



VLADA CRNE GORE
MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

KONCESIONI AKT ZA DODJELU KONCESIJE ZA
AERODROME CRNE GORE

Podgorica, jul 2019. godine

UVOD.....	3
1. OPIS PREDMETA KONCESIJE	4
2. GRANICE PODRUČJA, OBLASTI, PROSTORA I LOKACIJE NA KOJOJ ĆE SE VRŠITI KONCESIONA DJELATNOST	5
3. OSNOVNI PARAMETRI ZA OCJENU EKONOMSKE OPRAVDANOSTI INVESTICIJE.....	12
4. PREDVIĐENO TRAJANJE KONCESIJE	15
5. POTREBNA TEHNIČKA DOKUMENTACIJA SA USLOVIMA ZA NJENU IZRADU, DOZVOLE, ODOBRENJA I SAGLASNOSTI KOJE TREBA PRIBAVITI U CILJU SPROVOĐENJA KONCESIJE.....	15
6. IZVOD IZ PROSTORNO-PLANSKE DOKUMENTACIJE	16
7. PODACI O INFRASTRUKTURNIM I DRUGIM OBJEKTIMA KOJI SE NALAZE NA PROSTORU ZA SPROVOĐENJE KONCESIJE AKTIVNOSTI.....	24
8. VLASNIČKA STRUKTURA ZEMLJIŠTA NA KOJEM ĆE SE VRŠITI KONCESIONA DJELATNOST, NAČIN RJEŠAVANJA IMOVINSKO-PRAVNIH ODNOSA.....	27
9. TENDERSKI POSTUPAK (OSNOVNI ELEMENTI TENDERSKE DOKUMENTACIJE).....	30
10. USLOVI KOJE JE KONCESIONAR DUŽAN DA ISPUNJAVA U POGLEDU TEHNIČKE OPREMLJENOSTI, FINANSIJSKE SPOSOBNOSTI I OSTALE REFERENCE	32
11. KRITERIJUMI ZA IZBOR NAJBOLJE PONUDE.....	34
12. OBIM I DINAMIKA INVESTICIJA	34
13. SADRŽAJ UGOVORA O KONCESIJI	36
14. USLOVI I NAČIN OBAVLJANJA KONCESIJE DJELATNOSTI, USLOVI, NAČIN, KVALITETI I OBIM PRUŽANJA KONCESIJE USLUGE.....	37
15. ZONA EKSKLUZIVITETA.....	38
16. MJERE ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE I UNAPREĐENJE ENERGETSKE EFIKASNOSTI.....	38
17. POČETNI IZNOS KONCESIJE NAKNADE	39
18. NAČIN ODREĐIVANJA TARIFA ZA PRUŽANJE USLUGA.....	40
19. STANJE OBJEKATA PRI PRIMOPREDAJI	40
20. TRENUTNO ZAPOSLENI U AERODROMIMA CRNE GORE AD	41
PRILOG 1- Lista važećih propisa	42
PRILOG 2- Nacrt Ugovora o koncesiji	44
PRILOG 3 - Predlog aerodromskih usluga.....	45

UVOD

U skladu sa Zakonom o koncesijama („Službeni list Crne Gore“, br. 08/09) Ministarstvo saobraćaja i pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo) je pripremio Koncesioni akt za davanje koncesije za korišćenje aerodroma Tivat i Podgorica (u daljem tekstu: Aerodrom) konkurentski izabranom najboljem ponuđaču (Koncesionar) koji će osnovati i registrovati pravno lice, sa sjedištem u Crnoj Gori, za obavljanje koncesione djelatnosti.

Koncesija za korišćenje Aerodroma uključuje plaćanje koncesione naknade Koncedentu - Vladi Crne Gore (u daljem tekstu: Koncedent) od strane Koncesionara.

Namjera je da se kroz davanje koncesije obezbijedi neophodna valorizacija Aerodroma na dugoročno održiv način koji će biti u interesu države i njenog daljeg ekonomskog razvoja.

Kako bi se uz korišćenje najboljih međunarodnih praksi uradila procjena, struktuirala koncesija i objavio tender, Ministarstvo je angažovalo Međunarodnu finansijsku korporaciju (IFC). Rezultati izvršene procjene, detaljnih tehničkih, pravnih, finansijskih i ekonomskih studija, kao i odluke koje je donijelo Ministarstvo po pitanju projekta, ogledaju se u Koncesionom aktu.

U skladu sa zakonom, tekst Koncesionog akta stavljen je 6. avgusta 2018. godine na javnu raspravu kako bi se kroz komentare, mišljenja, primjedbe i sugestije javnosti i drugih zainteresovanih subjekata maksimizirali pozitivni ishodi ovog postupka za građane Crne Gore.

Istovremeno, Ministarstvo je pripremio Nacrt ugovora o koncesiji koji će do stupanja na snagu biti indikativan i podložen promjenama, budući da određena rješenja zavise od specifičnih parametara koja će biti dio ponude najboljeg ponuđača, što je standardan pristup tenderima za koncesije.

Javni oglas, nakon objavljivanja, nadležni organ može izmijeniti, osim elemenata utvrđenim ovim Koncesionim aktom.

Ministarstvo, kao nadležni organ, zadržava pravo da otkáže postupak u bilo kom trenutku.

Na osnovu sklopljenog Ugovora između Ekonomskog fakulteta u Podgorici i privrednog društva Aerodromi Crne Gore AD iz aprila 2019. godine, Ekonomski fakultet je izvršio procjenu tržišne vrijednosti imovine Društva na dan 31.12.2018. godine, čime je ispunjen uslov iz člana 61 Zakona o koncesijama.

Za potrebe utvrđivanja tržišne vrijednosti privrednog društva Aerodromi Crne Gore AD korišćena je prinosna metoda - metoda diskontovanja budućih novčanih tokova, kako bi se procijenila vrijednost neto imovine, odnosno neto kapitala. Tržišna vrijednost na osnovu navedene metode utvrđuje se na osnovu prinosne sposobnosti Društva, tj. sposobnosti da generiše profit u budućem vremenskom periodu.

Na osnovu prikazanih podataka i urađenih analiza, dostavljene i dostupne dokumentacije (finansijski izvještaji društva, izvještaji nadležnih državnih organa), a na temelju Međunarodnih standarda za procjenu vrijednosti imovine, prakse i iskustva procjenjivača, procijenjena tržišna vrijednost sopstvenog kapitala nakon servisiranja duga privrednog društva Aerodromi Crne Gore AD Podgorica na dan 31.12.2018. godine iznosi 140.393.476 eura.

1. OPIS PREDMETA KONCESIJE

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 7 alineja 3 Zakona o koncesijama predmet koncesije je **izgradnja, rekonstrukcija, modernizacija, održavanje i korišćenje Aerodroma.**

Korišćenje podrazumijeva obavljanje djelatnosti od javnog interesa kroz korišćenje dobara od opšteg interesa koja su u državnoj svojini, a koje uključuje plaćanje koncesione naknade od strane Koncesionara Koncedentu.

Izgradnja i rekonstrukcija podrazumijeva izradu tehničke dokumentacije i svih neophodnih dokumenata za izdavanje građevinske dozvole, odnosno prijavu građenja, izvođenje radova na izgradnji i rekonstrukciji objekata i infrastrukture sve do izdavanja potvrda o završetku i odobrenja za rad.

Modernizacija podrazumijeva pripremu neophodne tehničke dokumentacije i izvođenje radova na postojećim objektima suprastrukture i infrastrukture, kojima se: vrši promjena organizacije prostora u objektu, vrši zamjena uređaja, postrojenja, opreme i instalacija, a kojima se ne utiče na stabilnost i sigurnost objekta, ne mijenjaju konstruktivni elementi, ne mijenja spoljni izgled i ne utiče na bezbjednost susjednih objekata, saobraćaja, zaštite od požara i životne sredine.

Koncesija podrazumijeva prenos na Koncesionara prava na potpuno obavljanje cjelokupnih aktivnosti aerodromskih usluga u pogledu Aerodroma, za vrijeme trajanja koncesije, čiji predlog je dat u Prilogu 3 ovog dokumenta.

Koncesionar će biti odgovoran za bezbjednost u okviru lokacija i za obezbjeđivanje sigurnosti u okviru lokacija.

Predmet Koncesije **NE** uključuje:

- kontrolu letenja, koja će ostati u obimu odgovornosti SMATSA-e i
- carinsku i pasošku kontrolu, koja će ostati u obimu odgovornosti Uprave carina, Ministarstva finansija, Uprave policije i Ministarstva unutrašnjih poslova.

2. GRANICE PODRUČJA, OBLASTI, PROSTORA I LOKACIJE NA KOJOJ ĆE SE VRŠITI KONCESIONA DJELATNOST

Koncesiona djelatnost će se vršiti na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica i lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat.

Granice koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica

Granice koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica poklapaju se sa granicama katastarskih parcela br: 541/6 i 541/12 KO Golubovci. Površina koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica iznosi 251,57 ha.

Granice koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat

Granice koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat definisane su na osnovu planske dokumentacije kojom je planski tretirano ovo područje i predložene faznosti realizacije investicionog programa.

Ukupno područje predviđeno za vršenje koncesione djelatnosti na Međunarodnom aerodromu Tivat obuhvata površinu od 157,86 kopnenog dijela i 8,83ha akvatorijuma, a za potrebe ovog Koncesionog akta podijeljeno je i grafički prikazano prema predviđenju tri faze realizacije.

Zahvat I faze obuhvata 84,7 ha, zahvat Faze II realizacije obuhvata površinu od 56 ha, dok je fazom III obuhvaćena površina od 17,38 ha.

Napomena: Katastarska parcela 1232/2 KO Đuraševići iz LN 312, kao i katastarska parcela 1268/2 KO Đuraševići iz LN 1143 nisu dio koncesionog područja (detaljnije obrazloženo u poglavlju koje se tiče vlasničkog statusa).

Faza I i II realizacije na Međunarodnom aerodromu Tivat obuhvataju prostor u granicama Državne studije lokacije (DSL) Sektor 24 – Aerodrom Tivat (Sl. list CG br. 20/13).

Faza III realizacije obuhvata prostor definisan Odlukom o izradi izmjena i dopuna Državne studije lokacije “Kalardovo – Ostrvo cvijeća – Brdišta” (Sl. listu CG 64/17) površine 17,3 ha, za koji još uvijek nije izrađena detaljna planska dokumentacija, ali je prostor namijenjen širenju aerodroma planom višeg reda, odnosno Prostornim planom posebne namjene za obalno područje (Sl. list CG 56/18).

U nastavku su grafički prikazane granice koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat sa podjelom na faze realizacije, kao i podjela na faze sa ucrtanim granicama urbanističkih parcela iz važećeg planskog dokumenta, a date su i koordinate granica područja na kojoj će se vršiti koncesiona djelatnost, prikazane po fazama:



Aerodrom Golubovci

1:10,000





Aerodrom Tivat - Faze

1:10,000

Legenda:

 Granice faze



0 0.125 0.25 0.5
Km

Granice faze I realizacije razvoja Međunarodnog aerodroma Tivat određene su popisanim brojevima katastarskih parcela datim u poglavlju 8, a prostorno su određene i sljedećim koordinatama, uz napomenu da kp 1232/2 i 1268/2 KO Duraševići nisu dio faze I, ni dio koncesionog područja:

BROJ	pozicijaX	pozicijaY	BROJ	pozicijaX	pozicijaY	BROJ	pozicijaX	pozicijaY
001	6561034.93	4694603.89	059	6559663.19	4696543.19	117	6559175.34	4696323.62
002	6561056.98	4694623.61	060	6559657.14	4696555.79	118	6559177.45	4696321.41
003	6561059.24	4694625.74	061	6559647.93	4696575.76	119	6559184.59	4696313.97
004	6561047.22	4694643.42	062	6559647.58	4696576.52	120	6559189.06	4696309.30
005	6561007.13	4694712.90	063	6559637.87	4696601.16	121	6559210.83	4696286.61
006	6560994.13	4694736.24	064	6559627.86	4696623.65	122	6559213.61	4696283.71
007	6560983.67	4694755.43	065	6559624.59	4696632.01	123	6559222.73	4696274.20
008	6560934.87	4694840.48	066	6559623.27	4696635.38	124	6559242.21	4696253.88
009	6560900.81	4694898.65	067	6559610.49	4696666.21	125	6559240.56	4696258.70
010	6560869.61	4694951.71	068	6559601.65	4696691.60	126	6559239.17	4696263.59
011	6560839.67	4694999.97	069	6559599.60	4696696.54	127	6559238.04	4696268.56
012	6560807.13	4695052.39	070	6559583.89	4696738.28	128	6559237.19	4696273.58
013	6560789.57	4695081.28	071	6559574.06	4696765.91	129	6559236.79	4696276.76
014	6560746.35	4695145.27	072	6559571.54	4696768.27	130	6559236.32	4696282.96
015	6560743.61	4695149.32	073	6559571.32	4696768.47	131	6559235.29	4696304.28
016	6560719.16	4695185.52	074	6559571.25	4696768.80	132	6559235.12	4696307.85
017	6560687.34	4695230.26	075	6559570.90	4696770.32	133	6559234.99	4696310.60
018	6560679.81	4695240.46	076	6559563.29	4696792.38	134	6559233.91	4696333.01
019	6560625.86	4695314.61	077	6559561.74	4696795.65	135	6559233.76	4696336.16
020	6560623.98	4695316.99	078	6559558.10	4696809.02	136	6559233.17	4696346.10
021	6560566.61	4695389.61	079	6559552.45	4696826.97	137	6559232.33	4696356.04
022	6560567.45	4695390.98	080	6559546.95	4696844.54	138	6559231.25	4696365.94
023	6560553.84	4695408.53	081	6559545.91	4696849.95	139	6559230.65	4696370.69
024	6560532.53	4695434.63	082	6559541.89	4696864.39	140	6559229.82	4696376.62
025	6560512.17	4695459.43	083	6559542.42	4696869.50	141	6559228.89	4696382.53
026	6560489.12	4695487.31	084	6559537.16	4696889.48	142	6559227.89	4696388.43
027	6560466.23	4695514.22	085	6559529.19	4696919.75	143	6559226.79	4696394.32
028	6560460.62	4695520.88	086	6559518.28	4696921.43	144	6559225.61	4696400.19
029	6560456.85	4695525.08	087	6559518.92	4696925.75	145	6559224.34	4696406.04
030	6560445.32	4695537.92	088	6559519.19	4696931.81	146	6559222.98	4696411.87
031	6560340.15	4695656.66	089	6559518.89	4696932.99	147	6559221.54	4696417.68
032	6560288.13	4695714.39	090	6559518.62	4696934.06	148	6559219.55	4696425.16
033	6560245.04	4695762.76	091	6559472.80	4696940.56	149	6559220.60	4696425.42
034	6560205.62	4695807.79	092	6559472.04	4696940.67	150	6559219.38	4696425.77
035	6560169.84	4695848.08	093	6559465.68	4696941.57	151	6559216.44	4696435.86
036	6560134.77	4695887.50	094	6559464.90	4696941.68	152	6559213.23	4696445.87
037	6560103.55	4695922.86	095	6559383.26	4696953.27	153	6559209.77	4696455.80
038	6560074.81	4695954.80	096	6559377.38	4696954.10	154	6559206.04	4696465.63
039	6560045.80	4695987.24	097	6559363.86	4696956.02	155	6559202.07	4696475.37
040	6560016.61	4696019.58	098	6559350.60	4696957.91	156	6559197.85	4696485.00
041	6559995.26	4696044.65	099	6559344.89	4696958.71	157	6559193.37	4696494.51
042	6559966.06	4696078.66	100	6559338.68	4696959.59	158	6559188.65	4696503.91
043	6559938.44	4696111.85	101	6559284.80	4696967.03	159	6559183.70	4696513.18
044	6559910.84	4696146.03	102	6559138.96	4696987.92	160	6559183.01	4696514.42
045	6559882.84	4696182.61	103	6559128.29	4696989.44	161	6559177.96	4696523.22
046	6559848.77	4696228.89	104	6559117.30	4696991.00	162	6559172.70	4696531.90
047	6559828.88	4696257.76	105	6559114.11	4696991.45	163	6559167.23	4696540.44
048	6559827.47	4696259.80	106	6559102.13	4696993.91	164	6559166.39	4696541.71
049	6559806.77	4696290.73	107	6559082.13	4696997.75	165	6559159.98	4696551.07
050	6559790.75	4696314.77	108	6559063.07	4697003.22	166	6559152.06	4696562.30
051	6559775.55	4696339.74	109	6559049.00	4697007.07	167	6559141.19	4696577.71
052	6559754.53	4696374.76	110	6559044.28	4697008.40	168	6559124.10	4696601.95
053	6559753.64	4696376.29	111	6559032.13	4696997.46	169	6559103.40	4696631.28
054	6559733.37	4696411.33	112	6559028.15	4696993.88	170	6559101.76	4696633.61
055	6559711.83	4696450.19	113	6558780.17	4696770.65	171	6559101.62	4696633.82
056	6559673.94	4696524.08	114	6559162.29	4696336.68	172	6559095.33	4696642.74
057	6559672.90	4696522.45	115	6559163.16	4696335.89	173	6559043.31	4696716.48
058	6559669.55	4696529.61	116	6559165.96	4696333.35	174	6559030.51	4696734.63

175	6559021.89	4696750.79	207	6559232.43	4696557.45	239	6560345.35	4695308.22
176	6559019.97	4696759.50	208	6559242.41	4696546.23	240	6560342.84	4695301.90
177	6559017.23	4696770.70	209	6559249.62	4696538.08	241	6560352.16	4695291.04
178	6559018.35	4696791.62	210	6559252.77	4696539.56	242	6560371.10	4695269.23
179	6559018.64	4696792.30	211	6559363.04	4696416.21	243	6560429.46	4695203.95
180	6559019.55	4696795.04	212	6559390.04	4696386.31	244	6560456.91	4695172.85
181	6559021.76	4696801.36	213	6559398.27	4696377.32	245	6560457.81	4695171.71
182	6559021.99	4696802.09	214	6559422.21	4696351.15	246	6560459.74	4695169.42
183	6559023.02	4696800.94	215	6559456.33	4696313.41	247	6560464.13	4695164.81
184	6559045.11	4696776.02	216	6559497.87	4696265.55	248	6560489.35	4695136.13
185	6559057.94	4696761.55	217	6559538.37	4696219.75	249	6560573.46	4695043.83
186	6559058.67	4696758.41	218	6559577.38	4696175.67	250	6560595.73	4695021.03
187	6559063.79	4696749.34	219	6559615.83	4696132.78	251	6560621.83	4694992.83
188	6559066.96	4696744.64	220	6559630.94	4696115.85	252	6560666.90	4694939.90
189	6559069.92	4696740.64	221	6559653.54	4696090.52	253	6560698.38	4694903.73
190	6559072.56	4696743.64	222	6559697.65	4696041.77	254	6560722.33	4694876.33
191	6559073.93	4696744.54	223	6559737.37	4695995.67	255	6560735.61	4694860.97
192	6559095.33	4696719.17	224	6559773.19	4695954.69	256	6560749.13	4694859.10
193	6559115.81	4696694.96	225	6559808.12	4695914.96	257	6560758.06	4694847.07
194	6559129.00	4696678.70	226	6559830.22	4695892.68	258	6560764.45	4694838.11
195	6559136.62	4696669.76	227	6559857.22	4695861.39	259	6560766.94	4694834.65
196	6559144.62	4696661.20	228	6559881.70	4695834.49	260	6560771.98	4694828.76
197	6559154.03	4696649.51	229	6559916.35	4695795.33	261	6560783.67	4694815.77
198	6559156.75	4696647.21	230	6559957.90	4695748.50	262	6560800.70	4694796.43
199	6559158.50	4696644.20	231	6560005.85	4695693.27	263	6560835.40	4694757.36
200	6559167.53	4696632.74	232	6560042.21	4695652.26	264	6560898.54	4694686.29
201	6559170.41	4696628.97	233	6560083.65	4695605.30	265	6560954.78	4694622.97
202	6559178.64	4696619.40	234	6560139.12	4695541.38	266	6560990.30	4694654.16
203	6559191.09	4696605.75	235	6560168.26	4695509.16	267	6561003.56	4694638.94
204	6559206.27	4696587.03	236	6560218.20	4695453.35	268	6561016.28	4694624.84
205	6559221.93	4696569.45	237	6560274.74	4695389.75	269	6561030.02	4694609.33
206	6559230.02	4696560.36	238	6560314.59	4695344.41			

Granica faze II realizacije razvoja Međunarodnog aerodroma Tivat prostorno je definisana sljedećim koordinatama:

BROJ	pozicijaX	pozicijaY	BROJ	pozicijaX	pozicijaY	BROJ	pozicijaX	pozicijaY
001	6561059.24	4694625.74	028	6560875.30	4694418.85	055	6560409.15	4694923.15
002	6561063.29	4694621.18	029	6560836.46	4694418.89	056	6560400.87	4694932.93
003	6561071.92	4694606.66	030	6560831.93	4694424.24	057	6560334.96	4695010.30
004	6561071.34	4694602.06	031	6560826.08	4694431.14	058	6560291.44	4695061.39
005	6561085.00	4694578.08	032	6560823.45	4694434.25	059	6560276.03	4695079.48
006	6561089.06	4694565.60	033	6560825.73	4694436.18	060	6560269.05	4695087.67
007	6561106.10	4694530.32	034	6560821.59	4694436.43	061	6560259.23	4695099.19
008	6561116.58	4694508.54	035	6560816.60	4694442.33	062	6560237.91	4695124.22
009	6561122.95	4694497.83	036	6560793.95	4694469.05	063	6560221.55	4695143.43
010	6561136.43	4694475.15	037	6560763.14	4694505.41	064	6560211.32	4695155.44
011	6561137.62	4694471.99	038	6560761.32	4694507.56	065	6560203.14	4695165.04
012	6561143.42	4694456.63	039	6560753.02	4694517.36	066	6560191.63	4695178.55
013	6561133.33	4694450.13	040	6560736.00	4694537.44	067	6560152.89	4695224.03
014	6561124.12	4694446.40	041	6560722.59	4694553.27	068	6560147.03	4695230.91
015	6561108.16	4694438.45	042	6560696.98	4694583.49	069	6560145.95	4695232.18
016	6561079.34	4694427.19	043	6560691.53	4694589.92	070	6560142.95	4695235.70
017	6561067.00	4694423.27	044	6560682.59	4694600.47	071	6560137.23	4695242.41
018	6561047.40	4694421.55	045	6560612.16	4694683.59	072	6560117.21	4695265.91
019	6561028.65	4694419.87	046	6560590.75	4694708.85	073	6560104.47	4695280.87
020	6561014.98	4694418.77	047	6560577.56	4694724.41	074	6560071.32	4695319.78
021	6561012.16	4694418.94	048	6560554.13	4694752.07	075	6560055.57	4695338.33
022	6561001.26	4694419.60	049	6560541.73	4694766.70	076	6560042.62	4695353.58
023	6560985.72	4694421.09	050	6560519.29	4694793.17	077	6560014.37	4695386.86
024	6560965.96	4694420.62	051	6560480.49	4694838.97	078	6559997.70	4695406.49
025	6560962.43	4694420.54	052	6560471.30	4694849.81	079	6559993.78	4695411.10
026	6560938.17	4694418.65	053	6560440.98	4694885.59	080	6559959.69	4695451.25
027	6560914.10	4694418.80	054	6560425.38	4694904.00	081	6559944.12	4695469.59

082	6559916.25	4695502.42	141	6559197.85	4696485.00	200	6559456.33	4696313.41
083	6559884.34	4695539.99	142	6559193.37	4696494.51	201	6559497.87	4696265.55
084	6559838.71	4695593.74	143	6559188.65	4696503.91	202	6559538.37	4696219.75
085	6559824.35	4695610.64	144	6559183.70	4696513.18	203	6559577.38	4696175.67
086	6559797.85	4695641.85	145	6559183.01	4696514.42	204	6559615.83	4696132.78
087	6559761.17	4695685.05	146	6559177.96	4696523.22	205	6559630.94	4696115.85
088	6559681.89	4695779.09	147	6559172.70	4696531.90	206	6559653.54	4696090.52
089	6559651.52	4695815.12	148	6559167.23	4696540.44	207	6559697.65	4696041.77
090	6559640.89	4695827.72	149	6559166.39	4696541.71	208	6559737.37	4695995.67
091	6559606.53	4695868.49	150	6559159.98	4696551.07	209	6559773.19	4695954.69
092	6559602.61	4695873.13	151	6559152.06	4696562.30	210	6559808.12	4695914.96
093	6559523.32	4695967.18	152	6559141.19	4696577.71	211	6559830.22	4695892.68
094	6559498.13	4695992.31	153	6559124.10	4696601.95	212	6559857.22	4695861.39
095	6559463.44	4696026.93	154	6559103.40	4696631.28	213	6559881.70	4695834.49
096	6559453.96	4696036.38	155	6559101.76	4696633.61	214	6559916.35	4695795.33
097	6559448.65	4696041.83	156	6559101.62	4696633.82	215	6559957.90	4695748.50
098	6559426.31	4696064.78	157	6559095.33	4696642.74	216	6560005.85	4695693.27
099	6559383.46	4696108.78	158	6559043.31	4696716.48	217	6560042.21	4695652.26
100	6559328.75	4696164.97	159	6559030.51	4696734.63	218	6560083.65	4695605.30
101	6559321.45	4696172.47	160	6559021.89	4696750.79	219	6560139.12	4695541.38
102	6559312.97	4696181.18	161	6559019.97	4696759.50	220	6560168.26	4695509.16
103	6559310.27	4696183.95	162	6559017.23	4696770.70	221	6560218.20	4695453.35
104	6559306.29	4696188.05	163	6559018.35	4696791.62	222	6560274.74	4695389.75
105	6559292.69	4696202.01	164	6559018.64	4696792.30	223	6560314.59	4695344.41
106	6559272.76	4696222.50	165	6559019.55	4696795.04	224	6560345.35	4695308.22
107	6559263.00	4696232.52	166	6559021.76	4696801.36	225	6560342.84	4695301.90
108	6559256.69	4696239.01	167	6559021.99	4696802.09	226	6560352.16	4695291.04
109	6559242.21	4696253.88	168	6559023.02	4696800.94	227	6560371.10	4695269.23
110	6559240.56	4696258.70	169	6559045.11	4696776.02	228	6560429.46	4695203.95
111	6559239.17	4696263.59	170	6559057.94	4696761.55	229	6560456.91	4695172.85
112	6559238.04	4696268.56	171	6559058.97	4696758.41	230	6560457.81	4695171.71
113	6559237.19	4696273.58	172	6559063.79	4696749.34	231	6560459.74	4695169.42
114	6559236.79	4696276.76	173	6559066.96	4696744.64	232	6560464.13	4695164.81
115	6559236.32	4696282.96	174	6559069.92	4696740.64	233	6560489.35	4695136.13
116	6559235.29	4696304.28	175	6559072.56	4696743.64	234	6560573.46	4695043.83
117	6559235.12	4696307.85	176	6559073.93	4696744.54	235	6560595.73	4695021.03
118	6559234.99	4696310.60	177	6559095.33	4696719.17	236	6560621.83	4694992.83
119	6559233.91	4696333.01	178	6559115.81	4696694.96	237	6560666.90	4694939.90
120	6559233.76	4696336.16	179	6559129.00	4696678.70	238	6560698.38	4694903.73
121	6559233.17	4696346.10	180	6559136.62	4696669.76	239	6560722.33	4694876.33
122	6559232.33	4696356.04	181	6559144.62	4696661.20	240	6560735.61	4694860.97
123	6559231.25	4696365.94	182	6559154.03	4696649.51	241	6560749.13	4694859.10
124	6559230.65	4696370.69	183	6559156.75	4696647.21	242	6560758.06	4694847.07
125	6559229.82	4696376.62	184	6559158.50	4696644.20	243	6560764.45	4694838.11
126	6559228.89	4696382.53	185	6559167.53	4696632.74	244	6560766.94	4694834.65
127	6559227.89	4696388.43	186	6559170.41	4696628.97	245	6560771.98	4694828.76
128	6559226.79	4696394.32	187	6559178.64	4696619.40	246	6560783.67	4694815.77
129	6559225.61	4696400.19	188	6559191.09	4696605.75	247	6560800.70	4694796.43
130	6559224.34	4696406.04	189	6559206.27	4696587.03	248	6560835.40	4694757.36
131	6559222.98	4696411.87	190	6559221.93	4696569.45	249	6560898.54	4694686.29
132	6559221.54	4696417.68	191	6559230.02	4696560.36	250	6560954.78	4694622.97
133	6559219.55	4696425.16	192	6559232.43	4696557.45	251	6560990.30	4694654.16
134	6559220.60	4696425.42	193	6559242.41	4696546.23	252	6561003.56	4694638.94
135	6559219.38	4696425.77	194	6559249.62	4696538.08	253	6561016.28	4694624.84
136	6559216.44	4696435.86	195	6559252.77	4696539.56	254	6561030.02	4694609.33
137	6559213.23	4696445.87	196	6559363.04	4696416.21	255	6561034.93	4694603.89
138	6559209.77	4696455.80	197	6559390.04	4696386.31	256	6561056.98	4694623.61
139	6559206.04	4696465.63	198	6559398.27	4696377.32			
140	6559202.07	4696475.37	199	6559422.21	4696351.15			

Granice faze III realizacije razvoja Međunarodnog aerodroma Tivat određene Odlukom o izradi Izmjena i dopuna Državne studije lokacije “Kalardovo – Ostrvo cvijeća – Brdišta” (predložena lokacija novog terminala “Jug”) definisane su sljedećim koordinatama:

BROJ	Position X	Position Y	BROJ	Position X	Position Y
1	6560218.55	4695137.88	56	6560794.52	4694419.18
2	6560223.32	4695141.92	57	6560786.24	4694420.21
3	6560232.72	4695130.84	58	6560785.22	4694420.16
4	6560238.78	4695123.69	59	6560775.85	4694419.70
5	6560244.85	4695116.54	60	6560766.48	4694419.24
6	6560250.92	4695109.38	61	6560757.11	4694418.78
7	6560256.98	4695102.23	62	6560747.74	4694418.49
8	6560263.05	4695095.07	63	6560728.98	4694418.34
9	6560269.12	4695087.92	64	6560719.60	4694418.27
10	6560275.18	4695080.77	65	6560710.22	4694418.19
11	6560281.25	4695073.61	66	6560700.85	4694418.49
12	6560287.32	4695066.46	67	6560691.48	4694418.92
13	6560293.39	4695059.31	68	6560682.11	4694419.34
14	6560299.45	4695052.15	69	6560653.98	4694420.10
15	6560311.59	4695037.85	70	6560625.84	4694420.35
16	6560317.65	4695030.69	71	6560607.08	4694420.51
17	6560323.72	4695023.54	72	6560588.33	4694420.68
18	6560329.79	4695016.38	73	6560562.15	4694452.75
19	6560335.85	4695009.23	74	6560516.10	4694506.14
20	6560366.19	4694973.46	75	6560495.53	4694530.00
21	6560372.25	4694966.30	76	6560466.73	4694563.39
22	6560384.39	4694952.00	77	6560385.82	4694657.20
23	6560390.45	4694944.84	78	6560380.66	4694660.70
24	6560396.52	4694937.69	79	6560374.56	4694661.16
25	6560402.59	4694930.53	80	6560368.89	4694658.45
26	6560414.72	4694916.23	81	6560288.91	4694589.46
27	6560426.85	4694901.92	82	6560277.58	4694576.77
28	6560438.99	4694887.61	83	6560232.75	4694644.54
29	6560451.12	4694873.30	84	6560161.23	4694753.13
30	6560463.25	4694858.99	85	6560152.43	4694768.03
31	6560469.32	4694851.84	86	6560151.03	4694769.67
32	6560499.65	4694816.07	87	6560152.61	4694771.03
33	6560505.72	4694808.92	88	6560157.43	4694775.14
34	6560542.12	4694765.99	89	6560163.25	4694786.05
35	6560560.32	4694744.53	90	6560167.48	4694794.43
36	6560584.59	4694715.91	91	6560171.43	4694802.91
37	6560608.85	4694687.30	92	6560173.96	4694811.94
38	6560614.92	4694680.14	93	6560176.50	4694820.97
39	6560639.18	4694651.53	94	6560179.03	4694830.00
40	6560657.38	4694630.06	95	6560181.46	4694838.71
41	6560669.52	4694615.76	96	6560184.15	4694848.31
42	6560687.72	4694594.29	97	6560186.62	4694857.10
43	6560699.85	4694579.99	98	6560189.15	4694866.13
44	6560705.92	4694572.83	99	6560196.11	4694893.39
45	6560748.38	4694522.75	100	6560202.70	4694920.75
46	6560760.52	4694508.45	101	6560207.15	4694938.98
47	6560772.65	4694494.14	102	6560219.52	4694984.22
48	6560790.85	4694472.68	103	6560227.57	4695011.17
49	6560802.98	4694458.37	104	6560236.16	4695037.97
50	6560815.12	4694444.06	105	6560238.02	4695043.77
51	6560827.25	4694429.75	106	6560238.07	4695047.06
52	6560836.46	4694418.89	107	6560238.24	4695056.44
53	6560826.80	4694420.20	108	6560236.84	4695075.09
54	6560822.65	4694420.07	109	6560233.18	4695093.46
55	6560803.90	4694419.47	110	6560228.57	4695111.65
			111	6560226.74	4695118.89
			112	6560222.27	4695129.26

3. OSNOVNI PARAMETRI ZA OCJENU EKONOMSKE OPRAVDANOSTI INVESTICIJE

Cilj ocjene ekonomske opravdanosti projekta je da se kroz analizu troškova i prihoda koncesionara utvrdi da li je koncesija održivo rješenje ili ne, odnosno da li će koncesija rezultirati pozitivnim finansijskim, ekonomskim i socijalnim rezultatima za Crnu Goru. U svrhu izrade ove analize korišteni su izvještaji urađeni od strane specijalizovanih konsultantskih firmi i analize obavljene 2018. godine. U tu svrhu korišteni su:

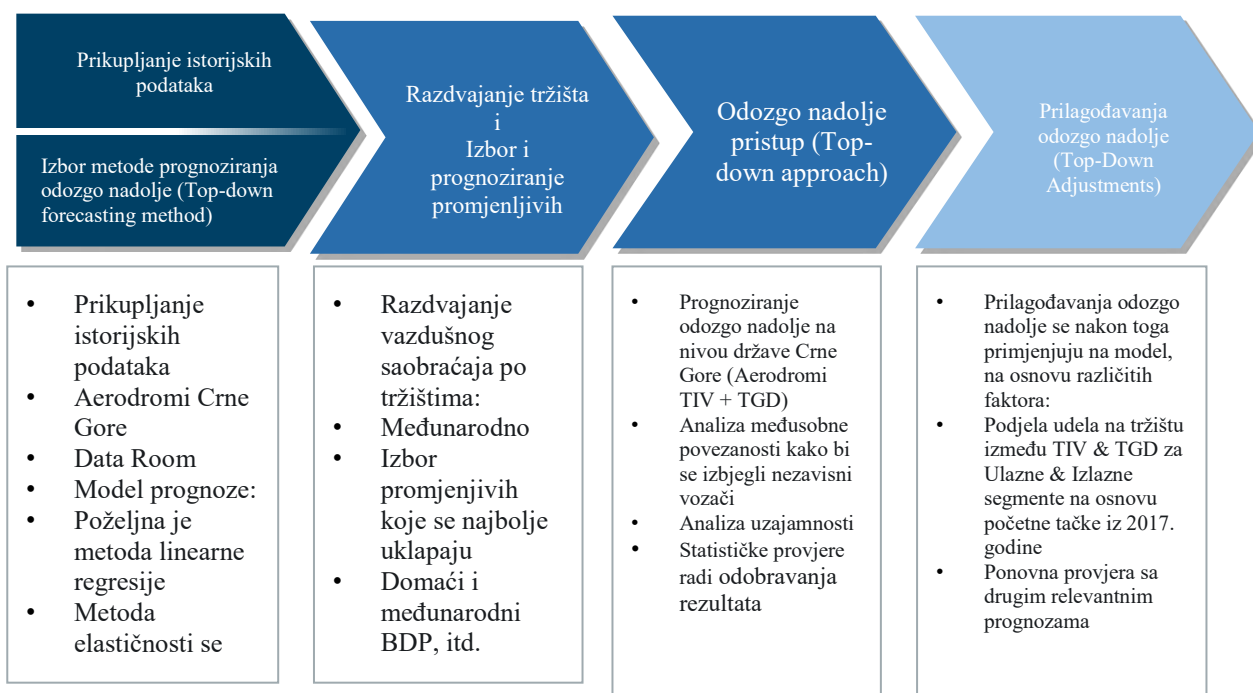
- procjena istorijskih performansi poslovanja aerodroma;
- procjena stanja imovine;
- prognoza saobraćaja;
- procjena potrebnih investicija u sljedećih 30 godina i
- trenutni uslovi na finansijskom tržištu.

Na osnovu navedenih parametara izrađen je biznis plan za poslovanje aerodroma u sledećih 30 godina. Tehničke studije uradila je Advanced Logistics Group (u daljem tekstu: ALG), dok je finansijske i ekonomske analize uradila Međunarodna finansijska institucija (u daljem tekstu: IFC).

Analiza ekonomske opravdanosti projekta na osnovu dostupnih istorijskih i projektovanih podataka pokazala je da je predloženi projekat održiv i ekonomski opravdan. Drugim riječima, uzevši u obzir veličinu investicije za koju se predviđa da će je koncesionar implementirati, projektni protok gotovine je dovoljno zdrav za koncesionara da pokrije svoje operativne i finansijske troškove kao i da podijeli ekstra prihode sa koncedentom.

