



# Izloženost Crne Gore uticaju Kine

Ovu publikaciju pripremio je Centar za demokratsku tranziciju (CDT) iz Podgorice, Crna Gora, uz podršku Centra za međunarodno privatno preduzetništvo (CIPE) iz Vašingtona.

Dokument ne odražava mišljenje CIPE-a ili bilo kojeg od njegovih zaposlenih, i CIPE nije odgovoran za tačnost bilo koje informacije sadržane u izvještaju.

**AUTORKA:** Milica Kovačević

Podržano od strane Centra za međunarodno privatno preduzetništvo (CIPE)



CENTER FOR INTERNATIONAL  
PRIVATE ENTERPRISE

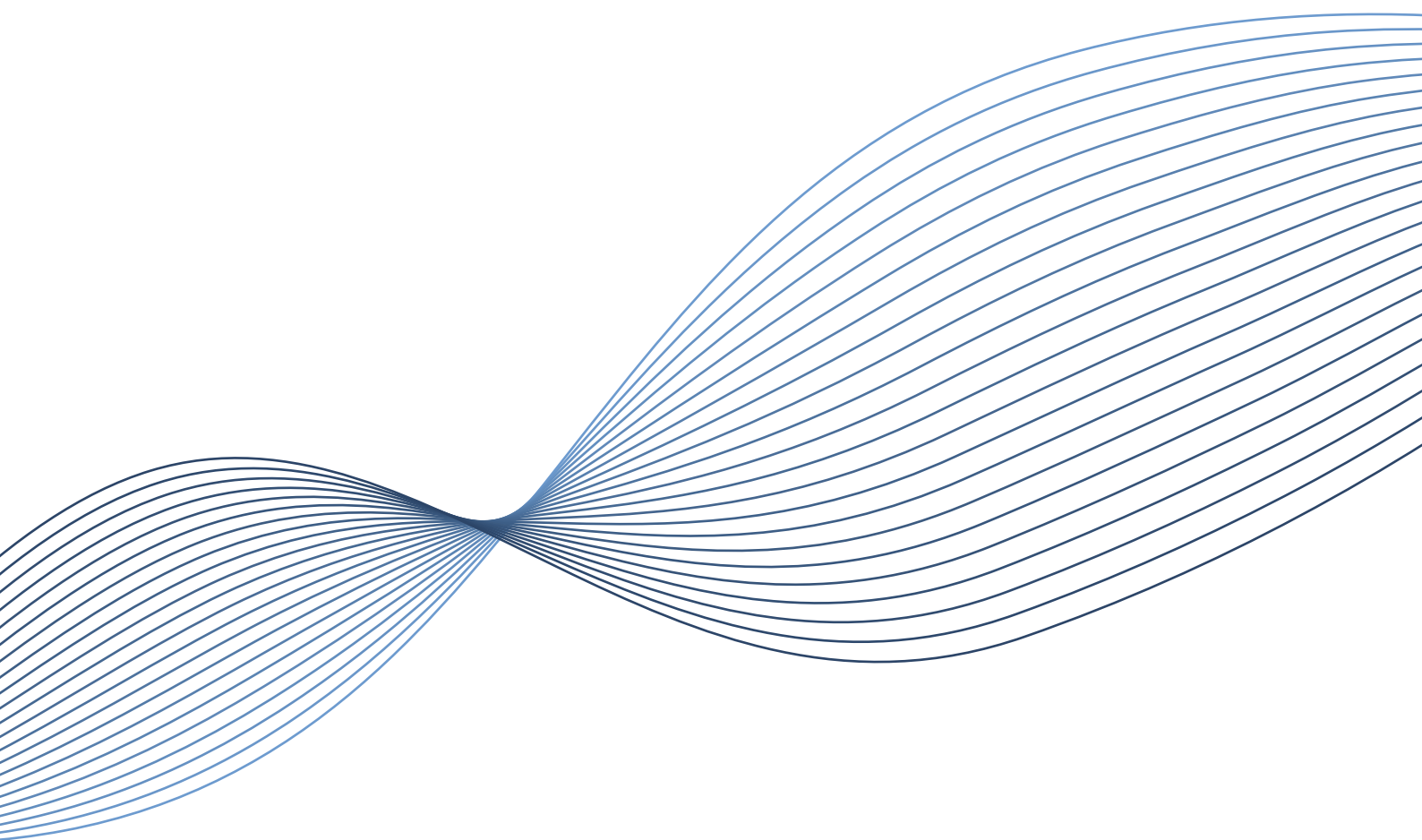
---

# Sadržaj

<b>Uvod</b>	4
<b>Bilateralni odnosi</b>	6
<b>Ekonomska saradnja</b>	8
Strane direktne investicije	9
Export – import deficit	10
Ključni projekti	12
<b>Projekat izgradnje autoputa Bar-Boljare</b>	14
Osnovne informacije	14
Ključni datumi	15
Povezanost sa investicionim prioritetima EU	16
Izgradnja	16
Isplativost investicije	19
Transparentnost	20
Problematicnost projekta sa ekološkog aspekta	22
Javni dug i fiskalna stabilnost Crne Gore	23
Budućnost projekta	24
<b>Zaključci i preporuke</b>	26

# Izloženost Crne Gore uticaju Kine

Autorka: MILICA KOVAČEVIĆ



Ovu publikaciju je izradio Centar za demokratsku tranziciju (CDT) sa sjedištem u Podgorici, Crna Gora, uz podršku Centra za međunarodno privatno preduzetništvo (CIPE) iz Vašingtona.

Ovaj dokument ne odražava mišljenje CIPE-a niti njegovih zaposlenih. CIPE ne snosi odgovornost za tačnost bilo koje informacije sadržane u ovom Izveštaju.

# Uvod

Zbog krize politike proširenja Evropske unije (EU) i smanjenog političkog i ekonomskog prisustva Zapada na Zapadnom Balkanu, autoritarnim državama se ukazala prilika da prošire svoj uticaj u regionu.

Zajedno sa partnerskim organizacijama iz regiona i uz podršku Centra za međunarodno privatno preduzetništvo (CIPE), Centar za demokratsku tranziciju je 2018. godine objavio analizu o ekonomskom prisustvu Rusije u Crnoj Gori i cijelom regionu Zapadnog Balkana. Ovo istraživanje je pokazalo da je Rusija iskoristila praznine u upravljanju kako bi ostvarila sopstvene interese, što posebno dolazi do izražaja u maloj zemlji kao što je Crna Gora.

Demokratski i upravljački mehanizmi u Crnoj Gori dodatno nazaduju usljed zastoja u pregovorima o pristupanju EU, oslabljene evropske perspektive Zapadnog Balkana i jačanja nacionalističkih političkih elita. Problemi dokumentovani još 2018. godine postoje i danas. Iako je ruski ekonomski uticaj oslabljen usljed višegodišnjih sankcija izrečenih od strane Sjevernoatlantskog saveza (NATO) i EU, drugi strani akteri sa snažnim ekonomijama koriste već pomenute strateške nedostatke za ostvarivanje svojih interesa.

Crna Gora će biti pod značajnim dužničkim opterećenjem u narednim godinama zbog učešća Kine u energetske i infrastrukturnim projektima. Na primjer, kredit koji je Vlada Crne Gore uzela za finansiranje izgradnje autoputa Bar-Boljare je već uvećao državni dug na preko 70 odsto bruto domaćeg proizvoda (BDP).<sup>1</sup> Fiskalni i upravljački rizici koji proističu iz rastuće zavisnosti od Kine mogli bi ugroziti geostratešku orijentaciju Crne Gore i njen demokratski razvoj. Pod teretom tako visokog javnog duga, Crna Gora sve teže dolazi do sredstava na finansijskom tržištu i već se zadužuje po nepovoljnijim kamatnim stopama od susjednih zemalja.<sup>2</sup> Javni dug Crne Gore obeshrabruje potencijalne investitore, jer povećanje poreza zarad finansiranja javnog duga za njih predstavlja neopravdane troškove poslovanja. Bez priliva investicija i drugih prihoda, Crnoj Gori će biti teško da nastavi s finansiranjem reformskih projekata.

U svom nedavnom izvještaju „Nacije u tranzitu“, Freedom House navodi da Kina koristi slabe i korumpirane sisteme da proširi svoj uticaj u stranim zemljama kroz strategiju dužničke diplomatije, u kojoj ekonomski moćnija zemlja daje ogromne kredite zemljama u razvoju, zbog čega ove zemlje postaju kreditno opterećene i izložene njenom uticaju.<sup>3</sup> Na taj način, kineski krediti uvećavaju spoljni dug država Zapadnog Balkana. Spoljni dug Crne Gore prema Kini iznosi 39 odsto ukupnog državnog spoljnog duga, dok u slučaju Sjeverne Makedonije spoljni dug prema Kini iznosi 20 odsto

---

1 Investment Climate Statements: Montenegro. (2020). U.S. Department of State. <https://www.state.gov/reports/2020-investment-climate-statements/montenegro/>

2 Dan. (2019). Crna Gora se najskuplje zadužila. <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Ekonomija&clanak=703687&datum=2019-07-07>

3 Stojanovic, M. (2020). Freedom House: Serbia, Montenegro, Hungary 'No Longer Democracies. Balkan Insight. <https://balkaninsight.com/2020/05/06/freedom-house-serbia-montenegro-hungary-no-longer-democracies/>

---

ukupnog spoljnog duga. Kina svoj pristup inostranim investicionim aktivnostima prilagođava svakoj pojedinačnoj zemlji, koristeći njene najslabije institucije i korumpirane političke i ekonomske strukture, i time dovodi do slabljenja vladavine prava i transparentnosti u ovim zemljama.

Kina stiže uticaj kroz strategiju dužničke diplomatije, odnosno kroz obezbjeđivanje sredstava finansijski oslabljenim državama koje na taj način čini politički zavisnim. Kao rezultat javlja se sve veći dug država u tranziciji prema kineskoj vladi, koji može oslabiti njihovu suverenu demokratsko kontrolu.

Crna Gora mora biti oprezna pri valorizovanju svojih resursa, posebno kada su u pitanju ulaganja u proizvodnju električne energije iz uglja, hidroenergije, vjetroelektrana i solarnih elektrana. Vlada ne bi trebalo da dozvoli projekte izgradnje autoputeva ukoliko nedostaju finansijska sredstva i mogućnosti za stvaranje ekonomskog rasta kojim bi se srednjoročno pokrili troškovi servisiranja duga. Iako su Crnoj Gori potrebni veliki razvojni projekti, vlada ne bi smjela da velikim zemljama poput Kine omogućí da ostvare brz, jeftin i agresivan pristup ograničenim državnim resursima.

Ovaj izvještaj se bavi analizom kineskog uticaja u Crnoj Gori sa ekonomskog stanovišta. Poseban akcenat se u ovoj analizi stavlja na projekat autoputa Bar-Boljare, zbog njegovog značajnog udjela u iznosu spoljnog duga zemlje. Autori su za potrebe izrade ovog izvještaja koristili zvanične dokumente, statističke podatke, podatke iz otvorenih izvora i intervju sprovedene sa stručnjacima iz ove oblasti, a sve u cilju pokretanja dijaloga o nedostacima u demokratskom i ekonomskom upravljanju koji Crnu Goru čine ranjivom na nepovoljne strane aktivnosti. Cilj je da se sve zainteresovane strane podstaknu na razmišljanje o rješenjima za utvrđene nedostatke u upravljanju.

