

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva

Aerodromi Crne Gore

Projekat koncesije

Koncesioni akt

6. avgust 2018. godine

1) Uvod

Na osnovu Zakona o koncesijama (Službeni list Crne Gore, br. 08/09) („Zakon o koncesijama“), Ministarstvo saobraćaja i pomorstva („Ministarstvo“) je pripremilo Koncesioni akt za davanje koncesije („Koncesija“) za pravo korišćenja aerodroma Tivat i Podgorica („Aerodrom“ ili „Aerodromi“ zavisno od slučaja) konkurentski izabranom koncesionaru („Koncesionar“).

Kroz Koncesioni akt, javni oglas i Uputstva Ponuđačima, termin pravo korišćenja znači 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.

2) Predmet koncesije

Glavni predmet koncesije je projektovanje, izgradnja i finansiranje proširenja Aerodromskih objekata, i poslovanje i održavanje Aerodroma.

Projektovanje podrazumijeva razvijanje tehničke dokumentacije i svih neophodnih dokumenata koji se zahtijevaju za izdavanje građevinske dozvole, izgradnja podrazumijeva izgradnju infrastrukture sve do izdavanja potvrda o završetku i odobrenja za eksploataciju; poslovanje i održavanje podrazumijeva tehničko i ekonomsko korišćenje imovine.

Koncesija podrazumijeva prenos na Koncesionara prava na:

- (i) potpuni rad cjelokupnih aktivnosti civilnog vazduhoplovstva u pogledu Međunarodnog aerodroma Podgorica:
 - a. razvoj nekretnina i poslovi u vezi sa terminalima (npr. logistički centar, hotel, parking za automobile, pristup vodnom transportu gdje je to izvodljivo)
 - b. saobraćajni pristupi koji se nalaze u okviru lokacije
 - c. zgrade putničkih i kargo terminala, skladište, administrativne zgrade, i pripadajući objekti (požar i bezbjednost...)
 - d. platforma
 - e. rulna staza
 - f. pista
- i
- (ii) potpuno obavljanje o obavljanje cjelokupnih aktivnosti civilnog vazduhoplovstva u pogledu Međunarodnog aerodroma Tivat:
 - a. razvoj nekretnina i poslovi u vezi sa terminalima (npr. logistički centar, hotel, parking za automobile),
 - b. saobraćajni pristupi koji se nalaze u okviru lokacije
 - c. zgrade putničkih i kargo terminala, administrativne zgrade, i pripadajućim objektima (požar i bezbjednost...)
 - d. platforma
 - e. rutna staza (kada bude izgrađena)
 - f. pista

Koncesionar će takođe biti odgovoran za:

- izradu prethodne studije procene za razvijanje Aerodroma Berane, u skladu sa pozitivnim propisima, u vremenskom periodu definisanim Ugovorom o koncesiji;
- izradu prethodne studije procene za razvijanje Aerodroma Ulcinj, u skladu sa pozitivnim propisima, u vremenskom periodu definisanim Ugovorom o koncesiji;

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

Preciznosti radi, predmet Koncesije **NE** uključuje:

- (i) kontrolu letenja, koja će ostati u obimu odgovornosti SMATSA-e
- (ii) carinsku i pasošku kontrolu, koja će ostati u obimu odgovornosti Carinske uprave – Ministarstvo Finansija i Ministarstva Unutrašnjih poslova.

Koncedent će biti Vlada Crne Gore, koja istupa preko Ministarstva.

3) Lokacija na kojoj će koncesione aktivnosti biti sprovedene

Koncesione aktivnosti će se vršiti na sljedećim Lokacijama:

- (i) lokacija Međunarodnog aerodroma Podgorica,
- (ii) lokacija Međunarodnog aerodroma Tivat

4) Vlasnička struktura zemljišta na kom će se obavljati Koncesione aktivnosti

- (i) Lokacija Međunarodnog aerodroma Podgorica

Lokacija Međunarodnog aerodroma Podgorica sa ukupnom površinom od 2.526.334 m², obuhvata 3 katastarske parcele: 541/6, 541/12 i 15047 sve u Katastarskoj opštini Golubovci. Država Crna Gora je upisana kao vlasnik zemljišta na lokaciji, dok Javno preduzeće 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.

- (ii) Lokacija Međunarodnog aerodroma Tivat

Lokacija Međunarodnog aerodroma Tivat sa ukupnom površinom od 544.601 m², obuhvata 11 katastarskih parcela: 1254, 1268/1, 1269, 1270, 1271, 1272, 1273, 1274, 1275, 1276 i 1277 sve u Katastarskoj opštini Mrčevac. Država Crna Gora je vlasnik zemljišta na lokaciji, dok Javno preduzeće Aerodromi Crne Gore ima upisano pravo upravljanja lokacijom. Akcionarsko društvo Aerodromi Crne Gore Podgorica je pravni sljedbenik Javnog preduzeća Aerodromi Crne Gore.

