



Crna Gora
Ministarstvo finansija

Adresa: ul. Stanka Dragojevića 2,
81000 Podgorica, Crna Gora
tel: +382 20 242 835
fax: +382 20 224 450
www.mif.gov.me

Br: 07-09- 040/22-19520/2

Podgorica, 27. jul 2022. godine

MINISTARSTVO KAPITALNIH INVESTICIJA
-n/r gospodinu Ervinu Ibrahimoviću, ministru-

Poštovani gospodine Ibrahimović,

Ministarstvo kapitalnih investicija je dostavilo Ministarstvu finansija dopisom broj: 01-011/22-8880/1 od 25. jula 2022. godine Nacrt memoranduma o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Kosovo, radi davanja mišljenja. S tim u vezi, Ministarstvo finansija daje sljedeće

MIŠLJENJE

Na tekst Nacrta memoranduma i pripremljeni Izvještaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Uvidom u dostavljeni Nacrt memoranduma i Izvještaj, utvrđeno je da za implementaciju navedenog akta nije potrebno izdvajanje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore, već se istim stvara osnova za traženje optimalnih uslova modaliteta realizacije infrastrukturnih projekata, povećavanje stepena njihovog iskorišćenja i smanjenja fiskalnih opterećenja.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija, sa aspekta budžeta, nema primjedbi na dostavljeni Nacrt memoranduma o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Kosovo, uz obavezu da se isti dostavi Vladi Crne Gore na razmatranje i usvajanje.

S poštovanjem,



MINISTAR
Mr Aleksandar Damjanović

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA

PREDLAGAČ PROPISA

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

NAZIV PROPISA

MEMORANDUM O RAZUMIJEVANJU I SARADNJI NA
REALIZACIJI INFRASTRUKTURNIH PROJEKATA IZMEĐU
VLADE CRNE GORE I VLADE REPUBLIKE KOSOVO

1. Definisanje problema

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Efikasna distribucija robe i prevoz putnika je uvijek bio važan faktor za obezbjeđenje visokog stepena kohezije svi subjekata u jednom ekonomskom sistemu, kako bi se omogućio njegov kontinuirani i održivi razvoj uz osiguranje nesmetanog protoka ljudi, roba i usluga. Saobraćajna politika predstavlja jednu od osnovnih komponenti ukupne ekonomske politike države koja doprinosi socijalnoj, teritorijalnoj i privrednoj koheziji i teži da osigura efikasan saobraćajni sistem koji je primjeren potrebama i građana i privrede, uz zaštitu životne sredine, prirodnog i kulturnog nasleđa i smanjenje emisije štetnih gasova.

Zbog visine kapitalnih troškova i indirektnih makroekonomskih efekata realizacije koji višestruko prevazilaze njihove direktne efekte, investicije u saobraćajnu infrastrukturu imaju dugoročne implikacije, ne samo na razvoj datog saobraćajnog sistema, već i na razvoj cjelokupne ekonomije. Sa druge strane, saobraćaj, kao uslužna djelatnost, doprinosi stvaranju dodatne vrijednosti preko brzog, efikasnog, pravovremnog i kvalitetnog prevoza tereta (i putnika) i rješavanju zadataka koji su povezani s premiještanjem tereta različitim saobraćajnim sredstvima, te samim tim posljedično utiče na privlačenje saobraćajnih tokova, uz povećanje obima međunarodnih usluga, razvoj industrije, poljoprivrede i turizma. Tražnja za saobraćajnim uslugama u konkretnom regionu zavisi od razvijenosti svih oblika saobraćaja, njihove integrisanosti u jedinstvenu cjelinu, nivoa cijena po oblicima saobraćaja, asortimana i kvaliteta usluga koje se obavljaju potencijalnim klijentima, prilagođenosti specifičnim zahtjevima klijenata, itd. Saobraćaj takođe utiče na stepen integracija u okviru zemlje, ali i zemlje u regionalno, i u šire međunarodno okruženje, što saobraćaj, koji je povezan i uslovljen u razvoju sa drugim djelatnostima, izdvaja kao granu od izuzetnog strateškog značaja.