# Bilateralni odnosi

Od sticanja nezavisnosti 2006. godine, Crna Gora je sa Kinom potpisala 17 sporazuma o saradnji i memoranduma o razumijevanju. Prvi sporazum između Vlade Crne Gore i Vlade Narodne Republike Kine potpisan je u avgustu 2006. godine i odnosio se na ekonomsku i trgovinsku saradnju. Takođe je potpisan Memorandum o saradnji u okviru Inicijative „Pojas i put“ tokom prvog Forumu Pojas i put održanog u Pekingu 2017. godine. Ostali potpisani sporazumi između ove dvije zemlje odnose se na saradnju u oblasti diplomatije, kulture, obrazovanja, infrastrukture, zdravstva, poljoprivrede, željezničkog prevoza, odbrane i borbe protiv korupcije. Kineski javni emiteri su 2008. godine potpisali memorandume o saradnji sa crnogorskim javnim servisom, Radio-televizijom Crne Gore.<sup>4</sup>

Crnogorsko Ministarstvo vanjskih poslova radi na ublažavanju viznog režima sa Kinom u cilju privlačenja kineskih turista. Trenutno, imao ci diplomatskih i službenih pasoša Crne Gore i Narodne Republike Kine mogu putovati u ove zemlje bez vize do 90 dana. Državljeni Narodne Republike Kine koji imaju važeću putnu ispravu ili poslovni pasoš mogu ulaziti, prelaziti preko teritorije i boraviti u Crnoj Gori do 30 dana bez vize, ukoliko posjeduju pozivno pismo, ili su dio organizovane turističke grupe i imaju potvrdu o uplaćenom turističkom aranžmanu i dokaz o obezbijeđenom povratku u državu porijekla ili tranzita.<sup>5</sup>

Prema podacima Ministarstva unutrašnjih poslova za oktobar 2019. godine, u tom trenutku bilo je ukupno 63 kineska državljana kojima je odobren stalni boravak u Crnoj Gori. Ukupan broj kineskih državljana kojima je odobren privremeni boravak u Crnoj Gori bio je 2.192. Dozvola za privremeni boravak izdaje se sa rokom važenja do jedne godine.<sup>6</sup>

Crna Gora i Kina imaju dobro razvijene programe međuljudske razmjene koji se ogledaju u čestim posjetama velikih grupa različitog sastava, a u kojima su predstavnici javne uprave, lokalne samouprave, poslovnih udruženja, medija, akademske zajednice, nastavnika i učenika. Crnogorska privredna komora organizovala je nekoliko posjeta poslovnih delegacija iz Kine i potpisala nekoliko memoranduma o saradnji sa kineskim poslovnim udruženjima i poslovnim centrima. Privredna komora je takođe potpisala Memorandum o saradnji sa Privrednom komorom Tjencina 2001. godine. Memorandum o saradnji sa Privrednom komorom Pekinga, kao i sa Kineskim savjetom za promociju međunarodne trgovine potpisani su 2017. godine. Memorandum o razumijevanju između Arbitražnog suda pri Privrednoj komori Crne Gore i Međunarodnog arbitražnog centra u Šangaju potpisan je 2019. godine.<sup>7</sup>

---

4 RTCG. (2018). RTCG ima značajnu ulogu u jačanju saradnje. <http://www.rtcg.me/vijesti/drustvo/217350/rtcg-ima-znacajnu-ulogu-u-jacanju-saradnje.html>

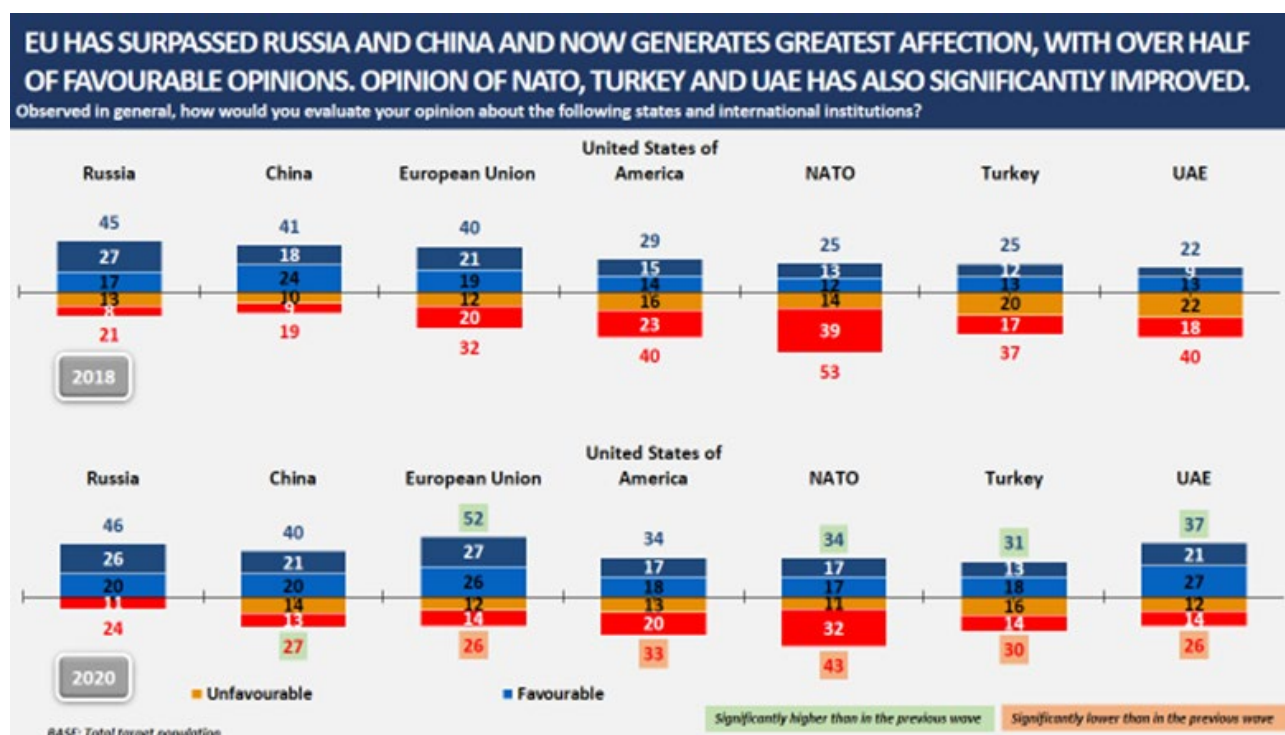
5 Podatak dobijen od Ministarstva vanjskih poslova. (2019).

6 Podatak dobijen od Ministarstva unutrašnjih poslova. (2019).

7 Podatak dobijen od Privredne komore. (2019).

Neprestano se razvija i saradnja dviju zemalja u oblasti obrazovanja. Sva tri univerziteta u Crnoj Gori su uspostavila partnerstva sa kineskim univerzitetima. Svake godine najbolji crnogorski studenti dobijaju stipendije za studiranje u Kini. Od 2016. godine, vlada Kine dodijelila je 63 takve stipendije crnogorskim studentima posredstvom crnogorskog Ministarstva prosvjete.<sup>8</sup> Na državnom Univerzitetu Crne Gore je osnovan Institut Konfucije 2015. godine. Od tada je Institut otvorio 48 učionica kineskog jezika po cijeloj Crnoj Gori, a njihove kurseve je već pohađalo 400 učenika.<sup>9</sup>

Porast kineskog ekonomskog i političkog prisustva u Crnoj Gori uticao je na lokalno javno mnjenje. Prema istraživanju javnog mnjenja koje je sproveo CIPE u junu 2020. godine, Evropska unija uživa najveću naklonost crnogorskih građana, Kina je drugorangirana, ali je i dalje ispred drugih zapadnih zemalja.



Izvor: CIPE

8 Podatak dobijen od Ministarstva prosvjete. (2019).

9 Intervju kineskog ambasadora Liu Jin za agenciju MINA. (2019). Ambasada Narodne Republike Kine u Crnoj Gori.

# Ekonomska saradnja

Od obnove nezavisnosti 2006. godine, priliv stranih direktnih investicija (SDI) je bio važan pokretač ekonomskog razvoja Crne Gore. Najznačajnije investicije stigle su iz Italije, Rusije, Srbije, Kipra, a odnedavno i iz Ujedinjenih Arapskih Emirata, Azerbejdžana, Kine i Sjedinjenih Američkih Država.<sup>10</sup> Značajan dio investicija potiče iz ofšor finansijskih centara.<sup>11</sup> Turizam, bankarski sektor, energetika i nekretnine su sektori crnogorske privrede u koje strani investitori najviše ulažu.<sup>12</sup>

Posljednjih godina Crna Gora je postala poznata po svojoj izloženosti kapitalu koji potiče iz autoritarnih zemalja.<sup>13</sup> Uprkos pogoršanju bilateralnih političkih odnosa nakon što je Crna Gora pristupila NATO-u i uvela sankcije Rusiji zbog aneksije Krima, Rusija je i dalje među pet vodećih investitora u zemlji. Stoga, neophodna je dalja strateška diverzifikacija SDI u pojedinim sektorima kao što su nekretnine i turizam, kako bi se spriječila dalja koncentracija kapitala iz nedemokratskih država.

Narodna Republika Kina je jedna od prvih zemalja koje su priznale nezavisnost Crne Gore 2006. godine. Od tada se ekonomska saradnja sa Kinom postepeno razvijala. Sa porastom javnog duga tokom ekonomske krize nakon osamostaljenja, Crna Gora se okrenula Istoku za prijeko potreban novac, prvenstveno zbog toga što je Zapad imao strožije uslove kreditiranja koje Crna Gora nije ispunjavala.<sup>14</sup> Svi strani investitori u Crnoj Gori uživaju nacionalni tretman<sup>15</sup> a jedino ograničenje se odnosi na zahtjev za posjedovanjem posebne dozvole za proizvodnju i promet naoružanja ili vojne opreme. Takođe, stranim licima se ne ograničava pravo na privatno vlasništvo ili osnivanje preduzeća u Crnoj Gori. Pored toga, Crna Gora trenutno nema mehanizam za provjeru dolaznih stranih investicija<sup>16</sup> U Crnoj Gori podaci o krajnjim stvarnim vlasnicima kapitala ne moraju biti zavedeni u registar kompanija, čime se ostavlja prostor za dotok kapitala koji potiče od skrivenih vlasnika i nelegalnih aktivnosti. Potpisivanjem međunarodnih ugovora stvara se mogućnost za zaobilaženje nacionalnih propisa o javnim nabavkama i načela njihove transparentnosti. Upravo je to bio slučaj sa projektom autoputa Bar-Boljare. Ovaj primjer je pokazao da se ulaganja u projekte od strateškog značaja za crnogorsku ekonomiju mogu sprovesti bez prijeko potrebne javne kontrole.

---

10 2018 Investment Climate Statement. (2018). U.S. Department of State.

<https://me.usembassy.gov/wp-content/uploads/sites/250/2018-ICS-Montenegro-COMPLETED.pdf>

11 Prema radnoj definiciji MMF-a, ofšor centar je država ili jurisdikcija koja pruža finansijske usluge u mjeri koja je nesrazmjerna veličini i finansiranju svoje domaće privrede. Više informacija na <https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2007/wp0787.pdf>

12 Bankar.me. (2019). Strane investicije se preusmjerile sa nekretnina na turizam i bankarstvo.

<https://investitor.me/2019/09/09/strane-investicije-se-preusmjerile-sa-nekretnina-na-turizam-i-bankarstvo/>

13 Assessing Russia's Economic Footprint in Montenegro, Policy Brief No. 73. (2018). Center for the Study of Democracy.

<https://csd.bg/publications/publication/policy-brief-no-73-assessing-russias-economic-footprint-in-montenegro/>

14 Bondaz, C., Godement, K., & Pantucci. (2015). Chinese infrastructural investments in the Balkans: Political implications of the highway project in Montenegro.

15 Načelo obezbjeđivanja istog tretmana nerezidentima kao i vlastitim državljanima.

16 2018 Investment Climate Statement. (2018).