3.1. Prognoza saobraćaja

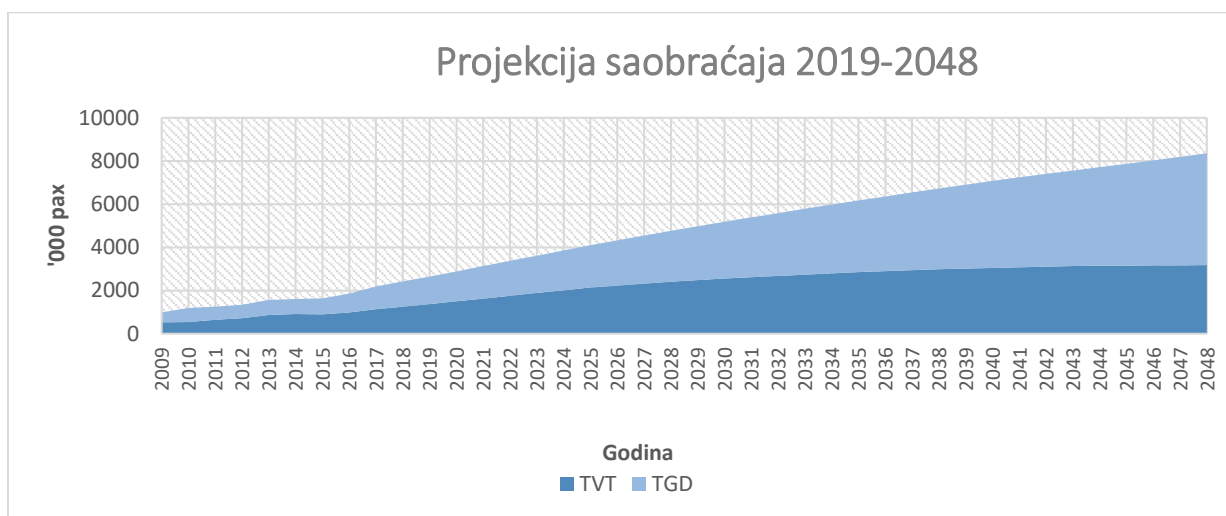
Prognoze saobraćaja za dva operativna aerodroma, za period od 30 godina izradio je ALG koristeći sljedeću metodologiju:



Ograničenje kapaciteta uzrokovano nedostatkom infrastrukturnih kapaciteta ne treba da ograniči budućeg Koncesionara da predloži inovativna rješenja u smislu rješavanja tih problema. U svakom slučaju, zajednički interes Koncedenta i Koncesionara je proširenje kapaciteta kako bi se zadovoljio rast saobraćaja. Ponuđači će, dakle, morati da ponude rješenja koja neće biti prepreka za rast infrastrukture u budućnosti.

Saobraćajne projekcije su ilustrovane u nastavku.

Prognoze saobraćaja na aerodromu Podgorica i aerodromu Tivat



3.2. Procjena troškova

U svrhu ekonomske analize opravdanosti projekta korišćene su sljedeće pretpostavke:

- Kapitalne i veće investicije u održavanje, na osnovu trenutnog stanja imovine, zahtjevima za postizanje usklađenosti i prognozama saobraćaja procjenjene su na 200 miliona eura za oba aerodroma, tokom cijelog trajanja projekta;
- Operativni troškovi su zasnovani na troškovnoj strukturi Aerodroma Crne Gore za protekle 2 izvještajne godine kao i strukturi zaposlenih od 14.06.2018. usklađeni sa prognozom rasta saobraćaja i širenja aerodroma. Takođe se pretpostavlja da će koncesionar optimizirati operativne troškove kako bi dostigao nivo performansi uobičajen u okviru ove industrije u periodu od 7-8 godina od preuzimanja.

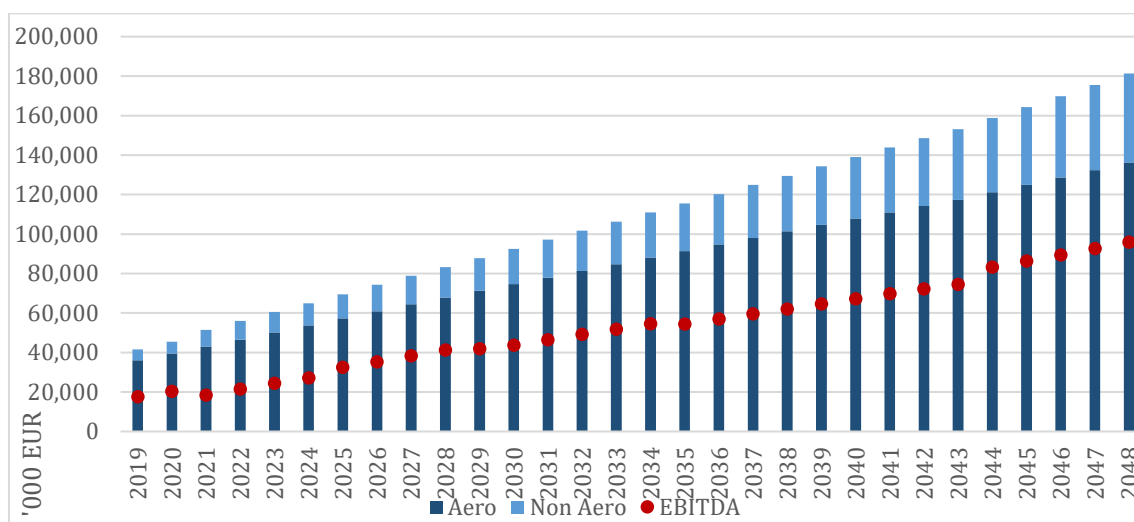
3.3. Projekcije prihoda

Na osnovu premise o transferu postojećih ugovora između Aerodroma Crne Gore i avio prevoznika koji trenutno lete za Crnu Goru, uz pretpostavku da će trenutne aerodromske takse i naknade ostati nepromijenjene, urađena je projekcija prihoda za 30 godina, odnosno za vrijeme trajanja koncesije.

Koristeći performanse iz prošlosti kao polazište i pod pretpostavkom da će koncesionar optimizovati ne-aeronautičke aktivnosti ubrzo nakon završetka građevinskog perioda, ne-aeronautički prihodi su projektovani u skladu sa prosjekom koji avio industrija ostvaruje u regionu.

Trenutni komercijalni prihodi po putniku su EUR2.1 na TGD i EUR1.9 na TVT. U poređenju imamo EUR3.1 na BEG, EUR4.1 u Beču ili EUR7.6 u Minhenu.

Projekcije osnovnog scenarija prihoda i EBITDA



3.4. Procjena protoka gotovine

Finansijska i ekonomska analiza urađena za potrebe ovog Koncesionog akta ukazuju na to da je projekat finansijski održiv na osnovu pretpostavki koje su korišćene u smislu kapitalnih investicija, operativnih troškova i finansijskih troškova. Dakle, očekuje se da Koncesionar podijeli dio svojih prihoda sa Koncedentom, i to na sljedeći način:

- (i) kroz godišnje koncesione naknade koje se plaćaju kao procenat od ostvarenih bruto prihoda i
- (ii) kroz jednokratnu koncesionu naknadu, koja se plaća odmah po zaključenju ugovora.

Mehanizam podjele godišnjeg prihoda između Koncesionara i Koncedenta je struktuiran u formi godišnjeg ili polu-godišnjeg plaćanja, izračunat kao procenat bruto prihoda dobijenog iz poslovanja aerodroma.

Bruto prihodi su definisani kao zbir sljedećih stavki (određen u eurima u skladu sa Međunarodnim računovodstvenim standardima):

- a) ukupnih bruto prihoda koje je primio Koncesionar, a koji proizlaze iz aeronautičkih prihoda;
- b) ukupnih bruto prihoda koje je primio Koncesionar, a koji proizlaze iz ne-aeronautičkih prihoda;
- c) primljenih iznosa ili potraživanja iz prodaje i usluga koje Koncesionar naplaćuje ili ih pripisuje aerodromskom poslovanju;
- d) bilo kojih prihoda iz osiguranja koje Koncesionar primi;
- e) bilo kojih i svih drugih prihoda Koncesionara dobijenih aerodromskim poslovanjem, koji nisu na drugi način uključeni u obračun ukupnih bruto prihoda pod tačkama (a) do (d) iznad, kao što su prilivi od kamata i kazni i novčanih kazni naplaćenih trećim licima za kasno plaćanje aeronautičkih prihoda i ne-aeronautičkih prihoda.

4. PREDVIĐENO TRAJANJE KONCESIJE

Koncesija se daje **na period od 30 godina** od dana otpočinjanja, tj. od dana kada Koncesionar ispuni sve neophodne preduslove potrebne da bi prenos poslovanja aerodroma (finansijско zatvaranje, dozvole, prenos zaposlenih) bio okončan („Dan otpočinjanja“).

5. POTREBNA TEHNIČKA DOKUMENTACIJA SA USLOVIMA ZA NJENU IZRADU, DOZVOLE, ODOBRENJA I SAGLASNOSTI KOJE TREBA PRIBAVITI U CILJU SPROVOĐENJA KONCESIJE

Radi sprovođenja koncesije, društvo sa posebnom namjenom osnovano od strane izabranog ponuđača dužno je da pribavi:

- Građevinsku dozvolu (dozvole) radi izgradnje Aerodromskih objekata, izdate od strane nadležnog organa, odnosno biće dužno da prijavi građenje u skladu sa primjenjivim zakonima;
- Upotrebnu dozvolu (dozvole) za korišćenje novoizgrađenih Aerodromskih objekata, izdatu/e od strane nadležnog organa u skladu sa primjenjivim zakonima;
- Sertifikat vazdušnog operatora od Agencije za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore, u skladu sa uslovima propisanim primjenjivim zakonima;
- Bilo koje druge dozvole i/ili odobrenja u vezi sa obavljanjem koncesione djelatnosti u skladu sa primjenjivim zakonima.

6. IZVOD IZ PROSTORNO-PLANSKE DOKUMENTACIJE

6.1. Prostorno planska dokumentacija na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica

Za dio koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica koji je predmet realizacije prve i druge faze Investicionog programa usvojena je detaljna planska dokumentacija - Lokalna studija lokacije (LSL) „Aerodrom“ Podgorica (Sl. list CG - opštinski propisi br.035/18), koja je osnov za izdavanje UT uslova i izradu neophodne tehničke dokumentacije za izgradnju objekata i infrastrukture.

LSL se oslanja na Master plan Aerodroma Crne Gore do 2030. godine prema definisanim etapama. Treba napomenuti da se obuhvat LSL fizički poklapa samo sa prvom etapom realizacije pomenutog Master plana, dok se elementi druge etape trenutno nalaze van njegovog zahvata, a koji bi se realizovali u okviru susjednog plana LSL „Cijevna – planska cjelina 2.5“ i kasnije kroz izradu Plana generalne regulacije. U skladu sa navedenim, određene su i faze realizacije Investicionog programa u ovom Koncesionom aktu.

Osnovna karakteristika intervencija predviđenih ovom LSL je optimalizacija postojećih prostornih resursa u granicama plana. Težište građevinskih intervencija je u okviru postojeće zone putničkog terminala, i odnosi se na proširenje/izgradnju putničkog terminala i dijela pristanišne platforme, pristupnih puteva i parkinga, širenje vatrogasne stanice kao i na rekonstrukciju i proširenje postojećih poslovnih i servisnih objekata koje trenutno koristi veći broj pravnih subjekata, te izgradnju hangara i robnih terminala.

Osnovna karakteristika predloženog prostornog modela je zadržavanje postojeće konfiguracije osnovne saobraćajne infrastrukture aerodroma sa intervencijama radi usaglašavanja sa zakonskom regulativom u vezi sigurnosti korišćenja aerodroma i optimalizacija raspoloživog prostora u cilju povećanja kapaciteta.

Da bi se dugoročno obezbijedio potreban kapacitet za prihvatanje i otpremu putnika u skladu sa prognoziranim obimom saobraćaja ovom LSL planirana je izgradnja nove putničke zgrade-terminala.

U međuvremenu, da bi se iskoristili kapaciteti postojećeg putničkog terminala moguća su proširenja postojećih servisa u skladu sa planiranom urbanističkom regulacijom.

Važećom LSL „Aerodrom“ Podgorica dati su sljedeći bilansi površina i namjena na nivou plana:

- Ukupna površina zahvata plana 214.2 ha
- Ukupno urbanističkih parcela 16
- Ukupna površina parcela u zoni aviosaobraćaja 206 ha
- BGP objekata aviosaobraćaja 72,906 m²
- Ukupna površina parcela u zoni drumskog saobraćaja (parking) 6.6 ha

- Ukupna površina pod saobraćajnicama 1.6 ha
- Ukupna površina parcela namijenjenih elektroenergetskoj infrastrukturi 0.14 ha

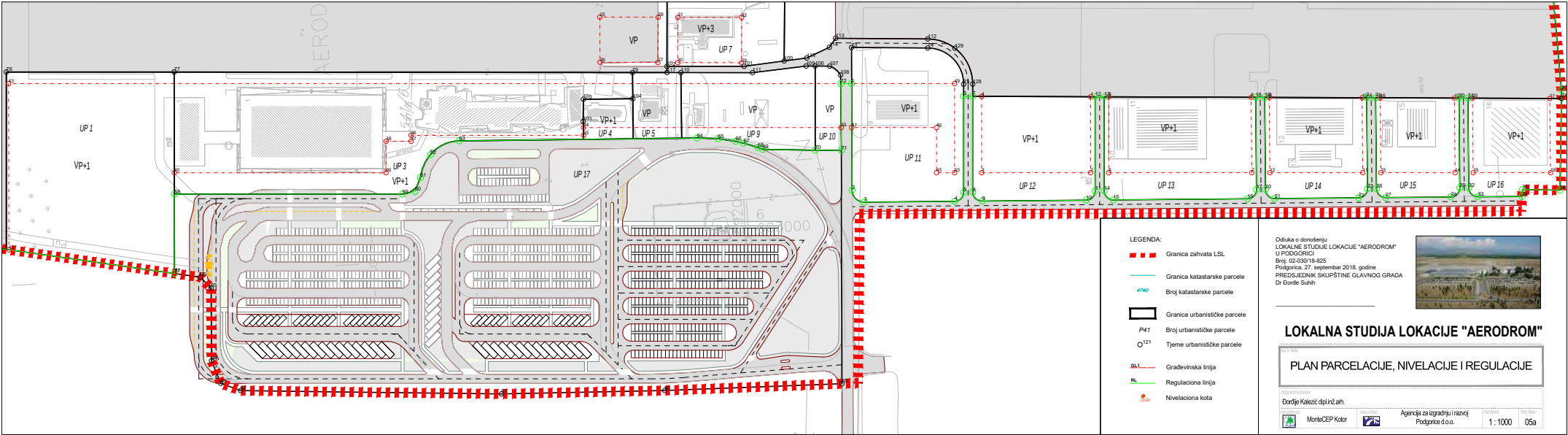
Uporedni prikaz postojećih i planiranih kapaciteta je sljedeći:

Namjena	Postojeće		Planirano	
	Pod namjenom	BGP objekata	Pod namjenom	BGP objekata
Neuređene površine	10.3 ha	-	-	-
Aviosaobraćaj	197.8 ha	16,939 m ²	208.1 ha	72,906 m ²
Drumski saobraćaj	6.1 ha	-	6.6 ha	-
Elektroenergetska infrastruktura	0.14 ha	316 m ²	0.14 ha	986 m ²

Lokalna studija lokacije „Aerodrom“ Podgorica (Sl. list CG - opštinski propisi br.035/18) dostupna je u Registru planskih dokumenata (www.planovidozvole.mrt.gov.me) koji vodi Ministarstvo održivog razvoja i turizma, i u koji je uvid slobodan i bez naknade, a LSL će biti i sastavni dio Tenderske dokumentacije.

U nastavku se, radi ilustracije planiranog prostornog rješenja, daje izvod iz grafičkog dijela važećeg planskog dokumenta – LSL “Aerodrom” Podgorica kao i Master plana razvoja aerodroma do 2030.

Grafički prilog: Plan parcelacije, nivelacije i regulacije – Izvod iz LSL “Aerodrom” Podgorica



Prva i druga faza realizacije Aerodroma Podgorica, u granicama važeće LSL (Izvod iz Master plana razvoja aerodroma do 2030)

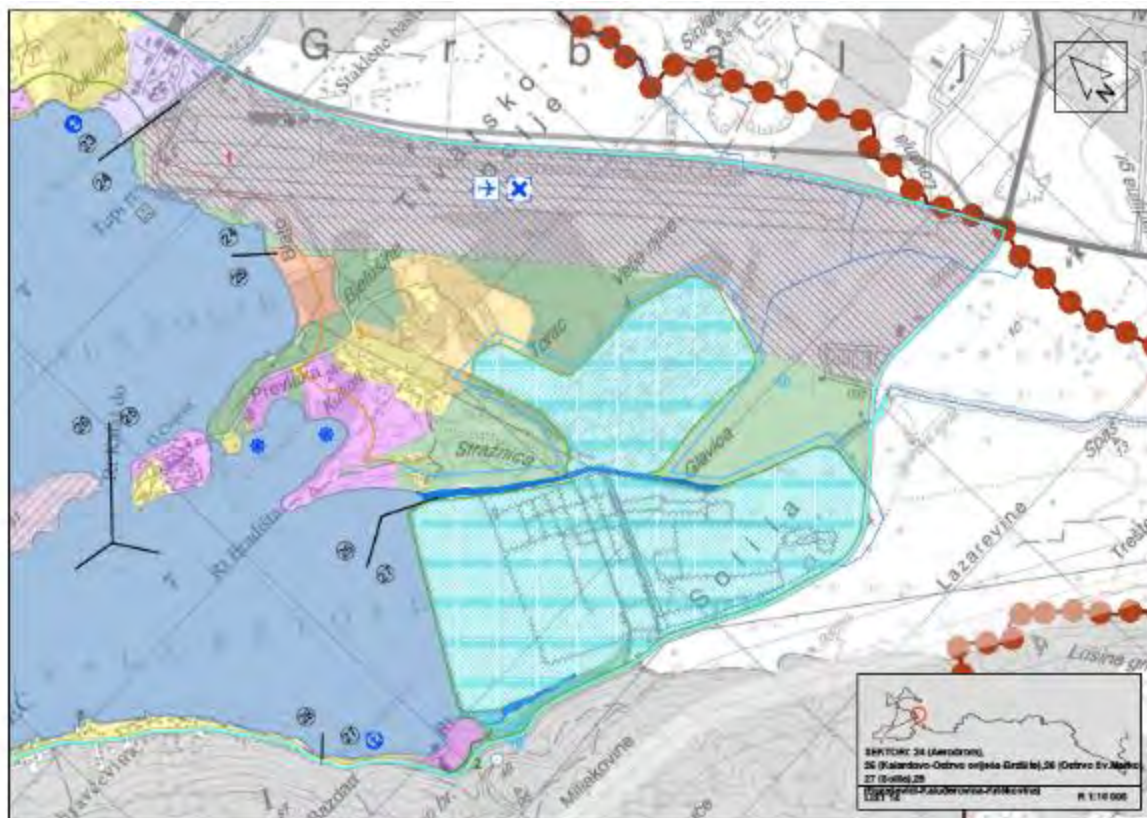


Treća faza realizacije Aerodroma Podgorica, izvan granica važeće LSL (Izvod iz Master plana razvoja aerodroma do 2030)



6.2. Prostorno planska dokumentacija na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat

Cjelokupan prostor koncesionog područja za sve tri faze Investicionog programa na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat nalazi se u obuhvatu morskog dobra i planom višeg reda – **Prostornim planom posebne namjene za obalno područje - PPPNOP** (Sl. list CG 56/18) definisan je kao područje za izgradnju aerodroma i prateće infrastukture.



Slika: Izvod iz PPPNOP za lokaciju Međunarodnog aerodroma Tivat

PPPNOP propisuje da je povećanje postojećih kapaciteta aerodroma u Tivtu neophodno kako bi se ostvarili sljedeći razvojni ciljevi:

- Kategorija aerodroma 4D (prema prostornom planu Crne Gore);
- Visok nivo bezbjednosti saobraćaja na aerodromu;
- Povećanje kapaciteta;
- Povećanje nivoa usluge;
- Održivost razvojnih planova.

Iako PPPNOP daje osnove za direktnu implementaciju i izdavanje UT uslova za svu saobraćajnu i tehničku infrastrukturu koja je predmet tog Plana, pa tako i za aerodrom u Tivtu, ostavlja se mogućnost da se elementi treće faze realizacije Investicionog programa, u prvom redu izgradnja nove terminalne zgrade "Jug" na prostoru u blizini sadašnje kružne raskrsnice na magistralnom putu Tivat-Budva, detaljno planski razrade kroz izradu Izmjena i dopuna Državne studije lokacije "Kalardovo – Ostrvo cvijeća – Brdišta", odnosno kasnije kroz izradu Plana generalne regulacije.

Za dio koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat koji je predmet realizacije prve i druge faze Investicionog programa usvojena je i detaljna planska dokumentacija - Državna studija lokacije (DSL) Sektor 24 – Aerodrom Tivat (Sl.list CG br. 20/13) ukupne površine 140,36 ha, pri čemu na kopneni dio otpada 131,53 ha, a na pripadajući akvatorijum 8,83 ha.

Ova DSL je osnov za izdavanje UT uslova i izradu neophodne tehničke dokumentacije za izgradnju objekata i infrastrukture koji su predviđeni kroz prve dvije faze Investicionog programa.

Osnova planskog rješenja DSL Sektor 24 je da poletno-slijetna staza ostaje na postojećoj lokaciji, a da se planira izgradnja nove terminalne zone u južnom dijelu kompleksa, uz put Magistrala-Luštica.

Ovo rješenje je rezultat istraživanja u cilju obezbjeđenja prostornih uslova za dugoročni razvoj. Jugozapadno od poletno-slijetne staze planirana je izgradnja paralelne rulne staze.

Po izgradnji nove terminalne zone redovni i čarter saobraćaj bi se obavljao u terminalnoj zoni Jug, a postojeća terminalna zona (Sjever) bi se koristila za prihvrat i otpremu aviona generalne aviacije i servisne službe aerodromske uprave.

Pogodnost ove varijante je u prostornom potencijalu za dugoročni razvoj i mogućnosti pune valorizacije infrastrukture i objekata u postojećoj terminalnoj zoni (buduća namjena za GA).

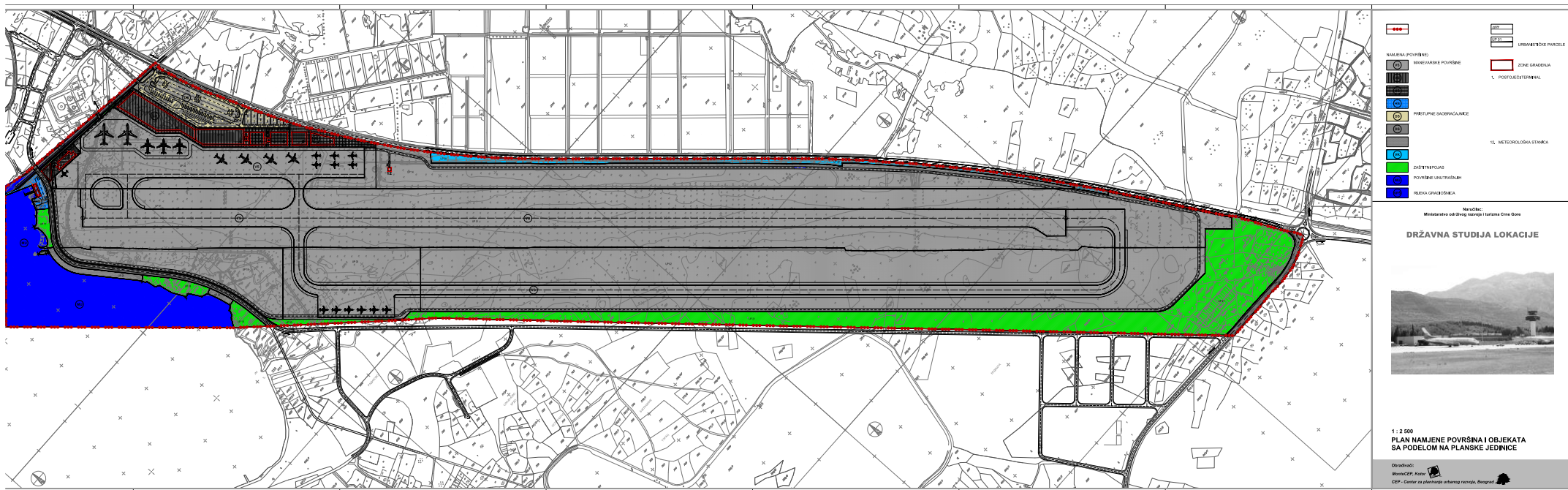
Prema detaljnom režimu korišćenja na prostoru ovog plana su predviđeni sljedeći objekti:

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| - Postojeći terminal | - Hangar |
| - Kontrolni toranj | - Planirani terminal |
| - Upravna zgrada | - Catering |
| - Izlazna kapija | - Marine Air Terminal - MAT |
| - Kargo / TS | - Vodni terminal |
| - Vatrogasna stanica | - Meterološka stanica |

Državna studija lokacije DSL) Sektor 24 – Aerodrom Tivat (Sl. list CG br. 20/13) dostupna je u Registru planskih dokumenata (www.planovidozvole.mrt.gov.me) koji vodi Ministarstvo održivog razvoja i turizma, i u koji je uvid slobodan i bez naknade, a DSL će biti i sastavni dio Tenderske dokumentacije.

Generalno i detaljno korišćenje prostora su u okviru DSL prikazani na grafičkom prilogu „Plan namjene površina i objekata“, koji se u formi izvoda u ovom Koncesionom aktu daje radi ilustracije planiranog prostornog rješenja.

Plan namjene površina – izvod iz DSL Sektor 24 – Aerodrom Tivat



7. PODACI O INFRASTRUKTURNIM I DRUGIM OBJEKTIMA KOJI SE NALAZE NA PROSTORU ZA SPROVOĐENJE KONCESIJE AKTIVNOSTI

Međunarodni aerodrom Podgorica

Aerodrom Podgorica raspolaže jednom poletno-sletnom stazom dužine 2.500 m, sa pravcem pružanja 18/36. Poletno-sletna staza je širine 45 m, bez izgrađenih ramena i sa asfaltnim kolovozom.

Rulne staze na aerodromu Podgorica su u najvećem dijelu, širine 15m. Skoro sve rulne staze imaju fleksibilni kolovoz, izuzev rulne staze "P" koja ima krutu kolovoznu konstrukciju. Rulne staze "G", "H", "J", "K" i "L" čine paralelnu rulnu stazu cijelom dužinom poletno-sletne staze.

Rulne staze "G" i "H" su širine 23m, dok su ostale je širine 15 m cijelom dužinom i u skladu sa ICAO standardima i preporučenim praksama (SARPS) nijesu podesne za operacije većih aviona iz grupe C i svih aviona iz grupe D. Rulne staze "A", "B", "F", "H", "M", "N" i "P" su takođe širine 23 m. Dok su rulne staze "C", "D" i "E" širine 12m i ne zadovoljavaju uslove ni za avione iz kategorije "C".

Pristanišna platforma na aerodromu Podgorica raspolaže sa 6 parking pozicije za avione iz grupe C odmah ispred terminala. Platforma ima krutu kolovoznu konstrukciju, a konfiguracija parking pozicija je za sistem parkiranja na sopstveni pogon pri ulasku i izlasku sa parking pozicije (power-in/-out). Putnici se od/do parkiranog aviona i terminala kreću pješke ili bivaju preveženi autobusom.

Površina osnove postojećeg terminala je približno 5.500m². Terminal je smješten odmah iza pristanišne platforme, što omogućava lak prilaz do i od aviona.

Administracija „Aerodromi Crne Gore“ ad (ACG) je smještena u objektu starog terminala koji se nalazi u liniji sa i odmah južno od postojećeg terminala. Aerodromsko-operativno osoblje je takođe smješteno u starom terminalu i ne postoji nezavisna baza za održavanje opreme za zemaljsko opsluživanje. VIP terminal zauzima južni dio starog terminala. Sa zapadne strane terminala se nalazi parking za automobile.

Stanica za snabdijevanje gorivom je zastarjela i na njoj ne postoje namjenski objekti za garažiranje i dodatne servise. Avio gorivo se sada prevozi u kamionskim cistjernama od depoa za gorivo koji se nalazi odmah južno od terminala. Postojeći sistem nadopune aviona gorivom iz cisterni se trenutno smatra adekvatnim i podesnim za operacije na aerodromu Podgorica.

Operativna baza kontrole letenja i kontrolni toranj se nalaze južno od pristanišne platforme u relativno novom objektu kontrolnog tornja. Vatrogasna stanica se nalazi istočno od objekta kontrole letenja i direktno je povezana sa rulnom stazom "J". Postojeće operacije generalne avijacije se odvijaju na prostoru između kontrole letenja i vatrogasne stanice, a južna ivica platforme za avione generalne avijacije

se koristi za smještaj aktivne opreme za zemaljsko opsluživanje, a po potrebi i za parkiranje malih vazduhoplova.

Robni magacin se nalazi južno od stanice za snabdijevanje gorivom i glavnog prilaznog puta na javno dostupnoj površini (landside). Objekat je smješten na granici javno dostupne i kontrolisane površine (landside/airside) i koristi se za usluge avio prevoza robe u Crnoj Gori.

Do udaljene tehničke platforme se dolazi preko rulne staze "P", i sa njome ukupna površina platformii iznosi približno 18.000m².

Duž zapadne linije tehničke platforme je smješten jedan hangar, a ostali su u produžetku. Njih koriste i privatne i nacionalne aviokompanije, kao što je Montenegro Airlines.

Međunarodni aerodrom Tivat

Prema uobicaјnoj praksi i namjeni površina, kompleks aerodroma Tivat je podeljen na dva osnovna dijela: "airside" i "landside".

"Airside" je dio aerodroma namjenjen prvenstveno za saobraćaj aviona. Pristup ovom dijelu kompleksa je ograničen i kontrolisan. "Landside" je dio aerodromskog kompleksa koji je namijenjen za pristup aerodromskim objektima i airside-u i nije pod posebnim bezbjednosnim režimom.

Airside saobraćajna infrastruktura aerodroma "Tivat" sastoji se od poletno-slijetne staze koja se pruža u pravcu 139°-319°, platformi za parkiranje i opsluživanje aviona, rulnih staza i servisnih saobraćajnica. Putnicki terminal sa platformama i ostalim objektima nalazi se u sjevernom dijelu kompleksa, pa je sa aspekta konfiguracije saobraćajne infrastrukture aerodrom asimetrično izgrađen. Step en izgrađenosti manevarskih površina je apsolutno minimalan, što zajedno sa asimetričnom konfiguracijom, ima za posljedicu vrlo ograničeni kapacitet.

Poletno-slijetna staza dužine je 2500m, širine 45m.

Osnovna staza PSS aerodroma Tivat ima širinu od 150m, što je manje od preporučene širine od 300m za aerodrome gdje su u primjeni procedure za instrumentalno sletanje. Blizina trase regionalnog puta Tivat-Budva osovini poletno-slijetne staze je smetnja potrebnom proširenju osnovne staze.

Takode, usljed malog rastojanja između trase lokalnog puta Tivat-Ostrvo Cvijeca i praga poletno-slijetne staze (RWY14) od samo 39m, nije uspostavljena međunarodnim standardima zahtijevana zaštitna površina ispred proleto-slijetne staze.

Aerodrom raspolaže minimalnom konfiguracijom manevarskih površina, tj. platforme za parkiranje aviona su funkcionalno povezane sa poletno-slijetnom stazom samo preko dvije rulne staze. Pored toga što postoje samo dvije rulne staze one imaju ogranicenu upotrebu.

Prva rulna staza povezuje prag 14 poletno-slijetne staze i sjeverni dio platforme. Blizina trase lokalnog puta Tivat-Ostrvo Cvijeća i u ovom slučaju predstavlja problem, jer ograničava upotrebu ove rulne staze za avione sa većim rasponom krila. Druga rulna staza povezuje južni dio platforme sa poletno-slijetnom stazom i može se koristiti samo za saobraćaj aviona raspona krila do 33m.

Na aerodromu postoji platforma za parkiranje aviona koja se pruža paralelno sa pravcem pružanja poletno-slijetne staze.

Na osnovu analize postojećeg stanja može se zaključiti da aerodromska infrastruktura nema potreban kapacitet i da na dijelu manevarskih površina nijesu ispunjeni svi zahtjevi u skladu sa međunarodnim propisima.

Putnička zgrada aerodroma Tivat je prizemni objekat dimenzija 110mx37m, okvirne površine 4050m². Od izgradnje putničkog terminala izvršeno je više intervencija u cilju povećanja kapaciteta zgrade. Ove intervencije su se do 2006.godine uglavnom odnosile na izgradnju nadstrešnica oko originalnog objekta ispod kojih se obavljao dio prihvata i otpreme putnika.

Tokom posljednje opsežnije rekonstrukcije objekta 2005/2006.godine uklonjene su nadstrešnice, rekonstruisan je i proširen originalni objekat. Tako je dobijen novi klimatizovani objekat sa savremenom tehnološkom opremom za prihvata i otpremu putnika i prtljaga.

Kao posljedica ograničenih investicionih sredstava, i pored toga što je rekonstrukcijom značajno povećan nivo usluge, i dalje je ostao nerješeno problem kapaciteta objekta tokom vršnih opterećenja. Iz tog razloga se tokom 2018. godine pristupilo izgradnji novog dolaznog terminala površine 3000m² u koji je investirano 3,5 mil EUR, a u sklopu kojeg je obezbijedena sortirnica za opsluživanje prtljaga, 6 check-in šaltera, 2 trake za KD kontrolu, prostorije za predstavnike aviokompanija, Uprave policije i carine, toaleti i odlazeći gejt.

Detaljnije informacije o postojećoj infrastrukturi i drugim objektima na koncesionom području raspoložive su u okviru važećih planskih dokumenata - Državne studije lokacije Sektor 24 – Aerodrom Tivat (Sl. list CG br. 20/13) i Lokalne studije lokacije „Aerodrom“ Podgorica (Sl. list CG - opštinski propisi br.035/18), koji će biti sastavni dio Tenderske dokumentacije.

Osim toga, u junu 2018. godine pripremljena je dubinska tehnička analiza (Technical Due Diligence) za aerodrome Podgorica i Tivat, koja će takođe biti sastavni dio Tenderske dokumentacije i dostupna zainteresovanim ponuđačima.

8. VLASNIČKA STRUKTURA ZEMLJIŠTA NA KOJEM ĆE SE VRŠITI KONCESIONA DJELATNOST, NAČIN RJEŠAVANJA IMOVINSKO- PRAVNIH ODNOSA

Vlasnička struktura zemljišta na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica

U vrijeme izrade ovog Koncesionog akta, u potpunosti su riješeni imovinsko-pravni odnosi na koncesionom području na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica.

Naime, lokacija Međunarodnog aerodroma Podgorica, uključujući postojeći prostor aerodroma i zonu predviđenu za proširenje u skladu sa Master planom razvoja aerodroma do 2030, obuhvata dvije katastarske parcele i to: 541/6 i 541/12, sve KO Golubovci, ukupne površine 2.515.798 m². Država Crna Gora je upisana kao vlasnik zemljišta na lokaciji, dok JP Aerodromi Crne Gore ima upisano pravo upravljanja lokacijom. Akcionarsko društvo Aerodromi Crne Gore - Podgorica („Aerodromi Crne Gore“) je pravni sljedbenik Javnog preduzeća Aerodromi Crne Gore.

Listovi nepokretnosti za predmetne parcele biće sastavni dio Tenderske dokumentacije.