Ministarstvo se obavezuje da će steći puno pravo svojine na svim lokacijama, bez ikakvih tereta i sudskih postupaka, do dana potpisivanja Ugovora o Koncesiji sa izabranim ponuđačem („Ugovor o Koncesiji“).

Mape Aerodroma Podgorica i Aerodroma Tivat su priloženi u prilogu 8.

5) Popis imovine

Glavni predmet koncesije pretpostavlja prijenos prava korišćenja cjelokupne imovine društva Aerodroma

Crne Gore za period trajanja koncesije. Konačan spisak imovine će koja će biti predmet prijenosa će biti utvrđen u toku postupka javnog nadmjjetanja.

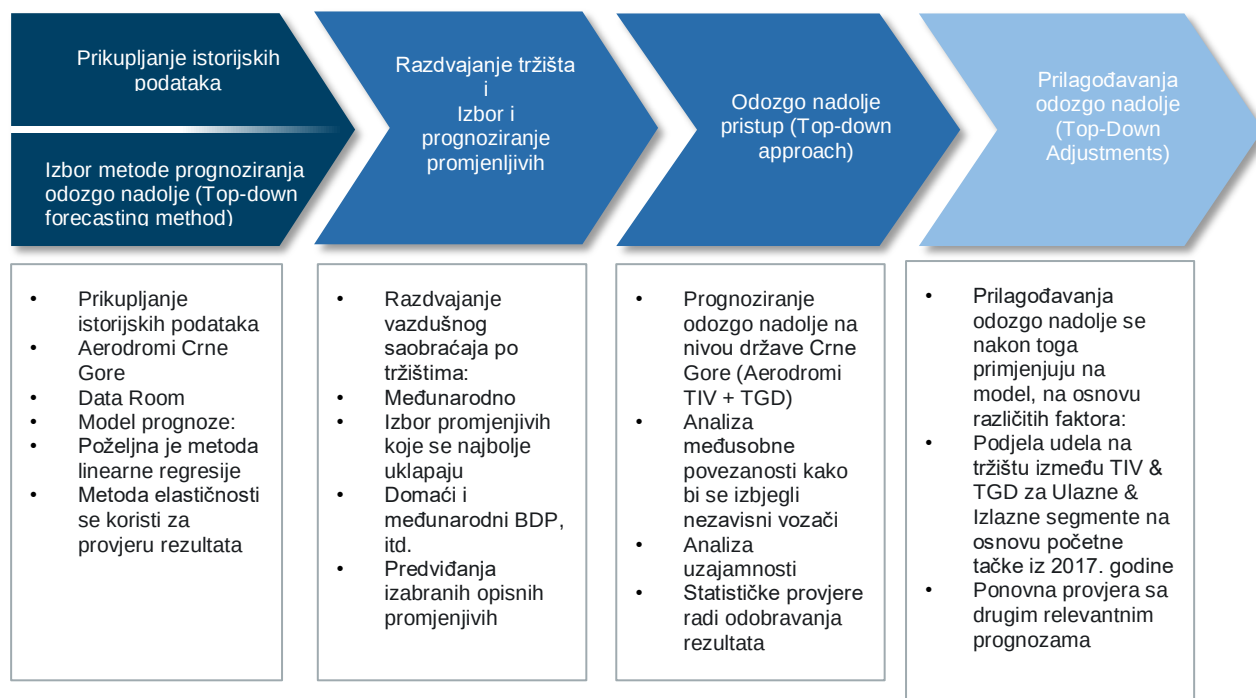
Uvid u spisak imovine društva Aerodromi Crne Gore se može izvršiti uvidom u glavnu knjigu.

6) Ekonomska opravdanost

Analiza ekonomske opravdanosti projekta sprovedena od strane Ministarstva na osnovu ranijeg učinka, i predviđanja o budućim učincima pokazuje da je projekat održiv i da je ekonomski opravdan. Upućujemo na priloge 4. i 5. za detaljnije informacije o analizi prednosti i mana sprovođenja projekta kao JPP ili pod drugim opcijama, i za analizu vrijednost-za-uloženi novac opcije JPP-a.