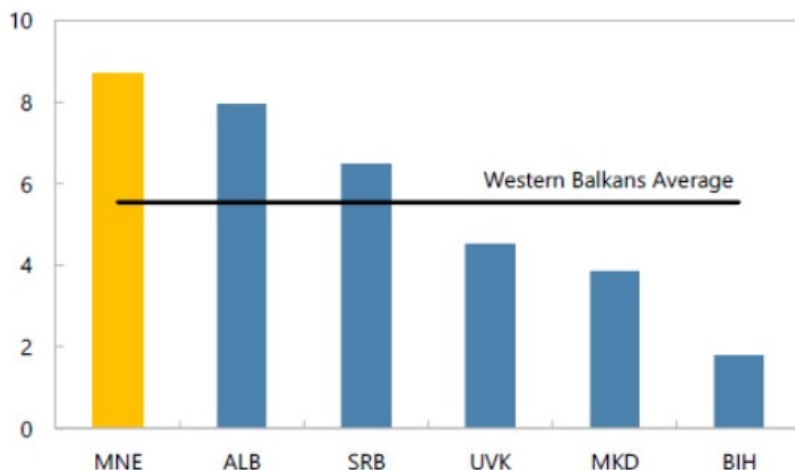
<https://me.usembassy.gov/wp-content/uploads/sites/250/2018-ICS-Montenegro-COMPLETED.pdf>



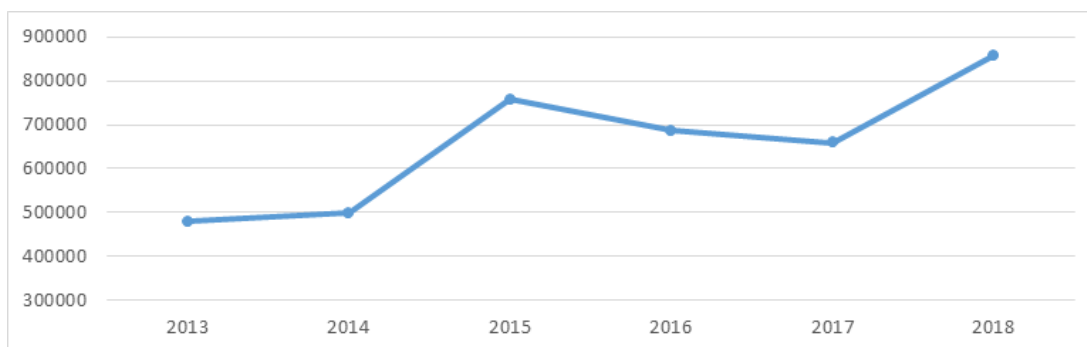
## Strane direktne investicije

Bruto priliv SDI u Crnu Goru je 2018. godine iznosio 9 odsto BDP-a, što je visok procenat u poređenju sa susjednim zemljama.<sup>17</sup>

Grafikon 1. Priliv stranih direktnih investicija (procenat BDP-a) u 2018. godini<sup>18</sup>



Grafikon 2. Ukupan bruto priliv SDI u Crnu Goru (000 EUR)<sup>19</sup>



Zvanični podaci ne pokazuju značajan porast stranih direktnih investicija iz Kine. Najraniji dostupni podaci u vezi sa kineskim investicijama datiraju iz 2014. godine, kada su kineske investicije u tržište nekretnina činile 76 procenata ukupnih SDI iz Kine, dok je međukompanijski dug<sup>20</sup> činio 24 procenta. Od tada nijesu objavljivani podaci o strukturi kineskih investicija.<sup>21</sup> Međutim, poznato je da je smanjen nivo kineskih investicija u 2018. i 2019. godini. Prema posljednjim podacima Centralne banke iz oktobra 2020. godine, Kina je trenutno najveći investitor u Crnoj Gori, sa 70 miliona eura direktnih investicija u 2020. godini.<sup>22</sup>

17 Assessing Russia's Economic Footprint in Montenegro, Policy Brief No. 73. (2018). Center for the Study of Democracy. <https://csd.bg/publications/publication/policy-brief-no-73-assessing-russias-economic-footprint-in-montenegro>

18 Izvori: VIIV, baza podataka SDI i kalkulacije osoblja MMF-a. / U skladu sa BPM6, direkciono princip.

19 Izvor: Centralna banka Crne Gore

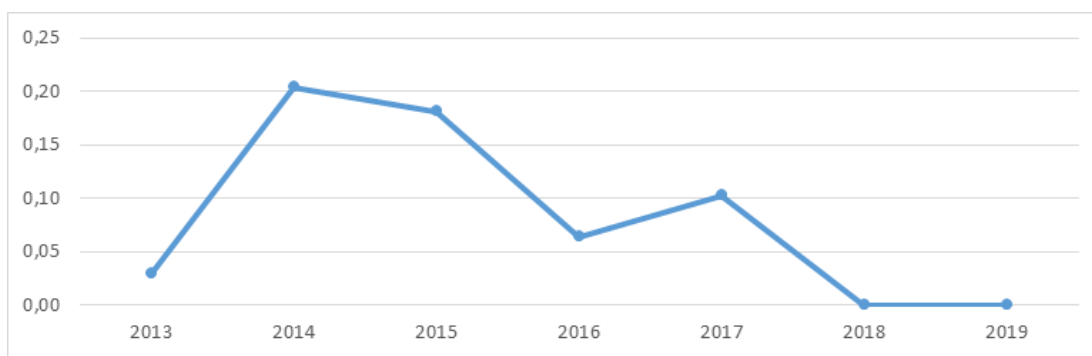
20 Međukompanijski dug je vrsta stranih direktnih investicija koja obuhvata uzimanje i davanje zajmova između direktnih investitora i podružnica, filijala i pridruženih društava. Zaduživanje i pozajmljivanje se prikazuju u međukompanijskim potraživanjima i obavezama, a ne u kapitalu kompanije.

21 Podaci o strukturi SDI se ne objavljuju ukoliko investicije dolaze iz manje od tri kompanije iz jedne zemlje. Centralna banka Crne Gore ne objavljuje takve podatke, već samo ukupan iznos investicija po zemlji.

22 Izvor: Centralna banka Crne Gore

<https://www.cbcg.me/me/statistika/statisticki-podaci/ekonomski-odnosi-sa-inostranstvom/platni-bilans>

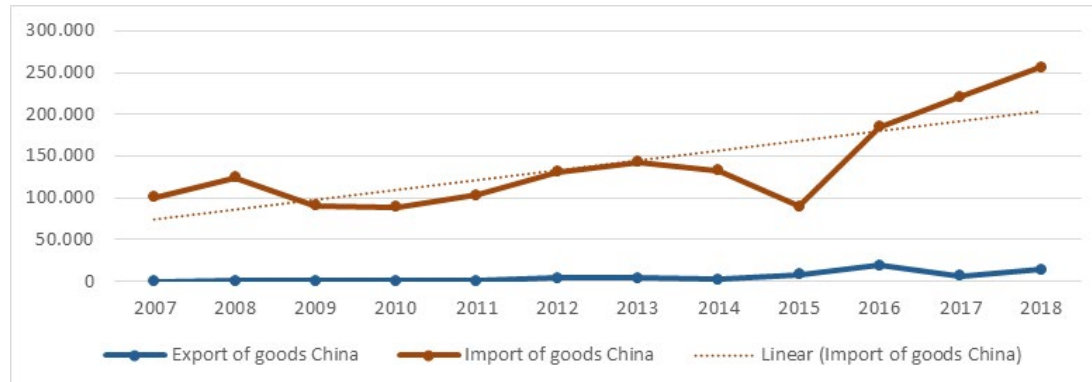
Graph 3. Inflow related to Chinese investment in Montenegro (% in total FDI) <sup>23</sup>



## Izvozno-uvozni deficit

Tokom posljednjih nekoliko godina povećan je uvoz iz Kine, kao što je i prikazano u grafikonu koji slijedi. Važno je napomenuti da nije bilo značajnih promjena kada je u pitanju izvoz iz Crne Gore u Kinu. Povećan je uvoz iz Kine u Crnu Goru prvenstveno mehanizacije i opreme potrebne za izgradnju autoputa Bar-Boljare. U 2018. godini, električne mašine i oprema su činile jednu trećinu uvoza iz Kine. Preostali dio uvoza iz Kine činili su proizvodi od gvožđa i čelika, odjevni predmeti i dodaci, dok je Crna Gora u Kinu izvozila aluminijum, olovnu rudu i vino.

Grafikon 4. Izvoz i uvoz robe iz Kine u periodu 2007 – 2018 (000 EUR) <sup>24</sup>

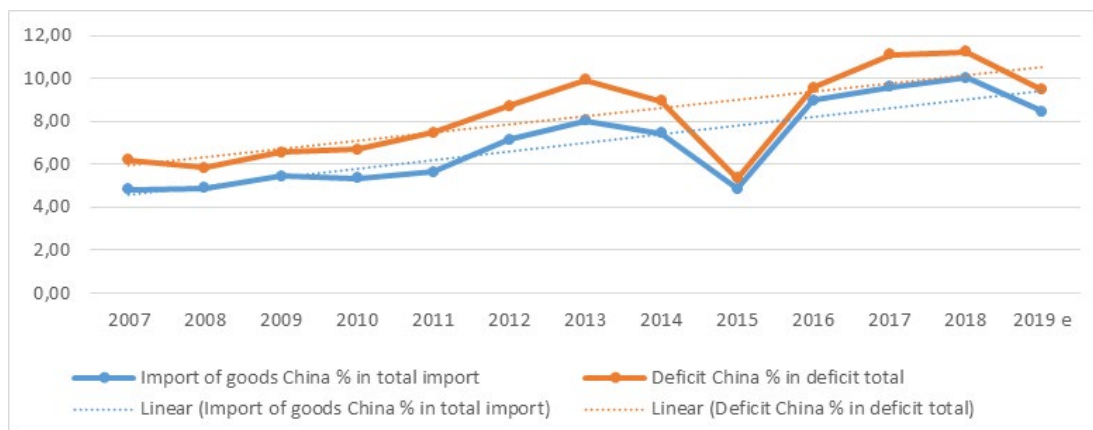


Grafikon u nastavku prikazuje udio uvoza iz Kine u ukupnom uvozu robe i udio spoljnotrgovinskog deficita Crne Gore sa Kinom u odnosu na ukupan deficit. U oba slučaja se bilježi rast, posebno nakon 2015. godine. Koeficijent korelacije između uvoza kineske robe i ukupnog spoljnotrgovinskog deficita u razmjeni roba bez usluga je izuzetno visok, iznad 0,7 odsto, što znači da trgovinski odnosi sa Kinom značajno utiču na trgovinski bilans Crne Gore.

<sup>23</sup> Procenat se izračunava na osnovu podataka Centralne banke Crne Gore (udio kineskih SDI u ukupnim SDI) za period 2013 - jul 2019. godine

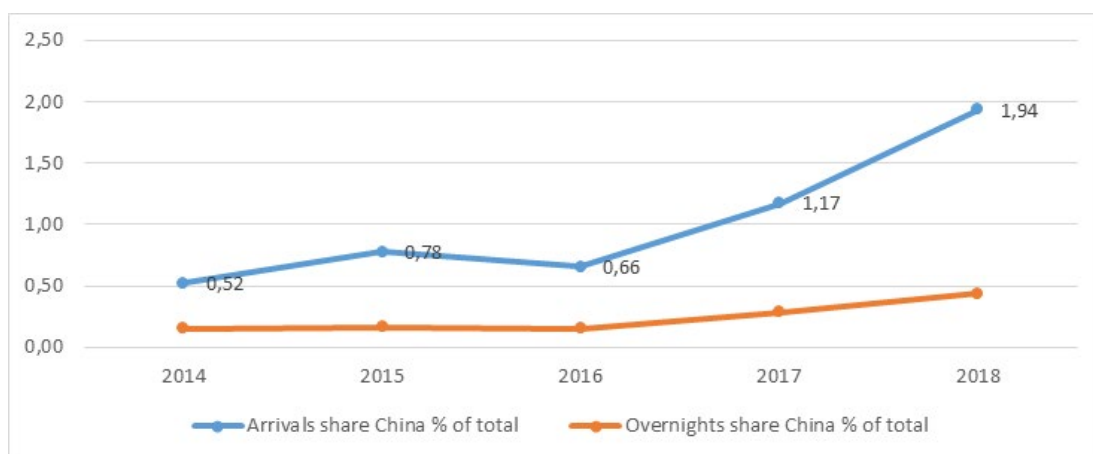
<sup>24</sup> Grafikoni sadrže podatke o robnoj razmjeni Crne Gore i Kine. Podaci za razmjenu usluga nisu dostupni u potrebnom formatu, kao ni za vremenski period naveden na ovim grafikonima.

Grafikon 5. Udio Kine u uvoznom i spoljnotrgovinskom deficitu Crne Gore



Iako se broj turista iz Kine i Hong Konga naglo povećao, oni u Crnoj Gori u prosjeku ostvare samo 1,5 noćenja, što je znatno ispod prosječne dužine boravka ostalih turista koja iznosi 6,2 noćenja. Ovi podaci pokazuju da turistima iz Kine i Hong Konga Crna Gora nije krajnja destinacija.