Vlasnička struktura zemljišta na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat

I FAZA REALIZACIJE

U okviru faze I realizacije na lokaciji međunarodnog aerodroma Tivat obuhvaćeno je 225 katastarskih parcela iz 2 lista nepokretnosti, sve u okviru KO Mrčevac, ukupne površine 846,596 m². U pitanju su sljedeće katastarske parcele:

KO Mrčevac LN br	Parcele	Nosilac prava
16	1254/1, 1254/2, 1254/3, 1268/1, 1268/3, 1268/4, 1268/5, 1268/6, 1269/1, 1269/2, 1269/3, 1270, 1271/1, 1271/2, 1272/1, 1272/2, 1273/1, 1273/2, 1273/3, 1273/4, 1273/5, 1275/1, 1275/2, 1275/3, 1275/4, 1276, 1277/1, 1277/2	Crna Gora – svojina Vlada Crne Gore – raspolaganje Aerodromi CG AD – upravljanje
1312	1235/2, 1235/3, 1235/4, 1236/2, 1237/2, 1239/2, 1241/2, 1241/3, 1248/2, 1248/3, 1249/1, 1249/2, 1249/3, 1249/4, 1249/5, 1249/6, 1249/7, 1249/8, 1250/1, 1250/2, 1251/1, 1251/2, 1252/1, 1252/10, 1252/11, 1252/12, 1252/2, 1252/3, 1252/5, 1252/6, 1252/7, 1252/8, 1252/9, 1253/1, 1253/2, 1255/1, 1255/2, 1255/3, 1255/4, 1255/5, 1255/6, 1256/1, 1256/2, 1256/3, 1256/4, 1256/5, 1257/1, 1257/2, 1257/3, 1257/4, 1257/5, 1257/6, 1258/1, 1258/2, 1258/3, 1258/4, 1258/5, 1258/6, 1258/7, 1258/8, 1259/1, 1259/2, 1259/3, 1260/1, 1260/2, 1260/3, 1261/1, 1261/2, 1261/3, 1262/1, 1262/3, 1262/4, 1263/1, 1263/2, 1263/3,	Crna Gora – svojina Vlada Crne Gore – raspolaganje

	1264/2, 1265, 1266/1, 1266/2, 1266/3, 1266/4, 1267/1, 1267/3, 1267/4, 1267/5, 1267/6, 1267/7, 1278/1, 1278/2, 1278/3, 1278/4, 1279/1, 1279/2, 1279/3, 1279/4, 1279/5, 1280, 1281/1, 1281/2, 1282, 1283, 1284, 1285, 1286/1, 1286/2, 1287, 1288/1, 1288/2, 1289, 1290/1, 1290/2, 1296/1, 1296/10, 1296/11, 1296/12, 1296/13, 1296/14, 1296/16, 1296/3, 1296/4, 1296/6, 1296/7, 1296/8, 1296/9, 1974/2, 1974/3, 1974/4, 1974/5, 1975, 2155/2, 2155/4, 2155/5, 2155/6, 2158/2, 2158/3, 2158/4, 2158/5, 2158/6, 2159, 2160/1, 2160/3, 2161/2, 2161/3, 2161/4, 2163/2, 2163/3, 2165/2, 2165/3, 2166/1, 2166/2, 2166/3, 2167/1, 2167/2, 2167/3, 2181/2, 2181/3, 2182/2, 2182/3, 2182/4, 2182/5, 2182/6, 2183/1, 2183/4, 2183/5, 2183/6, 2183/7, 2184/2, 2184/3, 2186/2, 2186/3, 2187/2, 2188/3, 2188/4, 2188/5, 2189/11, 2189/4, 2189/6, 2189/7, 2189/8, 2189/9, 2192/3, 2192/4, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2226, 2227, 2228.	
--	---	--

Listovi nepokretnosti za predmetne parcele biće sastavni dio Tenderske dokumentacije.

Napomena: Katastarska parcela br. 1232/2 iz LN 312 koja je u svojini Crne Gore, sa pravom korišćenja Jugopetrol AD u površini 10 m², kao i katastarska parcela 1268/2 iz LN 1143 površine 722 m² koja je u svojini Crne Gore, sa pravom raspolaganja Vlade Crne Gore i pravom upravljanja Kontrole letenja Srbije i Crne Gore, nisu u obuhvatu koncesionog područja.

FAZA II

Faza II realizacije obuhvata nepokretnosti iz KO Mrčevac I KO Đuraševići, i to ukupno 216 katastarskih parcela upisanih u 61 list nepokretnosti, ukupne površine 560.125 m².

Realizacija Faze II je planirana u četvrtoj i petoj godini investicionog programa dok će se imovinsko pravni odnosi na kat. parcelama koje su u zahvatu Faze II riješiti u skladu sa važećim zakonskim propisima.

FAZA III

Faza III obuhvata nepokretnosti iz KO Đuraševići ukupne površine 173.892 m². Potencijalni pitanja koja se tiču Imovinsko pravnih odnosa biće riješeni u skladu sa važećim zakonskim propisima nakon izrade detaljnje planske dokumentacije i shodno tome, elaborata parcelacije, a realizacija Faze III je planirana od 6-30 godine investicionog programa.

Postupci restitucije na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat

Na koncesionom području predviđenom za Fazu I realizacije Međunarodnog aerodroma Tivat, u odnosu na list nepokretnosti br. 16 KO Mrčevac, u kojem je upisana zabilježba "restitucija", riječ je o 4 postupka restitucije po zahtjevu bivših vlasnika, čije rješenje može ići u pravcu obeštećenja ili odbijanja, ali ne i povraćaja zemljišta. Izvršena je identifikacija nepokretnosti koje su predmet zahtjeva za povraćaj i o istom je sačinjen elaborat, koji će biti dostupan u okviru Tenderske dokumentacije u cilju upoznavanja potencijalnih koncesionara sa svim relevantnim činjenicama.

Ostali tereti na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat

Ostali tereti koji su upisani na gore navedenim listovima su teret "morsko dobro", zabilježbe službenosti i zabilježba za pokretanje spora za utvrđivanje prava, koji nisu od uticaja na raspisivanje koncesije.

Način rješavanja imovinsko-pravnih odnosa na lokaciji Međunarodnog aerodroma Tivat

Koncesident će biti u obavezi da preda lokacije Koncesionaru bez opterećenja koja mogu uticati na predmet koncesije, prateći sledeću dinamiku:

- Zemljište neophodno za Fazu I realizacije (prve tri godine investicionog programa) **do stupanja na snagu Ugovora o koncesiji**;
- Zemljište neophodno za Fazu II realizacije (4. i 5. godina investicionog programa) **u roku od 24 mjeseca od stupanja na snagu Ugovora o koncesiji**
- Zemljište neophodno za Fazu III realizacije (od šeste do tridesete godine investicionog programa) – **u roku od 48 mjeseci od stupanja na snagu Ugovora o koncesiji**.

U vrijeme izrade ovog Koncesionog akta, u potpunosti su riješeni imovinsko-pravni odnosi na koncesionom području planiranom za realizaciju Faze I koncesije Međunarodnog aerodroma Tivat.

Koncesident će se obavezati da će steći vlasništvo nad svim lokacijama predviđenim za II i III fazu realizacije (putem eksproprijacije, akvizicije ili drugim mehanizmima raspoloživim u skladu sa crnogorskim pravom), bez opterećenja koja mogu uticati na predmet koncesije i da će obezbijediti pravo korišćenja relevantnih lokacija na osnovu Ugovora o koncesiji Koncesionaru ("Ugovor o koncesiji") u skladu sa crnogorskim pravom.

Donošenjem planskih dokumenata za koncesiono područje - Državna studija lokacije Sektor 24 – Aerodrom Tivat (Sl. list CG br. 20/13), Lokalna studija lokacije „Aerodrom“ Podgorica (Sl. list CG - opštinski propisi br.035/18), Prostorni plan posebne namjene za obalno područje (Sl. List CR, br 56/18) utvrđen je javni interes za eksproprijaciju nepokretnosti radi izgradnje planiranih sadržaja, a u skladu sa članom 8 stav 4 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata.

Ukoliko se pojavi potreba da treća lica zbog javnog interesa budu lišena prava svojine, Koncedent će obezbijediti obeštećenje na neki od zakonom propisanih načina.

9. TENDERSKI POSTUPAK (OSNOVNI ELEMENTI TENDERSKE DOKUMENTACIJE)

Tenderski postupak biće organizovan tako da omogući Ministarstvu i Vladi Crne Gore da optimizuju strukturu projekta u kontekstu dijaloga sa kvalifikovanim ponuđačima radi postizanja najbolje vrijednosti za uloženi novac za javni sektor po pitanju uslova, načina, kvaliteta i obima pružanja koncesione usluge.

U skladu sa članom 38 Zakona o koncesijama, Ministarstvo će sprovesti dvostepeni postupak i u tu svrhu će formirati Tendersku komisiju sa zadatkom sprovođenja tenderskog postupka za dodjelu koncesije.

Dvostepeni postupak se sprovodi u slučajevima davanja koncesije za projekte koji su složeni sa tehničkog, tehnički-tehnološkog, pravnog, finansijskog ili drugog stanovišta, odnosno kada se očekuje veliki broj ponuđača.

Dvostepeni postupak obuhvata faze:

Faza 1: Javni oglas za pretkvalifikaciju („Javni oglas“), i zatim

Faza 2: Poziv za dostavljanje ponuda („Poziv“),

U prvoj fazi, Ministarstvo će objaviti javni oglas, dok se u drugoj fazi poziv upućuje kvalifikovanim ponuđačima iz prve faze.

Domaće ili strano pravno ili fizičko lice, koje istupa u svojstvu samostalnog ponuđača ili u konzorcijumu, imaće pravo da učestvuje u tenderskom postupku i to podnošenjem samo jedne ponude. Konzorcijum ne smije da bude sačinjen od više od 5 članova. Svi članovi konzorcijuma će biti solidarno odgovorni za ponudu. Nijedan potencijalni ponuđač ne može da se pretkvalifikuje ako ima više od 5% udjela (direktno ili indirektno) u drugom ponuđaču. Ako ima 5% ili manje, ova informacija mora da bude poznata Ministarstvu, radi dobijanja odobrenja od strane Tenderske komisije.

Nijedan ponuđač ni član konzorcijuma ne može biti pretkvalifikovan ukoliko kontroliše ili je kontrolisan od strane avioprevoznika (ili bilo kog operatera civilnih vazduhoplova).

9.1. Faza 1 – Javni oglas za pretkvalifikaciju

Za fazu 1, uputstva za ponuđaće će uključivati, ali neće biti ograničena na:

- (i) opis konteksta Projekta,
- (ii) opis namjeravanog tenderskog postupka,
- (iii) kriterijume koji će se koristiti radi ocjene prijava za pretkvalifikaciju,
- (iv) dokumentaciju koju ponuđači moraju da podnesu (npr. kvalifikaciju

- matičnog društva ili zavisnog društva) kao dokaz o ispunjavanju kriterijuma,
- (v) dinamiku tenderskog postupka.

Odgovori na Javni oglas za pretkvalifikaciju će pružati osnovne informacije potrebne za pretkvalifikaciju i odabir strana koje će biti pozvane da učestvuju u drugoj fazi.

Tenderska komisija će odrediti koja lica/konzorcijumi prelaze zadate pragove u svim bitnim aspektima na testu prošao/pao. Većina kriterijuma su izraženi u jasnim i objektivnim pragovima koji moraju da se zadovolje kako bi se kvalifikovao.

Nakon što Tenderska komisija pretkvalifikuje učesnike za fazu Poziva, objaviće se poziv za fazu 2.

9.2. Faza 2 - Poziv

Za fazu 2, Uputstva ponuđačima će uključivati, ali neće biti ograničena na:

- (i) opis konteksta Projekta,
- (ii) kriterijume koji će se koristiti radi ocjene ponuda,
- (iii) dokumentaciju koju ponuđači moraju da podnesu (npr. kvalifikaciju matičnog društva ili zavisnog društva) kao dokaz o ispunjavanju kriterijuma,
- (iv) dinamiku tenderskog postupka.

Ponude dostavljene kao odgovor na Poziv moraju da sadrže sve elemente definisane pozivom za sprovođenje aktivnosti koje su predmet Koncesije. Ponude takođe moraju da sadrže obezbjeđenje ponude, u formi koja je prihvatljiva Ministarstvu.

Nakon podnošenja konačnih ponuda, one mogu biti pojašnjene u mjeri u kojoj je to dozvoljeno primjenjivim zakonima, pod uslovom da ovo ne podrazumijeva promjene osnovnih karakteristika ponude kada takve varijacije mogu da ugroze konkurenciju ili da imaju diskriminatorni efekat.

Tenderska komisija će odrediti koji ponuđač nudi najpovoljniju ponudu na osnovu kriterijuma za najpovoljniju ponudu određenih u instrukcijama za ponuđače.

9.3. Predložene tenderske rokovi

Tabela ispod ilustruje predložene tenderske rokove¹:

Datum	Događaj
Avg/Sept 2019.	Javni poziv za podnošenje zahtjeva za pretkvalifikaciju (indikativno 45 dana)
Oktober 2019.	Ocjenjivanje prijave za pretkvalifikaciju ponuđača
Novembar 2019.	Javni poziv kvalifikovanim ponuđačima da učestvuju u PDP (indikativno 60 dana)
Novembar 2019- Januar 2020.	Priprema ponuda, podnošenje, vrednovanje, Objavljivanje Izabranog Ponuđača, komercijalno zatvaranje
Februar/Mart 2020.	Finansijsko zatvaranje (potpisivanje svih finansijskih dokumenata)/ završavanje svih zahtjeva kako bi Ugovor o Koncesiji proizvodio dejstva

10. USLOVI KOJE JE KONCESIONAR DUŽAN DA ISPUNJAVA U POGLEDU TEHNIČKE OPREMLJENOSTI, FINANSIJSKE SPOSOBNOSTI I OSTALE REFERENCE

Koncesionar će snositi sve finansijske rizike i troškove povezane sa poslovanjem Aerodroma tokom cijelog trajanja koncesije. Iz tog razloga, definišu se sljedeći kvalifikacioni kriterijumi:

10.1. Kvalifikacioni kriterijumi

Ponuđači će u skladu sa članom 23 Zakona o koncesijama morati da dokažu podobnost za učešće. Kao nepodobni da učestvuju u javnom nadmetanju za davanje Koncesije će se smatrati, kako slijedi:

- privredna društva, druga pravna lica i preduzetnici nad kojima je pokrenut postupak stečaja ili likvidacije, osim postupka reorganizacije u skladu sa zakonom kojim je uređena insolventnost privrednih društava;
- privredna društva, druga pravna lica, preduzetnici i fizička lica koja su pravosnažno presuđeni za krivično djelo izvršeno u vršenju profesionalne djelatnosti;
- privredna društva, druga pravna lica, preduzetnici i fizička lica koja imaju

¹ U zavisnosti od toga da li Ministarstvo blagovremeno donosi odluke, dajući ponuđačima sve neophodne informacije i od toga da li su ponuđači u mogućnosti da angažuju sredstva kako bi se uklopili u ovaj vremenski okvir.

- objavljivanja javnog oglasa;
- poslovne organizacije, druga pravna lica, preduzetnici i fizička lica koja obavljaju djelatnosti (posredno preko zavisnog društva ili neposredno) ili sprovode transakcije koje nisu u skladu sa sankcijama donošenim od strane Savjeta bezbjednosti Ujedinjenih Nacija ili njegovih komiteta ili sankcija koje je donijela Crna Gora.

Ponuđači će podobnost dokazati dostavljanjem dokaza izdatih od nadležnih organa, koji nijesu stariji od 90 dana od dana objavljivanja oglasa.

Dalje, ponuđači će morati da dokažu da ispunjavaju minimalne tehničke i finansijske kriterijume kako bi bili kvalifikovani da učestvuju u fazi 2 Poziva. Kriterijumi su sljedeći:

- (i) Tehnički kriterijum 1: ponuđač (ili ako je u pitanju konzorcijum, član koji je aerodromski operater) mora da dokaže da trenutno aktivno posluje i na kopnu i u vazduhu u najmanje jednom aerodromu koji opslužuje najmanje pet miliona međunarodnih putnika godišnje u posljednje tri godine, i najmanje jednom aerodromu koji opslužuje najmanje dva miliona putnika pojedinačno godišnje u posljednje tri godine,
ili,
Ponuđač (ili ako je u pitanju konzorcijum, član koji je aerodromski operater) mora da dokaže da trenutno aktivno posluje i na kopnu i u vazduhu u najmanje jednom aerodromu koji opslužuje najmanje 10 miliona međunarodnih putnika godišnje u posljednje tri godine.
- (ii) Tehnički kriterijum 2: ponuđač (ili ako je u pitanju konzorcijum, član koji je aerodromski operater) mora da dokaže da je bio odgovoran za (i) razvijanje, projektovanje, inženjering, nabavljanje i izgradnju, ili (ii) upravljanje i nadgledanje izgradnje aerodroma, minimalne ukupne vrijednosti od 300 miliona eura u posljednjih 10 godina, sa ukupnom vrijednošću izgradnje od 100 miliona eura u najmanje jednom aerodromu.
- (iii) Tehnički kriterijum 3: ponuđač (ili ako je u pitanju konzorcijum, član koji je aerodromski operater) mora posjedovati sopstvenu licencu za operatera, a ne licencu obezbjedjenu akvizicijom (ugovorom o poslovno-tehničkoj saradnji ili kupovini).
- (iv) Tehnički kriterijum 4: ponuđač (ili ako je u pitanju konzorcijum, član koji je aerodromski operater) mora posjedovati potvrdu kvaliteta u pružanju usluga putnicima, razvoju aerodroma, razvoju neavigacijskih sadržaja, doprinosa avio-dostupnosti zemlje posjedovanjem odgovarajućih sertifikata.
- (v) Finansijski kriterijum 1: ponuđač (ili ako je u pitanju konzorcijum, finansijski član), mora da dokaže da ima imovinu vrijednu 200 miliona eura u posljednjih pet godina izvještavanja. U slučaju konzorcijuma, ukupna imovina svih članova konzorcijuma mora biti najmanje 400 miliona eura u posljednjih pet godina izvještavanja.
- (vi) Finansijski kriterijum 2: ponuđač (ili ako je u pitanju konzorcijum, finansijski član), mora da dokaže da je finansirao infrastrukturne projekte

ukupne vrijednosti od najmanje 300 miliona eura, uključujući najmanje jedan projekat od 100 miliona eura u posljednjih 10 godina.

- (vii) Finansijski kriterijum 3: udio aerodromskog operatera u konzorcijumu može biti najmanje 10%.

Ponuđači će morati da podnesu dokaze o ispunjavanju ovih kvalifikacionih kriterijuma.

Tenderska komisija će preduzeti detaljno ocjenjivanje svih prijava, kako bi analizirala odaziv i ispunjavanje ovih kvalifikacionih kriterijuma, u skladu sa primjenjivim zakonima.

11. KRITERIJUMI ZA IZBOR NAJBOLJE PONUDE

Kvalifikovani ponuđači će biti pozvani da podnesu tehničku, finansijsku ponudu i ponudu poboljšanja avio dostupnosti u skladu sa Uputstvima ponuđačima za fazu 2. Uslovne ponude neće biti prihvaćene.

Tehničke ponude će biti ocjenjivane na osnovu kombinacije vrednovanja ne-subjektivnih parametara po principu prošao/pao na osnovu predefinisanih kriterijuma (npr. funkcionalnost, obavezni poslovni plan, nivo finansijskog učešća).

Finansijske ponude će biti ocjenjivane na osnovu:

- iznosa ponuđene jednokratne koncesione naknade;
- procenta bruto prihoda u vidu godišnje koncesione naknade;
- Investicionog programa.

Ponuda za poboljšanje avio dostupnosti biće ocjenjivana na osnovu:

- ponuđenog unapređenja aviodostupnosti (npr. razvoj novih ruta, zadržavanje postojećih, obezbjeđenje direktnih ruta prema glavnim evropskim destinacijama i sl.).

Ponuda ponuđača sa najvećom ponderisanom vrijednošću tehničke, finansijske i ponude za poboljšanje avio dostupnosti će se proglasiti pobjednikom tendera.

Tenderska komisija će preduzeti detaljnu analizu ponuda, kako bi analizirala da li iste odgovaraju na i ispunjavaju postavljene uslove, u skladu sa primjenjivim zakonima.

12. OBIM I DINAMIKA INVESTICIJA

Očekivani obim investicije je **najmanje 80 mil EUR tokom prve investicione faze (prve 3 godine), a najmanje 200 mil EUR tokom ukupnog trajanja koncesije.**

Dinamika investicija

Dinamika realizacije investicionog programa podijeljena je u tri faze:

- Prva faza realizacije – prve 3 godine trajanja Ugovora o koncesiji
- Druga faza realizacije – 4. i 5. godina trajanja Ugovora o koncesiji

- Treća faza realizacije – od šeste do tridesete godine trajanja Ugovora o koncesiji

MINIMALNI OBIM INVESTICIJA U PRVOJ FAZI

U okviru prve faze realizacije investicionog programa (prve 3 godine) minimum investicionih aktivnosti mora obuhvatati, ali ne ograničavajući se na sljedeće:

Na Međunarodnom aerodromu Podgorica:

- proširenje/izgradnja putničkog terminala za 12.500 m² i proširenje dijela pristanišne platforme (obezbjediti ukupno 8 pozicija);
- izgradnja remena poletno sletne staze;
- proširenje postojećeg parking prostora (dupliranje postojećeg kapaciteta).

Na Međunarodnom aerodromu Tivat:

- izgradnja vodnog terminala (Tivat SkyPier) za javni prevoz putnika morskim putem, uključujući i pristupne saobraćajnice;
- izgradnja Marine Air Terminala (MAT) u neposrednoj blizini vodnog terminala za prijem putnika koji za dolazak na aerodrom koriste prevoz morskim putem;
- reparacija postojeće poletno-sletne staze;
- produženje postojeće poletno-sletne staze (izmještanje mjesta slijetanja za prilaz iz pravca RWY14);
- izmještanje postojećeg puta za Ostrvo cvijeća i njegova izgradnja na novoj, planom predviđenoj lokaciji u zahvatu DSL, u rangi gradske saobraćajnice sa zaštitnim ekranima prema poletno-sletnoj stazi.

MINIMALNI OBIM INVESTICIJA U DRUGOJ FAZI

U okviru druge faze realizacije investicionog programa (u trajanju od 2 godine, odnosno četvrta i peta godina investicionog programa) minimum investicionih aktivnosti mora obuhvatati, ali ne ograničavajući se na sljedeće:

Na Međunarodnom aerodromu Podgorica:

- dodatno proširenje dijela pristanišne platforme (obezbjediti ukupno min 11 pozicija);
- proširenje platforme za generalnu aviaciju;
- proširenje i izgradnja remena rulnih staza u skladu sa važećom planskom dokumentacijom.

Na Međunarodnom aerodromu Tivat:

- izgradnja nove rulne staze;
- proširenje postojeće pristanišne platforme u skladu sa važećom planskom dokumentacijom.

OSTALE INVESTICIJE U DRUGOJ I TREĆOJ FAZI

Investicione aktivnosti odabranog ponuđača koje prevazilaze rješenja iz trenutno važećih planskih dokumenata, mogu biti predmet druge ili treće faze investicionog ciklusa (od četvrte do tridesete godine investicionog programa).

Konkretno, u pitanju može biti, ali ne ograničavajući se na sljedeće:

Na Međunarodnom aerodromu Podgorica:

(realizacija u okviru susjednog plana LSL „Cijevna – planska cjelina 2.5“ i kasnije kroz izradu Plana generalne regulacije)

- Proširenje putničkog terminala za dodatnih 12.500 m² prema zapadu, izgradnja komercijalnih sadržaja - manipulacija teretom, logistika, generalna predstavništva, industrija visoke tehnologije, hotel, kongresni centar itd.

Na Međunarodnom aerodromu Tivat:

(realizacija u okviru susjednog DSL “Sektor 25 – Ostrvo cvijeća, Kalardovo i Brdišta” i kasnije kroz izradu Plana generalne regulacije)

- izgradnja nove terminalne zone “Jug”.

Obaveze Koncesionara će biti zasnovane na učinku, što znači da će Ugovor o Koncesiji definisati minimum standarda usluga koji Koncesionar mora da ispuni, i investicije će biti implementirane od strane Koncesionara na način i kada to bude potrebno u oblasti održavanja i širenja kapaciteta zbog porasta saobraćaja.

Ponuđači će biti slobodni da ponude program investiranja za koji oni smatraju da ispunjava uslove Koncedenta, uz obavezu ispunjenja navedenih minimalnih uslova investicionih aktivnosti iz prve i druge faze realizacije investicionog programa. Ovaj pristup je stvoren kako bi maksimizirao benefite dovođenjem stručnosti i efikasnosti privatnog sektora.

Konačno, Aerodromi Crne Gore nisu dobili sertifikaciju Agencije za Civilno vazduhoplovstvo što je inače zakonska obaveza. Koncesionar će biti u obavezi da dobije i zadrži tu sertifikaciju, što znači da će morati da investira u izgradnju i održavanje infrastrukture koja će zatim biti predmet evaluacije Agencije za civilno vazduhoplovstvo. Takođe, koncesionar je u obavezi da poštuje svu neophodnu proceduru kako bi Crna Gora zadržala projekat “Jedna bezbjednosna kontrola” (One Stop Security).

13. SADRŽAJ UGOVORA O KONCESIJI

Ugovor o Koncesiji detaljno definiše prava i obaveze strana.

Nacrt ugovora o Koncesiji se nalazi u Prilogu 2 ovog Koncesionog akta.

Ugovor o koncesiji naročito sadrži:

- 1) ugovorne strane;
- 2) prava i obaveze ugovornih strana;
- 3) predmet koncesije;
- 4) uslove i način korišćenja predmeta koncesije;
- 5) vrijeme korišćenja predmeta koncesije;
- 6) visinu, rokove, uslove i način plaćanja koncesione naknade;
- 7) početak obavljanja koncesione djelatnosti;
- 8) način i rokove obezbjeđivanja sredstava za finansiranje koncesione djelatnosti (finansijski plan) i dinamiku ulaganja;
- 9) vrijeme trajanja pripremih radnji;

- 10) standarde proizvoda i usluga, transfer tehnologije;
- 11) sredstva i imovinu koju na korišćenje daje Koncedent;
- 12) visinu i način obezbjeđenja garancija za izvršavanje koncesionog ugovora;
- 13) postupanje koncesionara sa predmetima nađenim u toku korišćenja predmeta koncesije, a koji predstavljaju istorijsku, kulturnu ili prirodnu vrijednost;
- 14) obavezu revitalizacije obnovljivog prirodnog bogatstva, odnosno sanacije - rekultivacije površina degradiranih obavljanjem koncesione djelatnosti;
- 15) uslove za izmjenu ili raskid ugovora u slučaju promijenjenih okolnosti i više sile;
- 16) opis događaja koji se smatraju promijenjenim okolnostima i višom silom;
- 17) uslove za prestanak ugovora o koncesiji, sankcije i naknade za neispunjavanje obaveza ugovornih strana;
- 18) uslove obavljanja koncesione djelatnosti, kriterijume i metode za određivanje cijena, odnosno tarifa proizvoda i usluga za krajnje korisnike;
- 19) prava i obaveze u pogledu preduzimanja mjera obezbjeđivanja opšte sigurnosti, zaštite zdravlja i zaštite životne sredine, unaprjeđenja energetske efikasnosti, kao i odgovornosti za naknadu štete prouzrokovane ugrožavanjem opšte sigurnosti i zaštite životne sredine;
- 20) odredbe o vremenu i načinu predaje nepokretnosti, objekata, uređaja ili postrojenja koncedentu i stanju u kome se oni moraju predati;
- 21) način rješavanja sporova i primjenu mjerodavnog prava;
- 22) ostale elemente bitne za predmet koncesije.

Nacrt ugovora o Koncesiji je indikativan i podložan promjenama.

14.USLOVI I NAČIN OBAVLJANJA KONCESIONE DJELATNOSTI, USLOVI, NAČIN, KVALITETI I OBIM PRUŽANJA KONCESIONE USLUGE

U kontekstu obima pružanja koncesione usluge, važno je istaći da Crna Gora mora dodatno unaprijediti svoju dostupnost uvođenjem većeg broja direktnih i čarter linija sa poželjnih tržišta koje pokrivaju Crnu Goru, pogotovo u periodu van glavne turističke sezone, ali i kroz konkurentne cijene avio karata, posebno cijene aerodromskih usluga, što će se očekivati od Koncesionara.

Ne treba zanemariti ni potrebe investicione zajednice koja se formira u Crnoj Gori i koja podrazumijeva visoko-standardizovanu tražnju i ujedno postavlja opravdane i poželjne zahtjeve prema avio prevozniku i aerodromima Crne Gore, od kojih se sa druge strane očekuje visoko-sofisticirano pružanje usluga.

S toga, očekivanja Koncedenta u vezi sa obavljanjem koncesione djelatnosti i ponuđenim Investicionim programom Koncesionara su da Koncesionar:

- a. Unaprijedi i razvije direktni saobraćaj na Aerodromima;
- b. Proširi kapacitete aerodroma Podgorica i Tivat, u okviru granica koncesionog područja;
- c. Poštuje crnogorske i ICAO standarde iz oblasti civilnog vazduhoplovstva, kao i odluke, rješenja, zaključke, preporuke i naloge Vlade, ministarstava, Agencije za civilno vazduhoplovstvo, nacionalnih odbora iz oblasti civilnog vazduhoplovstva i

bezbjedonosnih službi, a koje se odnose na sigurnost i bezbjednost vazdušnog saobraćaja, kao i da ukloni sve neusaglašenosti identifikovane tokom procesa izdavanja sertifikata, na Aerodromima, na najbolji mogući način.

Obuhvat usluga koje će biti pružene od strane Koncesionara će biti detaljno definisane Ugovorom o Koncesiji, a predlog aerodromskih usluga dat je u prilogu 3.

Iako koncesiono područje ne obuhvata parcele na Aerodromu Podgorica koje koristi Ministarstvo odbrane i Vojska Crne Gore, a uzimajući u obzir činjenicu da je taj aerodrom mješovitog karaktera (civilno-vojni), u tom smislu se od Koncesionara očekuje i sljedeće:

- Da poštuje odredbe međunarodnih ugovora koje je potpisala Crna Gora, posebno obaveze preuzete članstvom u NATO;
- Da poštuje odredbe već potpisanih ugovora između Ministarstva odbrane i Aerodroma Crne Gore;
- Da obezbijedi pravo na besplatno korištenje poletno-sletne staze i manevarskih površina na aerodromu Podgorica i aerodromu Tivat za crnogorske vojne vazduhoplove članicama sporazuma "Partnerstvo za mir" (PIP);
- Da obezbijedi poštovanje specifičnosti vojnog letenja datih u instrukciji za korišćenje vojnog dijela aerodroma za operativno letenje i budućem Pravilniku za operativno letenje državnih vazduhoplova;
- Da obezbijedi nesmetani pristup manevarskim površinama i poletno-sletnoj stazi aerodroma Podgorica za crnogorske vojne vazduhoplove, NATO vazduhoplove i vojne vazduhoplove članica sporazuma "Partnerstvo za mir" u slučaju postavljanja fizičkog razgraničenja (prepreka) između civilnog i vojnog dijela aerodroma u cilju definisanja sterilne zone Aerodroma Podgorica;
- Da ostavi mogućnost sertifikacije vojnog aerodroma prilikom definisanja sterilne zone Aerodroma Podgorica.

15. ZONA EKSKLUZIVITETA

Tokom trajanja koncesije, Koncesionar neće smjeti da upravlja, neposredno ili posredno, bilo kojim aerodromom **u radiusu od 150 kilometara** od Međunarodnog aerodroma Podgorica i 150 kilometara od Međunarodnog aerodroma Tivat, sa izuzetkom aerodroma koji se nalaze na teritoriji Crne Gore.

16. MJERE ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE I UNAPREĐENJE ENERGETSKE EFIKASNOSTI

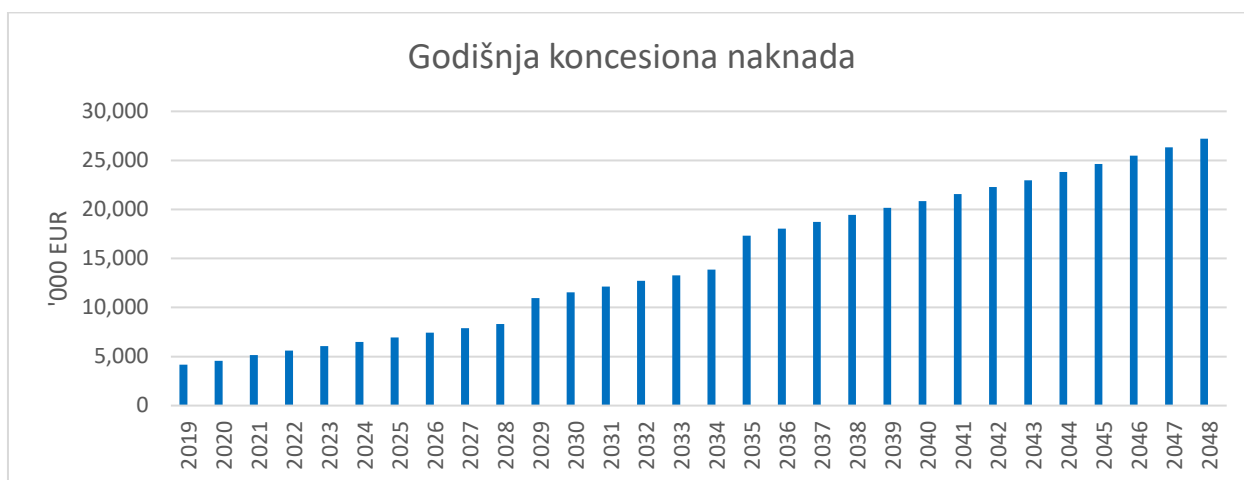
Koncesionar će imati obavezu da sprovede projekat u skladu sa pozitivnim propisima Crne Gore i potpisanim međunarodnim sporazumima, ugovorima i konvencijama u oblasti zaštite životne sredine.

Koncesionar će biti podstaknut da posluje na energetske efikasan način kako bi se maksimizovala isplativost poslovanja.

17. POČETNI IZNOS KONCESIONE NAKNADE

Koncedent je koristio finansijski model da simulira moguću godišnju koncesionu nadoknadu koju bi Koncesionar plaćao Koncedentu, koristeći osnovni scenario rasta saobraćaja, kao i optimističniji scenario rasta saobraćaja, što je i ilustrovano na donjem grafikonu.

Procjena godišnje koncesione naknade



Dakle, Koncedent je provjerio nekoliko scenarija kako bi došao do pravog balansa između maksimiziranja protoka gotovine za Koncedenta tokom trajanja projekta i dobijanja prihvatljive jednokratne koncesione naknade koja je prihod budžeta Crne Gore.

Pretpostavke su da:

- Što je veća jednokratna koncesiona naknada, to je manja godišnja koncesiona naknada;
- Što je veća jednokratna koncesiona naknada, veći nivo rizika se prebacuje na koncesionara, pa je stoga i veća premija na rizik koju koncesionar plaća, a time manja godišnja koncesiona naknada;
- Što je veća jednokratna koncesiona naknada, manja je ekonomska održivost projekta (povećano opterećenje dugova);

Korišten je finansijski model kako bi se utvrdio i optimalni nivo jednokratne koncesione naknade koji bi ovaj projekat i dalje činio održivim, a da istovremeno maksimizira prihode za Koncedenta.

Na osnovu finansijske analize poslovanja Aerodroma, finansijski je izvodljivo da se zahtijeva plaćanje fiksne jednokratne koncesione naknade, plative na finansijskom zatvaranju, kako bi se uspostavilo plaćanje Koncesione naknade.

Dakle, pretpostavka je da će Vlada dobiti značajne prihode u smislu koncesione naknade.

Na osnovu naprijed navedenog, početni iznos koncesione naknade (jednokratne i godišnje) iznosi:

Koncesiona naknada	Početni iznos koncesione naknade
Jednokratna koncesiona naknada	Minimum 100 mEUR
Godišnja koncesiona naknada	Minimum 10% bruto prihoda

18. NAČIN ODREĐIVANJA TARIFA ZA PRUŽANJE USLUGA

U skladu sa pozitivnim propisima, aeronautičke naknade će biti definisane Ugovorom o koncesiji. Naknade će biti izražene u eurima i biće predmet mehanizma prilagođavanja indeksiranjem. Ugovor o koncesiji će sadržati i odredbu o metodologiji utvrđivanja aeronautičkih naknada kako bi se ista prilagodila važećim zakonima Crne Gore i relevantnim EU Direktivama. **Ministarstvo zadržava pravo da u bilo kom trenutku odobri ili ne odobri promjenu naknada.**

Trenutno, maksimalni iznosi Aeronautičkih naknada su izračunati na osnovu aktuelnog cjenovnika Aerodroma Crne Gore. Za potrebe Ugovora o koncesiji, Koncesionar će imati pravo da poveća naknade, u okviru određenih uslova i granica, u skladu sa ECAA sporazumom, pravnom tekovinom *EU* (Direktive) i ICAO, uključujući i konsultacije sa avio prevoznicima i davanja potencijalnih obrazloženja naknada na osnovu odražavanja troškova, **uz neophodnu saglasnost Ministarstva.**

Koncesionar može da pregovara o popustima na ove naknade sa svakom individualnom avio kompanijom, na nediskriminatornom osnovu.

Ne-aeronautičke naknade će biti određene u skladu sa tržišnim uslovima.

Svi postojeći ugovori će biti prenijeti od strane Aerodroma Crne Gore na Koncesionara, u skladu sa saglasnošću druge ugovorne strane.

19. STANJE OBJEKATA PRI PRIMOPREDAJI

Ugovor o Koncesiji sadržaće odredbe koje obezbjeđuju da se Aerodromske aktivnosti nesmetano odvijaju na dan primopredaje, bez prekida pružanja usluga. Dakle, sve saglasnosti, dozvole, osoblje itd. će biti zadržani.

Minimum 9 mjeseci prije isteka koncesije, Koncesionar mora da obezbijedi kompletnu obuku za rukovodni i operativni tim MS o poslovanju i održavanju Aerodroma, kao pripremu za primopredaju. Koncesionar takođe mora da preda operativne pravilnike koje je redovno ažurirao tokom trajanja Koncesije.

Ne manje od 24 mjeseca prije isteka Ugovora o Koncesiji, Koncesionar i Vlada Crne Gore će zajednički sprovesti inspekciju kako bi utvrdili i složili se o potrebnim radovima koje Koncesionar treba da završi. Inspekcija će biti ponovljena 12 mjeseci

prije isteka i 3 mjeseca prije isteka koncesije. Koncesionar će takođe pružiti Vladi Crne Gore obezbjeđenje za radove koje treba izvesti prije primopredaje.

Sva nepokretna i pokretna imovina će biti prenijeta na Vladu Crne Gore nakon isteka koncesije, uključujući i zaposlene.

20. TRENUTNO ZAPOSLENI U AERODROMIMA CRNE GORE AD

Koncesionar će imati obavezu da trenutno zaposlenima u Aerodromima Crne Gore AD ponudi ugovor o radu pod uslovima koji su definisani u Kolektivnom ugovoru akcionarskog društva za uslužne djelatnosti u vazdušnom saobraćaju „Aerodromi Crne Gore“.