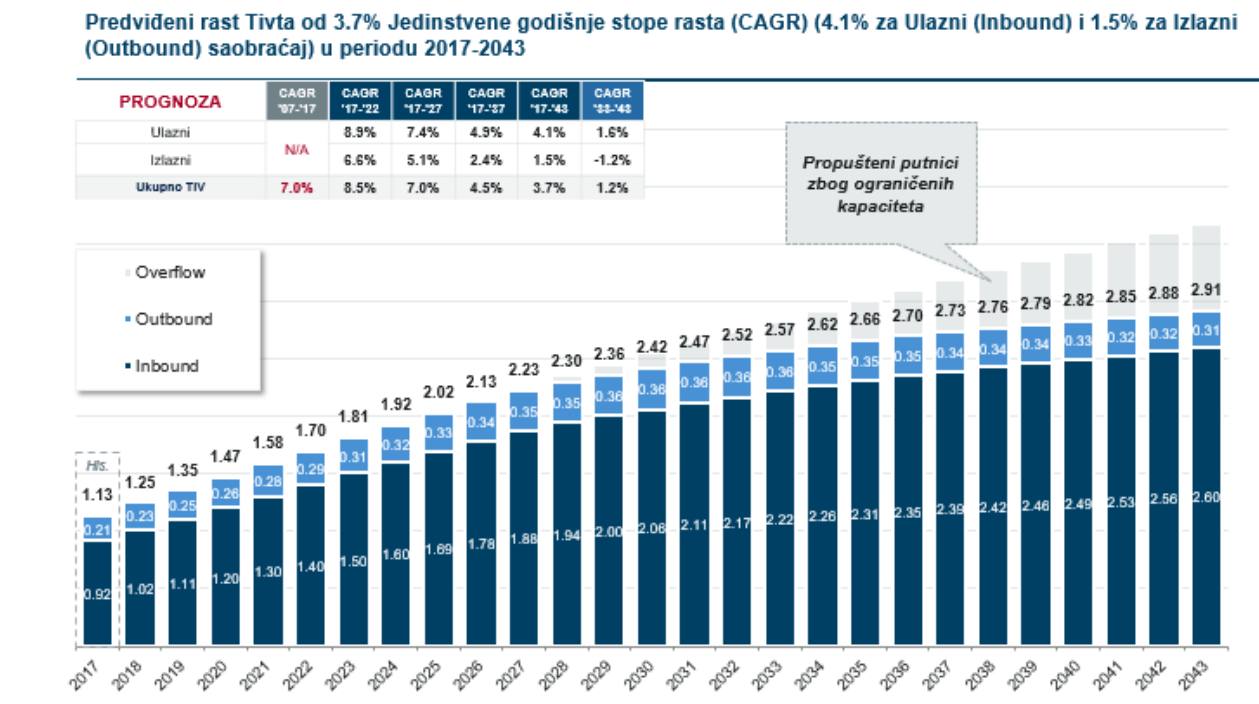
Prvenstveno, Ministarstvo je pripremilo prognozu saobraćaja za dva aerodroma za narednih 25 godina, koristeći sledeću metodologiju:

Dijagram 4: Metodologija prognoze saobraćaja



Saobraćajne projekcije su ilustrovane u nastavku:

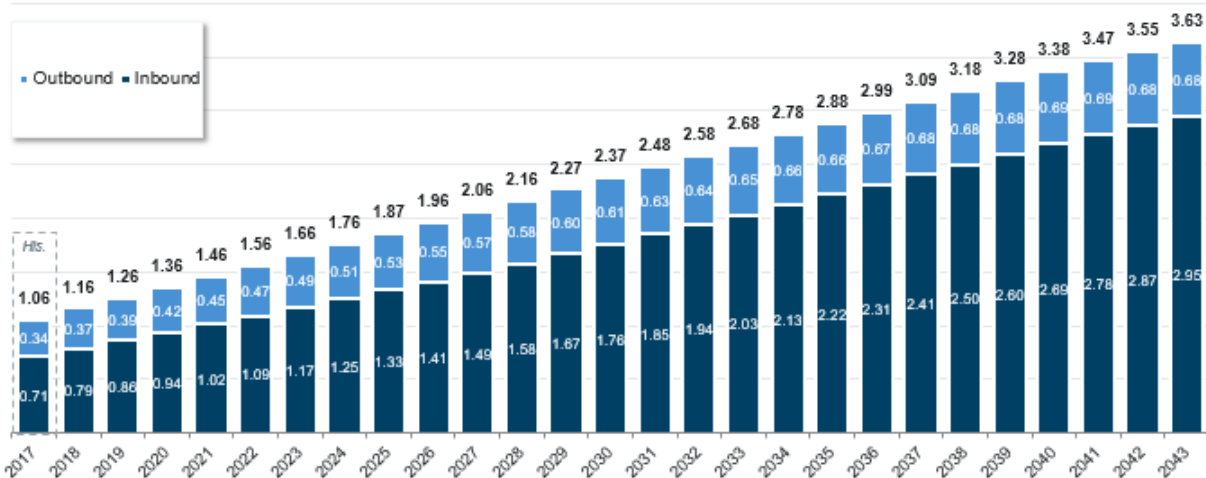
Grafik 1: Prognoze saobraćaja na aerodromu Tivat