Grafikon 6. Ukupan udio dolazaka i noćenja turista iz Kine i Hong Konga <sup>25</sup>



Iako se broj turista iz Kine i Hong Konga naglo povećao, oni u Crnoj Gori u prosjeku ostvare samo 1,5 noćenja, što je znatno ispod prosječne dužine boravka ostalih turista koja iznosi 6,2 noćenja. Ovi podaci pokazuju da turistima iz Kine i Hong Konga Crna Gora nije krajnja destinacija.

## Ključni projekti

Prvi veći poslovni aranžman između Kine i Crne Gore bila je direktno ugovorena nabavka brodova za dvije državne kompanije, Crnogorsku plovidbu i Barsku plovidbu. Tokom 2010. i 2013. godine, Vlada Crne Gore je kineskim pomorskim kompanijama izdala državne garancije u vrijednosti od 93,7 miliona USD za nabavku četiri broda, što je činilo otprilike dva procenta BDP-a. Kreditni aranžmani realizovani su u saradnji sa kineskom kompanijom Poly Technologies koja je sagradila brodove, dok

je kredit obezbijedila kineska državna EXIM banka. Ugovorom je definisano da će u slučaju spora o isplati garancija arbitraža biti organizovana u Pekingu. Prema pisanju medija, crnogorska vlada nije sprovela adekvatnu ekonomsku analizu isplativosti ovog projekta. Kritičari vlasti upozoravali su da će značajan dio državnih garancija na kraju morati da plate građani Crne Gore, i to u vrijeme najgore finansijske krize u zemlji.<sup>26</sup>

Drugi veliki ugovor između Kine i Crne Gore sklopljen je u februaru 2014. godine za izgradnju najvećeg infrastrukturnog projekta u Crnoj Gori - projekta izgradnje autoputa Bar-Boljare. Dionica dužine 41 kilometar koju gradi China Road and Bridge Corporation (CRBC) je dio rute od 170 kilometara koja će se protezati od jadranske luke Bar do granice Crne Gore sa Srbijom. Autoput će omogućiti boju povezanost Crne Gore sa Srbijom i dalje sa evropskim koridorima, dok će istovremeno unaprijediti saobraćajnu povezanost između juga i sjevera države, smanjiti regionalne disparitete i doprinijeti razvoju manje razvijenog sjevera zemlje. Do danas, ovaj projekat nastavlja da podiže crnogorski državni dug na preko 70 procenata ukupnog BDP-a. Predviđa se da će ovaj projekat i u narednim godinama predstavljati veliko opterećenje za javne finansije. Značajno je ograničen budući prostor za finansijsko manevrisanje vlade, što će uticati na buduće ekonomske odluke Crne Gore. Još jedan posljedični efekat je rizik od uticaja koji ovaj projekat može imati na političke odluke.

Osim infrastrukturnih projekata, kineske kompanije polako ulaze i u energetske sektor Crne Gore. Crnogorska energetska kompanija Elektroprivreda Crne Gore (EPCG) dodijelila je 2019. godine projekat ekološke rekonstrukcije Termoelektrane Pljevlja konzorcijumu kineskih kompanija, i to kompanijama Dongfang Electric International, Bemax, BB Solar (čiji je suvlasnik Blažo Đukanović, sin crnogorskog predsjednika Mila Đukanovića) i Permonte.<sup>27</sup> Projekat vrijedan 54,4 miliona eura uključuje ugradnju postrojenja za odsumporavanje i denitrifikaciju, unapređenje rada elektrofilterskog postrojenja, izgradnju sistema za prečišćavanje otpadnih voda i rekonstrukciju unutrašnjeg sistema transporta pepela i šljake. Pored pomenutog konzorcijuma, na tender su se javili i njemačko-slovenački konzorcijum Hamon-Rudis i kineska grupacija Shanghai Electric, ali su njihove ponude bile značajno skuplje. Planirano je da se realizacija projekta odvija u periodu od 2019. do 2021. godine.<sup>28</sup> Važno je napomenuti da je jedna od kompanija u konzorcijumu koji je izabran kao najbolji ponuđač na tenderu, Dongfang Electric Cooperative, bila među šest velikih državnih preduzeća koja su bila na meti javnih kritika glavne kineske agencije za borbu protiv korupcije nakon što su inspekcije otkrile kršenje antikorupcijskih propisa.<sup>29</sup>

Kineske kompanije pokazuju sve veće interesovanje za realizaciju projekata korišćenja obnovljivih izvora energije u Crnoj Gori. Aktivnosti u tom dijelu su započete 2016. godine, kada su kineske

---

26 Matijašević, B., Mrdović, I. (2016). Ugovorili brodove od 100 miliona bez prave analize o isplativosti. MANS. <https://www.mans.co.me/ugovorili-brodove-od-100-miliona-bez-prave-analize-o-isplativosti/>

27 Milošević, M. (2019). Blažo Đukanović i Bemax u konzorcijumu iz Kine. Vijesti Online. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/blazo-dukanovic-u-bemax-u-konzorcijumu-iz-kine>

28 Milošević, M. (2019). Blažo Đukanović i Bemax u konzorcijumu iz Kine. Vijesti Online. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/blazo-dukanovic-u-bemax-u-konzorcijumu-iz-kine>

29 Milošević, M. (2019). Antikorupcijska agencija Kine sumnjicila Blažove partnere za mito. Vijesti Online. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/antikorupcijska-agencija-kine-sumnjicila-blazove-partnere-za-mito>

državne kompanije China Power and the State Development & Investment Corporation (SDIC) iskazale zainteresovanost za izgradnju hidroelektrana na Morači.<sup>30</sup> Konačne ponude za ovaj projekat su na kraju dostavile samo Norinco International Ltd. iz Kine i Bereket Enerji iz Turske. Javnost nije upoznata sa daljim dešavanjima po pitanju ovog projekta.

Podgorička kompanija World vision corp (WVC) namjerava da u Crnoj Gori izgradi prve elektrane na kinetički pogon. U novembru 2019. godine, jedan od osnivača i suvlasnika te kompanije, Sreten Đuretić, izjavio je da njegova kompanija ulazi u projekat sa strateškim partnerom, kineskom državnom kompanijom China Rainbow International Investment (CRIIC) spremnom da u Crnoj Gori investira u elektrane snage veće od 100 megavati (MW).<sup>31</sup>

Još jedan primjer značajnijih aktivnosti kineskih kompanija u energetsom sektoru Crne Gore datira iz 2015. godine, kada je Vlada Crne Gore ugovor o izgradnji vjetroelektrane Možura u ulcinjskoj opštini dodijelila firmi Enemalta PLC Malta, nakon postupka javne nabavke za izbor najboljeg ponuđača. Iako je većinski vlasnik ove kompanije vlada Malte, 33 odsto je u vlasništvu kompanije Shanghai Electric Power.<sup>32</sup> U 2020. godini, objelodanjeno je da je ovaj projekat predmet međunarodne istrage zbog navodnog pranja novca. Ovaj projekat istraživala je i pokojna malteška novinarka Daphne Caruana Galizia, koja je ubijena 2017. godine zbog istrage i razotkrivanja visoke korupcije na Malti.<sup>33</sup>

---

30 Mirjačić, M. (2017). Kinezi žele da grade hidroelektrane na Morači. Vijesti. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/kinezi-zele-da-grade-hidroelektrane-na-moraci>

31 Pobjeda. (2019). Podgorička kompanija planira u Crnoj Gori prve elektrane na kinetički pogon. Bankar.me. <https://www.bankar.me/2019/11/11/podgoricka-kompanija-planira-u-crnoj-gori-prve-elektrane-na-kineticki-pogon/>

32 Ministry of Economy. (2015). <http://www.mek.gov.me/vijesti/154258/Saopstenje-Vjetroelektrane-na-Mozuri-gradi-drzavna-kompanija-Republike-Malte.html>

33 Balkan Energy News. (2020). EU expects Montenegro to investigate Možura wind farm allegations. <https://balkangreenenergynews.com/eu-expects-montenegro-to-investigate-mozura-wind-farm-allegations/>

# Projekat izgradnje autoputa Bar-Boljare

## Osnovne informacije

U Regionalnom prostornom planu Južni jadrani iz 1969. godine se prvi put u planskoj dokumentaciji pominje izgradnja autoputa Bar-Boljare. Ruta za ovaj projekat takođe je bila predviđena raznim prostornim planovima Crne Gore do 2000. godine, a potom je 2008. godine zvanično usvojen Prostorni plan Crne Gore do 2020. godine.<sup>34</sup>



Izvor: <http://barboljare.me>

Glavna motivacija za ovaj projekat je potreba Crne Gore za poboljšanjem regionalne povezanosti, a autoput je dio planova Crne Gore za integraciju crnogorske saobraćajne mreže sa mrežama susjednih zemalja, čime će se podstaći razvoj turizma i trgovine, poboljšati bezbjednost na putevima i ojačati nacionalna bezbjednost.<sup>35</sup> Cilj je da se obezbijedi sigurnija i efikasnija transportna ruta, pogotovo u sjevernom dijelu zemlje.

Vlada Crne Gore je 2008. godine donijela odluku o izgradnji autoputa od Bara do Boljara kroz privatno-javno partnerstvo. Prva faza projekta je obuhvatala projektovanje, finansiranje, izgradnju, upravljanje i održavanje jedne ili više dionica autoputa. Prvi pokušaj pronalaženja projektog partnera sproveden je putem transparentnog, konkurentnog i otvorenog međunarodnog postupka javnog nadmetanja.

34 Zvanična veb stranica projekta: <http://barboljare.me/en/history/>

35 International Monetary Fund. (2018). Public infrastructure in the Western Balkans: Opportunities and Challenges. International Monetary Fund. <https://www.imf.org/~/media/Files/Publications/DP/2018/45547-western-balkans-public-infrastructure-020818.ashx>

Namjera je bila da se realizacija projekta reguliše putem Ugovora o koncesiji koji se zaključuje između Vlade Crne Gore i najpovoljnijeg ponuđača na period od 30 godina.

Tokom 2009. i 2010. godine, crnogorska vlada vodila je intenzivne pregovore sa prvorangiranim ponuđačem, hrvatskim Konstruktorom. Premijeri Crne Gore, Hrvatske i Srbije su presjecanjem vrpce obilježili početak radova u oktobru 2009. godine.<sup>36</sup> Nakon što Konstruktor nije uspio da obezbijedi sredstva za projekat, započeti su pregovori sa tada drugorangiranim grčko-izraelskim konzorcijumom Aktor / HCH, takođe bez uspjeha, jer konzorcijum nije uspio da dostavi neophodne finansijske garancije u utvrđenom roku.<sup>37</sup>

U junu 2011. godine, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je potpisalo sporazum između Vlade Crne Gore i Vlade Narodne Republike Kine o unapređenju saradnje u izgradnji infrastrukture.<sup>38</sup> Sporazum je ratifikovan 2013. godine, a njegove izmjene i dopune iz 2014. godine imale su za cilj da se omogući realizacija kapitalnih infrastrukturnih projekata i na drugim osnovama, a ne samo na bazi koncesije. Ove izmjene su omogućile Vladi Crne Gore da izbjegne sprovođenje postupka javnih nabavki za izbor izvođača radova na autoputu Bar-Boljare. To je bilo moguće zahvaljujući važećem crnogorskom Zakonu o javnim nabavkama, kojim se predviđaju izuzeća ukoliko se projekat realizuje u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima.

Nakon prva dva neuspjela pokušaja pronalaska partnera za izgradnju autoputa, svoje interesovanje Ministarstvu saobraćaja i pomorstva za realizaciju projekta autoputa Bar-Boljare ispoljio je veliki broj potencijalnih partnera iz više zemalja, uključujući i kompanije iz Kine, Turske, Sjedinjenih Država, Njemačke, Poljske, Indije, Italije i Kanade. Na kraju su razmatrane i vrednovane opcije ponuđene od strane četiri kompanije / konzorcijuma / institucije: američko-turskog konzorcijuma Bechtel-Enka, turskog konzorcijuma Dogus-Gulsan, China Communications Construction Company (CCCC) i (China Road and Bridge Corporation) CRBC i Evropske investicione banke.<sup>39</sup> Javnosti i dalje nijesu poznati detalji ovih ponuda, izuzev onih informacija koje je vlada saopštila.