PRILOG 1- Lista važećih propisa

- Zakon o koncesijama (Službeni list Crne Gore, br. 08/09);
- Uredba o bližem načinu sprovođenja postupka javnog nadmetanja u otvorenom i dvostepenom postupku davanja koncesije (Službeni list Crne Gore, br. 67/09);
- Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja Registra ugovora o koncesijama (Službeni list Crne Gore, br. 47/2009, 32/2015);
- Zakon o vazdušnom saobraćaju (Službeni list Crne Gore, br. 30/2012 i 30/2017);
- Pravilnik o bližim uslovima za izdavanje sertifikata operateru aerodroma (Službeni list Crne Gore, br. 12/2014);
- Pravilnik o standardima i kriterijumima za nesmetanu upotrebu operativnih površina, objekata, uređaja i opreme na aerodromu (Službeni list Crne Gore, br. 29/2014, 56/2015, 19/2017, 8/2018 i 71/2018);
- Pravilnik o uslovima i načinu stručnog osposobljavanja, sticanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja važenja dozvole i ovlašćenja vazduhoplovnog osoblju za pripremu, otpremu i praćenje leta (Službeni list Crne Gore, br. 65/2012 i 19/2018);
- Pravilnik o sadržini i načinu vođenja registra aerodroma (Službeni list Crne Gore, br. 43/2017);
- Pravilnik o pružanju usluga zemaljskog opsluživanja na aerodromu (Službeni list Crne Gore, br. 68/2015);
- Pravilnik o načinu proširenja i ograničenja kapaciteta aerodroma, usaglašavanja redova letenja i dodjele vremenskih slotova (Službeni list Crne Gore, br. 49/2014);
- Pravilnik o stručnom osposobljavanju lica koja obavljaju poslove od značaja za sigurnost vazdušnog saobraćaja na aerodromu (Službeni list Crne Gore, br. 20/2014);
- Pravilnik o uslovima i načinu pružanja usluge hitne ili medicinske pomoći na aerodromu (Službeni list Crne Gore, br. 62/2012);
- Pravilnik o pružanju usluga spasilačko-vatrogasne zaštite na aerodromima (Službeni list Crne Gore, br. 47/2012);

- Naredba o vremenu u kojem aerodromi moraju biti otvoreni za vazdušni saobraćaj (Službeni list Crne Gore, br. 25/2018 i 28/2018);
- Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju (Službeni list Crne Gore, br. 18/2011, 46/2014 i 43/2018);
- Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata (Službeni list Crne Gore, br. 64/2017, 44/2018, 63/2018);
- Zakon o morskome dobru ("Sl. listu RCG", br. 14/92)
- Pravilnik o načinu izrade, razmjeri i bližoj sadržini tehničke dokumentacije za građenje objekata (Službeni list Crne Gore, br. 44/2018);
- Zakon o obligacionim odnosima (Službeni list Crne Gore, br. 47/2008, 4/2011 i 22/2017);
- Zakon o privrednim društvima (Službeni list RCG, br. 6/2002; Službeni list Crne Gore, br., 17/2007, 80/2008, 40/2010, 36/2011 i 40/2011);
- Zakon o državnoj imovini (Službeni list Crne Gore, br. 21/2009 i 40/2011);
- Zakon o svojinsko-pravnim odnosima (Službeni list Crne Gore, br. 19/2009);
- Pravilnik o zahtjevima i administrativnim procedurama koje se odnose na aerodrome (Službeni list Crne Gore, br. 39/2018);
- Pravilnik o uslovima za uspostavljanje i korišćenje sistema upravljanja sigurnošću na aerodromu (Službeni list Crne Gore, br. 70/2018);
- Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja; i
- Nacionalni program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.

PRILOG 2- Nacrt Ugovora o koncesiji

PRILOG 3 - Predlog aerodromskih usluga

Aerodromske usluge će uključivati, ali neće biti ograničene na, sledeće aktivnosti, za svaki aerodrom:

- (a) Obezbeđivanje prostora na platformi za parkiranje vazduhoplova;
- (b) postupanje sa parkiranim vazduhoplovima (uključujući snabdijevanje gorivom, obrok tokom leta, servisiranje vazduhoplova i druge usluge koje utvrdi operater vazduhoplova);
- (c) pristup vazduhoplova i opremi hangaru (zavisno od raspoloživosti) i olakšavanje pružanja usluga održavanja, popravke i remonta vazduhoplova;
- (d) postupanje sa teretom u svim fazama dok je na zemlji, uključujući prenos tereta na i sa vazduhoplovu i parkirnih / pristupnih kolovoza za površinski prevoz (kamioni, automobili itd.) u vezi sa tim;
- (e) postupanje sa (uključujući kontra- diverzionu kontrolu) putnicima i njihovim prtljagom u svim fazama na zemlji, uključujući transfer putnika i njihovog prtljaga (uključujući putnike u transferu i tranzitu) do, od i između vazduhoplova i pružanje usluga obavješćavanja putnika; obezbeđivanje bezbjednosti aerodroma u skladu sa Nacionalnim programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva i procjenom rizika utvrđenom za taj aerodrom od strane nadležnog državnog organa;
- (f) obezbeđivanje prostora za parking za putnike, posjetioce, zaposlene na aerodromu kao i druge osobe koje posjećuju aerodrom;
- (g) ponudu hrane i pića za putnike, građane i zaposlene na aerodromima i za druga lica koja posjećuju aerodrome;
- (h) ponudu robe široke potrošnje (bez obzira da li je plaćena carina ili, u mjeri u kojoj je to dopušteno primjenjivim zakonima, bez carine) i osnovnih usluga (uključujući mjenjačnicu, turističke informacije, zemaljski prevoz, hotelske rezervacije) putnicima i osoblju na aerodromu i drugim osobama koje posjećuju aerodrom;
- (i) pružanje usluga snabdjevanja gorivom, koje je potrebno za upravljanje aerodromom i obezbeđivanje goriva (i povezanih usluga sa servisnim stanicama) za vozila koja pristupaju prostorijama;

- (j) obezbjeđivanje, funkcionisanje i održavanje vizuelnih pomagala i aerodromske opreme i instalacija, kao što su prilazna svjetla i svjetla na pisti, rulnoj stazi, oznake za pravac, oznake na pisti i rulnoj stazi, osvjetljenje platforme, bezbjednosna svjetla i druga svjetla postavljena na aerodromu koja su u vezi sa slijetanjem, uzlijetanjem i kretanjem vazduhoplova preko, oko ili na aerodromskim lokacijama kao i u cilju opšte bezbjednosti i sigurnosti;
- (k) pristup i obezbjeđenje prostora za kretanje putnika i osoblja radi povezivanja sa zemaljskim prevozom u okviru aerodroma;
- (l) iznajmljivanje zemljišta i imovine i generalno upravljanje lokacijom aerodroma;
- (m) održavanje kolovoznog zastora i ostalih površina i ostalih površina oko poletne slijetne staze i rulnih staza, poboljšanje i proširenje, kada i gdje je potrebno, aerodroma i njegovih sistema (uključujući elektro energetski sistem i pripadajuću opremu, sistem rezervnog napajanja, informacijski sistem, kancelarije, osoblje, opremu, sigurnosnu ogradu i sl.)
- (n) obezbjeđivanje i pružanje pomoći putnicima sa invaliditetom i putnicima smanjene pokretljivosti prilikom dolaska, tranzita i odlaska;
- (o) obezbjeđivanje standardnih savremenih tehnoloških unaprijeđenja u vezi sa efikasnim radom aerodroma, koje uključuje upravljanje zaštitom životne sredine i uticajem buke od vazduhoplova;
- (p) obezbjeđivanje objekata i usluga koje se obično pružaju na aerodromima, prije dana stupanja na snagu ugovora, kao i objekata i drugih sporednih usluga koje se razumno mogu očekivati pri funkcionisanju jednog međunarodnog aerodroma, kao što je usluga uklanjanje snijega i leda, ili odleđivanje.
- (q) Obezbjedivanje i upravljanje komunalnim uslugama;
- (r) Obezbjedivanje prostora za koncedenta, avio prevoznike i državne organe;
i
- (s) Omogućavanje putnicima da pristupe drugim, vezanim, formama saobraćaja, to jeste, putevima i/ili vodom transportu u blizini Aerodroma Tivat.



NACRT

**UGOVOR O KONCESIJI
ZA AERODROME CRNE GORE**

između

**1. KONCEDENTA – Vlade Crne Gore, koju predstavlja Ministarstvo
saobraćaja i pomorstva**

i

2. KONCESIONARA -

Koncedent i Koncesionar zajednički Ugovorne strane, a pojedinačno
Ugovorna strana

Zaključen _____ godine, u Podgorici

Napomena: Nacrt ugovora o koncesiji je predmet daljih izmjena i dopuna

Preambula

S OBZIROM DA Ustav Države Crne Gore („Službeni list Crne Gore“, broj 1/07 i 38/13), član 58, definiše da su dobra u opštoj upotrebi u državnoj svojini;

S OBZIROM DA Zakon o državnoj imovini („Službeni list Crne Gore“, broj 21/09 i 40/11), član 10, definiše da su aerodromi dobra u opštoj upotrebi;

S OBZIROM DA Zakon o koncesijama („Službeni list Crne Gore“, broj 08/09), član 6, definiše da predmet koncesije može biti izgradnja, održavanje i korišćenje ili rekonstrukcija, modernizacija, održavanje i korišćenje ili korišćenje objekata vazdušnog saobraćaja i aerodroma;

S OBZIROM DA Zakon o koncesijama („Službeni list Crne Gore“, broj 08/09), član 9, definiše da odluku o davanju koncesije na predmetu koncesije na kojem svojinska prava i ovlašćenja vrši Crne Gore donosi Vlada Crne Gore, odnosno Skupština;

S OBZIROM DA Zakon o državnoj imovini („Službeni list Crne Gore“, broj 21/09 i 40/11), član 29, definiše da nepokretnim i pokretnim stvarima i drugim dobrima u državnoj imovini u vrijednosti do 150 miliona eura, na kojima svojinska ovlašćenja vrši Crna Gora, raspolaže Vlada;

S OBZIROM DA je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva u ime Vlade Crne Gore objavilo Javni oglas za dodjelu koncesije za aerodrome Crne Gore dana.....

S OBZIROM DA je Koncesionar na predmetnom Javnom oglasu dostavio ponudu broj XX od XX.... 2019. godine

S OBZIROM DA je Vlada Crne Gore donijela Odluku o dodjeli koncesije za aerodrome Crne Gore (Sl. List Crne Gore“ br.....)

S OBZIROM DA Zakon o koncesijama („Službeni list Crne Gore“, broj 08/09), član 43, definiše da se Ugovor o koncesiji zaključuje u roku od 15 dana od dana donošenja Odluke, odnosno u roku utvrđenom u odluci o davanju koncesije, u skladu sa tenderskom dokumentacijom, dostavljenom ponudom i odlukom o davanju koncesije,

SADA SE STOGA zaključuje kao što slijedi:

I. DEFINICIJE I TUMAČENJE

U tumačenju ovog Ugovora, osim u slučaju kada kontekst zahtijeva drugačije, biće primjenjivana sljedeća pravila:

- riječi u jednini će podrazumijevati i njihovu množinu, a riječi u množini će podrazumijevati i njihovu jedninu;
- riječi bilo kog roda će podrazumijevati i drugi rod;
- pozivanje na bilo koji zakon i drugi propis, statut, obavještenje ili odluku će obuhvatati i sve njihove izmjene;
- upućivanje na bilo koji ugovor, instrument, sporazum ili neki drugi dokument će obuhvatati sve njihove amandmane, dopune, izmjene ili druge promjene;
- smatraće se da svako pominjanje organa uprave podrazumijeva i svakog sljedbenika tog organa ili bilo koji organ ili tijelo koje je preuzelo funkcije ili odgovornosti ili i funkcije i odgovornosti takvog organa uprave;
- naslovi članova ovog ugovora unijeti su isključivo radi lakšeg pozivanja i neće ni na koji način uticati na tumačenje ugovora i
- sva obavještenja, saglasnosti i potvrde biće u pismenom obliku.

Pojedini izrazi i pojmovi upotrijebljeni u ovom ugovoru imaju sljedeće značenje:

DEFINICIJE

„Aerodromi Crne Gore“ označava akcionarsko društvo Aerodromi Crne Gore (na crnogorskom jeziku „akcionarsko društvo za uslužne djelatnosti u vazdušnom saobraćaju „Aerodromi Crne Gore“ Podgorica”), sa registarskim brojem: 40009414, poreski identifikacioni broj: 02305623.

„Aerodromi“ označava aerodrome i sve povezane objekte koji se nalaze na Aerodromskim lokacijama i koji su trenutno poznati kao Aerodrom Podgorica i Aerodrom Tivat, i koji se sastoje od

zemljišta, zgrada i objekata na Aerodromskim lokacijama.

„Godišnja koncesiona naknada“ označava ukupnu Koncesionu naknadu koju plaća Koncesionar za jednu Godinu koncesije.

„Otkrića“ označava sve fosile, predmete od vrijednosti ili antikvitete i objekte ili druge ostatke ili svari od posebnog geološkog, historijskog ili arheološkog interesa, ili koji imaju umjetničku, historijsku ili novčanu vrijednost u skladu sa Primjenjivim zakonom, i koji su otkriveni na Aerodromskim lokacijama ili u toku Projekta.

„Ugovor o koncesiji“ označava ovaj ugovor (uključujući Priloge).

„Imovina data pod koncesiju“ označava u relevantnom momentu, Pokretnu imovinu i Nepokretnu imovinu na Aerodromskim lokacijama.

„Dan otpočinjanja“ dan koji nastupa nakon dana potpisivanja ovog Ugovora, kada Koncesionar ispuni sve neophodne preduslove potrebne da bi prenos poslovanja aerodroma (finansijско zatvaranje, dozvole, prenos zaposlenih) bio okončan.

„Period trajanja koncesije“ označava period koji počinje na Dana otpočinjanja, osim ako bude prijevremeno prekinut po ovom Ugovoru o koncesiji, koji ističe na tridesetu (30.) godišnjicu.

„Godina koncesije“ označava svaki od narednih perioda u okviru Perioda trajanja koncesije:

- period od Dana otpočinjanja do 31. decembra [•] [ažurirati ako se Dan otpočinjanja odigra nakon ovog datuma] (koji će biti prva „Godina koncesije“);
- period od dvanaest mjeseci koji počinje 1. januara [•] [ažurirati ako se Dan otpočinjanja odigra nakon ovog datuma], i svaki naredni

period od dvanaest mjeseci koji počinje na dan nakon kraja jedne Godine koncesije;

- period koji počinje na dan nakon posljednjeg dana posljednje Godine koncesije koja prethodi kraju Perioda trajanja koncesije i koji se završava na datum kraja Perioda trajanja koncesije.

II. PRAVA I OBAVEZE UGOVORNIH STRANA

Koncesionar se obavezuje da:

- Osnuje privredno društvo u skladu sa Propisima Crne Gore radi sprovođenja Projekta najkasnije šezdeset (60) dana nakon Dana zaključenja.
- Preuzme zaposlene u AD za uslužne djelatnosti u vazdušnom saobraćaju „Aerodromi Crne Gore“ u skladu sa Kolektivnim ugovorom

Koncesionar nema pravo da svoja prava, obaveze i odgovornosti iz ovog ugovora prenese na drugo lice bez saglasnosti Koncedenta.

U slučaju da Koncesionar svoja prava i obaveze iz koncesije prenese na drugo lice bez znanja i bez saglasnosti Koncedenta, raskida se ovaj ugovor.

Koncedent se obavezuje da nijednom pravnom ili fizičkom licu neće ustupiti ili dozvoliti izvođenje bilo kojih poslova ili ostvarivanje bilo kojih drugih prava, koja se odnose na predmet koncesije po ovom ugovoru, niti bilo koje poslove ili prava koja bi uticala na umanjenje prava Koncesionara, kao ni svojim aktivnostima, odlukama ili na bilo koji drugi način spriječiti ili ograničiti mogućnost ostvarivanja prava Koncesionara, te da će obezbjeđivati zaštitu tih prava za sve vrijeme trajanja ugovora.

III. PREDMET KONCESIJE

Predmet koncesije je izgradnja, rekonstrukcija, modernizacija, održavanje i korišćenje Aerodroma.

Koncesiona djelatnost će se vršiti na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica i Međunarodnog aerodroma Tivat.

Korišćenje podrazumijeva obavljanje djelatnosti od javnog interesa kroz korišćenje dobara od opšteg interesa koja su u državnoj svojini, a koje uključuje plaćanje koncesione naknade od strane Koncesionara Vladi.

Izgradnja i rekonstrukcija podrazumijeva izradu tehničke dokumentacije i svih neophodnih dokumenata za izdavanje građevinske dozvole, izvođenje radova na izgradnji i rekonstrukciji objekata i infrastrukture sve do izdavanja potvrda o završetku i odobrenja za rad.

Modernizacija podrazumijeva pripremu neophodne tehničke dokumentacije i izvođenje radova na postojećim objektima suprastrukture i infrastrukture, kojima se: vrši promjena organizacije prostora u objektu, vrši zamjena uređaja, postrojenja, opreme i instalacija, a kojima se ne utiče na stabilnost i sigurnost objekta, ne mijenjaju konstruktivni elementi, ne mijenja spoljni izgled i ne utiče na bezbjednost susjednih objekata, saobraćaja, zaštite od požara i životne sredine.

Koncesija podrazumijeva prenos na Koncesionara prava na potpuno obavljanje cjelokupnih aktivnosti aerodromskih usluga u pogledu Aerodroma, za vrijeme trajanja koncesije.

IV. USLOVI I NAČIN KORIŠĆENJA PREDMETA KONCESIJE

Koncesionar će koristiti predmet koncesije pod uslovima i na način određen ovim Ugovorom i dostavljenom ponudom broj _____ koja čini sastavni dio Ugovora.

V. VRIJEME KORIŠĆENJA PREDMETA KONCESIJE

Koncesija po ovom ugovoru traje 30 (trideset) godina.

VI. VISINA, ROKOVI, USLOVI I NAČIN PLAĆANJA KONCESIONE NAKNADE

Koncedent će Koncesionaru plaćati koncesionu naknadu i to: jednokratnu koncesionu naknadu i godišnju koncesionu naknadu, kako slijedi:

- Jednokratnu koncesionu naknadu u iznosu od _____ € (slovima: _____) najkasnije dan prije zaključenja

ugovora u skladu sa dostavljenom ponudom Koncesionara broj _____ od _____ i ista se ima smatrati uslovom za zaključenje Ugovora o koncesiji:

- Godišnju koncesionu naknadu koja će se plaćati svakog aprila za prethodnu fiskalnu godinu godinu u iznosu od _____% bruto prihoda Koncesionara za svaku fiskalnu godinu u skladu sa dostavljenom ponudom Koncesionara broj _____ od _____.

U roku od sto dvadeset (120) Dana nakon što Koncesionar zaključi svaku fiskalnu godinu, Koncesionar će:

1) dostaviti Koncedentu godišnje finansijske izvještaje Koncesionara za fiskalnu godinu koja se upravo završila, koji su revidirani od strane nezavisnog revizora, licenciranog za obavljanje djelatnosti u Crnoj Gori („**Revidirani godišnji finansijski izvještaj**“); i

2) dostaviti Koncedentu Godišnji obračun koncesione naknade potpisan od strane nezavisnog revizora iz tačke 1.

Koncedent će, preko nadležnog Ministarstva, u roku od 10 dana op dana dobijanja dokumentacije izvršiti kontrolu ispravnosti dostavljenog Godišnjeg obračuna koncesione naknade i u slučaju saglasnosti dostaviti Koncesionaru pisanu saglasnost.

Koncedent se obavezuje da u roku od 5 dana od dobijanja saglasnosti, a najkasnije do kraja aprila svake godine uplati koncesionu naknadu u skladu sa Godišnjim obračunom koncesione naknade.

U slučaju da nadležni organ Koncedenta nije saglasan sa obračunom Godišnje koncesione naknade, angažovaće nezavisnog revizora, čiji izvještaj se ima smatrati konačnim.

Revidovani obračun godišnje koncesione naknade Koncedent će dostaviti Koncesionaru koji će u roku od 5 dana od dobijanja izvještaja u obavezi da plati godišnju koncesionu naknadu.

VII. POČETAK OBAVLJANJA KONCESIONE DJELATNOSTI

Za početak obavljanja koncesione djelatnosti smatraće se prvi radni dan nakon stupanja na snagu ovog Ugovora u skladu sa članom -----

VIII. NAČIN I ROKOVI OBEZBJEĐIVANJA SREDSTAVA ZA FINANSIRANJE KONCESIJE DJELATNOSTI (FINANSIJSKI PLAN) I DINAMIKA ULAGANJA

Koncesionar se obavezuje da, investira minimum _____ miliona € u roku od 3 godine od dana otpočinjanja, odnosno _____ miliona €, tokom trajanja koncesije u skladu sa dostavljenim finansijskim planom i dinamikom ulaganja iz ponude Koncesionara.

Koncesionar se obavezuje da prve tri godine od dana potpisivanja ugovora izvede sljedeće radove:

Na Međunarodnom aerodromu Podgorica:

- proširenje/izgradnja putničkog terminala za 12.500 m² i proširenje dijela pristanišne platforme (obezbjediti ukupno 8 pozicija);
- izgradnja remena poletno sletne staze;
- proširenje postojećeg parking prostora (dupliranje postojećeg kapaciteta).
-(dodati u skladu sa ponudom Koncesionara)

Na Međunarodnom aerodromu Tivat:

- izgradnja vodnog terminala (Tivat SkyPier) za javni prevoz putnika morskim putem, uključujući i pristupne saobraćajnice;
- izgradnja Marine Air Terminala (MAT) u neposrednoj blizini vodnog terminala za prijem putnika koji za dolazak na aerodrom koriste prevoz morskim putem;
- reparacija postojeće poletno-sletne staze;
- produženje postojeće poletno-sletne staze (izmještanje mjesta slijetanja za prilaz iz pravca RWY14);
- izmještanje postojećeg puta za Ostrvo cvijeća i njegova izgradnja na novoj, planom predviđenoj lokaciji u zahvatu DSL, u rangu gradske saobraćajnice sa zaštitnim ekranima prema poletno-sletnoj stazi.
-(dodati u skladu sa ponudom Koncesionara)

Koncesionar se obavezuje da u okviru druge faze realizacije investicionog programa (u trajanju od 2 godine, odnosno četvrta i peta godina investicionog programa) izvede sljedeće radove:

Na Međunarodnom aerodromu Podgorica:

- dodatno proširenje dijela pristanišne platforme (obezbjediti ukupno min 11 pozicija);
- proširenje platforme za generalnu aviaciju;
- proširenje i izgradnja remena rulnih staza u skladu sa važećom planskom dokumentacijom.
-(dodati u skladu sa ponudom Koncesionara)

Na Međunarodnom aerodromu Tivat:

- izgradnja nove rulne staze;
- proširenje postojeće pristanišne platforme u skladu sa važećom planskom dokumentacijom.
-(dodati u skladu sa ponudom Koncesionara)

Koncesionar se obavezuje da u okviru treće faze realizacije investicionog programa (u trajanju od šeste do tridesete godine investicionog programa) izvede sljedeće radove:

..... (dodati u skladu sa ponudom Koncesionara)

Finansijski plan i dinamika ulaganja iz ponude Koncesionara broj: _____ od 2019. godine čine sastasni dio Ugovora.

IX. STANDARDI PROIZVODA I USLUGA, TRANSFER TEHNOLOGIJE

Koncesionar se obavezuje da:

- a. Unaprijedi i razvije direktni saobraćaj na Aerodromima;
- b. Proširi kapacitete aerodroma Podgorica i Tivat, u okviru granica koncesionog područja;
- c. Poštuje crnogorske i ICAO standarde iz oblasti civilnog

vazduhoplovstva, kao i odluke, rješenja, zaključke, preporuke i naloge Vlade, ministarstava, Agencije za civilno vazduhoplovstvo, nacionalnih odbora iz oblasti civilnog vazduhoplovstva i bezbjedonosnih službi, a koje se odnose na sigurnost i bezbjednost vazdušnog saobraćaja, kao i da otkloni sve neusaglašenosti identifikovane tokom procesa izdavanja sertifikata, na Aerodromima, na najbolji mogući način

- d. Da poštuje odredbe međunarodnih ugovora koje je potpisala Crna Gora, posebno obaveze preuzete članstvom u NATO;
- e. Da poštuje odredbe već potpisanih ugovora između Ministarstva odbrane i Aerodroma Crne Gore;
- f. Da obezbijedi pravo na besplatno korištenje poletno-sletne staze i manevarskih površina na aerodromu Podgorica i aerodromu Tivat za crnogorske vojne vazduhoplove članicama sporazuma "Partnerstvo za mir" (PIP);
- g. Da obezbijedi poštovanje specifičnosti vojnog letenja datih u instrukciji za korišćenje vojnog dijela aerodroma za operativno letenje i budućem Pravilniku za operativno letenje državnih vazduhoplova;
- h. Da obezbijedi nesmetani pristup manevarskim površinama i poletno-sletnoj stazi aerodroma Podgorica za crnogorske vojne vazduhoplove, NATO vazduhoplove i vojne vazduhoplove članica sporazuma "Partnerstvo za mir" u slučaju postavljanja fizičkog razgraničenja (prepreka) između civilnog i vojnog dijela aerodroma u cilju definisanja sterilne zone Aerodroma Podgorica;
- i. Da ostavi mogućnost sertifikacije vojnog aerodroma prilikom definisanja sterilne zone Aerodroma Podgorica.
- j. sprovede projekat u skladu sa pozitivnim propisima Crne Gore i potpisanim međunarodnim sporazumima, ugovorima i konvencijama u oblasti zaštite životne sredine.
- k. da posluje na energetski efikasan način kako bi se maksimizovala isplativost poslovanja.
- l. Da dobije i zadrži sertifikaciju Agencije za Civilno vazduhoplovstvo, odnosno da investira u izgradnju i održavanje infrastrukture koja će zatim biti predmet evaluacije Agencije za civilno vazduhoplovstvo.

- m. da poštuje svu neophodnu proceduru kako bi Crna Gora zadržala projekat "Jedna bezbjednosna kontrola" (One Stop Security).
- n. da trenutno zaposlenima (u vrijeme potpisivanja ovog Ugovora) u Aerodromima Crne Gore AD ponudi ugovor o radu pod uslovima koji su definisani u Kolektivnom ugovoru akcionarskog društva za uslužne djelatnosti u vazdušnom saobraćaju „Aerodromi Crne Gore“.

Koncesionar stiče pravo na potpuno obavljanje cjelokupnih aktivnosti aerodromskih usluga u pogledu Aerodroma, za vrijeme trajanja koncesije, i to:

- a) obezbjeđivanje prostora na platformi za parkiranje vazduhoplova;
- b) postupanje sa parkiranim vazduhoplovima (uključujući snabdijevanje gorivom, obrok tokom leta, servisiranje vazduhoplova i druge usluge koje utvrdi operater vazduhoplova);
- c) pristup vazduhoplova i opremi hangaru (zavisno od raspoloživosti) i olakšavanje pružanja usluga održavanja, popravke i remonta vazduhoplova;
- d) postupanje sa teretom u svim fazama dok je na zemlji, uključujući prenos tereta na i sa vazduhoplovu i parkirnih / pristupnih kolovoza za površinski prevoz (kamioni, automobili itd.) u vezi sa tim;
- e) postupanje sa (uključujući kontra- diverzionu kontrolu) putnicima i njihovim prtljagom u svim fazama na zemlji, uključujući transfer putnika i njihovog prtljaga (uključujući putnike u transferu i tranzitu) do, od i između vazduhoplova i pružanje usluga obavješćavanja putnika; obezbjeđivanje bezbjednosti aerodroma u skladu sa Nacionalnim programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva i procjenom rizika utvrđenom za taj aerodrom od strane nadležnog državnog organa;
- f) obezbjeđivanje prostora za parking za putnike, posjetioce, zaposlene na aerodromu kao i druge osobe koje posjećuju aerodrom;
- g) ponudu hrane i pića za putnike, građane i zaposlene na aerodromima i za druga lica koja posjećuju aerodrome;
- h) ponudu robe široke potrošnje (bez obzira da li je plaćena carina ili, u mjeri u kojoj je to dopušteno primjenjivim zakonima, bez carine) i osnovnih usluga (uključujući mjenjačnicu, turističke informacije, zemaljski prevoz, hotelske rezervacije) putnicima i osoblju na aerodromu i drugim osobama koje posjećuju aerodrom;

- i) pružanje usluga snabdjevanja gorivom, koje je potrebno za upravljanje aerodromom i obezbjeđivanje goriva (i povezanih usluga sa servisnim stanicama) za vozila koja pristupaju prostorijama;
- j) obezbjeđivanje, funkcionisanje i održavanje vizuelnih pomagala i aerodromske opreme i instalacija, kao što su prilazna svjetla i svjetla na pisti, rulnoj stazi, oznake za pravac, oznake na pisti i rulnoj stazi, osvjetljenje platforme, bezbjednosna svjetla i druga svjetla postavljena na aerodromu koja su u vezi sa slijetanjem, uzlijetanjem i kretanjem vazduhoplova preko, oko ili na aerodromskim lokacijama kao i u cilju opšte bezbjednosti i sigurnosti;
- k) pristup i obezbjeđenje prostora za kretanje putnika i osoblja radi povezivanja sa zemaljskim prevozom u okviru aerodroma;
- l) iznajmljivanje zemljišta i imovine i generalno upravljanje lokacijom aerodroma;
- m) održavanje kolovoznog zastora i ostalih površina i ostalih površina oko poletne slijetne staze i rulnih staza, poboljšanje i proširenje, kada i gdje je potrebno, aerodroma i njegovih sistema (uključujući elektro energetski sistem i pripadajuću opremu, sistem rezervnog napajanja, informacioni sistem, kancelarije, osoblje, opremu, sigurnosnu ogradu i sl.)
- n) obezbjeđivanje i pružanje pomoći putnicima sa invaliditetom i putnicima smanjene pokretljivosti prilikom dolaska, tranzita i odlaska;
- o) obezbjeđivanje standardnih savremenih tehnoloških unaprijeđenja u vezi sa efikasnim radom aerodroma, koje uključuje upravljanje zaštitom životne sredine i uticajem buke od vazduhoplova;
- p) obezbjeđivanje objekata i usluga koje se obično pružaju na aerodromima, prije dana stupanja na snagu ugovora, kao i objekata i drugih sporednih usluga koje se razumno mogu očekivati pri funkcionisanju jednog međunarodnog aerodroma, kao što je usluga uklanjanje snijega i leda, ili odleđivanje.
- q) obezbjeđivanje i upravljanje komunalnim uslugama;
- r) obezbjeđivanje prostora za koncedenta, avio prevoznike i državne organe; i
- s) omogućavanje putnicima da pristupe drugim, vezanim, formama saobraćaja, to jeste, putevima i/ili vodom transportu u blizini Aerodroma Tivat.

X. SREDSTVA I IMOVINA KOJU NA KORIŠĆENJE DAJE KONCEDENT

Koncedent daje na korišćenje zemljište, objekte sa opremom i infrastrukturu u granicama koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica i Međunarodnog aerodroma Tivat, i to:

- 1) na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica u granicama koncesionog područja koje se poklapaju sa granicama katastarskih parcela br: 541/6 i 541/12 KO Golubovci. Površina koncesionog područja na lokaciji Međunarodnog aerodroma Podgorica iznosi 251,57 ha.
- 2) Ukupno područje predviđeno za vršenje koncesione djelatnosti na Međunarodnom aerodromu Tivat obuhvata površinu od 157,86 kopnenog dijela i 8,83ha akvatorijuma. Koncesiono područje je određeno na osnovu faza realizacije i precizno je definisano koordinatama....XXX
(u finalnom Ugovoru unijeti podatke iz Koncesionog akta)

XI. VISINA I NAČIN OBEZBJEĐENJA GARANCIJA ZA IZVRŠAVANJE KONCESIONOG UGOVORA

Koncesionar se ovim obavezuje i prihvata na dan zaključenja ugovora i tokom cijelog perioda Trajanja koncesije, dostavlja validnu Garanciju za ispunjenje posla kao i Garanciju za godišnje koncesione naknade, u skladu sa predviđenom dinamikom realizacije investicija, kao nezavisno i bezuslovno obezbjeđenje za realizaciju investicionog programa.

Garancija za dobro izvršenje mora biti bezuslovna i neopoziva, naplativa na prvi poziv Koncedenta, izdata od strane banke prihvatljive za Koncedenta.

Koncesionar se obavezuje da prvu Garanciju za ispunjenje posla dostavi Koncedentu na Dan zaključenja ugovora u iznosu od % planiranog investicionog programa za prvu godinu ugovora.

Koncesionar se obavezuje da svaku narednu Garanciju za ispunjenje posla, zaključno sa posljednjom godinom Trajanja koncesije, dostavi Koncedentu najkasnije na dan koji pada 30 (trideset) dana prije nego što istekne važnost prethodno izdate Garancije za ispunjenje posla. Svaka Garancija za ispunjenje posla dostavljena nakon prve Garancije za ispunjenje posla važiće najmanje do i uključujući prvi Radni dan nakon isteka perioda od 6 mjeseci po završetku Investicione godine.

Garancija za ispunjenje posla iznosiće _____% planirane investicije.

Garancija za godišnju koncesionu naknadu mora biti безусловna i neopoziva, naplativa na prvi poziv Koncedenta, izdata od strane banke prihvatljive za Koncedenta.

Odredbe ovog ugovora koje se odnose na garanciju za dobro izvršenje posla važe i za garanciju za godišnju koncesionu naknadu.

XII. KONCESIONO DRUŠTVO

- 1) Koncesionar je dužan da u skladu sa zakonom u roku od 60 dana od potpisivanja ovog Ugovora, osnuje i registruje privredno društvo sa sjedištem u Crnoj Gori, koje će obavljati Koncesionu djelatnost i koje će biti u 100% vlasništvu Koncesionara.
- 2) Nakon osnivanja Koncesionog društva iz stava 1 ovog člana i njegove registracije, sva prava i obaveze Koncesionara iz ovog Ugovora predstavljaju istovremeno prava i obaveze Koncesionog društva.
- 3) Bez obzira na stav 3 ovog člana Koncesionar i Koncesiono društvo ostaju neograničeno solidarno odgovorni Koncedentu za ispunjenje svih ugovornih obaveza
- 4) Koncesionar ne može na bilo koji način raspolagati (prodaja, prenos ili uspostavljanje tereta) udjelima u Koncesionom društvu, niti smije na bilo koji način efektivno prenijeti pravo upravljanja nad Koncesionim društvom, bez prethodne saglasnosti Koncedenta

XIII. POSTUPANJE KONCESIONARA SA PREDMETIMA NAĐENIM U TOKU KORIŠĆENJA PREDMETA KONCESIJE, A KOJI PREDSTAVLJAJU ISTORIJSKU, KULTURNU ILI PRIRODNU VRIJEDNOST

Koncesionar prima na znanje da sva eventualna Otkrića jesu i ostaju imovina Koncedenta.

U slučaju pronalaženja takvih Otkrića nakon Dana otpočinjanja, Koncesionar će:

- bez odlaganja obavijestiti Koncedenta i dati Koncedentu, relevantnim Državnim organima i njihovim zastupnicima pristup kako bi izvršili inspekciju i uklonili predmete ako su u pitanju pokretne stvari;
- preduzeti one korake koje odgovarajući Državni organ eventualno zatraži, a koji mogu da uključe prekid i obustavljanje izvršenja bilo kojih radnji koje mogu ometati iskopavanje Otkrića ili na bilo koji način uticati na Otkrića; i
- preduzeti sve potrebne korake u cilju očuvanja Otkrića u istom položaju i stanju u kojima su nađena.

XIV. USLOVI ZA IZMJENU ILI RASKID UGOVORA U SLUČAJU PROMIJENJENIH OKOLNOSTI I VIŠE SILE, OPIS DOGAĐAJA KOJI SE SMATRAJU PROMIJENJENIM OKOLNOSTIMA I VIŠOM SILOM

Ugovorne strane se oslobađaju odgovornosti ako je povreda ili neispunjenje ugovorene obaveze u smislu ispunjenja ponuđenog investicionog programa nastala usljed više sile. Pod višom silom se podrazumijeva događaj nastao po zaključenju ovog ugovora koji se nije mogao predvidjeti i čije se posljedice nijesu mogle izbjeći ili otkloniti. Ovi događaji su ograničeni na mobilizaciju, rat, zemljotres, požar, epidemiju i poplavu.

Ugovorna strana, koja se poziva na višu silu, obavezna je da preduzme razumne mjere, odnosno radnje, da pretrpljenu štetu i gubitke svede na minimum i da drugu ugovornu stranu obavijesti pismenim putem o dejstvu više sile, najkasnije u roku od sedam dana od dana saznanja o uticaju više sile. Obavještenje sadrži detaljan opis događaja prouzrokovano višom silom, kao i mjere i radnje koje ugovorna strana preduzima, radi maksimalnog smanjenja posljedica tog djelovanja.

U slučaju više sile, ugovorne strane se privremeno oslobađaju ugovornih obaveza u smislu ispunjenja investicionog programa, za vrijeme dok viša sila traje odnosno dok se posljedice više sile ne otklone, dok obaveze po osnovu obavljanja koncesione djelatnosti ostaju na snazi.