Grafik 2: Prognoze saobraćaja na aerodromu Podgorica

Predviđeni rast u Podgorici od 4.9% Jedinstvene godišnje stope rasta (CAGR) (5.6% za Ulazni (Inbound) & 2.7% za Izlazni (Outbound) saobraćaj) koji se očekuje u Podgorici u periodu od 2017-2043

PROGNOZA	CAGR '87-'17	CAGR '17-'22	CAGR '17-'27	CAGR '17-'37	CAGR '17-'43	CAGR '22-'43
Ulazni	N/A	8.9%	7.6%	6.3%	5.6%	3.8%
Izlazni		6.6%	5.2%	3.5%	2.7%	0.5%
Ukupni TGD	8.7%	8.2%	6.9%	5.5%	4.9%	3.1%



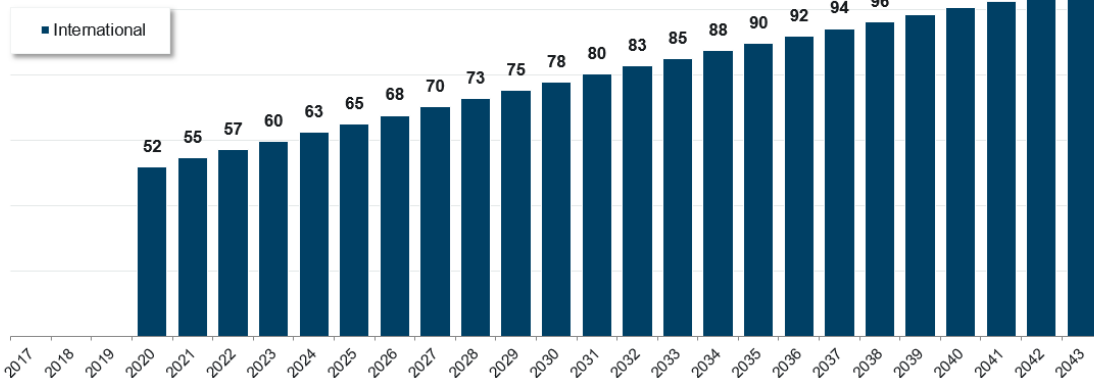
Grafik 3: Prognoze saobraćaja na Aerodromu Berane

Berane: pretpostavljene aktivnosti sa početnim putničkim saobraćajem od 20kpppa koji će porasti na 3.5% Jedinstvene godišnje stope rasta (CAGR) tokom perioda 2020-2043 i koji će dostići 45Kppa (samo Međunarodni (International))

(Kppa)

ALG top - down	CAGR '20-'27	CAGR '20-'33	CAGR '20-'37	CAGR '20-'43	CAGR '33-'43
Međunarodni	4.6%	4.2%	3.9%	3.5%	2.6%
Ukupni IVG	4.6%	4.2%	3.9%	3.5%	2.6%

Dostupnost drugih prevoznih sredstava i neizvesna potražnja turističkih usluga otežava prognoziranje putničkog saobraćaja



Zatim, na osnovu pretpostavke prenosa postojećih ugovora između akcionarskog društva Aerodromi Crne Gore i avio kompanija koje trenutno lete za/preko Crne Gore, i pod pretpostavkom da se postojeće naknade i provizije neće mijenjati, Ministarstvo je razvilo projekcije aeronautičkih prihoda za vrijeme trajanja Koncesije. Uzimajući u obzir da u skladu sa zakonskim okvirom vazduhoplovnog sektora Crne Gore, Ministarstvo daje svoju prethodnu saglasnost na aeronautičke naknade, ove naknade ne mogu da budu određene Ugovorom o Koncesiji. U svakom slučaju, Ugovor o Koncesiji će uključivati odredbu koja će predviđati promjenu u metodologiji radi usklađivanja naknada aerodroma sa Direktivama EU kada to postane neophodno (vidjeti odjeljak 17 za više detalja).

Uzimajući raniji učinak kao polaznu tačku, i pretpostavljajući da će Koncesionar optimizovati ne-aeronautičke aktivnosti ubrzo nakon okončanja perioda izgradnje, Ministarstvo je predvidjelo ne-aeronautičke prihode u skladu sa standardima industrije u regionu. Isto tako, troškovi poslovanja su utvrđeni pretpostavljajući istorijski učinak, da će Koncesionar ponuditi ugovor o radu svim trenutnim zaposlenima Aerodroma Crne Gore (sa izuzetkom upravljačkog tima i odbora) na minimum 2 godine, i da će Koncesionar postići standard industrije u roku od 7-8 godina od preuzimanja. Shodno tome, predviđena EBITDA se očekuje da će biti oko 40%.