## Ključni datumi

- **Jul 2013. godine:** Vlada Crne Gore je ponudu kineskih kompanija CCCC/CRBC ocijenila kao prvorangiranu.
- **Februar 2014. godine:** Vlada Crne Gore je potpisala ugovor o projektovanju i gradnji autoputa sa kompanijama CCCC i CRBC.
- **Mart 2014. godine:** Ministarstvo saobraćaja i pomorstva i Ministarstvo finansija uputili su kineskoj EXIM banci kreditnu aplikaciju za odobravanje sredstava.
- **Oktobar 2014. godine:** Potpisan je Ugovor o preferencijalnom zajmu između Vlade Crne Gore i

36 RFE. (2009). Počela gradnja autoputa od Bara do Boljara. [https://www.slobodnaevropa.org/a/autoput\\_bar\\_boljare/1852004.html](https://www.slobodnaevropa.org/a/autoput_bar_boljare/1852004.html)

37 Kapor, G. (2013). Hronologija priče o izgradnji autoputa: Šest godina obećanja. Vijesti. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/259037/hronologija-price-o-izgradnji-autoputa-sest-godina-obecanja>

38 Službeni list Crne Gore – Međunarodni ugovori broj 08/2013, 07/2014

39 Zvanična veb stranica projekta: <http://barboljare.me/istorija-razvoja/>

kineske EXIM banke. Uslov za stupanje na snagu Ugovora o projektovanju i izgradnji je bio zaključenje Ugovora o finansiranju ovog projekta.

- **Novembar 2014. godine:** Vlada Crne Gore dostavila je oba ugovora parlamentu na uvid, kao i Predlog zakona o autoputu Bar-Boljare. Ugovorom o zajmu se predviđa da je za spor nadležan kineski arbitražni sud u Pekingu. Crna Gora se odrekla značajnih budžetskih prihoda zbog brojnih olakšica koje su predviđene za kineske kompanije angažovane na projektu.
- **Decembar 2014. godine:** Usvojen Zakon o autoputu Bar-Boljare.
- **Maj 2015. godine:** 11. maj određen za datum početka radova na prioritetnoj dionici Smokovac-Uvac-Mateševo autoputa Bar-Boljare.<sup>40</sup>

## Povezanost sa investicionim prioritetima EU

Autoput Bar-Boljare je projekat od ključnog značaja za integraciju Crne Gore u EU, jer će povezati Crnu Goru sa mrežom evropskih puteva. Pored toga, autoput će povezivati Jadransko more i Dunav. Takođe će se njime proširiti mreža Panevropskih koridora i stvoriti najkraće moguće veze između Mađarske i Rumunije, južne Italije i Albanije i Srbije i Crne Gore.<sup>41</sup>

Kada je Kina pokrenula regionalnu inicijativu o saradnji između zemalja Centralne i Istočne Evrope i NR Kine, poznatiju kao Forum 16 (17)+1, 2012. godine, jedan od njenih glavnih ciljeva je bio podsticanje ulaganja u transportnu infrastrukturu regiona, uključujući i Zapadni Balkan. Iako autoput Bar-Boljare u početku nije bio dio ovog plana, na kraju ne samo da ga Kinezi grade, već su za projekat obezbijedena i bespovratna sredstva kroz Investicioni okvir za Zapadni Balkan.<sup>42</sup>

Iako se čini da se planovi Evropske unije za region Zapadnog Balkana i planovi Kine u okviru inicijative Pojas i put međusobno nadopunjuju, Evropska komisija je u Izvještaju o Crnoj Gori za 2019. godinu takođe naglasila da Crna Gora mora da osigura da se njeni projekti za saobraćajne mreže realizuju u skladu s regulatornim okvirom TEN-T. U Izvještaju Evropske komisije se takođe ističe potreba i da se buduće investicije u infrastrukturu realizuju u potpunosti u skladu s važećim standardima EU o javnim nabavkama, državnoj pomoći i procjeni uticaja na životnu sredinu. Ovo je naročito potrebno za projekte čija je tehnička priprema rađena sa značajnim sredstvima EU

## Izgradnja

Etapnom izgradnjom autoputa Bar-Boljare će se glavna južna crnogorska luka Bar povezati sa putnom mrežom Srbije i Panevropskim koridorom X.

Prioritetna dionica Smokovac-Uvac-Mateševo je duga 41km i trenutno je u fazi izgradnje. Ova dionica će povezati Podgoricu sa opštinom Kolašin na sjeveru Crne Gore. Zbog lošeg terena, predviđa se da će prva faza biti ujedno i najskuplja, a trošak se procjenjuje na oko milijardu eura. Procjenjuje se da

40 Zvanična veb stranica projekta: <http://barboljare.me/en/history/>

41 Autoput Bar – Boljare je uključen u SEETO Sveobuhvatnu regionalnu transportnu mrežu, kao dio SEETO putnog pravca 4 (SEETO Road Route 4: Vrsac – Belgrade – Podgorica – Bar).

42 European Commission. (2019). Montenegro 2019 Report. <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/20190529-montenegro-report.pdf>



će preostale tri faze ukupno koštati oko 1,7 milijardi eura. Faza 2 je dionica duga 21km od Mateševa do Andrijevice. Faza 3 podrazumijeva izgradnju dionice od Andrijevice do Boljara duge 56km, koja bi povezala autoput sa granicom Srbije. Faza 4 je dionica koja se proteže od Podgorice do Đurmana i duga je 34km. Zahvaljujući ovoj dionici, autoput će povezati Podgoricu sa primorjem. Potrebno je da Srbija izgradi još 100km autoputa prema Crnoj Gori, kako bi ovaj koridor povezivao Beograd sa crnogorskom granicom.<sup>43</sup>

CRBC je počeo sa izgradnjom prve dionice autoputa u maju 2015. godine. Kineska banka Exim je odobrila kredit denominovan u američkim dolarima koji predstavlja 85% ukupne vrijednosti projekta, koja je u početku bila procijenjena na 809 miliona eura, odnosno 23 procenta BDP-a Crne Gore u 2014. godini. Trenutno se očekuje da bi procijenjena prekoračenja troškova mogla povećati ukupan trošak za sedam procenata usljed aprecijacije američkog dolara i nezaštićenog valutnog rizika. Inače, zbog naknadne aprecijacije dolara i valutnog rizika, trošak se već uvećao za dodatnih 18 odsto od početka projekta.<sup>44</sup> Kredit kineske Exim banke Crna Gora će otplaćivati 20 godina po kamatnoj stopi od 2%. Otplata glavnice počinje u julu 2021. godine, a rata će iznositi oko 66 miliona USD godišnje.

Zakonom o autoputu Bar-Boljare, kineski izvođač i njegovi podizvođači oslobođeni su plaćanja: poreza na dodatu vrijednost (PDV), carine na građevinski materijal i opremu, poreza i doprinosa na zarade stranih državljana, akciza na motorno gorivo i poreza na dobit pravnog lica čiji je osnivač i stoprocentni vlasnik izvođač radova, a osnovano je u Crnoj Gori.

Prema podacima crnogorskog Ministarstva finansija, od početka gradnje u maju 2015. do septembra 2019. godine, izvođač CRBC i CCCC bili su oslobođeni plaćanja poreza i doprinosa za zarade svojih zaposlenih u iznosu od 19,92 miliona eura. Za robu koju je uvezao u vrijednosti od 41,19 miliona eura, CRBC je oslobođen carina i PDV-a pri uvozu. Po osnovu povraćaja na dio plaćene akcize, CRBC je do sada zadržao 4,5 miliona eura.<sup>45</sup> Oslobođanja od dažbina na sve dosadašnje radove na projektu procjenjuju se na oko 100 miliona eura.<sup>46</sup>

U avgustu 2019. godine, na projektu autoputa bilo je angažovano 2,186 kineskih i 167 domaćih radnika kod CRBC-ja i dodatnih 669 radnika kod podizvođača.<sup>47</sup> Ugovorom o izgradnji propisano je da izvođač angažuje domaće kompanije kao podizvođače, i to u obimu od 30 odsto od ugovorene cijene. Ukupna vrijednost proizvoda i usluga za koju su podizvođači oslobođeni od carinskih i poreskih obaveza od 2015. do 2020. godine iznosi 445,31 milion eura. Podaci Ministarstva finansija pokazuju da su od ove sume najveće poslove na autoputu dobile kompanije Bemax, Cijevna komerc

---

43 Zvanična veb stranica projekta: <http://barboljare.me/en/basic-data/>

44 Investitor.me. (2019). MMF tvrdi da je trošak za auto-put već premašio milijardu eura. <https://investitor.me/2019/09/13/mmf-tvr-di-da-je-trosak-za-auto-put-vec-premasio-milijardu-eura/>

45 Kapor, G., Mirjačić, M. (2019). Ko je i za šta dobio novac od gradnje prve dionice Smokovac - Mateševo. Vijesti. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/ko-je-i-za-sta-dobio-novac-od-gradnje-prve-dionice-smokovac-matesevo>

46 Kapor, G., Mirjačić, M. (2019). Ko je i za šta dobio novac od gradnje prve dionice Smokovac - Mateševo. Vijesti. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/ko-je-i-za-sta-dobio-novac-od-gradnje-prve-dionice-smokovac-matesevo>

47 Monteput. (2019). FOI response. <http://monteput.me/wp-content/uploads/2019/10/Rje%C5%A1enje-PJ-br.-11995-od-09.10.2019..pdf>

i Montenegro petrol u ukupnom iznosu od blizu 160 miliona eura.<sup>48</sup>

Kompaniji Bemax je do sada plaćeno 95,69 miliona eura za 33 urađena posla na izgradnji autoputa. Ti poslovi se odnose na izgradnju svih asfaltnih kolovoznih konstrukcija, tunela, mostova, podvožnjaka, i elektroinstalacija. Na ovaj iznos posla, Bemaks je oslobođen plaćanja poreza i carina, a direktno mu je po osnovu povraćaja dijela plaćene akcize odobreno 1,14 miliona eura. Poslanik Nebojša Medojević tvrdio je da je stvarni vlasnik Bemaxa tadašnji crnogorski ministar vanjskih poslova, a sada glavni savjetnik predsjednika Đukanovića, Milan Roćen. Roćen je negirao povezanost sa Bemaxom.<sup>49</sup>

Prema podacima Ministarstva finansija, Cijevni komerc je plaćeno 34,4 miliona eura za miješanje i transport betona, za utovar, istovar, skladištenje i transport materijala, izgradnju kamenoloma, postrojenja za drobljenje i fabrika betona. Ovoj firmi je do sada odobren povraćaj akciza u vrijednosti 1,22 miliona eura.

Treći najveći podizvođač je firma Montenegro petrol, koja je registrovana za trgovinu na veliko, ali je na autoputu obavljala građevinske radove za koje je do sada plaćena 28,7 miliona eura. Montenegro petrol je gradio pristupne puteve, montirao i sklapao postrojenja za miješanje betona i gradio mostove preko Tare i Drcke. Do sada je dobio 637,280 eura po osnovu povraćaja na dio plaćene akcize.