XV. USLOVI ZA PRESTANAK UGOVORA O KONCESIJI, SANKCIJE I NAKNADE ZA NEISPUNJAVANJE OBAVEZA UGOVORNIH STRANA

Svi dolje navedeni slučajevi biće smatrani kršenjem Ugovora od strane Koncesionara ("**Kršenje od strane koncesionara**"):

- (a) propust Koncesionara (ili Koncesionog društva) da izvrši bilo koje dospjelo plaćanje prema Koncedentu po osnovu Ugovora u roku od deset (10) Radnih dana po dospijeću obaveze.
- (b) pokretanje postupka stečaja ili likvidacije nad Koncesionarom ili Koncesionim društvom;
- (c) propust Koncesionara ili Koncesionog društva da ispuni obaveze iz člana IX ovog Ugovora;
- (d) propust Koncesionara ili Koncesionog društva da, prilikom vršenja Koncesionih prava, otkloni ugrožavanje životne sredine, zdravlja ljudi, ili područja i objekata zaštićenih Propisima Crne Gore, nezavisno od toga da li se to u vrijeme dodjele Koncesionih prava moglo predvidjeti
- (e) propust Koncesionara ili Koncesionog društva da realizuje investicije u skladu sa dinamičkim planom iz tačke ----- ovog ugovora

XVI. USLOVI OBAVLJANJA KONCESIJE DJELATNOSTI, KRITERIJUMI I METODI ZA ODREĐIVANJE CIJENA, ODNOSNO TARIFA PROIZVODA I USLUGA ZA KRAJNJE KORISNIKE

Koncesiona djelatnost može se obavljati po uslovima i na način definisan ovim Ugovorom i dostavljenom ponudom.

U skladu sa pozitivnim propisima, aeronautičke naknade će biti definisane Ugovorom o koncesiji.

Naknade će biti izražene u eurima i biće predmet mehanizma prilagođavanja indeksiranjem.

Koncesionar određuje cijene za aeronautičke naknade uz prethodnu saglasnost Koncedenta.

XVII. PRAVA I OBAVEZE U POGLEDU PREDUZIMANJA MJERA OBEZBJEĐIVANJA OPŠTE SIGURNOSTI, ZAŠTITE ZDRAVLJA I ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE, UNAPRJEĐENJA ENERGETSKE EFIKASNOSTI, KAO I ODGOVORNOSTI ZA NAKNADU ŠTETE PROUZROKOVANE UGROŽAVANJEM OPŠTE SIGURNOSTI I ZAŠTITE ŽIVOTNE SREDINE

Koncesionar će u skladu sa Propisima Crne Gore, savjesnom praksom i praksom zaštite životne sredine preduzeti neophodne i primjerene korake kako bi svoje postupanje uskladio sa standardima zaštite životne sredine u svim slučajevima, bilo da je izazvano od strane Koncesionara ili njegovih Izvođača, zastupnika ili zaposlenih.

Ukoliko, kao rezultat propusta da uskladi svoje postupanje sa odredbama ovog člana dođe do Stanja životne i društvene sredine, Koncesionar će, o svom trošku, bez odlaganja preduzeti sve korake za sanaciju koji su predviđeni pozitivnim propisima i standardima životne sredine.

Koncesionar će bez odlaganja (ali ne kasnije od deset (10) Radnih dana nakon takvog događaja) obavijestiti nadležni Državni organ o svakom ugrožavanju životne i društvene sredine i nastaviti da periodično izvještava, najmanje jedanput mjesečno nakon navedenog događaja, o programima sanacije i planovima postupanja.

XVIII. ODREDBE O VREMENU I NAČINU PREDAJE NEPOKRETNOSTI, OBJEKATA, UREĐAJA ILI POSTROJENJA KONCEDENTU I STANJU U KOME SE ONI MORAJU PREDATI

Minimum 9 mjeseci prije isteka koncesije, Koncesionar će obezbijediti obuku za rukovodni i operativni tim resornog ministarstva o poslovanju i održavanju Aerodroma uključujući i pripremu za primopredaju.

Ne manje od 24 mjeseca prije isteka Ugovora o Koncesiji, Koncesionar i Koncedent će zajednički sprovesti inspekciju kako bi utvrdili i složili se o potrebnim radovima koje Koncesionar treba da završi.

Inspekcija će biti ponovljena 12 mjeseci i 3 mjeseca prije isteka koncesije.

Sva nepokretna i pokretna imovina neophodna za održavanje Aerodroma u funkciji, će biti prenijeta na Koncedenta nakon isteka koncesije u skladu sa Zakonom o koncesiji. .

XIX. NAČIN RJEŠAVANJA SPOROVA I PRIMJENA MJERODAVNOG PRAVA

Ovaj ugovor sadrži cjelokupan sporazum između ugovornih strana, koji se odnosi na predmet ovog ugovora.

Izvršenje, sprovođenje i tumačenje ovog ugovora vršiće se u skladu sa zakonima Crne Gore, a za pitanja koja u datom trenutku još nijesu regulisana zakonima Crne Gore primjenjivaće se međunarodni standardi, konvencije i propisi Evropske unije.

Sporovi koji nastanu u toku izvršenja ovog ugovora ili koji su u vezi sa ovim ugovorom rješavaće se dogovorom između ugovornih strana.

Ako se spor ne riješi dogovorom ni nakon 60 dana od dana njegovog nastanka, isti će se rješavati arbitražom..... (definisati).

XX. OSTALE ODREDBE

Jezik ugovora

Ovaj ugovor sačinjen je na crnogorskom i engleskom jeziku. Svako obavještenje u vezi sa Ugovorom o koncesiji biće dostavljeno na crnogorskom i engleskom jeziku. U slučaju nesaglasnosti između engleske i crnogorske verzije, crnogorska verzija Ugovora o koncesiji će preovladati.

Obavještenja

(a) Sva obavještenja i ostala komunikacija koju je Strana obavezna da dostavi ili joj je dozvoljeno da dostavi (uključujući račune koje je potrebno ili dozvoljeno dostaviti po ovom Ugovoru) biće sačinjena u pisanoj formi i biće dostavljena ili lično ili preko kurirske službe ili će biti poslata faksom ili elektronskom poštom na adresu ili broj druge Strane koji je naveden u daljem tekstu:

(i) Za Koncesionara:

Na ruke: Faks: E-mail:

sa primjerkom za:

Na ruke: Faks: E-mail:

(ii) Za Koncedenta:

Na ruke: Faks: E-mail:

sa primjerkom za :

Na ruke: Faks: E-mail:

s tim što, Strana može promijeniti adresu na koju se šalju obavještenja, nakon prethodnog pisanog obavještenja drugoj Strani u roku od trideset (30) Dana od nastale promjene.

Nadzor nad izvršenjem ugovora

Završne odredbe

Ovaj ugovor je sačinjen u _____ istovjetnih primjeraka od kojih po 2 (dva) primjerka pripadaju ugovornim stranama, a po jedan primjerak Ministarstvu finansija, Državnom tužiocu, Ministarstvu održivog razvoja i turizma, nadležnom organu za registraciju ugovora, a po potrebi i nadležnom sudu.

Ovaj ugovor smatra se zaključenim danom potpisivanja od strane ovlašćenih predstavnika ugovornih strana, a stupa na snagu _____.

Dan stupanja na snagu

Ovaj Ugovor stupa na snagu na Danom otpočinjanja. Ovaj Ugovor će prestati da važi po isteku Koncesionog perioda, izuzev ukoliko prestane da važi na drugi način ("**Period**").

Za KONCESIONARA,

Za KONCEDENTA,



VLADA CRNE GORE

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

**Analiza opravdanosti ostvarivanja javnog interesa davanjem
koncesije sa pokazateljima da koncesija obezbjeđuje javni interes i
analizom alternativnih mogućnosti pružanja usluga**

Podgorica, jul 2019. godine

Uvodne napomene

Vazdušni saobraćaj posljednjih decenija ostvaruje najdinamičniji razvoj od svih vidova transporta. Efikasan i konkurentan međunarodni vazdušni saobraćaj unapređuje ekonomski razvoj i zajedno sa pratećom infrastrukturom predstavlja preduslov za ekonomsku konkurentnost zemlje koja, kao Crna Gora, pretenduje da bude visoko kvalitetna turistička destinacija.

Potražnja za vazdušnim saobraćajem na zapadnom Balkanu i regionu jugoistočne Evrope stalno se povećavala tokom godina. Broj putnika je porastao za 45% u poslednjoj deceniji i više se nego udvostručio od sredine osamdesetih. Smanjeni troškovi vazdušnog prevoza, poboljšanja u efikasnosti avio-kompanija i povećana konkurencija su smanjili cijene avio-karte za oko 40%, što je dovelo do povećanog interesa putnika u vazdušnom saobraćaju i povećanja broja operacija i putnika skoro na svim aerodromima u regionu.

Zbog velike udaljenosti od većine svojih ciljanih turističkih emitivnih tržišta - Zapadne i Centralne Evrope, Skandinavije, kao i zbog svojih reljefnih karakteristika, Crna Gora je i dalje prepoznata kao pretežno aviodestinacija. U prethodnom periodu Crna Gora je značajno unaprijedila svoju dostupnost uvođenjem većeg broja direktnih i čarter linija sa značajnih emitivnih tržišta. Ovo najbolje potvrđuje podatak da je od 2012. do 2017. godine broj putnika na aerodromu u Podgorici i Tivtu povećan za 65 % odnosno 55 %, te da u kontinuitetu raste broj putnika na oba aerodroma. Na aerodromu u Podgorici 2012. godine opsluženo je 639.352 putnika, 2013. godine 690.690 putnika, 2014. godine 701.596 putnika, 2015. godine 748.899, 2016. godine 873.278 da bi 2017 godine, kada je zabilježen rekordan rast u turizmu, na aerodromu u Podgorici opslužili 1.055.142 putnika. Slična je situacija i kada je aerodrom Tivat u pitanju - u

kontinuitetu raste broj putnika koji su brojniji nego u vazdušnoj luci u Podgorici i to kako slijedi: 2012. godine 725.392 putnika, 2013. godine 868.343 putnika, 2014. godine 910.534 putnika, 2015. godine 895.006, 2016. godine 982.558 odnosno 2017. godine 1.129.720 putnika.

Preko 50% turista u svijetu koristi avion kao prevozno sredstvo, što je slučaj i sa turistima koji dolaze u našu zemlju. Rast broja direktnih letova, kroz uvođenje niskobudžetnih i drugih aviokompanija doprinio je rastu broja turista sa značajnih emitivnih tržišta i to iz Rusije, Turske, Njemačke, Ukrajine, Velike Britanije, Austrije, Francuske, Belgije, Srbije, Poljske, Slovenije, Švedske, Mađarske i Grčke. I finansijski efekti prate ovaj pozitivan trend i bilježe povećanje, pa su prihodi od turizma premašili milijardu u 2018. godini.

U skladu sa zvaničnim podacima MONSTAT, u prvih 10 mjeseci 2018 godine, u kolektivnim i individualnim smještajnim kapacitetima boravilo je oko 2,1 miliona turista, što čini 9,9 % više u odnosu na isti period 2017. godine.

Imajući u vidu turističke potencijale zemlje, činjenicu da Crna Gora postaje sve popularnija destinacija za zimski turizam, apostrofira se značaj unapređenja aviodostupnosti uvođenjem većeg broja direktnih i čarter linija sa poželjnih tržišta koje pokrivaju Crnu Goru, pogotovo u periodu van glavne turističke sezone, ali i kroz konkurentne cijene avio karata, posebno cijene aerodromskih usluga, kao i bolju aerodromsku infrastrukturu. Ne treba zanemariti potrebe investicione zajednice koja se formira u Crnoj Gori i koja podrazumijeva visoko-standardizovanu tražnju i ujedno postavlja opravdane i poželjne zahtjeve prema avio prevozniku i aerodromima Crne Gore, od kojih se sa druge strane očekuje visoko-sofisticirano pružanje usluga.

Međunarodni aerodromi u Crnoj Gori

Crna Gora raspolaže sa dva međunarodna aerodroma – Međunarodni Aerodrom Podgorica i međunarodni Aerodrom Tivat. To su aerodromi utvrđeni kao dolazni ili odlazni aerodromi u međunarodnom vazdušnom saobraćaju na kojima se sprovode postupci kontrole kretanja, granične kontrole, carine i dr. i kojima upravlja akcionarsko društvo za uslužne djelatnosti u vazdušnom saobraćaju „Aerodromi Crne Gore“, kao operator aerodroma.

Podgorica i Tivat su relativno mali aerodromi u ranoj fazi razvoja. Budući razvoj aerodroma zavisi od uspješnog sprovođenja Strategije razvoja turizma zemlje. Pored toga što je Strategija usmjerena na obezbjeđenje novih hotelskih kapaciteta i osposobljavanje turističkih radnika sa ciljem da se privuče međunarodna klijentela, ali sektori turizma i vazduhoplovstva su uzajamno zavisni. Aerodromi Podgorica i Tivat čine sastavni dio turističke infrastrukture zemlje i neuspjeh pri realizaciji ciljeva definisanih razvojem turističkog sektora direktno bi se odrazilo na slabiji promet saobraćaja na aerodromima.

Na aerodromu Podgorica 2018. godine opsluženo je 1.208.525 putnika, oko 155 hiljada više nego 2017. godine. Takođe, obavljeno je 7960 operacija, 430 više nego godinu ranije. Aerodrom Tivat je prošlu godinu završio sa ostvarenim prometom od ukupno 1.245.999 putnika što je 10,3% više nego u 2017. godini. Ostvareno je i ukupno 13.631 operacija polijetanja i slijetanja u opstuživanju vazduhoplova odnosno na pistu pored tivatskog zaliva sletjelo je 6816 aviona.

Saglasno Zakonu o državnoj imovini ("Službeni list Crne Gore", br. 021/09, 040/11) vazdušni prostor i aerodromi sa pripadajućom infrastrukturom su dobra u opštoj upotrebi. Dobra u opštoj upotrebi su dobra koja su dostupna

svima pod jednakim uslovima i njihova upotreba se vrši bez posebnih dozvola ili odobrenja nadležnih organa.

Vlada se opredijelila da aerodrome valorizuje putem koncesije, prepoznajući da je dobra aerodromska infrastruktura odnosno aviodostupnost Crne Gore bitan preduslov za ubrzani razvoj u turizmu, odnosno za razvoj Crne Gore kao visokokokvalitetne turističke destinacije i cijele ekonomije zemlje.

Aerodrom Podgorica - osnovne karakteristike namjene prostora i izgrađene strukture ¹

Aerodrom Podgorica raspolaže jednom poletno-sletnom stazom dužine 2.500 m, sa pravcem pružanja 18/36. Poletno-sletna staza je širine 45 m, bez izgrađenih ramena i sa asfaltnim kolovozom. Rulne stane na aerodromu Podgorica su u najvećem dijelu, širine 15m. Skoro sve rulne staze imaju fleksibilni kolovoz, izuzev rulne staze "P" koja ima krutu kolovoznu konstrukciju. Rulne staze "G", "H", "J", "K" i "L" čine paralelnu rulnu stazu cijelom dužinom poletno-sletne staze. Rulne staze "G" i "H" su širine 23m, dok su ostale je širine 15 m cijelom dužinom i u skladu sa ICAO standardima i preporučenim praksama (SARPS) nijesu podesne za operacije većih aviona iz grupe C i svih aviona iz grupe D. Rulne staze "A", "B", "F", "H", "M", "N" i "P" su takođe širine 23 m. Dok su rulne staze "C", "D" i "E" širine 12m i ne zadovoljavaju uslove ni za avione iz kategorije "C". Pristanišna platforma na aerodromu Podgorica raspolaže sa 6 parking pozicije za avione iz grupe C odmah ispred terminala. Platforma ima krutu kolovoznu konstrukciju, a konfiguracija parking pozicija je za sistem parkiranja na sopstveni pogon pri ulasku i izlasku sa parking pozicije (power-in/-out). Putnici se od/do parkiranog aviona i terminala

¹ Izvod iz Lokalne studije lokacije Aerodrom

kreću pješke ili bivaju preveženi autobusom. Površina osnove postojećeg terminala je približno 5.500m². Terminal je smješten odmah iza pristanišne platforme, što omogućava lak prilaz do i od aviona.

Administracija „Aerodromi Crne Gore“ ad (ACG) je smještena u objektu starog terminala koji se nalazi u liniji sa i odmah južno od postojećeg terminala. Aerodromsko-operativno osoblje je takođe smješteno u starom terminalu i ne postoji nezavisna baza za održavanje opreme za zemaljsko opsluživanje. VIP terminal zauzima južni dio starog terminala. Sa zapadne strane terminala se nalazi parking za automobile.

Stanica za snabdijevanje gorivom je zastarjela i na njoj ne postoje namjenski objekti za garažiranje i dodatne servise. Avio gorivo se sada prevozi u kamionskim cistjernama od depoa za gorivo koji se nalazi odmah južno od terminala. Postojeći sistem nadopune aviona gorivom iz cisterni se smatra adekvatnim i podesnim za operacije na aerodromu Podgorica.

Operativna baza kontrole letenja i kontrolni toranj se nalaze južno od pristanišne platforme u relativno novom objektu kontrolnog tornja. Vatrogasna stanica se nalazi istočno od objekta kontrole letenja i direktno je povezana sa rulnom stazom "J". Postojeće operacije generalne avijacije se odvijaju na prostoru između kontrole letenja i vatrogasne stanice, a južna ivica platforme za avione generalne avijacije se koristi za smještaj aktivne opreme za zemaljsko opsluživanje, a po potrebi i za parkiranje malih vazduhoplova. Robni magacin se nalazi južno od stanice za snabdijevanje gorivom i glavnog prilaznog puta na javno dostupnoj površini (landside). Objekat je smješten na granici javno dostupne i kontrolisane površine (landside/airside) i koristi se za usluge avio prevoza robe u Crnoj Gori. Gledano na duži rok, obim robnog saobraćaja će vjerovatno porasti i shodno tome će biti neophodno proširiti objekte u službi avio transporta robe. Do udaljene tehničke platforme se dolazi preko

rulne staze "P", i sa njome ukupna površina platformii iznosi približno 18.000m². Duž zapadne linije tehničke platforme je smješten jedan hangar (Vektra), a ostali su u produžetku. Njih koriste i privatne i nacionalne aviokompanije, kao što je Montenegro Airlines. Preostale površine – udaljenu platformu i objekte/hangare koristi vojska.

Aerodroma Tivat - osnovne karakteristike, namjene prostora i izgrađene strukture²

Aerodrom Tivat raspolaže jednom poletno-sletnom stazom sa fleksibilnom kolovoznom konstrukcijom, kodom D/E, pravcem pružanja 14-32, dužine 2.500m i širine 45m. Dominantni smjer poletno-sletne staze koji se koristi za prilaz i odlet je smjer 32. Aerodrom Tivat: Poletno-sletna staza 32/14 je dovedena u dobro stanje opravkama i održavanjem. Svi objekti u službi opsluživanja putnika i pomoćni sadržaji su smješteni u sjevero-istočnom dijelu lokacije aerodroma, na parceli koja se graniči sa pristanišnom platformom na zapadu, magistralom Tivat-Budva na istoku i kanalom za odvodnjavanje i putem do Ostrva Cvijeća na sjeveru. Površina platforme je približno 25.000m², i može prihvatiti šest aviona iz grupe C i jedan avion iz grupe D, pri čemu se avioni parkiraju na sopstveni pogon. Stajanka ima fleksibilnu kolovoznu konstrukciju i na nju se izlazi preko rulne staza "A" pored praga 14 i rulne staza "B" do južnog kraja platforme. Širine rulnih staza su 25m i 20 m. Ne postoje mostovi za ukrcavanje putnika, pa putnici do/od terminala idu pješke ili bivaju prevezeni autobusom. Poletno-sletna staza i rulne staze "A" i "B" nemaju izgrađena ramena, što nije u skladu sa zahtjevima iz ICAO Aneksa 14 za grupe aviona koji obavljaju letove na aerodromu Tivat. Platforma za avione generalne avijacije se nalazi južno od glavne pristanišne platforme i rulne staze "B". Ovu platformu servisira rulna staza namijenjena za avione generalne avijacije i ona raspolaže sa

² Državna studija lokacije „Aerodrom Tivat“ sektor 24

šest parking pozicija sa prolaznim sistemom parkiranja aviona. U 2006. godini je izvršena kompletna rekonstrukcija terminala na aerodromu Tivat. Unutrašnja površina objekta terminala iznosi približno 4.052 m². Objekat putničkog terminala se sastoji od tri funkcionalno povezane cjeline. Najveći dio objekta je namjenjen za putnike u odlasku, druga cjelina je namjenjena za putnike u dolasku, a treća za smještaj operativnih službi, KD kontrolu i sortiranje prtljaga. Na osnovu međunarodnih standarda, ova površina je nedovoljna za promet putnika u najprometnijem satu. Šalteri za registraciju putnika/čekaonica nema dovoljan kapacitet u najprometnijim periodima. Prostor za preuzimanje prtljaga – u dobrom stanju, izgrađen 2006. godine ali sa nižim nivoom usluge tokom prometnih perioda. Vatrogasno spasilački objekat/vatrogasnica se nalazi uz ivicu platforme za parkiranje aviona u njenom južnom dijelu. Zajedno sa objektom kontrolnog tornja, objektom aerodromske uprave i hangarom objedinjuje tehničke funkcije aerodroma. Za potrebe smještaja službe tehničkog održavanja aerodromskih instalacija i opreme u nadležnosti aerodromskog preduzeća, koristi se višenamjenski objekat u kome je trenutno smještena i vatrogasna služba. Tehnička služba koristi oko 40% raspoložive površine objekta. Kontrolni toranj se nalazi uz ivicu platforme između putničkog terminala i administrativne zgrade uprave aerodroma. Ukupna visina tornja je 37m. Visina tornja je dovoljna da je sa radnog mjesta kontrolora u kupoli obezbijeđena zadovoljavajuća preglednost prilaznih koridora poletno slijetnoj stazi kao i preglednost manevarskih površina. Pored kontrolnog tornja, u prostoru između ivice platforme i magistralnog puta Tivat-Budva, nalazi se administrativni objekat aerodromske uprave. Gabarit objekta u osnovi je 31mx31m. Objekat se sastoji od centralnog prizemnog dijela i sprata koji se pruža duž oboda centralnog prizemnog dijela. Saržaj objekta je uglavnom smješten na spratu objekta, ispod koga je mahom neiskorišćen vanjski prostor. Uslijed

ovakve koncepcije prostor je neracionalno iskorišćen. Skladište goriva je specijalizovano za skladištenje i snabdijevanje gorivom koje se koristi u vazdušnom saobraćaju. Kapacitet skladišta je 8.100m³ goriva, uglavnom kerozina. Pored rezervoara za skladištenje goriva, skladište raspolaže sa autopretakalištem od 50m³/h, sa trafo stanicom, rezervoarom sa protivpožarnom vodom, protivpožarnim pumpama i upravnom zgradom od 100m². Cjelokupan kompleks aerodroma Tivat je ograđen. Prilaz aerodromu je direktno sa E65/E80 magistralnog puta Tivat-Budva. Parking za automobile putnika i zaposlenih se nalazi ispred terminala.

Analiza opravdanosti ostvarivanja javnog interesa davanjem koncesije sa pokazateljima da koncesija obezbjeđuje javni interes

Kao što je u uvodnom dijelu naznačeno, vazdušni prostor i aerodromska infrastruktura predstavljaju dobra u opštoj upotrebi koja su dostupna svima pod jednakim uslovima, njihova upotreba se vrši bez posebnih dozvola ili odobrenja nadležnih organa. Postojeća aerodromska infrastruktura na dva međunarodna aerodroma u Podgorici i Tivtu nije razvijena do nivoa koji daje mogućnost njihovog komfornog korišćenja odnosno nema kapacitete potrebne za opsluživanje sve većeg broja putnika. Da bi se realizovala namjera pružanja visoko sofisticiranih usluga u vazdušnim lukama u Podgorici i Tivtu neophodne su značajnije investicije u infrastrukturu oba aerodroma odnosno unapređenje pružanja usluga.

U postupku pripreme dokumentacije za iznalaženje strateškog partnera koji će po modelu koncesije investirati u aerodromsku infrastrukturu, odnosno donijeti značajnu međunarodnu ekspertizu koja će ove aerodrome, po načinu pružanja aerodromskih usluga, svrstati među uređenije, sačinjena je ekonomska analiza opravdanosti projekta.

Cilj ekonomske analize opravdanosti projekta bio je da se kroz analizu troškova i prihoda koncesionara utvrdi da li je koncesija održivo rješenje ili

ne, da li će koncesija rezultirati pozitivnim finansijskim, ekonomskim i socijalnim rezultatima za Crnu Goru, odnosno u krajnjem, da li koncesija obezbjeđuje javni interes?

U svrhu ekonomske analize opravdanosti projekta korišćene su sljedeće pretpostavke:

- Kapitalne i veće investicije u održavanje procijenjene su na 200 miliona eura za oba aerodroma, tokom cijelog trajanja koncesije (30 godina);
- Operativni troškovi su zasnovani na troškovnoj strukturi Aerodroma Crne Gore za protekle 2 izvještajne godine, a pretpostavlja se da će koncesionar optimizirati operativne troškove kako bi dostigao nivo performansi uobičajen u okviru ove industrije u periodu od 7-8 godina od preuzimanja.

Očekuje se da Koncesionar podijeli dio svojih prihoda sa Koncedentom i to na sledeći način:

- kroz godišnje koncesione naknade koje se plaćaju kao procenat od ostvarenih bruto prihoda i
- kroz jednokratnu koncesionu naknadu koja se plaća odmah po zaključenju ugovora.

Očekivani protok gotovine upućuje na to da će Koncedent dobiti minimum 100 miliona € na ime jednokratne koncesione naknade, odnosno najmanje 10 % godišnjih bruto prihoda koncesionara tokom trajanja koncesije.

Analiza ekonomske opravdanosti projekta, na osnovu dostupnih istorijskih i projektovanih podataka, pokazala je da je predloženi projekat održiv i ekonomski opravdan. Drugim riječima, uzevši u obzir veličinu investicije za koju se predviđa da će je Koncesionar implementirati, projektni protok

gotovine je dovoljno zdrav za Koncesionara da pokrije svoje operativne i finansijske troškove, kao i da podijeli ekstra prihode sa Koncedentom, kao što je prethodno naznačeno. Takođe, dodatna investicija od minimum 200 miliona eura značajno će unaprijediti aerodromsku infrastrukturu što je svakako ekonomski, a i javni interes uzimajući u obzir ograničene kapacitete za investicije sa strane AD „Aerodromi Crne Gore“ i infrastrukturne nedostatnosti oba aerodroma.

Pored unapređenja infrastrukture za aerodrome je značajna i međunarodna ekspertiza zbog čega se kroz model dodjele koncesije traži renomirani partner koji aktivno posluje i na kopnu i u vazduhu u najmanje 1 aerodromu koji opslužuje najmanje 5 miliona međunarodnih putnika godišnje u posljednje tri godine, i najmanje 1 aerodrom koji opslužuje najmanje 2 miliona putnika pojedinačno godišnje u posljednje tri godine ili ponuđač koji trenutno aktivno posluje i na kopnu i u vazduhu u najmanje 1 aerodromu koji opslužuje najmanje 10 miliona međunarodnih putnika godišnje u posljednje tri godine. Pored navedenih referenci, kroz model koncesije traži se ponuđač koji je bio odgovoran za razvijanje, projektovanje, inženjering, nabavljanje i izgradnju, ili upravljanje i nadgledanje izgradnje aerodroma, minimalne ukupne vrijednosti od 300 miliona eura u posljednjih 10 godina, sa ukupnom vrijednošću izgradnje od 100 miliona eura u najmanje 1 aerodromu odnosno da ima imovinu vrijednu 200 miliona eura u posljednjih pet godina izvještavanja. Shodno finansijskim kriterijumima ponuđač mora da dokaže da ima imovinu vrijednu 200 miliona eura u posljednjih pet godina izvještavanja, da je finansirao infrastrukturne projekta ukupne vrijednosti od najmanje 300 miliona eura, uključujući najmanje jedan projekat od 100 miliona eura u posljednjih 10 godina.

Ovako postavljeni tehnički i finansijski kriterijumi garantuju da koncesija može biti dodijeljena samo kredibilnom partneru koji ima neuporedivo veće iskustvo i finansijsku kapacitativnost od preduzeće koje trenutno upravlja aerodromima, te da će usluge biti podignute na veći nivo što je, takođe, argument za ocjenu da koncesija ispunjava javni interes.

Analiza isplativosti (cost-benefit) kao i analiza vrijednosti za novac su, takođe, pokazale da je projekat ekonomski isplativ i to uz definisani nivo investicija i očekivanu koncesionu naknadu.

Cost benefit analiza je pokazala da je neto sadašnja vrijednost inkrementalne neto koristi projekta pozitivna, tj. 128,8% viša (i 40,05% u "ekonomskoj stopi povrata" ili ERR) u odnosu na scenario "ne činiti ništa". Ovo upućuje na zaključak da je projekat izvodljiv i povećava društveni napredak.

Analiza alternativnih mogućnosti pružanja usluga

Vlade širom sveta su se okrenule iznalaženju privatnih partnera za upravljanje razvoj i poslovanje aerodromima. Globalno prevladavajući model je angažovanje privatnog kapitala za razvoj, upravljanje, rad i održavanje aerodroma kroz dugoročni privatno-javni sporazum ili sličan model javno-privatnog partnerstva, poput koncesije.

Evropa već ima najveću koncentraciju angažovanja privatnog sektora u sektoru aerodroma u svijetu. Cilj uvođenja privatnog kapitala u ove poslove je olakšavanje pristupa globalnim kapitalnim investicijama, odnosno usklađivanje načina obavljanja aerodromskih usluga sa međunarodnim standardima. Sporazumi o privatno-javnom partnerstvu su, takođe, atraktivni za vlade jer omogućavaju da se razvojni, finansijski i operativni rizik prebace na privatne investitore i u većini slučajeva garantuju dodatne prihode državi.

Imajući u vidu ograničene infrastrukturne i uslužne kapacitete dva međunarodna aerodroma u Crnoj Gori upoređivan je model davanja aerodroma na korišćenje privatnom sektoru na 30 godina po modelu koncesije odnosno zadržavanje postojećeg stanja. Kao što je prethodno navedeno urađena je ekonomska analiza opravdanosti projekta i analiza vrijednosti za novac.

U cilju procjene neto koristi projekta, prilikom izrade Cost benefit analize upoređivani su troškovi i koristi u dva scenarija: scenario "sa projektom" i scenario "bez projekta".

U uslovima dodjele koncesije država ostaje vlasnik aerodroma, a privatna kompanija koristi aerodromsku infrastrukturu i obezbjeđuje svu operativnu i upravnu kontrolu nad aerodromima tokom trajanja koncesije. Scenario „bez projekta“, kada je u pitanju vlasništvo i upravljanje, podrazumijevao bi da nema koncesionog projekta. Aerodromi Crne Gore upravljaju aerodromima na isti način kao i do sada (uz sve finansijske, operativne, i rukovodstvene poteškoće). Nadalje, kada su u pitanju investicije koncesionar će biti u obavezi da investira kako bi zadovoljio minimalne standarde performansi i širenje kapaciteta na osnovu potražnje, najmanje 200 miliona EUR u toku trajanje koncesije, dok bi scenario „bez projekta“ podrazumijevao “činiti minimalno” u oblasti bezbjednosti, usklađivanja, proširenja, modernizacije i investicija, čime se pretpostavlja da će doći do minimalnih investicija u održavanje i širenje aerodromskih kapaciteta, sa procjenom od nekih 120 miliona EUR u sledećih 30 godina.

Koliko je proširenje aerodromske infrastrukture značajno najbolje potvrđuje podatak da postojeći objekat putničkog terminala na Aerodromu Podgorica prihvata sadašnji obim saobraćaja sa relativno malom površinom po putniku u najprometnijem satu (ili PNS), oko 7m²/PNS. Sa rastom broja putnika u najprometnijem satu, neohodno je obezbijediti veći

obim i raznovrsne neavijacijske sadržaje, kako bi se stimulisali komercijalni prihodi. Takođe, sa rastom putničkog saobraćaja, sve više maloprodajnih i ugostiteljskih objekata biće zainteresovano za otvaranje svojih objekata na aerodromu. Polazeći od logike drugih aerodroma i najbolje međunarodne prakse, aerodrom treba da ima za cilj prihvatljivi komfor putnika. Poređenjem prognoziranih brojki godišnjeg saobraćaja na aerodromu Podgorica sa aerodromima sa istim nivoom usluge, odnos 15m²/PNS se smatra realnim³.

Sa druge strane, iako je višestruko povećan obim saobraćaja na aerodromu Tivat, kompleks aerodroma je i dalje u granicama iz daleke 1968. godine⁴.

U postupku izrade cost benefit analize izračunata je ekonomska stopa prinosa ("ERR") neto dobiti projekta. ERR je diskontovana stopa koja je jednaka neto sadašnjoj vrijednosti investicionih protoka sredstava (troškova, kao negativnih odliva) i dobiti (prihodi, kao prilivi). ERR daje mjeru ukupne ekonomske dobiti projekta, uključujući i direktne neto prihode kao i dodatne dobiti koncesionih plaćanja koje dobija država.

Tabela ispod prikazuje komparativne ERR stope projekta za scenarije „sa projektom“ nasuprot „bez projekta“.

Rezultati analize ERR

Rezultati analize ERR <i>Benefit ili</i> <i>elementima troška</i>	<i>Sa projektom</i>	<i>Bez projekta</i>	<i>Dodatna korist</i> <i>("sa"-bez</i> <i>"projekta")</i>
NSV ukupne pogodnosti (prihod)	EUR 369,7 m	EUR 301,8 m	EUR 67,9 m
Manje: NSV ukupnih troškova	-EUR 252,5 m	-EUR 250,6 m	-EUR 1,9 m
NSV neto benefita (neto prihod)	EUR 117,2 m	EUR 51,2 m	EUR 65,9 m

³ Izvod iz Lokalne studije lokacije Aerodrom

⁴ Izvod iz Državne studije lokacijen „Aerodrom Tivat“-Sektor 24

Dodatna NSV neto benefita kao % od
neto benefita "bez projekta" 128,8%

Dakle, procjenjuje se da projekat donosi dodatnih + 40.05% u smislu inkrementalne ekonomske stope prinosa, relativno, u odnosu na scenario „bez projekta“. Ovo upućuje na zaključak da je koncesioni projekat ekonomski održiv projekat. Projekat značajno povećava javni interes uzimajući u obzir ove ekonomske parametre, očekivanu vrijednost investicije dodatne prihode za državu.

Sa druge strane, analiza vrijednost za novac (VfM) komparirala je dvije različite opcije za nabavke i ugovaranje: jedna, gdje javno preduzeće ostaje investitor, izvođač i operater koji preuzima sve rizike nad imovinom, i druga gdje se većina rizika prenosi koncesionara aerodroma iz privatnog sektora. U prvoj alternativni (PSC /Komparator troškova javnog sektora/), Vlada zadržava potpunu kontrolu nad upravljanjem i poslovanjem aerodroma i zbog toga ubira potencijalnu neto dobit aerodroma (pri čemu je izložena i svim mogućim gubicima. U uslovima zadržavanja postojećeg stanja, realizacija investicionog programa podrazumijevala bi zaduživanje, dok bi ugovaranje koncesije obezbijedilo dodatak prihod kroz jednokratnu godišnju naknadu. U toj varijanti bili bi veći troškovi finansiranja i transakcioni troškovi.

Dokazi upućuju na to da bi PSC scenario za aerodrome vjerovatno imao sledeće implikacije na relativne troškove kako je navedeno u tabeli:

Rezime kvalitativnih razlika između koncesije i upravljanja aerodromima od strane javnog sektora (PSC)

Rezime kvalitativnih razlika između koncesije JPP i PSC Kategorija troškova	PSC u odnosu na JPP3
CAPex & REPex – proširenje i održavanje	15 procenata više nego JPP
Opex – poslovanje i održavanje	15 procenata više nego JPP

Troškovi finansiranja	56,7 procenata manje nego JPP
Transakcioni troškovi	67 procenata manje nego JPP

Pored toga, dokazi upućuju na to da bi PSC scenario za aerodrom vjerovatno imao sledeće implikacije na prihode, kao što je prikazano u tabeli u nastavku:

Kratak pregled kvantitativnih razlika u prihodima između koncesije i PSC

Kategorija troškova	PSC u odnosu na koncesija
Aeronautički prihodi	15 procenata manje nego koncesija
Neaeronautički prihodi	15 procenata manje nego koncesija

Projektovana ukupna neto sadašnja vrijednost (NSV) neto dobiti (jednokratne koncesione naknade, plaćanja godišnjeg udjela prihoda, prihodi od poreza i troškovi povezani sa koncesijom) za Vladu CG iznose 296,9 miliona eura. Projektovana neto sadašnja vrijednost (NPV) koristi od PSC za VCG je EUR 190,6 miliona. VfM analiza zaključuje da u scenariju koncesije postoji neto sadašnja vrijednost 106,00 miliona eura u odnosu na PSC model.

Prednosti ovog modela ne uključuju dodatne sekundarne i indirektne pogodnosti u oblastima turizma, ekonomskog razvoja i drugim društvenim pogodnostima. Iako je te dodatne pogodnosti teško kvantifikovati, one predstavljaju stvarne ekonomske koristi.