U smislu makro ekonomskih i finansijskih pretpostavki, sljedeće se koristilo:

Parametri glavnog duga (Senior debt parameters)	
Zaduženost	70:30
Rok	16 godina (4 godine od početka + 12 godina od otplate)
Kamata	6.50%, promenljiva
Naknada za učešće	1.50%
Povlačenje	Zajedno sa povlačenjem kapitala
Način otplate	Otplata hipoteke
Obaveze	Min DSCR: 1.20x
Rezervni račun za servisiranje duga (Debt Service Reserve Account)	6 meseci od servisiranja duga

Parametri kapitala	
Zaduženost	70:30
Zabrana plaćanja dividende	1 godina od završetka izgradnje
Pay-out ratio	100% dostupne gotovine
Pretpostavke inflacije 2019-2043	
Godišnja inflacija	2.00%
Porezi	
Stopa poreza na dobit	9%
PDV	21%

Mehanizam podjele prihoda između Koncesionara i Vlade Crne Gore je struktuiran u formi godišnjeg ili polu-godišnjeg plaćanja, izračunat kao dio bruto prihoda dobijenog iz poslovanja aerodroma (aeronautički i ne-aeronautički prihodi). Dio koji se dijeli je parametar po kom će najbolji ponuđač biti odabran. Radi se o jednom procentu, fiksiranom za period Koncesije.

Bruto prihodi su definisani kao zbir (određen u evrima u skladu sa IFRS):

- ukupnih bruto prihoda koje je primio Koncesionar a koji proizlaze iz Aeronautičkih prihoda;
- ukupnih bruto prihoda koje je primio Koncesionar a koji proizlaze iz Ne-aeronautičkih prihoda;
- iznosi primljeni ili potraživanja iz prodaje i usluga koje Koncesionar naplaćuje ili ih pripisuje Aerodromskom poslovanju;
- bilo koji Prihodi iz osiguranja koje Koncesionar primi, samo u obimu u kom su ti prihodi u pogledu izgubljenih bruto prihoda predviđenih stavovima (a) ili (b) iznad (uključujući pod tim polise osiguranja za slučaj prekida poslovanja) a isključivaće sve naknade komunalnih troškova i sve ostale Prihode iz osiguranja (uključujući pod tim polise osiguranja za slučaj oštećenja imovine); i
- bilo koje i sve druge prihode Koncesionara dobijene 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.

Na osnovu finansijske analize Aerodroma, finansijski je izvodljivo da se zahtijeva plaćanje fiksne naknade koja se plaća unaprijed, plative na finansijskom zatvaranju, kako bi se uspostavilo plaćanje Koncesione naknade. Ovo bi omogućilo Vladi Crne Gore da unaprijed unovči jedan dio vrijednosti koncesije. Finansijska analiza pokazuje da naknada koja bi se plaćala unaprijed u iznosu od 50 do 100 miliona evra je razumna suma, uzimajući u obzir veličinu kapitalne investicije (oko 120 miliona evra) koju će Koncesionar finansirati unaprijed, i rizike povezane sa prognozama turističkog saobraćaja.

Pretpostavljajući predujam od 100 miliona, predviđa se da će Vlada Crne Gore dobiti znatan dio godišnjih bruto prihoda ostvarenih od strane Koncesionara. Znajući da dio bruto prihoda koji će se dijeliti predstavlja parametar za ponudu, i znajući da je Koncesioni akt javni dokument, pretpostavke iznosa prihoda koji će se dijeliti neće se uključiti u ovaj dokument. Ipak, detaljna finansijska analiza ovog parametra je sprovedena od strane Ministarstva.

7) Ugovor o Koncesiji

a. Predlog Ugovora o Koncesiji

Ugovor o Koncesiji detaljno definiše obuhvat Koncesije i prava i obaveze strana.

Predlog Ugovora o Koncesiji se nalazi u Prilogu 1. Predloženo je da glavni rizici u vezi sa projektom budu podijeljeni u skladu sa uslovima iz predloga Ugovora o Koncesiji.

Dakle prijedlog Ugovora o Koncesiji je indikativan i podložan promjenama.

b. Koncesione usluge

Obuhvat Usluga koje će biti pružene od strane Koncesionara će biti detaljno definisane u Prilogu 3 – Aerodromske usluge Ugovora o Koncesiji. Predlog ovog Priloga 3 dat je u prilogu 2.