Na spisku podizvođača je i Ramel koji je ugovorio radove vrijedne 9,2 miliona eura. Ova firma je izvodila radove u oblasti elektroinstalacija.<sup>50</sup>

SSkladgradnja, hrvatska kompanija kojoj je prvobitno bio dodijeljen vrijedan ugovor, napustila je Crnu Goru nakon što je radnicima ostala dužna nekoliko zarada. Ova kompanija je od Ministarstva pomorstva i saobraćaja dobila saglasnost da učestvuje u izgradnji autoputa, uprkos činjenici da je njen vlasnik, Slaven Žužul, od strane hrvatskih istražnih organa bio optuživan za malverzacije u aferi „farbanje tunela”<sup>51</sup> i, prema pisanju hrvatskih medija, osuđen zbog neisplaćivanja zarada radnicima.<sup>52</sup>

U 2015. godini, počeli su sporovi Vlade i kineske CRBC oko dodatnih radova koji nijesu ugovoreni projektom za prvu dionicu autoputa - izgradnja Petlje Smokovac, regionalnih puteva na Veruši i Mateševu, kao i izgradnja vodovodne i elektromreže na autoputu. Početkom 2019. godine, crnogorska Vlada priznaje uvećanje troška prve dionice autoputa za 113 miliona. Sa druge strane, kineska CRBC je u svom finansijskom izvještaju za 2017. godinu procijenila prekoračenje troškova na čak 144 miliona eura.<sup>53</sup> Kada se obračunaju dodatni radovi, kamate i kursne razlike, cijena autoputa se znatno uvećava u odnosu na prvobitne najave. Stoga se u javnosti spekuliše da li je uopšte ponuda koju su

---

48 Kapor, G., Mirjačić, M. (2019). Ko je i za šta dobio novac od gradnje prve dionice Smokovac - Mateševo. Vijesti. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/ko-je-i-za-sta-dobio-novac-od-gradnje-prve-dionice-smokovac-matesevo>

49 Radio Slobodna Evropa. (2012). Kompanija Bemax uz milionske prihode ne plaća porez. Slobodna Evropa. [https://www.slobodnaevropa.org/a/bemax\\_ostvaruje\\_milionske\\_prihode\\_ne\\_placa\\_porez/24495656.html](https://www.slobodnaevropa.org/a/bemax_ostvaruje_milionske_prihode_ne_placa_porez/24495656.html)

50 Kapor G., Mirjačić, M. (2019). Ko je i za šta dobio novac od gradnje prve dionice Smokovac - Mateševo. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/ko-je-i-za-sta-dobio-novac-od-gradnje-prve-dionice-smokovac-matesevo>

51 MANS. (2018). Optuženima za korupciju posao od 42 miliona eura. <https://www.mans.co.me/optuzenima-za-korupciju-posao-od-42-miliona-eura/>

52 Vukalo V. (2020.) Slaven Žužul u zadnji trenutak izbjegao zatvor: vlasnik 'Skladgradnje' i čelnik RNK Split osuđen jer radnicima nije isplaćivao plaće. Slobodna Dalmacija. <https://slobodnadalmacija.hr/vijesti/crna-kronika/slaven-zuzul-u-zadnji-trenutak-izbjegao-zatvor-vlasnik-skladgradnje-i-cek-nik-rnk-split-osuden-je-radnicima-nije-isplacivao-place-1054162>

53 Čalović-Marković, V., et al. (2019). Istim putem u veće dugove, Drugi izvještaj o izgradnji Auto puta Bar – Boljare. MANS. <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/04/AutoputME-fin.pdf>

dostavili Kinezi bolja i povoljnija od ostalih.<sup>54</sup> U martu 2019. godine, nevladina organizacija Mreža za afirmaciju nevladinog sektora (MANS) je podnijela krivičnu prijavu protiv predsjednika Skupštine Crne Gore i bivšeg ministra saobraćaja, Ivana Brajovića, zbog sumnje da Brajović i drugi funkcioneri izvršne vlasti zloupotrebom službenih ovlašćenja i nevršenjem službene dužnosti ugovorom namjerno nijesu predvidjeli dodatne radove.<sup>55</sup>

Završetak izgradnje prve dionice planiran je za maj 2019. godine, ali je rok produžen do septembra 2020. godine. Aneksom ugovora nije označen krivac za kašnjenje, ali je CRBC saopštio medijima da su produženje roka uslovlili neophodni radovi kao što je „zaboravljena” petlja, snabdijevanje vodom i trajno napajanje strujom autoputa.<sup>56</sup>

U maju 2020. godine, Premijer Crne Gore Duško Marković najavio je da je CRBC pokrenuo postupak za odobrenje produžetka roka za izgradnju prve dionice usljed više sile izazvane pandemijom koronavirusa. CRBC je tvrdio da ima problema da održi planiranu dinamiku izvođenja radova zbog pandemije. Crnogorski mediji su takođe tvrdili da je CRBC tražio dodatna sredstva, ali to nije zvanično potvrđeno.<sup>57</sup> Posljednje informacije ukazuju na to da je pandemija usporila izgradnju autoputa. Ministarstvo finansija je saopštilo da se završetak radova može očekivati u prvoj polovini 2021. godine. Prvobitan rok bio je maj 2019. godine.<sup>58</sup>

## Isplativost investicije

Iako je u medijima i javnosti bilo govora o nedovoljnoj rentabilnosti projekta, nijedna od studija izvodljivosti sprovedenih za ovaj projekat nije u potpunosti dostupna javnosti.

Prema zvaničnim podacima<sup>59</sup>, izrađene su tri studije izvodljivosti. Rojters je pregledao kopije studija, prvu koju je uradila konsultantska firma Luj Berže za crnogorsku Vladu, a drugu kompanija URS Infrastructure & Environment UK Limited za Evropsku Investicionu Banku. Obje su zaključile da ne bi bilo dovoljno saobraćaja da bi se opravdala koncesija za autoput. Luj Berže je procijenio da bi Vlada morala da plati 35 do 77 miliona eura godišnje subvencija da bi sistem putarine bio privlačan za strane investitore. URS je istakao da „trenutno mali obim saobraćaja i slabe ekonomske prognoze ukazuju na nisku isplativost predložene rute”<sup>60</sup>

U izvještaju Svjetske banke o ocjeni učinka - Javna potrošnja i finansijska odgovornosti (PEFA) za

---

54 Investiro.me. (2019). Slučaj Autoput: Ponudu Amerikanaca smo odbili kao nepovoljnu, a Kinezima ćemo platiti više? <https://investiro.me/2019/03/12/slucaj-autoput-ponudu-amerikanaca-smo-odbili-kao-nepovoljnu-a-kinezima-emo-platiti-vise/>

55 MANS. (2019). Podnio krivičnu prijavu protiv Brajovića i NN lica: Oštetili budžet za oko 134 miliona eura? <https://www.vijesti.me/vijesti/crna-hronika/mans-podnio-krivicnu-prijavu-protiv-brajovica-i-nn-lica-ostetili-budzet-za-oko-134-miliona-eura>

56 Kapor, G. (2020). Rekordno probijanje rokova za auto-put, a nema odgovornih. Vijesti. <https://www.vijesti.me/vijesti/ekonomija/442189/rekordno-probijanje-rokova-za-auto-put-a-nema-odgovornih>

57 Dan. (2020). Kinezi traže novi rok i još para, Vlada krije zahtjev. <https://www.dan.co.me/?nivo=3&rubrika=Ekonomija&clanak=743330&datum=2020-05-07>

58 RTS. (2020). Auto-putem kroz Crnu Goru ne pre leta 2021. godine, šta koči radove. <https://www.rts.rs/page/stories/sr/story/11/region/3934688/crna-gora-autoput-zavrsetak.html>

59 Zvanična veb stranica projekta: <http://barboljare.me/en/history/>

60 Vasović A., Barkin, N. (2018). Chinese 'highway to nowhere' haunts Montenegro. Reuters. <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-europe-montenegro-insi/chinese-highway-to-nowhere-haunts-montenegro-idUSKBN1K600X>

Crnu Goru iz decembra 2019. godine, ističe se da se opseg studija izvodljivosti koje su rađene 2009. i 2012. godine ne poklapa sa opsegom projekta koji se realizuje. Prema izvještaju PEFA, studiju izvodljivosti pripremljenu konkretno za aktuelni projekat tj. studiju izvodljivosti koja se poklapa sa opsegom aktuelnog projekta pripremila je kompanija koja realizuje projekat. Ta studija je označena kao interna i nije bila dostupna timu za ocjenu. U martu 2019. godine, kroz regionalnu inicijativu Program za infrastrukturne projekte koju finansira EU, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je angažovalo drugu kompaniju za potrebe izrade studije izvodljivosti u punom obimu, uključujući i analizu troškova i koristi, u skladu sa smjernicama EU.

## Transparentnost

Domaće nevladine organizacije kritikovale su ovaj projekat od samog početka zbog nedovoljne transparentnosti i sumnji u korupciju.

Iako nema zvaničnih podataka o uključenosti kineskih zvaničnika ili privrednih subjekata u koruptivne radnje kada je ovaj konkretan projekat u pitanju, postoje sumnje u koruptivne radnje lokalnih kompanija koje su bliske crnogorskoj vladi u pogledu njihovog učešća u realizaciji ugovora koje je finansirala kineska vlada. Nalazi NVO MANS i nezavisnih medija ukazali su na vezu između podizvođača na projektu i ljudi koji su blisko povezani sa najvišim vladinim zvaničnicima, posebno Predsjednikom Milom Đukanovićem. Sumnje takođe proizlaze iz činjenice da je izvođač CRBC u prošlosti bio povezivan sa korupcijom.<sup>61</sup>

***Svjetska banka je 29. jula 2011. godine kaznila kompaniju China Communications Construction Company (CCCC) Limited i sve njene podružnice zabranom dobijanja poslova zbog prevarnih radnji u okviru Faze 1 Filipinskog projekta za unapređenje i upravljanje javnim putevima. Shodno izrečenoj sankciji, CCCC nije imao pravo da učestvuje u bilo kojim projektima izgradnje puteva i mostova koje finansira Grupacija Svjetske banke do 12. januara 2017. godine. CCCC je pravni sljedbenik kompanije China Road and Bridge Corporation (CRBC) koja je, zajedno sa šest drugih firmi i jednim fizičkim licem, sankcionisana od strane Svjetske banke na period od osam godina, počevši od 12. januara 2009. godine, nakon istrage koju je sproveo Potpredsjedništvo Svjetske banke za Integritet (INT) povodom Projekta za unapređenje i upravljanje javnim putevima).***<sup>62</sup>

MANS je izrazio zabrinutost da, osim uskog kruga ljudi, gotovo niko nema kompletnu i istinitu sliku o izgradnji autoputa. Većina relevantnih dokumenata je proglašena tajnim. Vlada Crne Gore i dalje odbija da objavi idejni projekat autoputa, iako bi se time povećala transparentnost cijelog poduhvata, s obzirom na to da CRBC razvija dalje projekte i dobija saglasnosti i dozvole upravo na osnovu ovog

---

61 Vijesti. (2014). Autoput: Posao Kinezima osumnjičenim za korupciju. <https://www.vijesti.me/vijesti/drustvo/autoput-posao-kinezima-osumnjicenim-za-korupciju>

62 World Bank. (2011). World Bank Applies 2009 debarment to China Communications Construction Company Limited for Fraud in Philippines Roads Project. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2011/07/29/world-bank-applies-2009-debarment-to-china-communications-construction-company-limited-for-fraud-in-philippines-roads-project>

idejnog projekta. Pored toga, svi dokumenti koje su izradile dvije državne komisije - Državna komisija za reviziju tehničke dokumentacije i Državna komisija za tehnički pregled radova<sup>63</sup>, uključujući i njihove izvještaje o kontroli, označeni su kao tajni<sup>64</sup>. Prema crnogorskom Zakonu o tajnosti podataka, iako tajnost dokumenata označenim stepenom tajnosti „interno“ prestaje istekom roka od dvije godine, ovaj se rok može produžiti za još dvije godine. Rok tajnosti ovih dokumenata produžen je u aprilu 2019. godine, što znači da bi trebalo da budu dostupni javnosti u aprilu 2021. godine.<sup>65</sup>

Nadalje, tajnim su određeni sljedeći dokumenti Ministarstva saobraćaja: informacije o finansijama kontroli i nadzoru u realizaciji projekta, sporovima, tehničkoj dokumentaciji i drugi upravni akti.<sup>66</sup> Uprava za inspeksijske poslove proglasila je poslovnom tajnom nalaze o nadzoru na dijelu autoputa, izvještaje o mjerama zaštite Tare, kao i prekršajne naloge protiv CRBC-a.<sup>67</sup> Državna revizorska institucije je MANS-u omogućila samo djelimičan uvid u podatke. Podaci kojima je DRI uskratila pristup odnose se na sastav Jedinice za implementaciju projekta izgradnje autoputa, informaciju o naknadama koje primaju članovi ovog Vladinog tijela, rješenja o naknadama koje su dobijali članovi timova za sprovođenje eksproprijacija, kao i članovi tima za definisanje tehničkih rješenja za potrebe izgradnje autoputa. Tajnom je proglašen i Ugovor o pružanju usluga pravnog savjetovanja za potrebe realizacije projekta autoputa, pa nije moguće saznati sa kojim advokatom ili advokatskom kancelarijom je Vlada sklopila ovaj ugovor.<sup>68</sup>

Uprkos izazovima sa kojima se susrijetao u pribavljanju informacija, MANS je kreirao javnu bazu podataka o projektu autoputa, kako bi nadomjestio ono što državni organi nijesu predstavili javnosti. Baza u najvećem dijelu sadrži podatke o troškovima izgradnje autoputa i o uticaju izgradnje na životnu sredinu.<sup>69</sup>

## Problematičnost projekta sa ekološkog aspekta

Procjenu uticaja na životnu sredinu za izgradnju prve dionice prvobitno je pripremila crnogorska Agencija za zaštitu životne sredine 2015. godine i dostavila je Ministarstvu saobraćaja i pomorstva.<sup>70</sup>

---

63 Vlada je oformila dvije stručne komisije - Državna komisija za reviziju tehničke dokumentacije i Državna komisija za tehnički pregled radova. Ove dvije komisije sastavljene su od ukupno 51 domaćeg stručnjaka ili predstavnika državnih institucija i direktno su odgovorne Ministarstvu saobraćaja i Ministarstvu održivog razvoja i turizma.

