izgradnji, zaključenom na osnovu međudržavnog Sporazuma (*Sporazum između Vlade Crne Gore i Vlade Narodne Republike Kine o unapređenju saradnje u izgradnji infrastrukture*).

S poštovanjem,



*Ivan Brajović*  
**MINISTAR**

**Ivan Brajović**