Tenderski postupak je 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. Dakle, ovaj predlog je indikativan i podložan promjenama.

c. Trajanje Koncesije

Očekuje se da će Koncesija biti data za period od 25 – 30 godina od dana otpočinjanja, tj. od dana kada Koncesionar ispuni sve neophodne preduslove potrebne da bi pijenos poslovanja aerodroma (finansijsko zatvaranje, dozvole, prjenos zaposlenih) bio okončan („Dan otpočinjanja“).

Ovaj parametar će biti definisan od strane Ministarstva tokom posljednje faze javnog nadmjtanja na osnovu ekonomske i finansijske analize projekta, tako da obezbijedi potreban prihod od investicija Koncesionara, vrati vrijednost za-uloženi novac Vladi Crne Gore, i maksimizuje javni interes.

Trajanje Koncesije može da se produži istekom prvobitnog trajanja ugovora, za period od 5 godina, u skladu sa primjenjivim zakonima, ukoliko je inicijalno utvrđen na period od 25 godina.

d. Lista tehničke dokumentacije potrebne radi sprovođenja Koncesije

Radi sprovođenja Koncesije, društvo sa posebnom namjenom osnovano od strane izabranog ponuđača će dobiti:

- 1) Građevinsku dozvolu (dozvole) radi izgradnje Aerodromskih objekata, izdate od strane Ministarstva održivog razvoja i turizma Crne Gore u skladu sa primjenjivim zakonima;
- 2) Upotrebnu dozvolu (dozvole) za korišćenje novoizgrađenih Aerodromskih objekata, izdatu od strane Ministarstva održivog razvoja i turizma Crne Gore u skladu sa primjenjivim zakonima;
- 3) Certifikat vazdušnog operatora od Agencije za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore u skladu sa uslovima propisanim primjenjivim zakonima.

e. Mjere zaštite životne sredine i socijalne zaštite

Koncesionar će imati obavezu da sprovede projekat u skladu sa primjenjivim zakonima Crne Gore, i u skladu sa IFC Standardima učinka IFC-a¹. Vidjeti član 21. priloženog nacrtu Ugovora o Koncesiji za detaljnije informacije.

f. Mjere energetske efikasnosti

¹ Označava IFC Standarde učinka o socijalnoj održivosti i održivosti životne sredine (IFC Performance Standards on Environmental and Social Sustainability) od dana 1. januara 2012. godine dostupnim na <http://www.ifc.org/performancestandards>.

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

Dodatno, Ugovor o Koncesiji će uključivati uslove usluga u pogledu mjera energetske efikasnosti na Lokacijama gdje će se Koncesione aktivnosti sprovoditi.

g. Koncesiona naknada

Koncesionu naknadu će činiti dva sastavna dijela:

- (i) Predujam Koncesione naknade, plativ od strane Koncesionara Vladi Crne Gore na Dan otpočinjanja; i
- (ii) Periodična koncesiona naknada, obračunata kao dio bruto prihoda, plativ od strane Koncesionara Vladi Crne Gore polu-godišnje (ili u periodima koje strane ugovore).

Iznos predujma će biti propisan u uputstvima ponuđačima i u Ugovoru o Koncesiji.

Periodična Koncesiona naknada će biti finansijski parametar ocjene za određivanje izabranog ponuđača. Od ponuđača će se tražiti da ponudi dio, iskazan u procentu bruto prihoda, koji se neće mijenjati tokom trajanja perioda Koncesije. Bruto prihod će biti definisan kao ukupan iznos prihoda primljenih od strane Koncesionara a koji proizlazi iz aeronautičkih aktivnosti, ne-aeronautičkih aktivnosti, komercijalnih aktivnosti i svih prihoda od osiguranja.

Oslobođenje od plaćanja dela periodične Koncesione naknade može biti dodijeljeno Koncesionaru tokom prvih 5 godina Koncesije radi računanja predujma dijela Koncesione naknade, i znatnih kapitalnih troškova zabilježenih u prve 4 godine poslovanja.

h. Metodologija za utvrđivanje tarife usluga koje se pružaju

Aeronautičke naknade će biti definisane Ugovorom o Koncesiji. Naknade će biti izražene u evrima, i biće predmet mehanizma prilagođavanja indeksiranjem. Ugovor o Koncesiji će sadržati i odredbu koja će predviđati izmjene metodologije kako bi se aeronautička naknada prilagodila relevantnim EU Direktivama, kada to postane neophodno.

Trenutno, maksimalni iznosi Aeronautičkih naknada su izračunati na osnovu trenutnog Cjenovnika Aerodroma Crne Gore, koji je priložen u Prilogu [3]. Za potrebe Ugovora o Koncesiji, Koncesionar će imati pravo da poveća naknade, u okviru određenih uslova i granica, u skladu sa ECAA sporazumom, *EU Acquis* (Direktive) i ICAO, i uključujući avio konsalting i potencijalna obrazloženja naknada na osnovu odražavanja troškova.