Zaključak

Javni sektor rijetko ima stručnost i resurse za primjenu inovativnih rješenja već je akcenat, najčešće, na tradicionalnim nabavkama, s niskim

ponudama, usmjerenih na održavanje i obnavljanje životnog vijeka imovine. Privatne kompanije imaju veće tehničko iskustvo i resurse za upravljanje procesima, izbor partnera za izvođenje velikih infrastrukturnih radova. Ovakav pristup najčešće rezultira uspješnijim tenderima, uključujući bolju implementaciju projekata, manje kašnjenje i prekoračenja troškova. Proaktivan pristup, kontinuirane inovacije i smanjivanje troškova za upravljanje imovinom kako bi osigurale minimiziranje stvarnih troškova održavanja tokom životnog vijeka projekta odlika je funkcionisanja privatnih kompanije. Sa druge strane, javni sektor ima tendenciju da bude manje proaktivan i reaktivniji u pogledu upravljanja imovinom. Često zbog budžetskih ograničenja, nedostatka resursa i stručnosti, sredstva kojima se upravlja u javnom vlasništvu često pate od odloženog održavanja i nedovoljnog ulaganja, što u krajnjem dovodi do većih troškova održavanja. Pored navedenog, imajući u vidu da su troškovi ljudskih resursa najveći pojedinačni operativni trošak skoro svakog aerodroma ili velike infrastrukture, privatne kompanije imaju tendenciju da više ulažu u obuku, razvoj talenata i upravljanje i napredovanja u karijeri nego javni sektor. To dovodi do produktivnije, efikasnije i inovativnije radne snage, koja u krajnjem štedi novac. Privatne kompanije usredsređene su na implementaciju inovativnih mjera energetske, vodne i resursne efikasnosti. Finansiranje privatnog sektora će se sastojati od duga i kapitala i generalno će biti skuplje od čistog finansiranja iz javnog sektora. Međutim, finansiranje privatnog sektora odgovara transferu rizika u privatni sektor (dok investitori u kapital i zajmodavci prihvataju određeni rizik koji se prenosi sa strane vlade, a povećani troškovi finansiranja predstavljaju "premiju rizika"). Finansiranje privatnog sektora je uglavnom široko dostupno mnogim međunarodnim infrastrukturnim kompanijama. Sa druge strane, zaduživanja države za realizaciju infrastrukturnih projekata smanjuju kreditnu sposobnost i može imati negativne implikacije

na kreditni rejting. Zaduživanje od komercijalnih banaka ili drugih kreditnih institucija može zahtijevati suverenu garanciju (što takođe može uticati na kreditnu sposobnost i rejting. Na kraju, proces odobravanja sredstava iz državnog budžeta za projekat često uključuje politički rizik. Ovi faktori mogu dovesti do neočekivanih otkazivanja, kašnjenja i povećanja troškova. Iskusni privatni operater aerodroma, će na međunarodnom nivou, donijeti ekspertizu, svijest o trendovima i najbolje prakse u ovoj oblasti. Kompanije koje upravljaju mrežom više međunarodnih aerodroma imaju tendenciju da imaju prednost u pregovaranju sa aviokompanijama, dok se javni sektor rijetko nalazi u sličnoj poziciji i gotovo uvijek je usmjeren na „jednokratne“ pregovore sa aviokompanijama što, po prirodi stvari, utiče na cijene i lošijih drugih uslova.

Urađene ekonomske analize pokazale su da je projekat davanja aerodroma na koncesije ekonomski isplativiji model od zadržavanja postojećeg stanja odnosno upravljanja aerodromima od strane države. Naime, procijenjeno je da projekat donosi dodatnih + 40,05 % u smislu inkrementalne ekonomske stope prinosa, relativno u odnosu na scenario „bez projekta“. Takođe, cost benefit analiza je pokazala da je ukupna neto dobit sa projektom veća - iznosi 138 mil €, dok „bez projekta“ koncesije neto dobit iznosi 74 mil €. Analiza ekonomske opravdanosti projekta je pokazala da je projekat ekonomski održiv projekat koji rezultira većom neto dobiti u odnosu na opciju zadržavanja postojećeg stanja.

Pored navedenog, Analiza vrijednosti za novac je pokazala da koncesija pruža pozitivnu vrijednost za uložena sredstva Projektovana ukupna neto sadašnja vrijednost (NSV) neto dobiti (avansne koncesione naknade, plaćanja godišnjeg udjela prihoda, prihodi od poreza i troškovi povezani sa koncesijom) za Vladu CG iznose 205,7 miliona eura..

Imajući navedeno u vidu, Analiza opravdanosti ostvarivanja javnog interesa davanjem koncesije sa pokazateljima da koncesija obezbjeđuje javni interes i analizom alternativnih mogućnosti pružanja usluga pokazala je da projekat koncesije obezbjeđuje javni interes. Argumeti za to su - očekivana vrijednost investicija od minimum 200 mil €, očekivani prihod od godišnjih koncesionih naknada, očekivani prihod od jednokratne koncesione naknade od minimum 100 miliona €, značajna međunarodna ekspertiza, činjenica da izgrađena infrastruktura ostaje u vlasništvu države po isteku perioda na koji je data koncesija za izgradnju, rekonstrukciju, modernizaciju, održavanje i korišćenje aerodroma. Ne treba zaboraviti ni višestruk značaj unapređenja aerodromske infrastrukture i poboljšanja avio dostupnosti Crne Gore za turizam zemlje, ali isto tako značaj za druge grane privrede.



VLADA CRNE GORE

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

**Pokazatelji da planirana koncesija obezbjeđuje odgovarajuću
vrijednost za novac**

Podgorica, jul 2019. godine

Napomena: Iste pretpostavke su korišćene da se uradi analiza isplativosti (cost-benefit) kao i analiza vrijednosti za novac koje su date u nastavku ove analize.

Predmetne analize pokazale su da je projekat ekonomski i finansijski održiv.

Analiza isplativosti (Cost-Benefit)

a. Uvod

Svrha analize isplativosti ("CBA") je da utvrdi da li je projekat izvodljiv i da li povećava društveno korist. Naša analiza pokazuje da je neto sadašnja vrijednost inkrementalne neto koristi projekta pozitivna, tj. 128,8% viša (i 40,05% u "ekonomskoj stopi povrata" ili ERR) u odnosu na scenario "ne činiti ništa". Stoga je projekt izvodljiv i povećava društveni napredak.

b. Metodologija

CBA je analiza očekivanih troškova i koristi projekta. Procjenjujemo uticaj ovih troškova i koristi uzimanjem u obzir činilaca na koje projekat utiče i procjenom monetarne vrijednosti u smislu očekivanog efekta projekta na njihovu dobrobit.

Cilj CBA-a je, stoga, utvrditi da li je projekat ekonomski održiv, tj. da li ekonomske koristi projekta prevazilaze njegove ekonomske troškove. Utvrđujemo da li je projekat ekonomski izvodljiv procjenom sadašnje neto vrijednosti (NPV) neto dobitaka projekta (koristi minus troškovi). Ako je NPV neto koristi pozitivan, možemo zaključiti da je projekat ekonomski održiv i povećava društveno korist.

Kako bismo procijenili neto korist projekta, uporedili smo troškove i koristi u dva scenarija: scenario "sa projektom" i scenario "bez projekta".

Neto koristi projekta

	Scenario "Sa projektom"	Scenario "Bez projekta"
Vlasništvo i upravljanje	Koncesiona struktura, po kojoj MS ostaje vlasnik aerodroma, a privatna kompanija koristi aerodromsku infrastrukturu i obezbjeđuje svu operativnu i upravnu kontrolu nad aerodromima tokom trajanja koncesije	Nema koncesionog projekta. Aerodromi Crne Gore nastavljaju da posjeduju i upravljaju aerodromima na isti način kao i do sada (uz sve finansijske, operativne, i rukovodstvene poteškoće).

Programi kapitalnih troškova ("Capex") za proširenje, usklađivanje, efikasnost, modernizaciju i značajnije održavanje (2019 – 2048)	Procjena je da je koncesionar u obavezi da investira kako bi zadovoljio minimalne standard performansi i širenje kapaciteta na osnovu potražnje, otprilike EUR 218 miliona ukupno.	"Činiti minimalno" u oblasti bezbjednosti, usklađivanja, proširenja, modernizacije i investicije u oblasti značajnijeg, čime se pretpostavlja da će doći do minimalnih investicija u održavanje i širenje aerodromskih kapaciteta, sa procenom od nekih EUR 120 miliona u sledećih 30 godina.
--	--	---

c. Rezultati analize isplativosti (Cost Benefit)

Rezultati analize neto sadašnje vrijednosti

Neto sadašnja vrijednost uslovi ¹	TGD		TVT		Ukupno	
	Sa projektom koncesije	Bez projekta koncesije	Sa projektom koncesije	Bez projekta koncesije	Sa projektom koncesije	Bez projekta koncesije
Troškovi (Capex, Repex, O&M)	-118	-117	-113	-111	-231	-228
Prihodi (aeronautički i komercijalni)	175	137	194	165	369	302
Ukupna neto dobit	57	20	81	54	138	74

Na projekat mogu uticati brojni eksterni činioci, kao što je uticaj ekonomskog razvoja na turizam i sa njim povezane industrije, bezbjednosna poboljšanja, povećanje broja ruta, poboljšani uticaj na životnu sredinu. Ovo nije obuhvaćeno numeričkom analizom jer je veliki izazov kvantifikovati te eksterne činioce precizno a njihovo korišćenje bi moglo ugroziti zaključke analize.

Konačno, analizirali smo da li su relativno viši troškovi kapitala u kratkom roku kompenzovani većom dobiti tokom 30-godišnjeg perioda povraćaja. Da bi uradili ovu analizu mi smo računali ekonomsku stopu prinosa ("**ERR**") neto dobiti projekta. ERR je diskontovana stopa koja je jednaka neto sadašnjoj vrijednosti investicionih protoka sredstava (troškova, kao negativnih odliva) i dobiti (prihodi, kao prilivi). ERR nam daje mjeru ukupne ekonomske dobiti projekta, uključujući i direktne neto prihode kao i dodatne dobiti koncesionih plaćanja koje dobija VCG.

Tabela 13, ispod prikazuje komparativne ERR projekta za scenarije „sa projektom“ nasuprot „bez projekta“.

¹ Izračunato koristeći diskontnu stopu od 15.29% p.a. (interna stopa prinosa u okviru projekta)

Rezultati analize ERR

<i>Benefit ili elementima troška</i>	<i>Sa projektom</i>	<i>Bez projekta</i>	<i>Dodatna korist ("sa"-bez "projekta")</i>
NSV ukupne pogodnosti (prihod)	EUR 369,7 m	EUR 301,8 m	EUR 67,9 m
Manje: NSV ukupnih troškova	-EUR 252,5 m	-EUR 250,6 m	-EUR 1,9 m
NSV neto benefita (neto prihod)	EUR 117,2 m	EUR 51,2 m	EUR 65,9 m
Dodatna NSV neto benefita kao % od neto benefita "bez projekta"			128,8%

Dakle procjena je da projekat donosi dodatnih + 40,05 % u smislu inkrementalne ekonomske stope prinosa, relativno u odnosu na scenario „bez projekta“. Kao rezultat toga koncesioni projekat je ekonomski održiv projekat. Projekat značajno povećava društvenu korist i rezultira neto dobiti za građane, vladu i uspješnog ponuđača iz privatnog sektora.

Analiza vrijednost za novac

a. Uvod

Vlada Crne Gore sprovela je komparativnu analizu dva metoda nabavke, koji su dostupni, za implementaciju potrebnih javnih ulaganja u Aerodrome Crne Gore. Cilj analize vrijednost za novac (VZN) kao i povezanog izvještaja je da se utvrdi da li predloženi model javno-privatnog partnerstva (JPP) nudi veću vrijednost za novac od konvencionalnog finansiranja, razvoja i upravljanja od strane javnog sektora. Zbog toga je Ministarstvo Saobraćaja i Pomorstva (MSP) prijeko IFC-a unajmila Dean Capital Strategies GmbH da pripremi ovu VZN analizu i izveštaj o predviđenom koncesionom projektu. Analiza je napravljena na osnovu informacija dostavljenih IFC-u od strane MSP do 14. juna 2018. (ažurirano 5. marta 2019) i nezavisne analize konsultanta.

b. Metodologija

Kao dio istraživanja i detaljne analize pri izradi ove analize i izvještaja VZN, pregledani su postojeći i predloženi zakonski okvir u Crnoj Gori, uključujući zakone o nabavkama i koncesijama i druge relevantne zakone koji imaju uticaja na projekat.

VZN metodologija procjenjuje dvije različite opcije za nabavke i ugovaranje: jedna, gdje javno preduzeće ostaje investitor, izvođač i operater koji preuzima sve rizike nad imovinom, i druga gdje se većina rizika prenosi na iskusnog međunarodnog koncesionara aerodroma iz privatnog sektora. U prvoj alternativni (PSC /Komparator troškova javnog sektora/), vlada zadržava potpunu kontrolu nad upravljanjem i poslovanjem aerodroma i zbog toga ubira svu potencijalnu neto dobit aerodroma (pri čemu je izložena i svim mogućim gubicima), baš kao što to je to slučaj i danas. Prema alternativnom koncesionom pristupu, u zamjenu za prenošenje najvećeg dijela rizika na privatnog koncesionara potrebno je omogućiti koncesionaru razumnu dobit zbog preuzimanja tog rizika i zbog ostvarivanja visokog nivoa performansi u skladu sa ugovorima.

Analizu vrijednosti za novac kvantifikujemo izračunavanjem prilagođenih neto sadašnjih troškova usluga Vlade CG (kroz njenu ulogu u pružanju putnicima kvalitetnih aerodromskih usluga i usluga avio prijevoza) u oba scenarija.

Tabela ispod prikazuje komparativne prijednosti i nedostatke svake potencijalne alternative.

Poređenje projekta sa alternativom

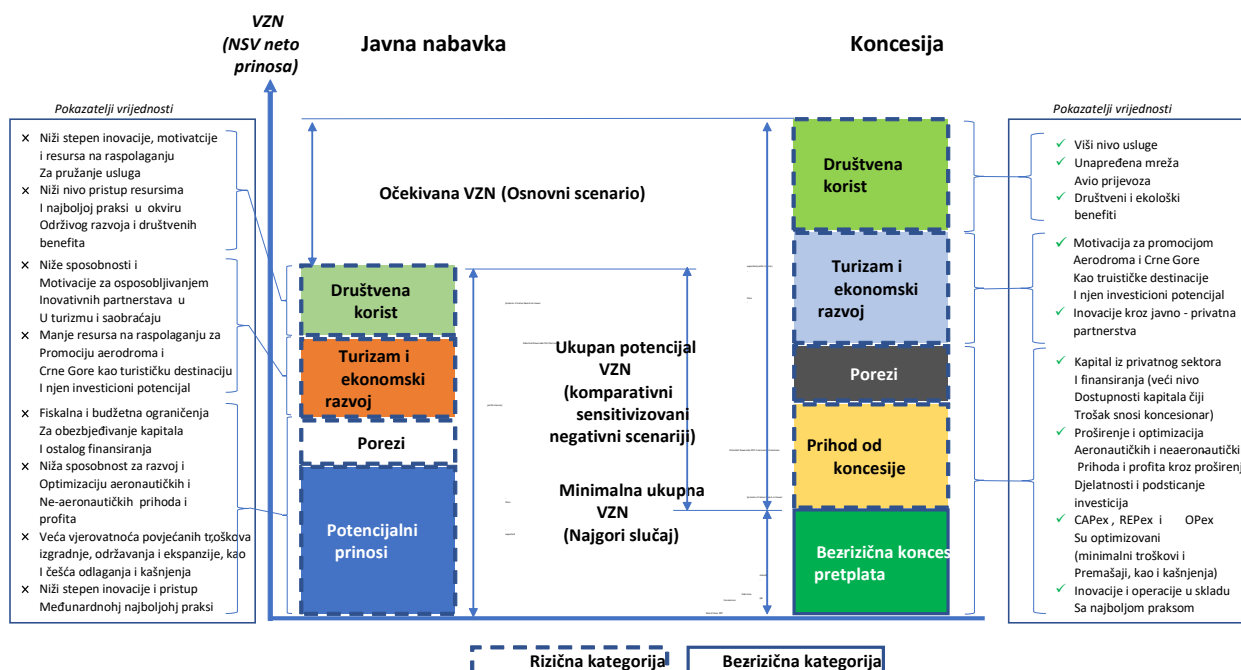
Opcija ili alternativa ²	Prijednosti	Mane
Finansirati uvećanje Capex-a i Repex-a kroz izvore javnog sektora – kontinuirano rukovoditi aerodromima kao do sada	✓ Potencijalno niži kapitalni troškovi (Zaduživanje Vlade ili finansiranje) ✓ Ograničeni ili nepostojeći transakcione troškovi ✓ Vlada CG zadržava sav neto profit ✓ Vlada CG zadržava punu operativnu i upravljačku kontrolu nad aerodromima	✗ Veća vjerovatnoća viših kapitalnih i operativnih troškova i kašnjenja ✗ Potencijalno viši dugoročni troškovi održavanja (odloženo održavanje) ✗ Fiskalna i budžetska ograničenja mogu ograničiti pristup kapitalu ✗ Relativno manja korist za korisnike i sadržaje ✗ Ograničen pristup međunarodnim najboljim praksama i resursima u poređenju sa privatnim firmama ✗ Ograničeni resursi za optimizaciju ne aeronautičkih (komercijalnih) prihoda, promociju turizma itd. ✗ Nedostatak inicijative za inovacije
Ponuditi aerodrome kroz dugoročni (trideset (30) godina) koncesioni ugovor, gdje bi iskusna firma iz privatnog sektora bila	✓ Avansno plaćanje koncesije „uklanja rizik“ u dijelu transakcije ✓ Isplata udjela godišnjeg prihoda ograničava rizik Vlade CG u	✗ Potencijalno veći troškovi finansiranja (dug + kapital)

² Vlada CG je takođe razmatrala da ne čini ništa, gdje bi se izbjegla čitava kapitalna investicija proširenja aerodroma (osim investicija za usaglašavanje uslova vezanih za bezbjednost i životnu sredinu), a javna preduzeća nastavljaju da upravljaju aerodromima uz ograničene kapacitete. Uporedna analiza je izvršena u skladu sa DCS "Aerodromi Crne Gore - Analiza slučaja", od 15. juna 2018.

Opcija ili alternativa ²	Prijednosti	Mane
odgovorna za obavezne Capex i Repex investicije, finansiranje i upravljanje kapitalom, operacije i održavanje aerodroma	smislu budućeg poslovanja a omogućava podjelu potencijalne dobiti ✓ Privatna kompanija donosi međunarodne standarde i najbolje prakse u Aerodrome Crne Gore ✓ Efikasnost privatnog sektora i bolja produktivnost ✓ Privatna kompanija je motivisana da promoviše turizam i ekonomski razvoj ✓ Novi portfolio aerodroma donosi jaču pregovaračku poziciju u pregovaranju sa avio prijevoznicima i izvođačima	✗ Potencijalno veći transakcioni troškovi ✗ Ne toliko direktna kontrola Vlade CG nad upravljanjem i operacijama aerodroma ✗ Manji potencijalno "uvećani" dobici ukoliko spoljni faktori dovedu do znatno većeg saobraćaja i prihoda

Donji grafikon prikazuje različite komponente troškova pri pristupu vrijednost za novac (VZN).

Dijagram 1 VZN pristup



c. Dokazi o vrijednosti za novac (VZN) u koncesijama

Ovaj odjeljak prikazuje kvalitativne dokaze i našu kvantitativnu analizu vrijednosti za uloženi novac u koncesionoj strukturi. Za planiranje troškova životnog ciklusa koje snosi Vlada za nabavku usluga razvijanja, upravljanja i održavanja aerodroma veoma

je važno identifikovati odakle ta vrijednost proizlazi. Ti troškovi su prvenstveno: (i) kapitalni izdaci proširenja aerodroma (CAPex); (ii) kapitalni izdaci za rekonstrukciju, popravke i zamjenu (glavno održavanje) (REPex); (iii) troškovi poslovanja i održavanja (Opex); (iv) troškovi finansiranja; i, (v) transakcioni troškovi

Dokazi upućuju na to da bi PSC scenario za aerodrome vjerovatno imao sledeće implikacije na relativne troškove kako je navedeno u tabeli:

Rezime kvalitativnih razlika između koncesije JPP i PSC

Kategorija troškova	PSC u odnosu na JPP ³
CAPex & REPex – proširenje i održavanje	15 procenata više nego JPP
Opex – poslovanje i održavanje	15 procenata više nego JPP
Troškovi finansiranja	56,7 procenata manje nego JPP
Transakcioni troškovi	67 procenata manje nego JPP

Pored toga, dokazi upućuju na to da bi PSC scenario za aerodrom vjerovatno imao sledeće implikacije na prihode, kao što je prikazano u tabeli u nastavku:

Kratak pregled kvantitativnih razlika u prihodima između JPP i PSC

Kategorija troškova	PSC u odnosu na JPP
Aeronautički prihodi	15 procenata manje nego JPP
Ne aeronautički prihodi	15 procenata manje nego JPP

Dokazi i analiza koji su korišteni za donošenje ovih zaključaka su:

- 1) Dokaz o uštedi troškova JPP na zrelih tržištima infrastrukture
- 2) Anketa o učestvovanju privatnog sektora u tržištima aerodroma
- 3) Uporedivi VZN za uporediv aerodrom
- 4) Iskustvo u zemlji sa JPP
- 5) Evropski standardi za VZN u JPP

c. Neto dobit koncesije u odnosu na PSC

Projektovana ukupna neto sadašnja vrijednost (NSV) neto dobiti (avansne koncesione naknade, plaćanja godišnjeg udjela prihoda, prihodi od poreza i troškovi povezani sa koncesijom) za Vladu CG iznose 205,7 miliona eura.

Na osnovu iskustva zrelih međunarodnih tržišta sa koncesijom nasuprot tradicionalnoj nabavci javnog sektora, postoje dokazi koji podupiru sledeće pretpostavke koje su korištene u „osnovnim“ pretpostavkama PSC:

³ Na osnovu neto sadašnje vrijednosti (NSV) svake komponente troškova ili prihoda

- Trošak „ukupnih“ kapitalnih izdataka (CAPEX) i održavanja (REPEX) vjerovatno će biti najmanje 15% veći za PSC u odnosu na koncesiju:
- na osnovu relativnog nedostatka znanja i resursa za upravljanje tenderima i projektima, primjene inženjeringa vrijednosti, nedostatka metodologije troškova životnog ciklusa, nedostatak proaktivnog održavanja itd.
- Predviđa se da su operativni troškovi (Opex) najmanje 15% viši za PSC nego za koncesiju:
 - manje mogućnosti i prostora za fokusiranje na optimizaciju produktivnosti i efikasnosti radne snage.
 - manje inovacija u sprovođenju investicija prilagodljivih troškova i mjera u odnosu na energetske efikasnost i druge inicijative.
 - Relativni nedostaci u odnosu na pregovore o ugovorima sa dobavljačima i izvođačima.
- Pretpostavlja se da su troškovi finansiranja niži (5.5% interna stopa prinosa (IRR) projekta u odnosu na 14,9 % IRR projekta za koncesije):
 - U slučaju da vlada ima budžetske resurse za finansiranje CAPEX-a projekta, pretpostavljamo da je ukupni IRR projekta u iznosu od 5,5%. To pretpostavlja da svako finansiranje države ima niske troškove, trošak finansiranja Vlade CG (nedavna dugoročna prodaja obveznica na 3.875%) plus naknada za premiju projektnog rizika i / ili injekcija kapitala aerodromske kompanije koja je u javnom vlasništvu.
- Prihodi aerodroma su planirani da budu najmanje 15.0% niži za PSC u odnosu na koncesiju:
 - Relativno manja snaga u pregovorima sa avio prijevoznicima o cijenama i naknadama u odnosu na privatnu kompaniju koja može pregovarati s jače platforme svog mrežnog portfelja.
 - Manja sklonost za inovativna privatno – privatna partnerstva u sektoru turizma koji bi donijeli veći saobraćaj aerodromima i u Crnoj Gori.
 - Manje resursa i mogućnosti za proširenje i optimizaciju ne aeronautičkih prihoda na aerodromima

Projektovana neto sadašnja vrijednost (NPV) koristi od PSC za VCG je EUR 190,6 miliona.

d. Rezime

Zasnovano na svim raspoloživim informacijama i specifičnim koncesionom i PSC scenarijima predstavljenim ovdje, a posebno na sledećim razumnim, specifičnim, pretpostavkama:

- Očekuje se da će kapitalni i operativni troškovi biti 15% veći za PSC u odnosu na koncesiju

- Očekuje se da će troškovi finansiranja biti 133,7% veći za koncesiju u odnosu na PSC
- Očekuje se da će troškovi transakcija za koncesiju biti 3.0x veći za koncesiju u odnosu na PSC

Koncesija pruža pozitivnu vrijednost za uložena sredstva. Uporedne koristi od neto sadašnje vrijednosti koncesije i PSC-a prikazane su u tabeli niže. VZN analiza zaključuje da u scenariju koncesije postoji neto sadašnja vrijednost 106 miliona eura u odnosu na PSC.

Rezime relativne vrijednosti za novac (JPP koncesija nasuprot PSC)

	Koncesija	PSC	VZN = Koncesija minus PSC
NPV Neto dobit	EUR 296.9 miliona	EUR 190.6 miliona	EUR 106.0 miliona

Prednosti gore navedenog VZN-a ne uključuju dodatne sekundarne i indirektne pogodnosti u oblastima turizma, ekonomskog razvoja i drugim društvenim pogodnostima. Iako je te dodatne pogodnosti teško kvantifikovati, one predstavljaju stvarne ekonomske koristi koje bi trebalo ozbiljno razmotriti.

e. Zaključak

Na osnovu informacija i podataka koji su sagledani u analizi, opcija koncesije pruža veću materijalnu vrijednost za novac u odnosu na PSC. Analiza osjetljivosti pokazuje da je PSC najosjetljiviji na rizike koji dolaze od saobraćaja i prihoda kao i rizika operativnih troškova, što je i očekivano jer svaki od njih utiče direktno na neto dobit javnog preduzeća. Budući da je Vlada CG, u slučaju PSC-a, 100% izložena ovim rizicima (i koristima), opcija koncesije služi kao „zaštita“ od mnogih važnih projektnih rizika, ali potrebno je razumjeti da to ograničava i potencijalni "povećani" dobitak Vlade CG (kao što je slučaj sa bilo kojom „zaštitom“ od rizika”).



VLADA CRNE GORE

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

Procjena i uravnoteženje rizika između koncedenta i koncesionara

Procjena potrebe učešća koncedenta u ulogu koncesionog društva

Podgorica, jul 2019. godine

Procjena i uravnoteženje rizika između koncedenta i koncesionara

Koncesija podrazumijeva prenos na Koncesionara prava na potpuno obavljanje cjelokupnih aktivnosti aerodromskih usluga u pogledu Aerodroma, za vrijeme trajanja koncesije. Shodno tome, procjenjuje se da ključni rizici kod sprovođenja koncesije, za koje je odgovoran koncesionar, uključuju:

- komercijalni rizik (uključujući rizik finansiranja);
- rizik pribavljanja neophodnih dozvola i sertifikata, uključujući dobijanje i zadržavanje sertifikacije Agencije za Civilno vazduhoplovstvo;
- rizik ispunjenja ponuđenog investicionog programa;
- rizik blagovremenog pribavljanja revidovane tehničke dokumentacije;
- rizik blagovremene izgradnje objekata i infrastrukture u skladu sa tehničkim propisima, uz poštovanje crnogorskih i ICAO standarda;
- rizik ispunjenja uslova u pogledu zaštite životne sredine (zagađenje, buka itd.);
- rizik ispunjenja ponuđenog povećanja broja linija - aviodostupnosti;
- rizik ostvarivanja dovoljnih prihoda;
- rizik održavanja bezbjednosti i sigurnosti u okviru koncesionog područja;
- rizik osiguranja;
- rizik održavanja svih neophodnih procedura kako bi Crna Gora zadržala projekat "Jedna bezbjednosna kontrola" (One Stop Security).

Davanje koncesija obavlja se u skladu sa Zakonom o koncesijama, a samim tim se koncesionaru daje pravo za korišćenje zemljišta u vlasništvu koncedenta za vrijeme obavljanja koncesione djelatnosti. Budući da je jedan dio parcela u drugoj i trećoj fazi realizacije koncesije na aerodromu Tivat u privatnom vlasništvu, a da su predviđene investicije planirane u više investicionih ciklusa, Koncedent će biti u obavezi da u određenim rokovima preda Koncesionaru lokacije bez opterećenja koja mogu uticati na predmet koncesije. Radi ublažavanja ovog rizika po Koncedenta, predviđeno je da dinamika rješavanja vlasničkih pitanja u koncesionom području prati dinamiku investicionog programa odabranog ponuđača, s tim što zemljište neophodno za prvu fazu investicionog ciklusa mora biti u vlasništvu Koncedenta i oslobođeno svih tereta koji utiču na predmet koncesije prije potpisivanja Ugovora o koncesiji. Kako bi se u potpunosti eliminisao ovaj rizik, obezbijeđeno je da prije donošenja Koncesionog akta u potpunosti budu riješena sva vlasnička pitanja za prvu fazu investicionog ciklusa.

Za kompletno zemljište iz druge i treće faze investicionog ciklusa izrađena je planska dokumentacija, te je tako, shodno članu 8 stav 4 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata utvrđen javni interes za eksproprijaciju nepokretnosti radi izgradnje planiranih objekata.

Imajući to u vidu, na strani Koncedenta, radi sprovođenja koncesije, ključni rizici su:

- rizik blagovremenog rješavanja vlasničkih pitanja u skladu sa dinamikom investicionog programa odabranog ponuđača;
- rizik obezbjeđivanja kvalitetne kontrole letenja u situaciji povećanog obima aviosaobraćaja, a koja će ostati u obimu odgovornosti SMATSA-e;

- rizik obezbjeđivanja kvalitetnog obavljanja carinske i pasoške kontrole u situaciji povećanog obima aviosaobraćaja, koja će ostati u obimu odgovornosti Uprave carina, Ministarstva finansija, Uprave policije i Ministarstva unutrašnjih poslova.

Procjena potrebe učešća koncedenta u ulogu koncesionog društva

Za vršenje poslova ove vrste koncesije nije potrebno direktno učešće koncedenta u ulogu koncesionog društva. Koncedent prati i kontroliše izvršavanje ugovorenih obaveza iz ugovora o koncesiji.

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI O KONCESIONOM AKTU AERODROMI CRNE GORE- PROJEKAT KONCESIJE I NACRTU UGOVORA O KONCESIJI U VEZI SA AERODROMIMA (BERANE), PODGORICA I TIVAT

**održana 10.09.2018.godine u Podgorici sa početkom u 10 časova,
vrijeme trajanja javne rasprave: 2 sata i 30 minuta**

Javnoj raspravi koja je održana u hotelu Hilton 10.09.2018. godine u Podgorici, prisustvovali su: predstavnici Ministarstva saobraćaja i pomorstva na čelu sa Ministrom Osmanom Nurkovićem; Zoran Kostić, generalni direktor Direktorata za vazdušni saobraćaj; Maja Mijušković, generalni direktor Direktorata za pomorsku privredu; Milica Mićunović, samostalni savjetnik u Direktoratu za vazdušni saobraćaj; Jelena Raspopović, rukovodilac PR službe; predstavnici iz IFC-a, predstavnici iz advokatske kancelarije "Karanović & Nikolić". Javnoj raspravi su pored mnogobrojnih prisutnih građana, prisustvovali i predstavnici zainteresovanih kompanija za koncesiju.

Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković, pozdravio je sve učesnike javne rasprave i zahvalio se na prisustvo javnosti. Ministar je dao kratak osvrt na period od mjesec dana otkad je objavljen nacrt koncesionog akta, da je najmanje bilo stručnih sugestija i da je mnogo više bilo politizacije, ali da je najvažnije da se javnosti saopšte prave činjenice u vezi cijelog postupka i da je postupak transparentan. Ministar se osvrnuo na izjave nekih analitičara koji govore da nije dobro da se lideri iz manjinskih partija bave projektima koji su tako vrijedni i da odlučuju o istim. Ministar je istakao da je to pogrešna percepcija i da je uključen i u druge projekte kao što su izgradnja bulevara od Jaza do Tivta, obilaznica oko Budve koja će iznositi možda i 200 miliona evra. Naglasio je, da kao Ministar samo sprovodi politiku Vlade. Ministar je istakao da je ogromno interesovanje kompanija za koncesiju i da su zainteresovane tri francuske firme, dvije turske, dvije njemačke, po jedna iz Ujedinjenih Arapskih Emirata, Kuvajta, i iz Južne Koreje. Trenutno stanje u Aerodromima ne zadovoljava potrebe ni građana, ni putnika, ni privrede, posebno turističke. Potreba putnika nam je urgentno nametnula potrebu da uradimo nešto da osavremenimo Aerodrome, da proširimo kapacitete i poboljšamo uslove. Napomenuo je da se od komercijalnih usluga na Aerodromima, ostvaruje prihod od 12 do 14 odsto, a prosjek na evropskim aerodromima je, kako je dodao, 48 odsto. Ne rukovodi se dobro aerodromima i prihod može da se mnogo uveća u odnosu na trenutni. On je istakao da su špekulacije i podvale da se radi o prodaji Aerodroma. Naglasio je da se radi o koncesiji, o davanju na upravljanje ACG na rok od 25 do 30 godina. Imovina ostaje u vlasništvu države i ne prenosi se ništa i imovina koja se izgradi tokom ovih godina će sva biti vraćena državi. Prvi uslov za davanje pod koncesiju je da budući koncesionar ponudi avansnu uplatu. "Manipulacije su koliko mi možemo da dobijemo od te avansne uplate. Mi smo stavili minimum 100 miliona eura. To zavisi od ponuda i od interesovanja koncesionara" rekao je Ministar. Ne zavisi naša odluka samo od avansne uplate, nego i od drugih elemenata. Očekujemo oko 200 miliona eura investicije u narednih 25 do 30 godina. Posebno ćemo vrednovati ono što je investicija u naredne dvije do tri godine, jer je urgentno ulaganje u proširenje kapaciteta u tom periodu, to je drugi element od značaja za vrijednovanje ponuda. Treći element predstavlja tehničko unapređenje vezano za standard, kapacitete i uslove za obavljanje poslova. Što se tiče iznosa godišnje koncesije, to je parameter koji se određuje na osnovu prihoda koji ostvari ACG na osnovu planiranog rasta broja putnika i proširenju kapaciteta i sposobnosti menadžmenta da komercijalne usluge valorizuje na bolji način. Procjena za prihod od godišnje koncesione naknade

za narednih desetak godina je nekih 10 miliona eura godišnje, ali to zavisi od broja putnika. Projektovano je da taj broj putnika bude za nekih 15 godina sa sadašnjih 2 miliona na 6 miliona putnika. Zavisno od ovih uslova zavisi i visina godišnje koncesione naknade, odnosno koncesionar će ponuditi procenat od ukupnih prihoda.

Nakon uvoda ministar je dao riječ prisutnima.

Kao prvi govornik najavio se **Branko Radulović**, poslanik Demokratskog fronta (DF) u Skupštini Crne Gore

G-din Radulović je govorio o ekonomskoj i političkoj situaciji. Crna Gora je prema njegovim riječima 27 godina zatočenica pogrešne, retrogradne ekonomije i partitokratske vladavine. Da se Crna Gora nalazi u velikoj ekonomskoj krizi, i da je intenzivniji rast javnog duga u odnosu na rast bruto društvenog proizvoda. Predložio je što se tiče juga da se istovremeno uradi brza saobraćajnica i dva aerodroma i da to sve možemo napraviti ako budemo vlasnici aerodroma. Naglasio je značaj aerodroma za crnogorski turizam, koji treba da bude konkurentan. Predložio je da se napravi cost-benefit analiza vezano za koncesiju.

Boris Mugoša, poslanik Socijaldemokrata (SD) u Skupštini Crne Gore

G-din Mugoša je saopštio da Socijaldemokrate smatraju da su dokumenta koje je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva predložilo na javnu raspravu nezakonita po više osnova. Naglasio je da prema Zakonu o državnoj imovini aerodromi ne smiju biti predmet kreditiranja. Prema njegovim riječima eventualno otpuštanje radnika nije zakonito po članu 63. Zakona o radu. Po njegovom mišljenju operativni rizici treba da padaju na koncesionara. Dobro bi bilo da u ovaj proces krenemo tako što prvo utvrdimo da li su dokumenta zakonita. Preporučio je da Ministarstvo podnese ova dokumenta Zaštitniku imovinsko pravnih interesa, koji će dati odgovor da li su ova dokumenta u skladu sa zakonima. Kako će koncesionar da obezbijedi sredstva je njegova stvar i to nema veze sa državom. G-din Mugoša je naglasio "da mi koncesionara samo moramo ugovorom obavezati da ih on obezbijedi i da ispoštuje ono što je potpisano ugovorom". Vlada ima obavezu samo prema koncesionaru i obrnuto, a finansijer, to je stvar, kojom treba da se bavi koncesionar.

Rajko Janković, predstavnik građana iz Tivta

G-din Janković je govorio o problemu neriješenih imovinsko-pravnih odnosa na aerodromu Tivat prije davanja pod koncesionom, kao i o trenutnom problemu blokirane imovine od 2009. godine do danas.

Nebojša Krstajić, savjetnik u Aerodromima Crne Gore

G-din Krstajić, podržava inicijativu da se napravi studija opravdanosti za aerodrome u Beranama i Ulcinju, ali je problematično, da eventualni koncesionar, koji uzme u zakup dva aerodroma, radi studiju izvodljivosti za aerodrome u Beranama i Ulcinju, zato što rezultati te studije mogu biti subjektivni. Predložio je da se radi studija za aerodrome u Beranama i Ulcinju, ali da to radi neka posebna konsultantska kuća, koju će angažovati Vlada, kako bi dobili objektivne nalaze. On je napomenuo da postoji teret u upravi za nekretnine za zemljište koji je predmet eksproprijacije. Naglasio je da već postoje projekti definisani za aerodrome po Master planu iz 2011. godine i da će moguća povećanja aerodromskih naknada, uticati na konkurentnost.