64 MANS. (2018). Zašto se i dalje kriju ključne informacije o izgradnji autoputa?

<https://www.mans.co.me/zasto-se-i-dalje-kriju-kljucne-informacije-o-izgradnji-autoputa/>

MANS. (2015). Netransparentnost projekta Bar-Boljare zabrinjavajuća, što prije formirati Odbor za praćenje.

<https://www.mans.co.me/netransparentnost-projekta-bar-boljare-zabrinjavajuca-sto-prije-formirati-odbor-za-pracenje/>

65 RTCG. (2020). Kada će biti ukinuta tajnost podataka o izgradnji autoputa?

<http://www.rtcg.me/vijesti/ekonomija/271067/kada-ce-bitu-ukinuta-tajnost-podataka-o-izgradnji-autoputa.html>

66 MANS. (2018). Studija slučaja, Građani nemaju pravo da znaju kako se troši njihov novac, Projekat autoputa pod velom tajnosti.

[http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/02/Studija\\_SPI\\_autoput\\_MNE.pdf](http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/02/Studija_SPI_autoput_MNE.pdf)

67 MANS. (2019). Država krije kako Kinezi rade <https://www.mans.co.me/drzava-krije-kako-kinezi-rade/>

68 MANS. (2019). Izgradnja autoputa primjer kako se zloupotrebljava Zakon o tajnosti podataka.

<https://www.mans.co.me/izgradnja-autoputa-primjer-kako-se-zloupotrebljava-zakon-o-tajnosti-podataka/>

69 MANS. (2015). NVO MANS predstavila bazu podataka o autoputu.

<https://www.mans.co.me/nvo-mans-predstavila-bazu-podataka-o-autoputu/>

70 Agencija za zaštitu životne sredine (2015). Elaborat procjene uticaja na životnu sredinu za dionicu Smokovac-Mateševo autoputa Bar-Boljare. <http://barboljare.me/wp-content/uploads/2018/02/Objedinjeno.pdf>

Naknadno je naručena izrada dodatnih studija za ponovnu evaluaciju projekta na osnovu ažuriranih informacija.<sup>71</sup> Nevladine organizacije kritikovale su prvobitnu procjenu zbog toga što sadrži oprečne informacije i zasniva se samo na podacima iz literature, od kojih su neki bili stari i pola vijeka. Prvobitna procjena ne prikazuje nultu stanje za vodena staništa, floru i faunu i kako projekat autoputa utiče na njih, kao ni socio-ekonomsku analizu sa aspekta zdravlja ljudi, bezbjednosti i zaštite kulturno-istorijskog nasljeđa.<sup>72</sup>

U oktobru 2018. godine MANS je objavio snimke rijeke Tare,<sup>73</sup> koja je pod zaštitom UNESCO-a, a na kojima se vide devastacija obale, mjesta gdje je vršena eksploatacija riječnog šljunka i deponije za odlaganje građevinskog otpada, a koje su se povezivale sa izgradnjom autoputa. MANS je takođe tvrdio da satelitski snimci pokazuju da se tok rijeke izmijenio u odnosu na period prije početka radova na autoputu.<sup>74</sup> Šest nevladinih organizacija je podnijelo krivičnu prijavu Vrhovnom državnom tužilaštvu protiv odgovornih lica u Ministarstvu saobraćaja, Ministarstvu održivog razvoja i turizma, ekološke i inspekcije za vode, članova komisije za nadzor radova na auto putu i samog izvođača kompanije CRBC. Krivična prijava je podnijeta zbog sumnje da su ovi službenici zloupotrijebili službeni položaj, nesavjesno vršili službenu dužnost nadzora i izazvali zagađenje životne sredine, što je u konačnom rezultiralo devastacijom rijeke Tare.<sup>75</sup> U aprilu 2020. godine, Osnovno državno tužilaštvo odbacilo je krivičnu prijavu bez valjanog obrazloženja.<sup>76</sup>



Izvor: MANS

Basen rijeke Tare uživa UNESCO zaštitu u okviru programa Čovjek i biosfera (MAB). Predstavnici zajedničke savjetodavne misije Centra za svetsku baštinu / IUCN posjetili su Crnu Goru u novembru 2018. godine. Tokom ove posete zaključeno je da, iako se većina identifikovanih negativnih

71 Agencija za zaštitu životne sredine <https://epa.org.me/?s=autoput>

72 Čalović-Marković V., et al. (2019). Istim putem u veće dugove, Drugi izvještaj o izgradnji Auto puta Bar – Boljare, MANS. <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/04/AutoputME-fin.pdf>

73 MANS. (2018). Kompletan snimak devastacije rijeke Tare - gradilište autoputa Bar - Boljare. <https://www.youtube.com/watch?v=MfAwRSCjaQI&feature=youtu.be>

74 Čalović-Marković, V., et al. (2019). Istim putem u veće dugove, Drugi izvještaj o izgradnji Auto puta Bar – Boljare. MANS. <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/04/AutoputME-fin.pdf>

75 MANS. (2018). Šest nevladinih organizacija podnijelo krivičnu prijavu zbog devastacije rijeke Tare. <https://www.mans.co.me/mans-u-saradnji-sa-ekoloskim-organizacijama-podnio-krivicnu-prijavu-zbog-devastacije-rijeke-tare/>

76 MANS. (2020). Studija slučaja – postupanje crnogorskog tužilaštva u slučaju devastacije rijeke Tare. <https://www.mans.co.me/studija-slucaja-postupanje-crnogorskog-tuzilastva-u-slucaju-devastacije-rijeke-tare/>

uticaja može rješavati nakon završetka izgradnje autoputa, neki negativni uticaji će biti dugotrajni i nepovratni. U izvještaju misije se navodi da je potrebno izvršiti procjenu uticaja vađenja šljunka iz korita i odlaganja materijala u korito na nizvodno područje rijeke Tare. Misija je predložila da se napravi procjena i pomno prati uticaj izgradnje autoputa na nizvodno područje rijeke Tare, zbog njene istaknute univerzalne vrijednosti, kao i da se izradi rigorozan Plan upravljanja životnom sredinom kako bi se ublažili potencijalni uticaji izgradnje na nizvodne oblasti.<sup>77</sup> U vrijeme objavljivanja ovog izvještaja nije bilo dodatnih informacija o tome da li je CRBC uskladio svoje aktivnosti sa ovim preporukama.

U svom Izvještaju o napretku Crne Gore za 2019. godinu, Evropska komisija od nadležnih državnih organa traži da procijene i spriječe sve potencijalne negativne uticaje po životnu sredinu na rijeci Tari u toku gradnje autoputa Bar-Boljare.<sup>78</sup>

## Javni dug i fiskalna stabilnost Crne Gore

Prepoznajući potrebu za smanjenjem javnog duga, crnogorska vlada je usvojila paket zahtjevnih mjera fiskalne konsolidacije 2017. godine. Smatralo se da je ovakva strategija fiskalnog prilagođavanja bila neophodna da bi se javni dug vratio na održivi nivo, s obzirom na to je on zbog gradnje prve dionice značajno uvećan. Međutim, U 2018. godini, Centar za globalni razvoj svrstao je Crnu Goru među 10-15 zemalja koje bi mogle trpjeti dužničke neprilike zbog budućeg finansiranja povezanog sa Inicijativom pojas i put. Osam zemalja je izdvojeno kao posebno ranjive, a među njima se našla i Crna Gora zbog projekta izgradnje autoputa.<sup>79</sup>

Iako realizacija velikih infrastrukturnih projekata koji se finansiraju iz javnih sredstava doprinose ekonomskom rastu, korišćenje fiskalnih resursa u te svrhe doprinijelo je značajnom uvećanju javnog duga, koji je sa garancijama dostigao 79 posto BDP-a Crne Gore u 2018. godini.<sup>80</sup>

MMF je 2019. godine pohvalio državne organe zbog dosljedne primjene srednjoročne strategije prilagođavanja. Sprovedenje fiskalnih mjera dovelo je do poboljšanja primarnog fiskalnog salda Crne Gore. S obzirom na visok nivo zaduženja, održavanje primarnih suficita tokom srednjeg roka je od ključnog značaja za smanjenje nivoa javnog duga. MMF je takođe pozvao na dalje napore ka efikasnijoj javnoj potrošnji kroz pažljivo upravljanje infrastrukturnim ulaganjima, racionalizaciju zapošljavanja u javnom sektoru i poreskih izdataka i unapređenje reformi penzijskog sistema. U tom kontekstu, crnogorski organi treba da krenu u realizaciju planova za razvoj srednjoročnog budžetskog

---

77 The World Heritage Committee. (2019). Report of the Joint World Heritage Centre/IUCN Advisory mission to the World Heritage property "Durmitor National Park" (Montenegro). [http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/06/WHC-IUCN-Advisory-Mission-Durmitor-National-Park\\_TR-final-version\\_05-2019.pdf](http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/06/WHC-IUCN-Advisory-Mission-Durmitor-National-Park_TR-final-version_05-2019.pdf)

78 European Commission. (2019). Montenegro 2019 Report. <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/20190529-montenegro-report.pdf>

79 Hurley, J., Morris, S., Portelance, G. (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>

80 International Monetary Fund. (2019). IMF Executive Board Concludes 2019 Article IV Consultation with Montenegro.

okvira i okvira za upravljanje investicijama. MMF je napomenuo da bi takve inicijative pomogle da se u srednjem roku stvori fiskalni prostor za povećavanje produktivne kapitalne potrošnje i za ciljanu socijalnu potrošnju, čime bi se i istovremeno unaprijedila fiskalna održivost i održivost duga.<sup>81</sup>

MMF je takođe upozorio na oprez prilikom realizacije narednih faza projekta autoputa Bar-Boljare, dok se u potpunosti ne riješe pitanja nove studije izvodljivosti, analize troškova i koristi i mehanizama finansiranja. U tom kontekstu, MMF je naglasio da je potrebno naći kompromis između ulaganja u autoput i drugih budžetskih prioriteta koji doprinose ostvarenju razvojnih ciljeva Crne Gore. Pored toga, preporučeno je da se aranžmanima javno-privatnog partnerstva pristupi sa oprezom kako bi se smanjio rizik od preuzimanja značajnih potencijalnih i fiskalnih obaveza.

MMF je upozorio da će „žurba da se dovrši autoput vjerovatno ugroziti fiskalnu održivost Crne Gore“<sup>82</sup> Takođe, MMF je projektovao da bi završetak druge i četvrte dionice Crnu Goru mogao koštati dodatnih 25 odsto BDP-a. Ako Vlada odluči da dovrši autoput do 2026. godine kroz novo zaduživanje, dug države (uključujući garancije) ostaće iznad 80 odsto BDP-a do kraja ove decenije. Bez novog zaduženja, javni dug bi se do 2030. godine mogao smanjiti na 50 odsto BDP-a. Vraćanje duga na početni nivo od 50 procenata do 2030. godine zahtijevalo bi novu rundu fiskalnog prilagođavanja za tri procentna poena BDP-a u periodu od 2021. do 2023. godine, kao i održavanje primarnih suficita na nivou od oko 44 odsto BDP-a od 2026. do 2030. godine. Stoga se smatra da će sprovođenje i održavanje novog fiskalnog prilagođavanja ovog opsega predstavljati izazov.