Postoji niz infrastrukturnih investicija u oblasti saobraćaja koje imaju regionalnu rasprostranjenost i značaj i koje trebaju da osiguraju bolju regionalnu povezanost Crne Gore i da je približe mreži Trans-evropskih transportnih koridora. Tek sa punom izgrađenošću ovih projekata stvaraju se preduslovi za njihovu punu i adekvatnu valorizaciju u cilju povećanja stepena iskorištenja i samim tim povećanja stepena opravdanosti realizacije određene investicije. Međutim, visoki kapitalni izdaci za realizaciju infrastrukturnih investicija uz prirodno visoko učešće fiksnih troškova, čine da njihova izgradnja, a kasnije i efikasno upravljanje i održavnje predstavljaju veliko fiskalno opterećenje, zbog čega je potrebno kontinuirano pronalaziti optimalne uslove finansiranja, izgradnje, upravljanja i održavanja, koji podrazumijevaju sagledavanje mogućnosti zajedničkog nastupa prema trećim zainteresovanim stranama i dostupnim izvorima sredstava za finansiranje realizacije infrastrukturnih investicija, koje će omogućiti veći nesmetani protok ljudi, robe, i usluga.

Nepostojanje adekvatne fizičke infrastrukture se postavlja kao ograničavajući faktor privrednog razvoja, i

njen razvoj treba da region učini privlačnijim za tranzitne saobraćajne tokove i podstakne privredni razvoj regiona, odnosno područja koja gravitiraju pojedinim saobraćajnim sistemima.

Ukoliko se ne osigura saradnja na realizaciji infrastrukturnih projekata iz oblasti saobraćaja koji prostorno tangiraju i Crnu Goru i Kosovo smanjuje se mogućnosti za njihovu realizaciju u planiranim rokovima, a samim tim se smanjuju se mogućnosti za kvalitetno zadovoljenje potrebe i privrede i građana, odnosno valorizaciju razvojnih potencijala područja koja im gravitiraju.

2. Ciljevi

- Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?
- Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.

Zaključivanjem Memoranduma o razumijevanju i saradnji na realizaciji infrastrukturnih projekata između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Kosovo stvara se osnova za traženje optimalnih uslova i modaliteta realizacije infrastrukturnih projekata u cilju obezbjeđenja povećanja stepenja njihovog iskorištenja i smanjenja fiskalnih opterećenja.

Strategija razvoja saobraćaja Crne Gore, te Ugovor o osnivanju Transportne zajednice Jugoistočne Evrope i Agenda povezivanja u okviru Berlinskog procesa, te inicijative koje se odnose na stvaranje jedinstvenog ekonomskog prostora upućuju na potrebu jačanja regionalne saradnje.

3. Opcije

- Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).
- Obrazložiti preferiranu opciju?

Kao podrška evropskoj perspektivi zemljama Zapadnog Balkana, koje su pokazale značajan napredak na putu stabilnosti, dobrosusjedskih odnosa i modernizaciji društva i ekonomija, intenzivirana je saradnja sa Evropskom unijom u dijelu nastojanja da se stvore određeni preduslovi za unapređenje povezanosti zemalja regiona međusobno, kao i sa Evropskom unijom. Crna Gora je do sada aktivno učestvovala u radu Upravnog odbora Transportne opservatorije za Jugoistočnu Evropu (*South East Europe Transport Observatory – SEETO*) za sprovođenje Memoranduma o razumijevanju za razvoj regionalne sveobuhvatne saobraćajne mreže. Intezivno se saraduje sa Evropskom komisijom u okviru Berlinskog procesa i na takozvanoj Agendi povezivanja, što je rezultiralo i indikativnim proširenjem osnovne regionalne saobraćajne mreže TEN-T-a na prostor Zapadnog Balkana na Samitu premijera zemalja Zapadnog Balkana u Briselu 21. aprila 2015. godine. Crna Gora je dala sljedeće predloge, koji će u budućem periodu predstavljati okosnicu za prioritizaciju projekata, sa planiranim vremenskim horizontom do 2030. godine, a za koje se očekuje konkretna podrška kroz instrumente Evropske unije kao što su Investicioni okvir za Zapadni Balkan (*Western Balkans Investment Framework - WBIF*), IPA (*Instrument for Pre-Accession Assistance*) i drugi:

1. SEETO putni pravac 4: autoput Bar-Boljare;
2. SEETO putni pravac 1: primorska varijanta Jadransko-jonskog autoputa - Brza saobraćajnica duž crnogorskog primorja;
3. SEETO željeznički pravac 4: pruga Bar-Vrbnica;
4. SEETO željeznički pravac 2: pruga Podgorica-Tirana;
5. Luka Bar;
6. Aerodrom Podgorica.