Raško Konjević, poslanik Socijaldemokratske partije (SDP) u Skupštini Crne Gore

G-din Konjević je saglasan sa ministrom da nije riječ o prodaji, već o koncesiji, ali smatra da je period dug. Naglasio je da ovo nije pitanje jedne Vlade, ni jedne vlasti. To je pitanje svih nas, jer neko ko danas donosi odluku o tome, drugima u perspektivi oduzima pravo da upravljaju resursom svih nas. Dao je kratak osvrt na dužničko-povjerilački odnose između Montenegro erlajnsa. Napomenuo je da Montenegro erlajns duguje oko 20 miliona eura Aerodromima Crne Gore, i da to pitanje prethodno treba riješiti.

Ines Mrdović, predstavnik Mreže za afirmaciju nevladinog sektora (MANS)

“Stav Mansa je da se zastane sa davanjem aerodroma pod koncesiju, zbog toga što se "đavo krije u detaljima" a ono što je ponuđeno crnogorskoj javnosti, nije potpuno, dobro i treba razmotriti druge scenarije” rekla je Mrdović. Govorila je o pitanjima vezano za prava i obaveza koncesionara i države. Naglasila je da treba objaviti svu relevantnu dokumentaciju, sve podatke i procijeniti da li je za državu Crnu Goru, odnosno njene građane, bolje da Aerodromi Crne Gore budu ti koji će investirati, odnosno da iza cijelog projekta stane država, a ne da sve daje budućem koncesionaru, pa da imamo rezultat, kao zadnjih godina, kada od velikih projekata državi ostanu mrvice, a koncesionari stavljaju profit sebi u džep. Napomenula je da ima set primjedbi koje će dostaviti i pisanim putem Ministarstvu.

Osman Nurković, ministar saobraćaja i pomorstva

Ministar je saopštio da će narednih dana biti potpisan kolektivni ugovor, čime će, kako je pojasnio, biti zaštićena prava radnika. “Nećemo ih ostaviti da budu izloženi bilo kom koncesionaru, makar imao najbolje namjere prema radnicima. Zaštitimo ih i ugovorom, jer ćemo dati opciju da se ne može prije četiri godine raditi bilo kakva reorganizacija, ili proglašenje tehnoloških viškova, da ne bismo ugrozili radnike. Do tridesete godine očekujemo da se broj radnika sa sadašnjih 580 poveća na 900“, kazao je Ministar. On je istakao da država neće dati nikakvu garanciju za kredit ili zaduženje koncesionara. Ministar je saopštio da je prioritet i poenta da zaštitimo interes države i da će u ovom slučaju sigurno to uraditi potpuno transparentno, uz pomoć svih koji mogu pomoći u procesu.

Građanin – nije se predstavio

G-din je govorio o procesu eksproprijacije i imovinsko pravnih problema vezano za zemljište aerodroma Tivat. Njega je zanimalo s obzirom da ima kompletnu dokumentaciju o vlasništvu, da li da ulazi u sudski spor za povraćaj zemljišta? ili će Ministar na drugi način naći rješenje kako da prevaziđe taj problem.

Osman Nurković, ministar saobraćaja i pomorstva

Ministar je naveo da je pristalica da se ubrza cijeli postupak, ali da se mora to uraditi u skladu sa zakonom. Pristalica je da se za sve što se u nekoj direktnoj komunikaciji u kraćem roku može završiti, da se završi na taj način. Sada ne može navesti kako će se to raditi, ali da će ući u postupak razgovora i obezbjeđenja najboljeg načina za rješavanje ovog problema.

Marija Glavučić, građanka

Govorila je o problemu zemljišta aerodroma Tivat na mjestu Đuraševići od oko 50.000 kvadrata. Saopštila je da već 10 godina ne može da upravlja svojom imovinom i da je to zemljište na neki način već postalo javno dobro. Zamolila je Ministarstvo da što prije pokrene postupak eksproprijacije. Saopštila je da ukoliko se ne krene sa eksproprijacijom ili se odugovlači postupak, da će inicirati ovo pitanje pred skupštinom grada Tivat da se promjena planskog dokumenta vrati.

Igor Petković, sindikat Aerodroma Crne Gore

G-din Petković je naveo da mu je drago što su njegove primjedbe pristigle do Ministarstva saobraćaja i pomorstva i da će Ministar potpisati kolektivni ugovor, ali zamjera da je rok kolektivnog ugovora od 4 godine s obzirom da aerodromi u drugim državama regionama imaju duži rok kolektivnog ugovora.

Čedomir Raičević, saobraćajni inženjer

Podržavam odluku Vlade da se ulaže u Aerodrome i podigne tehnološka produktivnost i efikasnost. Koncesionaru se daje cjelokupno upravljačko pravo što može dovesti do novog problema, potencijalno povećanje cijena aerodromskih usluga. Aerodromi predstavljaju dio turističke privrede, tako da i cijenovna politika utiče na turističke aranžmane jer i same aerodromske usluge ulaze u iste. Problem je u svijetu što se Low-cost kompanije povlače sa destinacija u kojima se podižu cijena aerodromskih naknada. Smatram da upravljačka prava treba da ostanu državi Crnoj Gori ili da se bar cijenovna politika definiše ugovorom o koncesiji do tog nivoa da zaštiti naše interese, odnosno turističku privredu.

Miloš Vuković, Fidelity consulting

Nakon riječi pozdrava svim prisutnima u sali, g-din Vuković je saopštio da nije protiv koncesije ali da je za to da se od tog projekta dobije za državu Crnu Goru što više novca. Naveo je da smatra da je iskorišćavanje EU fondova jedan od najboljih načina valorizacije ACG i da država Crna Gora ima pozitivno iskustvo u toj oblasti s obzirom da je dosad dobila preko 180 miliona bespovratnih sredstava. Pohvalio je nacrt koncesionog ugovora koji je po njegovim riječima detaljan i opširan, a dao je komentare u vezi koncesionog akta vezano za dio koji se odnosi na ekonomsku analizu. Predložio je da se određuje precizno minimalni iznos investicija, minimalni iznos koncesione naknade i minimalni iznos avanse uplate. G-din Vuković je imao set pitanja koje će kako je najavio dostaviti i u pisanoj formi.

Građanka, nije se predstavila

Trebalo bi razmotriti da član konzorcijuma koji bi se eventualno prijavio na tender koji bi bio aerodromski operater trebao bi da ima najmanje 51 odsto učešća kao budući koncesionar. Drugi komentar se odnosio na tehničke kriterijume aerodroma koji bi opslužio eventualni budući koncesionar. Ona smatra da bi najmanje trebalo biti tri aerodroma za 4 miliona putnika.

Građanin, iz publike nije se predstavio

Tražio je komentar Ministra vezano za kolektivni ugovor

Osman Nurković, ministar saobraćaja i pomorstva

Ministar je saopštio da će narednih dana biti potpisan kolektivni ugovor, čime će, kako je pojasnio, biti zaštićena prava radnika „i nećemo ih ostaviti da budu izloženi bilo kome koncesionaru, makar imao najbolje namjere prema radnicima“. „Zaštitimo ih i Ugovorom, jer ćemo dati opciju da se ne može prije četiri godine raditi bilo kakva reorganizacija, ili proglašenje tehnoloških viškova, da ne bismo ugrozili radnike. Do 2030. godine očekujemo da se broj radnika sa sadašnjih 580 poveća na 900“, kazao je Ministar. On je istakao da država neće dati nikakvu garanciju za kredit ili zaduženje koncesionara. Ministar je saopštio da je prioritet i poenta da zaštitimo interes države i da će u ovom slučaju sigurno to uraditi potpuno transparentno, uz pomoć svih koji mogu pomoći u procesu.

Gojko Raičević, Portal IN4S

G-din Raičević je postavio pitanje Ministru “Da li imate neki lični, porodični ili partijski interes vezano za aerodrome i koji je stvarni razlog za koncesiju?”

Osman Nurković, ministar saobraćaja i pomorstva

Ministar je odgovorajući na pitanje g-dina Uličevića rekao da se ta pitanja najmanje tiču koncesionog ugovora i koncesionog akta. Nije interes samo avansna uplata od 100 miliona, već mnogobrojni drugi benefiti za državu.

Biljana Jovanović, službenik Aerodroma Crne Gore

Govorilo je o uspješnosti Aerodroma Crne Gore koja je i međunarodno priznata, ona smatra da Aerodromi treba da prođu kroz period ubrzanog razvoja, tako da se ubrzanim razvojem obezbeđuje bolji komfor putnika. Aerodromi nisu zastiđe, nego jedna svijetla tačka i pokazuje kako se sredstvima na najbolji način upravlja domaćim resursima. Govorila je o trenutnoj investicionoj situaciji u Aerodromima Crne Gore, da su u toku su investicije u oba aerodrome, da se u Tivtu radi novi putnički terminal kapaciteta koji u potpunosti može da zadovolji trenutnu tražnju. Upozorila je da profit nije apsolutni prioritet i ne treba da bude glavni cilj već da Aerodromi Crne Gore obezbeđuju usluge koje su na visokom i kvalitetnom nivou imaju bolju konkurentnost

Osman Nurković, ministar saobraćaja i pomorstva

Ministar je odgovorio na navode gospođe Jovanović da ne cijeni rad zaposlenih na Aerodromima Crne Gore. “Cijenim radnike i njihov rad i doprinos radu i bezbjednosti i svemu što je vezano za funkcionisanje Aerodroma i da nema tog savjesnog rada ne bi bili svi ti certifikati od evropskih institucija koji uvažavaju sve što se radi. Smatram da su tamo očigledno tehnički nedostaci, prostorni nedostaci i da su potrebna unapređenja, to što je posloводство radilo smatram da je nedovoljno. To što ste naveli u vezi investicija smo radili kao urgentnu potrebu jer je tamo stanje bilo da ne kažem katastrofalno, to smo morali da uradimo.” naveo je Ministar.

Nakon završnih riječi predstavnici Ministarstva saobraćaja i pomorstva su se zahvalili na sva pitanja i sugestije koje su bile na javnoj raspravi i još jednom su se zahvalili prisutnim.

**ODGOVORI OBRAĐIVAČA NA POJEDINAČNE PRIMJEDBE
PRISTIGLE TOKOM JAVNE RASPRAVE**

Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Branko Radulović, Poslanik Demokratskog fronta (DF) u Skupštini Crne Gore	Zašto Crna Gora ne koristi evropske fondove kao ostale zemlje?	EU se dodeljuju projektima koji su identifikovani kao neophodni za produktivnost i njihovo finansiranje iz sredstava EU je opravdano ekonomskom potrebom. ACG su profitabilni i bilo bi teško opravdati korišćenje tih fondova iz EU.
Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Boris Mugoša, Poslanik Socijaldemokrata (SD) u Skupštini Crne Gore	Član 108. Zakona o koncesijama, da li je ovaj akt priložen koncesionom aktu?	Da, nalazi analize VfM i cost-benefit su uključene u koncesioni akt kao prilog 4.
	Član 19. Zakona o koncesijama, da li su dati spisak sa dozvolama i odobrenjima, imovinsko pravnih odnosa, tehničke, finansijske referencije?	Lista tehničkih dokumenata je uključena u sekciji 7d koncesionog akta
	Da li prema ugovoru o koncesiji može postojati i treća strana?	Na osnovu člana 4.1.2 zakona o koncesiji, sporazum o koncesiji se sklapa na određeno vreme u pisanoj formi između koncedenta i koncesionara. Dalje, po članu 4.1.4 zakona o koncesiji, koncesionar je definisan kao lokalna ili inostrana kompanija ili drugi pravni entitet, preduzetnik ili fizičko lice koja je steklo pravo na koncesiju, konzorcijum ili druga vrsta poslovne saradnje koja reguliše međusobne odnose na osnovu sporazuma. Na osnovu pomenutog sporazuma, sporazum o koncesiji bio bi potpisan između koncedenta i koncesionara čija se ponuda procenjuje kao najpovoljniji. Međutim, primećujemo da član 51 zakona o koncesijama kaže da koncesionar mora, u roku od 60 dana od potpisivanja sporazuma o koncesiji, da formira SPV ili proširi svoje aktivnosti (što neće biti verovatno zbog prirode koncesije) u cilju izvršavanja koncesione aktivnosti. Na osnovu ovoga, ne bi bilo u suprotnosti sa zakonom o koncesijama, a da su i dobitni ponuđač i SPV potpisnici ugovora, zbog člana 51 zakona o koncesijama. Dalje, u odnosu na tvrdnju da je trojni sporazum između države kao koncedenta, sponzora kao pobjednika tendera i SPV kao koncesionara, u suprotnosti sa zakonom o koncesiji,

		jer nije eksplicitno propisano je netačna i predstavlja pogrešno tumačenje zakona o koncesiji. Naglašavamo da pristup da ono što nije eksplicitno dozvoljeno je zapravo zabranjeno je netačan pristup tumačenju zakona. Kada je poništenje ili zabrana namenjena po zakonu, ona je ili eksplicitno napisana ili se upućuje specifična sankcija, od kojih nema ni jedne ni druge stavke kada je reč o zakonu o koncesiji. Sve navedeno u kontekst činjenice da se očekuje da će ponuđači i konzorcijumi davati ponudu preko svojih postojećih kompanijih, a ne preko novouspostavljene SPV. Iz tog razloga, sporazum o koncesiji obuhvata i sponzora kao dobitnog koncesionara kroz tender, ali i SPV koji će biti osnovan od strane dobitnog ponuđača/konzorcijuma za obavljanje koncesione aktivnosti. Aranžman između koncesionara i njegovih akcionara neće biti deo sporazuma o koncesiji. To će biti rešeno u posebnom sporazumu akcionara na koji MSP neće biti ugovorna strana. Konačno, ovaj tip aranžmana nije stran nedavnoj praksi u regionu.
Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Rajko Janković, Predstavnik građana Tivta	Kako može Vlada davati pod koncesijom aerodrome, a da nisu riješena imovinsko-pravni odnosi?	Sva imovinska pitanja moraju biti rešena do trenutka izvršenja sporazuma o koncesiji. Za svrhe tenderske procedure, MSP će staviti na raspolaganju zemljište u pitanju za potrebe projekta. To je apsolutni prioritet Vlade, a radna grupa je organizovana kako bi se ovo pitanje rešilo. Do sada je oformljena operativna grupa, i konsultacije i pregovori su u toku kako bi se osigurala tranzicija od države ka koncesionaru bez teritorijalnih nesuglasica

Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Nebojša Krstajić, Savjetnik u Aerodromima Crne Gore	Imamo projekate definisane za aerodrome po Master planu iz 2011. Godine, zašto je treba koncesionar izmeniti?	Master plan nudi specifična rešenja koja je razvio jedan konsultant u probleme identifikovanim u 2011. Od 2018, a u kontekstu koncesije taj stepen definiše minimalne uslove koje koncesionar mora da ispuni u pogledu postignutih nivoa usluga, a pitanja neusaglašenosti se olakšaće. Kroz konkurentan tender među nekoliko iskusnih operatera na aerodromima, tehnički će dobiti inovativna tehnička rešenja i konkurentne finansijske ponude. Najbolja ponuda će samim tim doneti najbolju vrednost za novac za Crnu Goru.
Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Raško Konjević, Poslanik Socijaldemokratske partije (SDP) u Skupštini Crne Gore	Zašto je samo jedna javna rasprava organizovana?	MSP može razmotriti sprovođenje drugih javnih debata.
	Da li će se dužničko-povjerilački odnosi između Montenegro Airlines riješiti prije ulaska u koncesiju?	Dužničko-povjerilački odnosi sa Montenegro Airlines-om neće uticati na valorizaciju ACG
	Da li će ugovor i svi njegovi prilozi sa koncesionarima biti javno dostupni?	Nacrt ugovora je već objavljen u skladu sa Zakonom o koncesiji. Konačni izvođač takođe će biti dostupan javnosti, i biće podložan važećim zakonima u vezi sa tajnim i osjetljivim informacijama
Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Ines Mrdović, Predstavica Mreže za afirmaciju nevladinog sektora (MANS)	Zašto garantujete koncesionaru da će te riješiti imovinska pitanja? a šta ako ne riješite to do zaključenja ugovora?	Efikasnost ugovora će zavisiti od okončanja svih imovinsko-pravnih odnosa vezanim za lokaciju koncesije
	Šta je sa pokretnom imovinom? Da li ona ostaje državi?	Pokretna i nepokretna imovina se prebacuje na koncesionara na korišćenje i obavljanje koncesione djelatnosti.
	Kako ste došli do početne cifre za koncesionu naknadu od 100 miliona eura?	

		Finansijska i ekonomska analiza koju je izvršio koncedent pokazuje da je projekat finansijski održiv, tako da se koncesionar možete dijeliti ostvarene prihode sa koncedentom. Postoje dva načina na koje koncesionar može da podijeli prihode sa koncedentom: Kroz godišnje koncesije, plaćene kada su prihodi realizovani: ovo je najčešći pristup, i U nekim slučajevima, kada je dinamika projekta dozvoljava, jednokratna unapred plaćena naknada; MSP se opredelilo za kombinaciju godišnje koncesione naknade i jednokratne koncesione naknade, i s obzirom da su usko povezane ove dve naknade, njihovo utvrđivanje zavisi jedno od druge. Godišnja ili polugodišnja naknada se obračunava kao procenat bruto prihoda koje stvaraju aerodromi (aeronautični i neaeronautični prihodi). Proporcija koja se deli je parametar po kojem će se birati ponuđač. U tom slučaju se jednokratna koncesiona naknada obično podesi kao fiksni parametar u tenderskoj proceduri. U principu: što je veća pretplata, to je niže godišnja koncesiona naknada. Takođe, što je veća pretplatna naknada, veći je rizik za koncesionare i zajmodavce, zato je viši rizik koji preuzima ponuđač, i dakle niža godišnja koncesiona naknada; što je veća pretplatna naknada, manja je finansijska održivost projekta (povećanje tereta zaduženja); Koncedent je koristio finansijski model da bi simulirao nekoliko scenarija kako bi mogao da dobije ravnotežu između ekonomske održivosti, obezbeđivanju što većeg zbira novčanih tokova za Vladu tokom 25-30 godina i dobijanja prihvatljive jednokratne naknade za budžet Crne Gore.
--	--	--

	Koji je donji prag godišnje koncesione naknade?	Godišnja koncesiona naknada se izražava kao procenat godišnjih bruto prihoda koje generiše koncesionar. Svaki ponuđač će predložiti nivo prihoda zasnovan na sopstvenom poslovnom planu.
	Zašto dajete mogućnost oslobođenja za prvih 5 godina od godišnje koncesione naknade?	Tokom prvih pet godina koncesionar će isplaćati (i) EUR 100m VCG (veliki rizik), (ii) uložiti oko EUR 100m u modernizaciju infrastrukture i preuzeti rizik izgradnje. To je period kada je koncesionar veoma zadužen, ali su saobraćajne brojke još uvek niži od stvarnog kapaciteta nove infrastrukture. Znači, u prvih nekoliko godina, koncesionar je snosi veliki rizik, koji opada vremenom. Obično je u koncesiji ovog tipa da se u koncesiji stepen naknade postepeno povećava kada se smanjuje stepen rizika, odnosi da postoji smanjenje kad je rizik veći. Ovo je u korist Vlade. Drugi način da se to vidi je da se prihodi zapravo povećavaju posle 5 godina.
	Kako će biti podijelen rizik između Vlade i koncesionara?	koncesije je strukturirana na način da se većina rizika povezanih sa aerodromima prenose na koncesionara. Ovo uključuje finansiranje, izgradnju, rad, održavanje i saobraćajne rizike. Ovo je uobičajeno. Vlada Crne Gore će biti izložena ograničenim preostalim rizicima koji su uobičajeni za ove projekte na globalnom nivou. Ovi rizici su: 1) deo saobraćajnog rizika kroz mehanizam za podelu prihoda; to je zato što je rast saobraćaja delimično povezan sa radom Vlade u oblastima vezano za političku stabilnost, turističku infrastrukturu i usluga, viznim politikama, itd. 2) otplata duga u slučaju da koncesionar uđe poteškoća - to je zato što Vlada ne može automatski preuzeti novonastalu imovine bez nekog oblika otkupa. Ovo bi se smatralo suvišnim profitom. 3) Verovatnoća da projekat ne uspe i da Vlada koja mora da otplati

		zajmodavce je izuzetno mala jer nije u interesu bilo koje strane, a Vlada je strukturirala transakcije, bilanse, podsticaje i mehanizme zaštite tako da neuspjeh postaje apsolutno poslednje rešenje.
	Da li će koncesionar moći da založi imovinu Aerodroma? ako neće zašto se pominje u jednoj tabeli vraćanje imovine i hipoteke?	Koncesionar neće založiti imovinu aerodroma. To jednostavno ne može da uradi jer mu je dato pravo da ih koristi samo kao koncesionar, a ne i vlasništvo. Koncesionar će morati da obezbedi druge oblike obezbeđenja za komercijalne zajmodavce. Vrsta otplate "hipotekarna" znači da smo u našim predviđanjima predvideli dug koji se vraća jednakim godišnjim uplatama koje uključuju i osnovicu i kamatu.
	Koliko će Vlada godišnje donirati Montenegro Airlinesu?	U zakonu o budžetu Crne Gore, nisu predviđena sredstva za Montenegro Airlines
	Koji je donji prag investicija?	Na koncesionar mora najmanje da: 1) riješi sva tehnička pitanja usaglašenosti sa međunarodnim standardima i 2) da ispunjava investicione zahtjeve kako bi dostigao nivo usluga za očekivani broj putnika na aerodromima, u drugim rečima moraće da širi vazдушnu stranu i kopnenu infrastrukturu na oba aerodroma. Minimalni zahtevi se pripremaju u okviru sporazuma i biće uključeni u sporazum o koncesiji pre druge faze tendera
	Čime ste se rukovodili prilikom određivanjem kriterijuma za ponuđača na tenderu?	Kriterijumi su postavljeni da bi se kvalifikuju oni koji imaju neophodno iskustvo i stručnost za upravljanje crnogorskim aerodromima. Ovi kriterijumi su visoko postavljeni, izbalansirani, sveobuhvatni, i uporedivi sa sličnim tenderima.

	Zašto dajete mogućnost da ako se javi samo jedan ponuđač nastavite pregovore samo sa jednim?	Ovaj zahtev je neosnovan. MSP će sprovesti otvorenu, transparentnu i konkurentnu proceduru. U skladu sa važećim zakonima, obaveštenje o javnom pozivu biće objavljeno u dnevnim novinama, u međunarodnoj publikaciji i na internet strani ministarstva.
	Ko su ti potencijalni investitori?	Potencijalni ponuđači uključuju poznate kompanije za industriju. Potencijalni ponuđači bi mogli da bude: i (i) pojedinačne kompanije koje imaju integrisane operacije, kao što su GMR, ili KAC ii (ii) Konzorcijum kompanija sa operaterom (kao što je EGIS ili TAV), građevinsko preduzeće (kao što su Strabag, bouygues ili lokalna crnogorska kompanija), ili fond (kao što je Meridiam, Margarit ili investiciona banka).
	Zašto niste scenario sa projektom suprostavili scenario investicija u aerodrome Crne Gore, nego ste sa druge strane stavili scenario bez projekta?	Ova izjava nije tačna. Analiza troškova i beneficija poredi koncesiju sa scenariom u kojem trenutna kompanija na aerodromu sprovodi samo neophodne investicije, u zavisnosti od hitnosti. Prema scenariju "bez koncesionog projekta", naša analiza pretpostavlja "minimalnu investiciju" koju sprovodi ACG u iznosu od EUR91M. Ovo nije beznačajna suma.
	Koja su to zrela međunarodna tržišta za privatno-javno partnerstvo? Navedite mi neki primjer?	JPP široko su korišćeni od strane Vlada da bi se razvili veliki, kapitalni infrastrukturni projekti, naročito tamo gde poslovni model omogućava samoodržavanje projekta (aerodromi, autoputevi, elektrane). Istorijski gledano, JPP se koristi u Velikoj Britaniji od 1992. Velika Britanija je najzrelije tržište PPP-a, Australija, Kanada i Francuska su takođe dobar primer zrelih tržišta. Poslednjih godina nove Vlade razvijaju programe JPP. Na primer, Turska je bila najveće tržište PPP-a u Evropi u pogledu vrednosti prošle godine, sa ukupnim brojem evra 6m (EUR 1.5m u 2016), a Velika Britanija je bila najveća u smislu broja projekata, sa 12 zaključenih ugovora (28 u 2016).

	Zašto se dozvoljava budućem koncesionaru ugovori sa povezanim licima?	Na osnovu člana 4.1.2 zakona o koncesiji, sporazum o koncesiji se sklapa na određeno vreme u pisanoj formi između koncedenta i koncesionara. Dalje, po članu 4.1.4 zakona o koncesiji, koncesionar je definisan kao lokalna ili inostrana kompanija ili drugi pravni entitet, preduzetnik ili fizičko lice koja je steklo pravo na koncesiju, konzorcijum ili druga vrsta poslovne saradnje koja reguliše međusobne odnose na osnovu sporazuma. Na osnovu pomenutog sporazuma, sporazum o koncesiji bio bi potpisan između koncedenta i koncesionara čija se ponuda procenjuje kao najpovoljniji. Međutim, primećujemo da član 51 zakona o koncesijama kaže da koncesionar mora, u roku od 60 dana od potpisivanja sporazuma o koncesiji, da formira SPV ili proširi svoje aktivnosti (što neće biti verovatno zbog prirode koncesije) u cilju izvršavanja koncesione aktivnosti. Na osnovu ovoga, ne bi bilo u suprotnosti sa zakonom o koncesijama, a da su i dobitni ponuđač i SPV potpisnici ugovora, zbog člana 51 zakona o koncesijama. Dalje, u odnosu na tvrdnju da je trojni sporazum između države kao koncedenta, sponzora kao pobednika tendera i SPV kao koncesionara, u suprotnosti sa zakonom o koncesiji, jer nije eksplicitno propisano je netačna i predstavlja pogrešno tumačenje zakona o koncesiji. Naglašavamo da pristup da ono što nije eksplicitno dozvoljeno je zapravo zabranjeno je netačan pristup tumačenju zakona. Kada je poništenje ili zabrana namenjena po zakonu, ona je ili eksplicitno napisana ili se upućuje specifična sankcija, od kojih nema ni jedne ni druge stavke kada je reč o zakonu o koncesiji. Sve navedeno u kontekst činjenice da se očekuje da će ponuđači i konzorcijumi davati ponudu preko svojih postojećih kompanijih, a ne preko novouspostavljene SPV. Iz tog razloga, sporazum o koncesiji obuhvata i sponzora kao dobitnog
--	--	---

		koncesionara kroz tender, ali i SPV koji će biti osnovan od strane dobitnog ponuđača/konzorcijuma za obavljanje koncesione aktivnosti. Aranžman između koncesionara i njegovih akcionara neće biti deo sporazuma o koncesiji. To će biti rešeno u posebnom sporazumu akcionara na koji MSP neće biti ugovorna strana. Konačno, ovaj tip aranžmana nije stran nedavnoj praksi u regionu.
	Imate li uopšte procjenu koliko će zaposlenih uopšte biti otpušteno?	Bolje pitanje je koliko će novih radnih mesta biti stvoreno. Očekuje se da će koncesija povećati broj osoba koje rade za aerodrome ili u srodnim poslovima vezanim za aerodrome, i koncesija će ojačati tržište rada u Crnoj Gori, a ne suprotno. Takođe, MSP trenutno pregovara o kolektivnom ugovoru sa zaposlenima i aerodromskim sindikatima i smatra da su pruženi adekvatni odgovori na sva otvorena pitanja
Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Gojko Raičević, Urednik portala IN4S	Ministre, da li imate neki lični ili partijski interes vezano za aerodrome?	Nema
	Koji je stvarni razlog zbog koncesije?	Aerodromi omogućuju pristup i vezu s regionalnim, nacionalnim i međunarodnim tržištima. Ovo čini investiranje u postojeću ili novu infrastrukturu aerodroma neophodnu za ekonomski razvoj. Poboljšanje efikasnosti i iskustvo putnika dovodi do veće povezanosti preko vazdušnih puteva, što je ključno za otključavanje potencijala ekonomskog rasta Crne Gore, jer omogućava državi privlačenje poslovnih investicija i ljudskog kapitala. Povećanje povezanosti takođe podstiče turizam, što je od vitalnog značaja za prosperitet mnogih zemalja.

**ODGOVORI OBRAĐIVAČA NA POJEDINAČNE PRIMJEDBE
PRISTIGLE PISANIM PUTEM NAKON JAVNE RASPRAVE**

Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Ines Mrdović, Predstavnik Mreže za afirmaciju nevladinog sektora (MANS)	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva treba da uradi novu nezavisnu analizu ekonomske opravdanosti valorizacije Aerodroma Crne Gore, u kojoj bi osim scenarija izdavanja aerodroma u Podgorici i Tivtu u zakup, bio prikazan i scenario u kojem bi Aerodromi Crne Gore investirali u svoj dalji razvoj, a sve kako bi se jasno vidjelo koji scenario ima veću korist za državu i građane	Član. 19 zakona o koncesiji zahteva da koncesiona akt obuhvata osnovne parametre ekonomske analize projekta koncesije. Ministarstvo je sprovedo sveobuhvatnu analizu projekta, iz ekonomskog, kao i iz pravnih, finansijskih i tehničkih stanovišta. Materijalni ishod ove analize je predstavljen u aktu koncesije. Molim vas pogledajte Aneks 4 <i>cost-benefit</i> analiza. Analiza troškova i beneficija bila je pripremljena uz korišćenje razumnog scenarija "<i>bez projekta</i>", koji je zasnovan na trenutnoj situaciji, kako bi se poredilo sa projektom koncesije. Analiza novčane vrednosti takođe poredi tradicionalne javne nabavke sa opcijom koncesije. Obe analize zaključuju da je koncesija superiorniji model, što rezultira većom vrednošću crnogorskim državljanima.
	Nije obezbijeđena potpuna transparentnost čitavog postupka, jer su na javnu raspravu stavljeni nepotpuni dokumenti, u kojima nijesu navedeni bitni ekonomski parametri, koji bi jasno pokazali da li je planirani koncesioni aranžman u državnom interesu ili nije; potrebno je da Ministarstvo saobraćaja i pomorstva objavi ekonomske analize i studije koje su rađene u vezi ekonomske opravdanosti projekta	Svi dokumenti proizvedeni i javno dostupni su u skladu sa crnogorskim zakonima. Kao prva tačka i u odnosu na pitanja u kontekstu obaveznog sadržaja zakona o koncesiji, zakon o koncesiji podrazumeva da je sadržaj akta uslovljen prirodom svakog koncesije, što nagoveštava da razmatranje bi trebalo da bude dato činjenici da određene tačke pod članom 19 mogu da se menjaju u meri u kojoj se zasniva i/ili zahteva u zavisnosti od prirode određene koncesije. Bez obzira na spomenuto, MSP je vodilo potpuno transparentan proces, po proceduri propisanoj zakonom o koncesiji. Ministarstvo je pripremlilo detaljne tehničke analize, projekcije saobraćaja, procene kapitalnih investicija, finansijsku projekciju, analizu pogodnosti i analizu vrednosti za novca, od čega se sve odražava u koncesionom aktu. Imajte na umu da je kabinet pregledao sve informacije u detalje i da donosioci odluka imaju pun pristup svim relevantnim informacijama. U akt smo preneli najmaterijalnije informacije, a nivo informacija koje smo obelodanili je u skladu sa zahtevima zakona. Taj

		savet sada pažljivo razmatra konstruktivne komentare dobijene tokom procedure javne konsultacije kako bi se popravila predložena struktura projekta. Konačno, u kontekstu otvorenog, transparentnog tendera, detaljne analize sadrže osetljive poverljive informacije koje se ne mogu javno dati u ovoj fazi i deliti sa potencijalnim ponuđača, s obzirom da bi ugrozilo konkurentnost i transparentnost proceduru. Ovo je takođe uobičajeno za ove vrste procesa na globalnom nivou.
	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je javnu raspravu o koncesionom aranžmanu za Aerodrome Crne Gore pokrenulo u vrijeme godišnjih odmora i organizovalo samo jedan okrugli sto, iako se radi o pitanju od izuzetnog ekonomskog značaja za zemlju, čime je dodatno narušilo princip transparentnosti i pravo javnosti da blagovremeno i potpuno bude upoznata sa najavljenim koncesionim aranžmanom	Postupak koji sprovodi MSP potpuno je transparentan i sledi pravne uslove. MSP je marljivo razmatralo sve komentare koji su primljeni od javnosti kako bi se unapredio projekat. MSP će razmotriti druge javne diskusije na ovu temu.
	Koncesionim dokumentima je potrebno definisati minimalni iznos planiranih investicija (obaveza prikaza iznosa i vrste investicija proizilazi iz Zakona o koncesijama, član koji se odnosi na sadržaj koncesionog akta), a takođe definisati da li bi investicije, osim nepokretne, obuhvatile i pokretnu imovinu, te da pokretna imovina nakon isteka koncesionog aranžmana ostane u vlasništvu koncedenta, odnosno države	Kao prva tačka i u odnosu na pitanja u kontekstu obaveznog sadržaja zakona o koncesiji, zakon o koncesiji podrazumeva da je sadržaj akta uslovljen prirodom svakog koncesije, što nagoveštava da razmatranje bi trebalo da bude dato činjenici da određene tačke pod članom 19 mogu da se menjaju u meri u kojoj se zasniva i/ili zahteva u zavisnosti od prirode određene koncesije. Bez obzira na sve navedene, kao što je običaj za koncesije širom sveta, koncedent obično definiše skup zahteva i uslova za nivo uslugu, koji koncesionar mora ispuniti. Ovaj pristup se zove <i>out-based</i> i omogućava koncesionaru da obavlja ekonomsku procenu kako bi investirao kako i gde je potrebno i ispuniti zahteve koncedenta. Koncesionar takođe mora da investira u pokretnu i nepokretnu imovinu kako bi mogao da dostavi neophodne usluge. Koristeći ovaj

		pristup, MSP je zaključio da koncesionar mora najmanje da: 1) ublažava i/ili izbegava sva pitanja neusaglašenja sa standardima, uključujući i specificiranje određenih investicija koje treba da se sprovodi kako bi se usaglasili sa standardima, 2) obezbeđuju dodatni operativni kapacitet kroz primene određenih investicija (npr. dodatna kapaciteta kecelje); i 3) ispuni zahteve servisa za nivo putnika na aerodromima (odnosno proširi terminal infrastrukturu izgradnje na oba aerodroma). Prema tome, MSP trenutno radi na izradi detaljnih izlaznih propisa (usaglašenosti i kapaciteta) i uslova koji će tada biti deo sporazuma o koncesiji pre druge faze tendera. Sva imovina (pokretna i nepokretna) će se vratiti na državu nakon isteka koncesija, bez dodatnih naknada.
	Koncesionim dokumentima je potrebno definisati minimalni iznos fiksne naknade koja se plaća unaprijed, kao i minimalne iznose godišnjih koncesionih naknada, koje potencijalni koncesionari moraju ponuditi kroz tenderski postupak; takođe je potrebno isključiti mogućnost da potencijalni koncesionar u prvih pet godina bude oslobođen od plaćanja godišnje koncesione naknade	U programu se predviđa da će jednokratna koncesiona naknada biti određena i postavljena u tenderskoj dokumentaciji. Nametanje minimalne godišnje koncesije (u apsolutnim uslovima) znači da će koncesionar ući u ozbiljne poteškoće ako se saobraćaj ne materijalizuje u skladu sa originalnim poslovnim planom. U kontekstu crnogorskih aerodroma, saobraćaj je uglavnom zasnovan na sezonski turizam zbog toga je rast saobraćaja osetljiv na mnoge spoljne šokove i teško je predvideti održivu elastičan minimalni iznos. To znači da u potpunosti prenosimo saobraćajni rizik operateru, za koji on nema kontrolu. Prema tome, minimum će oterati ozbiljne ponuđače i finansijere i povećaće apetite oportuniste koji se privlače na rizik i koje zanima skroz druga vrsta poslovanja. Samim tim, uvođenje fiksne godišnje koncesione naknade značajno bi rasparalo konkurentnu klimu očekivanog ishoda tenderskog procesa. Zato ovo nije pristup da bude odabran od strane MSPa.