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.

i. Obim investicija

Primjeniće se sledeći opšti pristup:

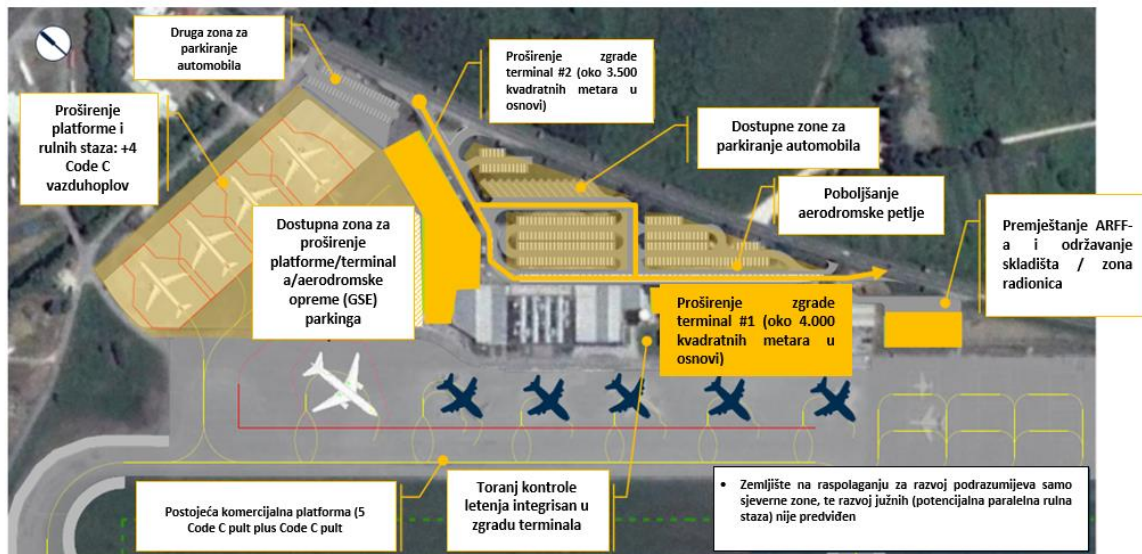
- 1) Ugovor o Koncesiji će predviđati minimalne uslove za prvu fazu investicionog programa u prve 4 godine Koncesije na osnovu prioriteta Ministarstva. Cilj ove prve faze će biti, bar, da:
 - a. Poštuje crnogorske i ICAO standarde, tj. da smanji nesaglasnosti identifikovane tokom procesa izdavanja sertifikata, u svim Aerodromima
 - b. Proširi kapacitete Aerodroma Tivat kako bi mogao da izdrži predviđeni saobraćaj, u okviru granica lokacije koja služi u te svrhe
 - c. Proširi kapacitete Aerodroma Podgorica kako bi mogao da izdrži predviđeni saobraćaj
- 2) Zatim, obaveze Koncesionara će biti zasnovane na učinku, što znači da će Ugovor o Koncesiji definisati minimum standarda usluga koji Koncesionar mora da ispuni, i investicija će biti učinjena od strane Koncesionara na način i kada to bude pokrenuto u zavisnosti od dostizanja stvarnog praga protoka putnika.

Sledeći grafici ilustruju mogući razvoj Aerodroma. 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.

Dijagram 1: Aerodrom Podgorica



Dijagram 2: Aerodrom Tivat



*Ovo može da zavisi od parcele koju na kraju Vlada Crne Gore preda.



Dijagram 3: Aerodrom Berane



U svakom slučaju, ponuđači će biti slobodni da izaberu program investiranja za koji oni smatraju da ispunjava uslove iz Ugovora o Koncesiji. Ovaj pristup je stvoren kako bi maksimizovao dobrobiti dovođenja stručnosti i efikasnosti u privatni sektor.

j. Stanje objekata na primopredaji

Ugovor o Koncesiji sadrži odredbe koje obezbeđuju da se Aerodromske aktivnosti nesmetano odvijaju na primopredaji, bez prekidanja usluga. Sve saglasnosti, dozvole, osoblje itd. će biti zadržani.

Minimum 9 meseci prije isteka, Koncesionar mora da obezbijedi kompletan trening za poslovanje i održavanje upravljačkom i operativnom osoblju tokom pripremanja primopredaje. Koncesionar takođe mora da preda pravilnike za upravljanje koje je redovno ažurirao tokom trajanja Koncesije.

Ne manje od 24 meseca prije isteka Ugovora o Koncesiji, Koncesionar i Vlada Crne Gore će zajednički sprovesti inspekciju kako bi utvrdili i složili se o potrebnoj predaji radova koje Koncesionar treba da završi. Inspekcija će biti ponovljena 12 meseci prije isteka, i 3 meseca prije isteka. Koncesionar će takođe pružiti Vladi Crne Gore obezbjeđenje za radove prilikom predaje za dogovoreni iznos radova prilikom predaje.