Svaki od prethodno navedenih projekata, kao dio osnovne regionalne saobraćajne mreže za prostor Zapadnog Balkana, ima regionalni uticaj i značaj, a ako se imaju u vidu i preporuke Evropske komisije za razvoj multimodalnih transportnih rješenja, čemu će se pridavati sve veći značaj, onda možemo reći i da između realizacije pojedinih navedenih projekata postoji međusobna povezanost (luka - autoput - željeznica).

Prethodno navedeni projekti su glavni, a čija realizacija mora biti podržana i implementacijom, drugih, pratećih projekata / investicija, kako bi se privredni potencijali gravitirajućih područija iskoristili na najbolji mogući način, a i region učinio privlačnijim za tranzitne saobraćajne tokove.

Ako se ima u vidu stopa javnog duga Crne Gore i samim tim potreba za pronalaženjem izvora finansiranja koji neće podrazumijevati nova kreditna zaduženja, kao i činjenicu da se kroz zajednički integrisani nastup nadležnih institucija sa prostora koji tangiraju pojedini infrastrukturni projekti može povećati atraktivnosti projekata za potencijalne zainteresovane partnere (finansijere, izvođače radova i dr.), osigurati optimalni uslovi realizacije, kao i povećati stepen iskorištenja, odnosno stepen opravdanosti realizacije pojedinih infrastrukturnih investicija (projekata) u oblasti saobraćaja, zaključivanje propisa se postavlja kao neminovnost i može se reći da ne postoji opcija.

4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerovatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektno.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

Nema pretpostavljenih negativnih direktnih i indirektnih uticaja implementacije projekta, dok pozitivni uticaji podrazumijevaju:

1. Podsticaj nadležnim institucijama i privrednim subjektima na povećanje obima međusobne bilateralne saradnje i udruživanja u cilju zajedničkog poslovnog nastupa;
2. Pospješivanje uzajamne razmjene znanja, iskustva i informacija, posebno u vezi sa, ali ne ograničavajući se na upravljanje infrastrukturnim investicijama, analizu i upravljanje rizicima za njihovu realizaciju.

Donošenje ovog propisa neće stvoriti dodatne troškove privredi i građanima i neće negativno uticati na stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu, već se samo doprinijeti stvaranju uslova za inteziviranje poslovne aktivnosti već postojećih privrednih subjekata i nadležnih institucija.

Ne postoje administrativna opterećenja i biznis barijere.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu,

- odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proistići finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

Za implementaciju propisa nije potrebno obezbjeđenje dodatnih sredstava iz budžeta Crne Gore.

Implementacija propisa nema direktnog uticaja ni na prihodnu ni na rashodnu stranu budžeta Crne Gore i nije potrebno obezbjeđiti finansijska sredstva u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, kao ni za narednu. Ukoliko kao konkretna posljedica realizacije propisa, bude realizacija konkretnog projekta (što se u ovom trenutku ne može kvantifikovati dok još nisu precizirani konkretne projektne aktivnosti koje su predmet saradnje i za koje ne postoji pripremljena projektna dokumentacija), onda će on biti uključen kroz redovan proces kandidovanja i finansiranja projekata iz kapitalnog budžeta, u skladu sa primjenjivim propisima.

Implementacijom propisa ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze.

Usvajanjem predmetnog propisa nije predviđeno donošenje podzakonskog akta iz kojeg će proistići finansijske obaveze.

Nijesu postojale sugestije Ministarstva finansija na predlog propisa.

6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Eksterna ekspertiza nije korišćena.

7: Monitoring i evaluacija

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?

Ne očekuju se potencijalne prepreke za implementaciju propisa.

Biće osigurana kontinuirana komunikacija, konsultacije i saradnja između Ministarstva kapitalnih investicija Crne Gore i Ministarstva infrastrukture Republike Kosovo, uz pospešivanje saradnje nadležnih institucija i privrednih subjekata iz Crne Gore i Kosova.

Sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa vršiće Ministarstvo kapitalnih investicija Crne Gore u svojstvu Investitora na realizaciji infrastrukturnih investicija (projekata) u oblasti saobraćaja.

Datum i mjesto

25.07.2022. godine