		Godišnja koncesiona naknada je smanjena u prvih pet godina jer je MSP odlučilo da dobije preduplatu godišnje koncesije u visinu od minimum EUR 100m.
	Prilikom definisanja minimalnih tehničkih i finansijskih kriterijuma za kvalifikaciju na potencijalnom tenderu, koje koncesionar mora da ispuni, potrebno je primijeniti najbolja iskustva iz regiona i Evrope; takođe je potrebno isključiti mogućnost da, ukoliko se na tenderu pojavi samo jedan ponuđač, sa njim budu nastavljeni pregovori, već je neophodno ponovo sprovesti tender	Kvalifikacioni kriterijumi su postavljeni imajući u u vidu ostvarivanje dva glavna cilja: 1.odabrati ponuđača koji ima svo potrebno znanje, iskustvo i finansijsku moć da implementira projekat veličine kakav su „Crnogorski Aerodromi“, u smislu investicionog programa i broja putnika, i 2. obezbjedit da dobijemo grupu od barem 4-5 ponuđača koji će se kvalifikovati, kako bi kreirali zdrav nivo konkurencije (jer na osnovu naših iskustava mi smatramo da su, ugrubo rečeno, šanse da ponuđač koji se kvalifikovao neće dati ponudu, zbog eksternih razloga, otprilike 50%). Način na koji će ponuđači dokazivati ispunjenost ovih kriterijuma je detaljno objašnjen u instrukcijama za ponuđače i zasniva se na dostavljanju sertifikata i revizorski potvrđenih finansijskih izjava, što je i uobičajeno za ovu vrstu procedure. Pristup predkvalifikacionoj fazi je standardna tržišna praksa na globalnom tržištu i onaj koji je IFC koristio u prošlosti. Država će sprovesti čitavu tendersku proceduru u skladu sa važećim zakonom o koncesiji.
	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva treba da jasno naznači da li će planirani investicioni aranžman sprovesti kroz koncesiju, s obzirom da se u dijelu koncesionog akta pominje model javno privatnog partnerstva, a naročito što se u nacrtu koncesionog ugovora kao potpisnici navode koncedent, koncesionar i sponzori, iako Zakon o koncesijama predviđa mogućnost zaključenja ugovora samo između koncedenta, kao davaoca koncesije i koncesionara, kao korisnika koncesije	Ugovor se sklapa između Koncedenta i Koncesionara. Ima dve strane koncesionog ugovora. Ovo je u skladu sa primenljivim zakonskim okvirom Crne Gore. Prema zakonu, ponuđač sa najboljom ponudom sklapa ugovor o koncesiji sa državom. Očekuje se da među ponuđačima ima i pojedinih ponuđača, ali i konzorcija gde ponuđači prave ponude kroz postojeća preduzeća, a ne kroz koncesionarsko preduzeće (koje u tom trenutku još uvek nije formirano). Istina je da Zakon o Koncesijama predviđa sklapanje ugovora između dve strane, naime koncedenta

		(države) i najboljeg ponuđača, međutim nije zakonom isključena mogućnost da se još jedna strana uključi u koncesioni ugovor. Štaviše, u svrhu ostvarivanja koncesije, pomenuti zakon propisuje da pobjednički ponuđač proširuje svoju poslovnu delatnost (koja verovatno nije dato predmetu koncesije) ili SPV (koncesiono preduzeće) će biti inkorporiran od strane pobjedničkog ponuđača. Iz tog razloga, Ugovor o koncesiji obuhvata i sponzore kao pobjedničke ponuđače / konzorcijume po tenderu, ali i SPV koji će inkorporirati pobjednički ponuđač / konzorcijum za dostavljanje tenderskih koncesionih aktivnosti (koristi se pod terminom Koncesionar za svrhe Ugovora o koncesiji). Aranžman između koncesionara i njegovih akcionara neće biti dio ugovora o koncesiji. To će biti riješeno u posebnom sporazumu o akcionarima u kojem Ministarstvo neće biti stranka.
	Ministarstvo saobraćaja treba da prikaže procjenu o godišnjim iznosima obaveza kompanije Montenegro Airlines, koje namjerava da preuzme, posebno što je poznato da se radi o kompaniji koja već nekoliko godina ne uspijeva da servisira svoje redovne kreditne obaveze, već ih plaća Vlada; takođe će u kratkom roku morati da obnovi svoju flotu, što su višemilionska sredstva koja će vjerovatno obezbijediti Vlada	MSP beleži ovo kao izjavu.
	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva treba da prikaže jasnu podjelu rizika između Vlade i potencijalnog koncesionara, kako bi se izbjeglo da se u budućnosti iz državnog budžeta plaćaju nove obaveze	Koncesije je strukturirana na način da se većina rizika povezanih sa aerodromima prenose na koncesionara. Ovo uključuje finansiranje, izgradnju, rad, održavanje i saobraćajne rizike. Ovo je uobičajeno. Vlada Crne Gore će biti izložena ograničenim preostalim rizicima koji su uobičajeni za ove projekte na globalnom nivou. Ovi rizici su: 1. Deo saobraćajnog rizika kroz mehanizam za podjelu prihoda; to je zato što je rast saobraćaja

		delimično povezan sa radom Vlade u oblastima vezano za političku stabilnost, turističku infrastrukturu i usluga, viznim politikama, itd.; 2.Otplata duga u slučaju da koncesionar uđe poteškoća - to je zato što Vlada ne može automatski preuzeti novonastalu imovine bez nekog oblika otkupa. Ovo bi se smatralo suvišnim profitom. 3.Verovatnoća da projekat ne uspe i da Vlada koja mora da otplati zajmodavce je izuzetno mala jer nije u interesu bilo koje strane, a Vlada je strukturirala transakcije, bilanse, podsticaje i mehanizme zaštite tako da neuspjeh postaje apsolutno poslednje rešenje.
	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva treba da obezbijedi puno pravo svojine na svim lokacijama koje bi bile predmet koncesionog aranžmana, prije eventualnog zaključenja koncesionog ugovora, posebno što su na pojedinim katastarskim parcelama upisani tereti i zabilježbe sudskih sporova	To je tačno. Sva imovinska pitanja moraju biti rešena do potpisivanja sporazuma o koncesiji. U svrhu tenderskog procesa, MSP će staviti na raspolaganju zemljište neophodno za sprovođenje projekta. To je apsolutni prioritet vlade, a radna grupa je organizovana kako bi se ovo pitanje rešilo.
	Nejasno je zašto se omogućava prenos koncesionog ugovora, kao i zašto Koncedent treba da plaća u jednakim dijelovima sa koncesionarom rad nezavisnog nadzornog organa; troškove rada tog tijela treba da snosi isključivo koncesionar	Nacrt koncesionog ugovora kroz svoje odredbe uključuje, ka i u ovom konkretnom slučaju, u vezi sa Nezavisnim nadzornim autoritetom / ekspertom / LFS inženjerom / konsultantom za zaštitu životne sredine, ono što u suštini predstavlja najbolju međunarodnu praksu. Sumnje u vezi sa nepristrasnošću nezavisnog nadzornog organa uklanjaju se putem uvođenja zajedničke nominacije ovakvog nezavisnog nadzornog organa. Svaka koncesija u velikoj mjeri se zasniva na konceptu dijeljenja određenih rizika, kao i raspodjele rizika povezanih s samom koncesijom.

	Ministarstvo saobraćaja i pomorstva treba da uraditi procjenu ekološkog stanja lokacija koje se izdaju u zakup prije bilo kakvog zaključenja koncesionog aranžmana, a ovo posebno iz razloga što planira da koncesionim ugovorom preuzme na sebe obavezu snošenja troškova zagađenja lokacija	To je tačno. Ministarstvo saobraćaja, kroz aerodrome, redovno se bavi analizom životne sredine na tim lokacijama. MSP će nositi samo rizik od istorijskog zagađenja, odnosno zagađenje koje postoji na sajtu pre nego što ga koncesionar preuzme. Svo zagađenje izazvano koncesionerom će biti jedino odgovornost koncesionara. Pored toga, koncesionar će imati obavezu da sprovede projekat u skladu sa svim crnogorskim zakonima, globalnom najboljom praksom i IFC standardima i ekvatskim principima. Pored toga, sva preuzimanja zemljišta, planovi restauracije, pripremaju se i sprovede od strane Vlada Crne Gore u skladu sa važećim zakonima i međunarodnim standardima.
	Koncesioni ugovor ne obezbjeđuje dovoljnu kontrolu računovodstva budućeg koncesionara, a takođe je nedovoljno predvidjeti obavezu za koncesionara da tek nakon 15 godina izradi prvi sveobuhvatni ugovor o aerodromskom poslovanju, već to mora biti na svake tri godine	U sporazumu o koncesiji, deo 20, koncesionar je obavezan da redovno podnosi izveštaje, uključujući i godišnje izveštaje i finansijske izveštaje u skladu sa zakonom o reviziji. Sporazum o koncesiji odnosi se na odredbu da će, posle 15 godišnjice potpisivanja sporazuma, država imati pravo da naruči detaljan izveštaj o učinku koncesionara na aerodromu.
	Potrebno je predvidjeti jasan mehanizam kontrole zaključenih podugovora (dozvoljeno podugovaranje), naročito sa povezanim poslovnim subjektima, a ovo naročito iz razloga što takvi ugovori mogu predstavljati obrazac za izvlačenje novca iz kompanije	To je tačno. Podugovori su regulisani u sekciji 23 koncesionog ugovora.

	Koncesionim ugovorom je potrebno jasno predvidjeti iznose garancija za zatvaranje transakcije i dobro izvršenje posla, a takođe treba brisati mogućnost da koncesionar za finansiranje projekta može kao sredstvo obezbjeđenja ustupiti ili uspostaviti svoja prava, svojinu i interese po ili u skladu sa bilo kojim koncesionim dokumentom i koncesionim projektom	To je potpuno tačno, i biće precizirano u sporazumu o koncesiji. Koncesionar neće imati hipoteku na vlasništvo države.
	U cilju zaštite turističke privrede Crne Gore, potrebno je koncesionim ugovorom regulisati cjenovnu politiku na Aerodromima Crne Gore	To je tačno. Aeronautčke takse biće regulisane u sporazumu o koncesiji, čime će se u skladu sa važećim zakonom obezbediti prethodna saglasnost za utvrđene količine aeronautičkih taksi.
	S obzirom na značaj investicionog projekta potrebno je uključiti Skupštinu Crne Gore, kao i uspostaviti odgovarajući sistem kontrole koji bi omogućio transparentnost javnog nadmetanja i kontrolu sprovođenja kompletnog poslovnog aranžmana; s prednjim u vezi potrebno je razmotriti i mogućnost donošenja lex specijalisa koji bi regulisao sva neophodna pitanja	MSP sprovodi transparentnu tendersku proceduru u skladu sa crnogorskim zakonima. Skupština je konsultovana u kontekstu javne rasprave.
Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
Miloš Vuković, Predstavnik Fidelity consultinga	Projektovana ukupna neto sadašnja vrednost (NSV) neto koristi (avansne koncesione naknade, plaćanja godišnjeg udela prihoda, prihodi od poreza i troškovi povezani sa JPP) za Vladu CG iznose 246,8 miliona evra. Kako ste dobili iznos avansne koncesione naknade koja je, prema koncesionom aktu neodređena i iznosi između 50 i 100 miliona eura. Koliko ona iznosi u vašem modelu?	Kalkulacija neto sadašnje vrijednosti se zasniva na avansnoj uplati koncesione nadoknade od minimum 100 miliona eura. Iznos avansne koncesione nadoknade se utvrđuje kako bi omogućio koncesionaru da izradi održiv biznis plan a da istovremeno uračuna i sledeće: 1. Balans između avansne i godišnjih koncesionih nadoknada– što je veća avansna koncesiona nadoknada manja će biti godišnja koncesiona nadoknada a time i neto sadašnje vrijednosti; 2. Balans između avansne nadoknade i kaptilanih investicija, jer obije treba da finansira koncesionar. Što je veći iznos kapitalnih investicija, to je manja avansna koncesiona nadoknada; 3. Preference Vlade Crne Gore u smislu monetizacije kompanije;

	Strana 11 - "Dok je Ministarstvo sprovedo detaljnu analizu ukupnih predviđenih investicija neophodnih za izmjenu i širenje svakog aerodroma, nalazi ipak nisu otkriveni u ovom dokumentu. Ovo iz razloga što podaci o kapitalnim investicijama imaju uticaja na ishod nadmetanja, i ne mogu biti učinjeni javnim prije nego što nadmetanje bude okončano." - Kako ste obračunali NSV za Vladu Crne Gore u slučaju konceisonra ako ovi podaci nisu javni. Dakle, ili ste znali tačan iznos investicije ili vaša analiza koristi za Vladu Crne Gore nije upotrebljiva za donošenje bilo kakve odluke.	Konsultanti Vlade Crne Gore su izradili veći broj analiza i izvještaja, sa detaljnom procjenom troškova i prihoda na osnovu različitih investicionih opcija u proteklih 8 mjeseci. U okviru ovih dokumenata nalaze se i biznis plan i projektovane finansijske izjave, zasnovane na pretpostavkama koje su koristili konsultanti Vlade Crne Gore. Sve cifre koje su prezentovane u koncesionom aktu se zasnivaju na dobro razrađenim analizama, uključujući i procjenu iznosa investicija koje bi mogle biti uložene na aerodromima kako bi se ispunili zahtjevi Vlade Crne Gore. Na osnovu zahtjeva Vlade Crne Gore za modernizacijom infrastrukture, Vlada je procijenila da je potrebna CAPEX investicija za aerodrom Tivat 93 miliona eura i 98 miliona eura za aerodrom Podgorica, što ukupno iznosi 191 miliona eura. Ove cifre uključuju i investicije potrebne u smislu usklađivanja, što bi rezultiralo time da je infrastruktura usklađena sa crnogorskim propisima i ICAO standardima kao i investicije u proširivanje kapaciteta, to jeste, širi plan razvoja kako bi se povećali kapaciteti i kvalitet usluga na aerodromima. Ovo je minimalni, procjenjeni nivo investicija u infrastrukturu. U kontekstu tendera za davanje koncesije, premda će Vlada Crne Gore navesti u tenderskoj dokumentaciji listu rezultata koje date investicije trebaju da ostvare, ona neće propisati detaljan projekat/tehničko rješenje za iste. Dakle, svaki ponuđač će ponuditi svoja najbolja tehnička rješenja za razvoja Aerodroma Crne Gore kao i troškove u vezi sa realizacijom tih rješenja. Dakle Vlada Crne Gore ne želi da ponuđačima otkrije detalje sopstvenih rješenja, kako ne bi uticala na ishod tenderskog postupka.
--	--	---

	Koliko iznosi promjenjiva koncesiona naknada za vrijeme trajanja koncesije? Ako ste dobili NSV, onda imate i iznose promjenjive koncesione naknade za koju ste u stvari raspisali tender (strana 8)? Prevedeno na razumljiv jezik - da bi dobili NPV kao krajnji rezultat, imate već definisane inpute za koje raspisujete tender? Ili znate kolika će biti godišnji dio naknade ili je analiza za slučaj koncesije potpuno neupotrebljiva jer sebi sadrži elemenat na osnovu koga se ocjenjuju ponude.	Kako zakon u Crnoj Gori zahtijeva da se koncesioni akt uradi i da na javnu raspravu prije završetka tenderskog postupka a jedan od obaveznih elemenata koncesionog akta je i analiza ekonomske izvodljivosti, sasvim je ispravno reći da je koncedent uradio detaljnu analizu niza parametara koji čine elemente tendera, kako bi se došlo do mišljenja da li koncesija ispunjava ili ne ispunjava ciljeve Vlade i da li da se uopšte ide sa koncesijom, kao i da se na kraju na osnovu toga uradi koncesioni akt. Takođe je ispravno reći da koncedent, kako ne bi uticao na ishod tendera, nije objavio osjetljive informacije u koncesionom aktu. Jednostavno rečeno: godišnja koncesiona nadoknada se definiše koncesionim ugovorom kao procenat svih godišnjih bruto prihoda koje koncesionar ostvari. Procenat će se utvrditi kroz proces konkurentskih ponuda i to će biti cifra koju ponudi najbolji ponuđač (što veća to bolje). Očekuje se da će ovaj procenat biti fiksiran tokom cijelog trajanja koncesije. Bruto prihodi, koje će koncesionar ostvarivati, će fluktuirati s vremena na vrijeme. Očekivanja su da će ovi prihodi rasti tokom trajanja koncesije, podstaknuti rastom saobraćaja i porastom izvora komercijalnih prihoda. Dakle, u svrhu donošenja odluke i pripreme koncesionog akta Vlada je morala da procijeni mogući ishod tendera odabirom razumnih pretpostavki, izradom jednog indikativnog biznis plana, upravo na tim osnovama, i sagledavajući koja bi to mogla biti maksimalna procijenjena godišnja koncesiona nadoknada, koja bi osigurala da koncesije bude ekonomski održiva.
--	--	--

	Da rezimiram prvi dio. Vi raspisujete tender za stavke koje ste obradili u ekonomskoj analizi? Ovo znači da potencijalni koncesionar može dati i manje iznose pomenutih elemenata. Da li se takva ekonomska analiza može koristiti za odlučivanje šta je bolje - državno vlasništvo ili koncesija?	Prije svega, Vlada sprovodi jedan otvoren, transparentan, konkurentski tender u okviru kojeg će postaviti određene parametre kao što su, na primjer, zahtjevi u smislu poboljšanja infrastrukture i avansne koncesione nadoknade a koristiće i druge parametre kao varijabile u okviru ponude. To je uobičajena tržišna praksa. Kako propisi u Crnoj Gori propisuju da se koncesioni akt mora uraditi prije tendera, Vlada je prinuđena da izradi procjene. Treba obratiti pažnju da je Vlada bazirala svoje projekcije na konzervativnim, razumnim pretpostavkama, koje su bile dostupne od maja 2018. Ponuđači su podstaknuti da budu agresivniji u svojim pretpostavkama u cilju maksimiziranja udijela godišnje koncesione andoknade, kako bi imali više šansi da pobijede. Ipak, ukoliko Vlada Crne Gore bude smatrala da je najbolja ponuda za nju neprihvatljiva, Vlada ima pravo da poništi tender.
	Strana 7 - Shodno tome, predviđena EBITDA se očekuje da će biti oko 40%. EBITDA Aerodroma za 2017. godonu iznosi 46,4% (15,8 miliona na 34 miliona eura prihoda). Kako je moguće da predviđate manji procentualni iznos EBITDA nego što je on sada ako su, kako tvrdite, koristi od koncesije veće?	Izvori sredstava koji će se koristiti za finansiranje investicija, bilo da su javni ili privatni, nemaju nikakvog uticaja na EBITDA. Prosto rečeno: - Da budemo precizni: prosječna marža EBITDA-e za period od 25 godina koncesije je 45%; - Niže marže EBITDA su uslovljene: o Relativnim povećanjem operativnih troškova na aerodromima u godinama neposredno nakon ekspanzije aktivnosti; to se rješava vremenom jer operacije dobijaju na efikasnosti; - o Godišnjom koncesionom nadoknadom koju koncesionar plaća Vladi; Takođe treba znati da su trenutni ne-realizovani prihodi od Montenegro Airlinesa uključeni u izračunavanje gornje linije EBITDA, što nije precizno mjerenje.

	Pretpostavljam da ste u analizi posebnu pažnju posvetili odnosima sa MNE airlines. Obzirom da naš nacionalni avioprevoznik prevozi 600.000 putnika godišnje, Da li ste u modelu planirali MNE airlines u narednih 25 godina? Po kojoj cijeni u vašem modelu će MNE airlines plaćati troškove putničkog servisa? Da li postoje ugovorne klauzule u slučaju bankrota MNE airlines? Šta će se desiti sa dugom od 20-25 miliona eura MNE prema ACG?	Projekcije koje je radilo MS pretpostavljaju da će postojeći uslovi, u smislu trenutnog ugovora o pružanju usluga između ACG i Montenegro Airlinesa, da se primijenjuju tokom trajanja koncesije.
	Za svaki investicioni kredit rade se scenario analize kako bi se ispitala isplativost projekta. Da li ste radili scenario analizu u modelu za slučaj smanjenja prihoda? Koje mjere su planirane u slučaju pada prihoda?	Da, nekoliko scenarija je modelirano da predstavljaju optimistični i pesimistički slučaj u smislu broja putnika, broja ATM (kretanja vazduhoplova) i drugih egzogenih faktora. Ovi pesimistični scenariji su korišćeni da se provjeri da investicioni program, koji traži Vlada, kao i obim avansne nadoknade, budu održivi uprkos smanjenju saobraćaja. Ipak, situacija da dođe do manjeg rasta nivoa saobraćaja od onog kojeg je koncesionar očekivao je realna mogućnost i to je rizik koji u najvećoj mjeri snosi koncesionar. Vlada je u tom slučaju izložena manjem, od očekivanih, nivou bruto prihoda što rezultira manjom godišnjom koncesionom nadoknadom, koja svakako ne može biti negativna. Takođe bitno, bez obzira na aktuelni nivo saobraćaja, avansna koncesiona nadoknada je već plaćena Vladi.
	Izveštaj o Aerodromskom poslovanju se priprema tek nakon 15 godina ako posmatramo član koncesionog ugovora: 23.2.1 "U bilo kom razumnom momentu na dan ili nakon [petnaeste (15.)] godišnjice od Datuma početka (ili, ako je kasnije, datuma koji pada pet (5) godina prije isteka Perioda trajanja koncesije), Koncedent će imati pravo nakon razumnog obavještenja upućenog Koncesionaru, o svom trošku, da angažuje računovodstvenu firmu koja će sačiniti sveobuhvatan izvještaj „u punoj formi“ o Aerodromskom poslovanju, koji će se koristiti u kontekstu potencijalne	U Koncesionom ugovoru, poglavlje 20, koncesionar je u obavezi da periodično dostavlja nekoliko izvještaja, uključujući i godišnje izvještaje i finansijske izjave u skladu sa zakonom o privrednim društvima. Koncesioni ugovor pravi referencu na odredbu koja kaže da na 15-godišnjicu potpisivanja ugovora, koncedent/ ugovorno tijelo ima pravo da naruči izradu detaljnog izvještaja o performansama aerodroma.

	predaje prilikom isteka Perioda trajanja koncesije.” Da li SPV kompanija ima obavezu pripreme revizorskog izvještaja, obzirom da će spadati u srednja preduzeća koja imaju tu obavezu po crnogorskom zakonu o reviziji?	
	Kako je moguće da se, prema podacima iz koncesionog akta, moguće da ministarstvo 14. juna ove godine dostavlja IFC-u analizu sa scenariom “Vlada ne radi ništa “činiti minimalno” kada je u martu iste godine Vlada donijela zaključke da se u proširenje aerodroma PG i Tivat uloži 3,9 miliona eura a 21.08 raspisan je tender od 450.000 eura za noćno slijetanje na aerodromu što će dovesti do povećanog kapaciteta aerodroma u PG i TV	Pogledati aneks 4 koncesionog akta gdje je definisan scenario pod nazivom „uraditi ništa“. To se odnosi na scenario kada koncesija nije sprovedena. Umjesto toga, Aerodromi Crne Gore nastavljaju da upravljaju aerodromima kao i obično, sa postepenim ulaganjima u oblasti održavanja i manjih poboljšanja trenutne infrastrukture, bez sveobuhvatne rekonstrukcije do koje bi došlo u slučaju koncesije.
	Da li koncesionar može kandidovati projekte razvoja aerodroma za predpristupne ali i strukturne EU fondove kada uđemo u EU (primjer Dubrovnika) čime bi mu se investiciona obaveza umanjila?	Po saznanju MS, EU fondovi se daju za projekte gdje postoji identifikovani nedostatak u smislu održivosti što zatim opravdava davanje bespovratnih sredstava ili koncesionih zajmova EU. Poslovanje Aerodroma Crne Gore je profitabilno, pa je stoga teško opravdati korišćenje tih EU fondova. Pored toga, u koncesionom ugovoru možemo definisati mehanizam koji bi omogućio Vladi da uživa benefite od finansijske dobiti koncesionara u slučaju da bude mogao da dobije jeftinija sredstva preko EU fondova.
	Da li su planirane investicije izgradnje hotela i ostalih komercijalnih sadržaja koje su definisane planskim dokumentima a čime se smanjuje investicija u aerodromsku infrastrukturu?	Koncesioni ugovor omogućava koncesionaru da razvije bilo koju komercijalnu aktivnost koju smatra održivom na aerodromima. Ipak, Vlada ne nameće minimalne uslove po pitanju komercijalnih aktivnosti, jer su ponuđači bolje pozicionirani da analiziraju i odluče šta je održivo a šta ne. Ipak, treba imati na umu da se preformanse koncesionara mjere preko ispitivanja putnika o zadovoljstvu pruženim uslugama, pa

		će stoga biti u obavezi da ponudi uobičajene aerodromske usluge koje očekuju putnici na vrhunskim aerodromima (parking, hrana i piće, šoping, zabava, itd...).
	Da li amortizacija od 2,7 miliona eura ostaje na bilansima Aerodroma čime se profit koncesionara automatski podiže za iznos amortizacije?	Knjigovodstvena vrijednost svog postojećeg kapitala će biti prebačena na bilans stanja novoosnovanog preduzeća. Knjigovodstvena vrijednost kumulativne amortizacije će takođe biti prenešena. Amortizacija je ne-gotovinska stavka i stoga neće uticati na povećanje prihoda u smislu gotovine. Na bilansu stanja i uspjeha amortizacija umanjuje neto profit.
	Da li u planirane investicije ulazi i investiciono održavanje postojeće infrastrukture (godišnja amortizacija iznosi 2,3 miliona eura), što daje najmanje 57,5 miliona eura za 25 godina a za koji iznosi bi se mogle umanjiti investicije?	Da, upravljanje i održavanje svim kapacitetima je uključeno u finansijske projekcije za svih 25 godina trajanja koncesije.
	Juče je ministar izjavio da su planirane minimalne investicije u sljedećih 25-30 godina u crnogorske aerodrome 200 miliona eur. Podsjetiću da u dokumentu NIK iz aprila ove godine, predviđena sredstva za razvoj Aerodroma Podgorica iznose 95 miliona eura a za aerodroma Tivat 55 miliona eura, dakle ukupno 150 miliona eura. Istovremeno, u koncesionom aktu vi planirate 120 miliona eura investicije, dakle 30 miliona eura manje. Zahtijevam pojašnjenje - Da li bi povećanje investicija na 200 miliona eura dovelo do činjenice da je bolje da Aerodromi CG ostanu u državnom vlasništvu, obzirom da je NSV za model koncesije u slučaju tolikih investicija 166 miliona eura što je manje od 200 miliona eura, koliko iznosi NSV u slučaju da ACG ostanu u državnom vlasništvu.	Prije svega da razjasnimo pristup: kao i obično za bilo koji koncesioni ugovor na svijetu: koncedent neće navesti iznos investicija koje koncesionar treba da implementira, niti će propisati vrstu radova koje treba izvesti (što je slučaj u tradicionalnim nabavkama). Umjesto toga, koncedent će navesti minimalne uslove po pitanju rezultata koje treba ostvariti kao i minimalni nivo usluga. Na primjer, to uključuje smanjivanje nedostataka po pitanju usklađenosti sa propisima, dostizanje optimalnog "IATA" nivoa usluga, maksimalna dužina reda za čekanje... To će biti obuhvaćeno vremenskim rasporedom na kojima koncedent upravo radi. Onda će ponuđači izraditi sopstvene ponude koje najbolje odgovaraju minimalnim uslovima koje je postavio koncedent a najbolji ponuđač će biti u obavezi da implementira svoju ponudu. Dakle sve cifre u koncesionom aktu, koje su objavljene, predstavljaju samo procjene i neće uticati na ishod

		tendera. Čisto radi ilustracije, koncedent je procijenio, na osnovu ALG analize, investicije u proširenje i zamjenu objekata od 97miliona eura u Podgorici i 90miliona u Tivtu, za cijelo trajanje koncesije, sa otprilike 80% od toga da se potroši u prve 3-4 godine koncesije.
	Strana 10 - "Oslobođenje od plaćanja dela periodične Koncesione naknade može biti dodijeljeno Koncesionaru tokom prvih 5 godina Koncesije radi uračunavanja predujma dijela Koncesione naknade, i znatnih kapitalnih troškova zabilježenih u prve 4 godine poslovanja." Prema međunarodnim računovodstvenim standardima, kapitalni troškovi se kapitalizuju i ulaze u osnovna sredstva a samo iznos njihove amortizacije ulazi u bilans uspjeha zbog čega će dobit koncesionara biti veća? Ako ovo imamo u vidu, zbog čega se ostavlja mogućnost da se koncesionar oslobađa dijela koncesije?	To je tačno, Međunarodni knjigovodstveni standard (IAS) 23, revidiran 2007. (IAS 23R) zahtijeva kapitalizaciju troškova finansiranja povezanih sa kvalifikovanim kapitalom (definisanih kao onih za koje je potrebno značajno vrijeme da se pripreme za namjeravano korišćenje ili prodaju). Ipak, ovaj standard reguliše prezentiranje troškova pozajmljivanja na bilansu stanja i uspjeha, što ne umanjuje činjenicu da će koncesionar imati značajne odlive gotovine, bez obzira kako se njima može upravljati u smislu knjigovodstvenih standarda. Koncesionar će imati odlive gotovine u iznosu avansne koncesione nadoknade i građevinskog CAPEX u prve 3-4 godine izgradnje, kako je to i definisano dinamičkim planom izgradnje. U tom smislu, razlika (popust) od 25% u tržišnoj vrijednosti hartije od vrijednosti i vrijednosti njenog kolaterala (haircut) u prvih nekoliko godina bi u suštini bila refinansirana proporcionalno većom godišnjom koncesionom nadoknadom tokom preostalog perioda koncesije. To nije popust koji se daje koncesionaru već radije fleksibilnost koja se daje po pitanju vremenskih rokova za plaćanje obaveza. To je pristup korišćen u nekoliko drugih koncesija aerodroma.
	Da li nam možete dati podatak koliki su ukupni prihodi ali i ukupan profit za vrijeme trajanja koncesije u modelu koncesije?	Ukupni prihodi VCG se mogu procijeniti na 350 i 560 miliona eura u zavisnosti od aktuelnog saobraćaja na aerodromima. To je iznos avansne koncesione nadoknade, godišnje koncesione nadoknade i prihoda od poreza. Za VCG ukupni prihodi su jednaki ukupnom profitu jer ona neće snositi operativne troškove poslovanja aerodroma.

	Koja je najveća vrijednost prihoda i profita tokom perioda trajanja koncesije?	Ukupni prihodi VCG nisu limitirani jer se isti računaju kao procenat bruto prihoda.
	Kolika je ukupna vrijednost neavijacijskih prihoda tokom trajanja koncesije?	Trenutni aeronautički prihodi predstavljaju oko 14% ukupnih prihoda. Koncesionar će razviti master plan komercijalnih aktivnosti za ne-aeronautičke prihode kako bi se približio evropskom prosjeku od 40% ukupnih prihoda tokom trajanja koncesije. To je pretpostavka koju koristi koncedent u svojim projekcijama.
	Kolika je maksimalna vrijednost neavijacijskih prihoda tokom trajanja koncesije?	Nema maksimalne vrijednosti. U interesu je kako koncesionara tako i VCG i crnogorskih građana kao i ukupne privrede da se povećaju komercijalne i turističke aktivnosti povezane sa Aerodromima Crne Gore.
	Za koju godinu ste predvidjeli povećanje cijene putničkog servisa, čime se značajno povećava profitabilnost aerodroma, posebno imajući u vidu i povećanje broj putnika sa 2,2 mil na 6,5 mil putnika. Dvostruka korist: povećanje takse plus povećanje broja putnika?	U interesu je koncedenta da osigura da aerodromi ostanu konkurentni. Metodologija utvrđivanja aeronautičkih tarifa će biti definisana od strane koncedenta u samom koncesionom ugovoru i potvrđena od strane MS u skladu sa zakonima Crne Gore.
	Godisinja prosječna stopa rasta broj putnika na oba crnogorska aerodroma za 13 godina (2005 - 2018) godine iznosi 10,45% godišnje, U vašem modelu je rast broja putnika 2,8% godišnje, dakle tri puta manje. Kako ste dobili podatke o rastu broju putnika u vašem modelu? Zašto samo toliko skroman rast ako uzmemo u obzir istorijske podatke i kada se očekuje značajno povećanje broja putnika u narednom periodu (<i>dok je broj putnika ukupno za 13 godina porastao za 313%. U vašem modelu je rast broja putnika 2,8%</i>	Molimo vas da nam date reference odakle ste dobili podatke o rastu putnika koje pominjete. Na osnovu informacija koje smo dobili od Aerodroma Crne Gore, stope rasta za period 2007-2017 su bile 8.7% za TGD i 7.0% za TIV (CAGR). Ove stope rasta su značajne i u bliskoj su korelaciji sa ukupnom ekonomskom ekspanzijom u jugo-istočnoj Evropi početkom 2000-ih prije krize. Ove velike stope rasta odslikavaju rast od ekstremno niskih cifara tokom turbulentnog 15-godišnjeg perioda 1990-ih i početkom 2000-ih, tako da se ove visoke stope rasta smatraju

	godišnje a broj putnika 2043 godine tek 272% veći nego 2018 godine.?)	jednokratnim i nije vjerovatno da će se zadržati. Ipak, mi predviđamo da će stope rasta biti malo veće u Crnoj Gori nego kod uporednih država, zbog turističkog potencijala i zbog činjenice da je Crna Gora i dalje država u razvoju. Stoga naše projekcije ukazuju na rast od 3.7% tokom perioda koncesije u Tivtu i 4.9% u Podgorici. To su naše “konzervativne” pretpostavke na osnovu kojih je izračunat niži iznos prihoda za VCG. Ova pretpostavka ne prejudicira buduću godišnju koncesionu nadoknadu. Prije svega, svaki ponuđač će formirati sopstveno mišljenje po pitanju rasta saobraćaja onako kako to on predviđa a na osnovu toga će odrediti i procenat za raspodjelu prihoda. Da bi bili konkurentni, ponuđači će biti prinuđeni da izrade optimističke pretpostavke rasta saobraćaja. Kada se koncesija sprovede, Vlada će dobijati dio prihoda tako da ako saobraćaj bude brže rastao VCG će jednostavno prihodovati više novca nego što je predviđeno.
	Upoređujete dva modela: državni i koncesioni model. Kako ste došli do vrijednosti IRR od 12,74%? Zašto je IRR u modelu koncesije 12,74% a u državnom modelu iznosi 5,5%? Da li zbog toga što ako bi izjednačili IRR i spustili sa 12,74% na 5,5%, to bi značilo da je NSV za Crnu Goru veća u slučaju koncesije a samim i do veće koncesione naknade Prema našim proračunima, ako bi se IRR izjednačile, NSV iznosi 350 miliona eura? <i>“Kako je prikazano ispod, nije predviđeno da Ministarstvo, Vlada Crne Gore ili akcionarsko društvo Aerodromi Crne Gore budu dio strukture kapitala novog privatnog društva.”</i> - dodatni argument da IRR treba da bude niži	U slučaju da Vlada sama finansira investicioni program, mi smo pretpostavili konačnu (bez zaduživanja) internu stopu povraćaja projekta od 5.5%. To se računa kao trošak zajma državnog entiteta (nedavno je Crna Gora prodala dugoročne obveznice po stopi od 3.375%) plus dodatak za premiju rizika projekta i/ili injekciju kapitala od strane aerodromskog preduzeća koje je u vlasništvu države. Interna stopa povraćaja vezana uz koncesiju se zasniva na zajmu (pozajmice privatnog sektora) i stoga je viša.

	Dodatno, mogući koncesionari se zadužuju po od 1,6 do 4,3 % kamate, sa uključenim troškovima hedžinga, što znači da bi NPV po ovim niskim kamatama bio znatno veći čime bi se pokazalo da je ekonomska analiza potcijenila vrijednost aerodroma?	Kamatne stope čine samo jednu od komponenti diskontne stope koja je korišćena pri evaluaciji kapitalnih investicija. Druga razmatranja su inflacija, rizik države, specifični projektni rizici (kao što je nemogućnost Montenegro Airlinesa da plaća obaveze), itd. Dakle, primijenjena diskontna stopa je opravdana i vrijednost projekta nije potcijenjena.
	Možete li pojasniti šta znači leverage 70-30% (da li to znači da će aerodromi 30% investicije finansirati iz sopstvenih sredstava, podsjetiću da imaju 20 miliona eura na računima)	Ne. Ni Vlada ni Aerodromi Crne Gore neće učestvovati u finansiranju koncesionara. Leveridž 70:30 znači da će akcionar(i) koncesionara (najboljeg ponuđača) dati sopstvena sredstva kao kapital u iznosu od 30% ukupnih potreba za kapitalom. Preostalih 70% će koncesionar uzeti na zajam u vidu komercijalnih zajmova od međunarodnih finansijskih institucija i/ili komercijalnih banaka.
	repayment type - mortgage (da li ovo znači da će se založiti hipoteka na imovinom aerodroma) iako u koncesionom ugovoru stoji da se imovina aerodroma ne može založiti	Koncesionar neće založiti sredstva aerodroma. To jednostavno ne može da uradi jer mu je koncedent dao sredstva samo na korišćenje. Koncesionar će morati da nađe druge oblike obezbjeđenja komercijalnim zajmodavcima. To nije briga VCG jer je to aranžman ugovoren između koncesionara i njegovih zajmodavaca. Za vašu informaciju, „hipoteka na otplatu“ znači da smo u našim projekcijama pretpostavili raspored otplate duga sa jednakim godišnjim otplatama koje uključuju i glavnicu i kamate.
	Zašto je provizija na odobravanje kredita ogornim 1,5%, kada je u Crnoj gori za ovolike kredita provizija maksimalno 0,3%.	To je standardna tržišna praksa. Sveobuhvatne naknade za zajmove mogu da idu i do 1.5% kada se u obzir uzmu i provizija za organizovanje posla, provizija za angažovanje banke i slično.

	Prema najboljoj praksi ocjene opravdanosti investicionih projekata, zar se projekat ne ocjenjuje na osnovu kamate po kojoj se finansira? Zašto je IRR 12,74% kada je kamata 6,5%?	Interna stopa povraćaja mora biti veća od koštanja pozajmljivanja kako bi projekat bio profitabilan, inače bi imao negativni neto profit i $NPV \leq 0$. Razlika između interne stope povraćaja i kamatne stope je podsticaj za privatnog partnera.
	Da li je u investicionim analizama predviđeno smanjenje broja zaposlenih i/ili troškova? Ako jeste, za koliko i kada?	Naš biznis plan predviđa trend porasta broja zaposlenih.
	Da li je u koncesionom ugovoru predviđeno slijetanje u toku noći i za avione koje veličine (primjer ZG aerodroma kada su odbili prihvatati avione do 24 metra dužine i 4 metra širine trupa)?	Slijetanja noću će biti omogućena u mjeri u kojoj geografska konfiguracija prilaza slijetanja ka aerodromu dozvoljava.

Obradio:
Armin Ljaić