Pandemija izazvana virusom COVID-19 je dodatno oslabila crnogorsku ekonomiju. MMF je za 2020. godinu prognozirao pad BDP-a Crne Gore od 9 odsto zbog pandemije.<sup>83</sup> Takođe predviđaju da bi javni dug mogao da ode i na 90 odsto BDP-a 2020. godine, ali i da bi se on u projektovanom periodu mogao smanjiti, pod uslovom da se fiskalna konsolidacija nastavi 2021. godine i održi u srednjoročnom periodu.<sup>84</sup>

## Budućnost projekta

Uprkos upozorenjima o rizicima po fiskalnu stabilnost, malo je vjerovatno da će Vlada Crne Gore odlučiti da obustavi projekat. Obustava bi bila debakl s obzirom na veliku količinu sredstava koja su već utrošena za završetak prioritete dionice. Međutim, sredstva za finansiranje preostalih dionica tek treba da se obezbijede.

Da država na sebe ne bi preuzimala dodatne kredite, vlada kao rješenje vidi opciju javno-

---

81 International Monetary Fund. (2019). IMF Executive Board Concludes 2019 Article IV Consultation with Montenegro. <https://www.imf.org/en/News/Articles/2019/09/09/pr19329-montenegro-imf-executive-board-concludes-2019-article-iv-consultation>

82 International Monetary Fund. (2019). Montenegro : 2019 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Montenegro. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2019/09/09/Montenegro-2019-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-Statement-by-the-48667>

83 Nian Mooi, Y. (2020). Combating the Impact of COVID-19 in Montenegro. International Monetary Fund. <https://www.imf.org/en/News/Articles/2020/07/02/na070220-combating-the-impact-of-covid-19-in-montenegro>

84 International Monetary Fund. (2020). IMF Country Report. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2020/06/25/Montenegro-Request-for-Purchase-under-the-Rapid-Financing-Instrument-Press-Release-Staff-49535>



privatnog partnerstva prema kojoj bi treća strana nastavila gradnju i upravljala autoputem pod tridesetogodišnjom koncesijom kako bi vratila preuzeti dug.<sup>85</sup>

Pregovori o izgradnji druge dionice autoputa su u toku. Vlada je u martu 2018. godine osnovala ekspertsko-pregovarački tim za pripremu nastavka realizacije projekta autoputa Bar-Boljare. Takođe je aplicirala za bespovratna sredstva Investicionog okvira za Zapadni Balkan (WBIF) za potrebe pripreme idejnog projekta i novih procjena uticaja na životnu sredinu.<sup>86</sup>

Predstavnici Vlade i kineske kompanije CRBC su potpisali Memorandum o saradnji za nastavak izgradnje autoputa metodom privatno-javnog partnerstva u martu 2018. godine.<sup>87</sup> Kako stoji u tom dokumentu, strane potpisnice su izrazile obostrani interes za izgradnju druge i treće faze i dogovorile se da formiraju zajedničku grupu za koordinaciju aktivnosti.<sup>88</sup>

U novembru 2018. godine vlada je iznijela procjenu da će druga faza projekta koštati okvirno 273 miliona eura, kao i da će se prijaviti za bespovratna sredstva Evropske unije u iznosu od 54,6 miliona eura.<sup>89</sup> Iako CRBC i dalje pokazuje interesovanje za izgradnju i preostalih dionica, to ne sprečava druge zainteresovane strane da se prijave za izgradnju druge, treće i četvrte dionice autoputa. I pored toga, MANS je izrazio zabrinutost da će CRBC biti favorizovan, s obzirom na to da već gradi prvu dionicu autoputa i da ima bolji pristup informacijama koje se odnose na kompletan projekat.<sup>90</sup>

U junu 2020. godine, crnogorska vlada zatražila je finansiranje od MMF-a u okviru Instrumenta za brzo finansiranje (RFI), navodeći da neće preduzimati izgradnju daljih faza autoputa Bar-Boljare ili druge velike kapitalne izdatke koji bi mogli ugroziti održivost duga, sve dok ekonomski izgledi ne budu znatno povoljniji.<sup>91</sup>

---

85 Semanić, H. (2019). Controversial Chinese motorway the largest Montenegrin project since independence. European Western Balkans. <https://europeanwesternbalkans.com/2019/04/16/controversial-chinese-motorway-largest-montenegrin-project-since-independence/>

86 List of Western Balkans Investment Framework (WBIF) projects is available at <https://www.wbif.eu/wbif-projects>

87 European Commission. (2019). Montenegro 2019 Report. <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/20190529-montenegro-report.pdf>

88 Čalović-Marković, V., et al. (2019). Istim putem u veće dugove, Drugi izvještaj o izgradnji Auto puta Bar – Boljare. MANS. <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/04/AutoputME-fin.pdf>

89 Government of Montenegro. (2018). Press release. <http://www.gov.me/vijesti/193913/Nacionalna-investiciona-komisija-dala-saglasnost-na-aplikaciju-da-ii-dionica-Autoputa-bude-sufinansirana-sredstvima-EU.html>

90 Čalović-Marković, V., et al. Istim putem u veće dugove, Drugi izvještaj o izgradnji Auto puta Bar – Boljare. MANS. <http://www.mans.co.me/wp-content/uploads/2019/04/AutoputME-fin.pdf>

91 International Monetary Fund, European Department. (2020). Request for Purchase under the Rapid Financing Instrument; Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Montenegro. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2020/06/25/Montenegro-Request-for-Purchase-under-the-Rapid-Financing-Instrument-Press-Release-Staff-49535>

# Zaključci i preporuke

Prilikom analize ekonomskog i političkog uticaja Kine na Crnu Goru, neophodno je imati na umu niz dugoročnih konceptualnih, političkih i ekonomskih odluka koje Crna Gora treba da donese. Država mora da konačno razriješi kom političkom pravcu želi da se prikloni. Ako Crna Gora odluči da postane dio zapadne civilizacije, onda javni i privatni sektor treba da postupaju u skladu sa pravilima koja važe u demokratskim i uređenim građanskim društvima. Krhka demokratija koja je u stalnom procesu tranzicije ne može ojačati svoje demokratske institucije ukoliko zavisi od ekonomskog ili političkog uticaja režima koji je totalitaran i nedemokratski.

Država se takvom uticaju može oduprijeti jačanjem demokratskih institucija. Time se Crna Gora može izmjestiti iz sfere uticaja autoritarnih režima i njihovih interesa. Jačanje vladavine prava i demokratskog upravljanja su takođe obaveze koje proističu iz budućeg članstva u EU.

U ovom trenutku, autoput koji finansira Kina ne vodi nigdje i neće moći da se obezbijedi povraćaj investicije u bliskoj budućnosti, s obzirom na to da još uvijek nije povezan na regionalnu putnu mrežu. U međuvremenu, u ovaj projekat se ulažu oskudni javni resursi koji bi se mogli preusmjeriti u druge produktivnije svrhe. Glavni korozivni efekat kineskog zajma je u tome što blokira autonomnost sadašnje i budućih crnogorskih vlada, jer će kreditno opteretiti državu duži niz godina.

Nova metodologija proširenja EU podrazumijeva da zemlje kandidati pokažu posvećenost strateškom cilju pridruživanja Uniji. Evropska komisija je takođe najavila da će godišnji izveštaji sadržati opsežnije ocjene posvećenosti vlasti strateškom cilju pristupanja EU. Crna Gora treba da preduzme neophodne korake kako bi se pripremila za takve ocjene.

U ovoj procjeni ugroženosti Crne Gore od korozivnog kapitala, izdvajamo sljedeće ključne preporuke za javne politike u cilju jačanja otpornosti zemlje zarad njenog demokratskog i ekonomskog razvoja:

## 1. Jačanje vladavine prava, upravljanja i transparentnosti

Investicione destinacije sa nedovoljno razvijenom vladavinom prava, upravljanjem i transparentnošću privlače korozivni kapital<sup>92</sup> i istovremeno odbijaju konstruktivni kapital koji kreira snažno poslovno okruženje.

Crna Gora treba da uvede efikasne finansijske politike kako bi preduprijedila maligni spoljnopolitički uticaj. Takođe, treba unaprijediti mehanizme za sprečavanje korupcije, nezakonitog finansiranja i pranja novca kako bi se smanjila mogućnost zarobljavanja ekonomskih resursa od strane političkih elita. Kreiranje transparentne baze podataka o privrednim društvima, stranim investicijama i

---

92 CIPE je skovao izraz „korozivni kapital“, kojim se označava finansiranje koje je nedovoljno transparentno, odgovorno i tržišno orjentisano.

nekretninama bi pomoglo u identifikovanju korozivnih i nelegalnih tokova kapitala koji ulaze u zemlju. Potrebno je da se značajno unaprijede kapaciteti policije i pravosuđa za efikasnije sprovođenje propisa u ovim oblastima.

Na izborima održanim 30. avgusta 2020. godine, došlo je do smjene vlasti u Crnoj Gori nakon skoro 30 godina dominantne vladavine Demokratske partije socijalista. Prvi korak nove crnogorske vlade u rješavanju identifikovanih problema treba da bude objavljivanje cjelokupne dokumentacije u vezi sa projektom autoputa. Neophodno je da skupština bude u potpunosti upoznata sa detaljima o finansiranju projekata koji se sprovode na osnovu međuvladinih sporazuma, čime se zaobilaze nacionalni propisi o javnim nabavkama. Takođe je neophodno da se objelodane informacije o identitetu stvarnih krajnjih vlasnika kompanija kojima je država dodijelila ugovore za javne infrastrukturne projekte.

## 2. Jačanje regulatornog okvira

Crna Gora treba da uspostavi efikasan mehanizam za provjeru investicija. Skrining investicija bi morao biti obavezan kada su u pitanju ulaganja u sektore koji su od ključnog značaja za crnogorsku ekonomiju i nacionalnu bezbjednost, odnosno da obuhvati strana ulaganja u domaće industrije od strateškog značaja i kritičnu infrastrukturu, kao što su proizvodnja i snabdijevanje energijom, turizam, tržište nekretnina, transport, telekomunikacije, mineralne sirovine i mediji. Potrebno je utvrditi ko su krajnji stvarni vlasnici kako bi se spriječio priliv sredstava koja proističu od nelegalnih aktivnosti ili malignih aktera.

Mehanizam kontrole investicija mora biti jasno usklađen sa strateškom orijentacijom zemlje ka članstvu u EU i NATO. U isto vrijeme, potrebno je s oprezom razmotriti mogućnost da bi korozivni kapital i prljavi novac takođe mogli ući u Crnu Goru preko ofšor jurisdikcija. Ne smije se dozvoliti korišćenje ovakvih rupa u zakonu pri ugovaranju kapitalnih projekata od javnog značaja.

## 3. Jačanje demokratskih institucija

Za jačanje otpornosti društva i pružanje koherentnijeg odgovora na miješanje spoljnih aktera, od presudnog je značaja da nezavisni mediji, civilno društvo i javni i privatni sektor imaju kapacitet da procjenjuju, nadgledaju i ocjenjuju strane investicije, uključujući i s njima povezane uticaje. EU i SAD treba da podrže ovakve napore u Crnoj Gori.

## 4. Diverzifikacija stranih direktnih investicija

Crna Gora kao mala zemlja nikada neće moći da ekonomski parira moćnim ekonomijama. Međutim, mora se izbjeći stvaranje prekomjerne zavisnosti od kapitala bilo koje strane države, prvenstveno kapitala koji je koncentrisan u ključnim industrijama. Omogućavanje ulaska stranog kapitala u ključne industrije mora se procjenivati iz perspektive nacionalne bezbjednosti i ekonomskog razvoja. Crna Gora ne treba da uzima dodatne zajmove koji nijesu u skladu sa propisima EU.



Moskovska 153, 81000 Podgorica, Crna Gora  
cdt@cdtmn.org | www.cdtmn.org