Sva nepokretna i pokretna imovina neophodna za održavanje Aerodroma u funkciji će biti prenijeta na Vladu Crne Gore prilikom isteka, uključujući zaposlene.

8) Tenderski postupak

a. Pristup

U skladu sa primjenjivim propisima, Ministarstvo će formirati tendersku komisiju („Tenderska komisija“) sa zadatkom da sprovede tenderski postupak za Koncesiju.

U skladu sa Zakonom o koncesijama, tenderski postupak će biti sproveden u dvije uzastopne faze:

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

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

U svakoj fazi, Ministarstvo će objavljivati javni oglas, i uputstva ponuđačima („UP“).

Domaće ili strano pravno ili fizičko lice, koje istupa u svojstvu samostalnog ponuđača ili u konzorcijumu, imaće pravo da učestvuje u tenderskom postupku. 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 potencijalnom ponuđaču. Ako ima 5% ili manje, ova informacija mora da bude otkrivena Ministarstvu, radi dozvole 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).

i. Faza 1 – Javni oglas za pretkvalifikaciju

Za fazu 1, UP će uključivati ali neće biti ograničena na:

- (i) opis konteksta Projekta,
- (ii) opis namjeravanog tenderskog postupka,
- (iii) kriterijume i testove koji će se koristiti radi ocjene prijava za pretkvalifikaciju (ali ne nužno precizne detalje koji će se koristiti za poene i rangiranje jer mogu dovesti do zloupotrebe od strane ponuđača),
- (iv) dokumentacija koju ponuđači mogu da istaknu (npr. kvalifikaciju matičnog društva ili zavisnog društva) kao dokaz o ispunjavanju kriterijuma,
- (v) predloženi raspored 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 (kao što su prihodi, iskustvo) 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 drugi javni poziv za fazu 2.

ii. Faza 2 - Poziv

Za fazu 2, UP će uključivati, ali neće biti ograničeno na:

- (i) predlog Koncesionih dokumenata;
- (ii) predlog specifikacije učinka i obuhvat Usluga;
- (iii) uputstva ponuđačima u vezi sa informacija koje moraju da dostave i detaljnom procedurom za podnošenje, uključujući rokove i vrijeme i mjesto za kupovinu tenderske dokumentacije;
- (iv) kriterijume ocjenjivanja; i
- (v) zahtjeve za obezbjeđenje ponude.

Ponude dostavljene kao odgovor na Poziv moraju da sadrže „sve potrebne i neophodne elemente“ 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, određene perfektuirane 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 diskriminativni efekat.

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

b. Kvalifikacioni kriterijumi

Ponuđači će morati da dokažu usklađenost sa svim uslovima za podobnost, u skladu sa članom 23. Zakona o koncesijama. Sljedeće će biti smatrano kao nepodobni da učestvuju u javnom nadmetanju za davanje Koncesije:

- 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 pravosnažnom presudom osuđena za krivično djelo izvršeno u vršenju profesionalne djelatnosti
- privredna društva, druga pravna lica, preduzetnici i fizička lica koja imaju neizmirene poreske obaveze i obaveze po osnovu kazni izrečenih u krivičnom ili prekršajnom postupku, u periodu od najmanje tri godine prije 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 odredbama ustanovljenim od strane Saveta bezbjednosti Ujedinjenih Nacija ili komiteta istog, ili propisa Crne Gore;

Ponuđači će usklađenost sa svim obaveznim uslovima za podobnost iznad 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 Poziva. Kriterijumi su slijedeći:

- (i) Tehnički kriterijum 1: ponuđač, ili ako je konzorcijum, član koji je aerodromski operator mora da dokaže da trenutno 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.
- (ii) Tehnički kriterijum 2: ponuđač, ili ako je konzorcijum, član koji je aerodromski operator mora da dokaže da je bio odgovoran za (i) razvijanje, projektovanje, inženjering, nabavljanje i izgradnju, ili (ii) upravljanje i nadgledanje izgradnje aerodroma sa minimalne ukupne vrijednosti od 300 miliona evra u posljednjih 10 godina, sa ukupnom vrijednošću izgradnje od 100 miliona evra u najmanje 1 aerodromu.
- (iii) Finansijski kriterijum 1: ponuđač, ili ako je konzorcijum, finansijski član, mora da dokaže da ima imovinu vrijednu 200 miliona evra u posljednjih pet godina izvještavanja. U slučaju konzorcijuma, ukupna imovina svih članova konzorcijuma mora da najmanje 400 miliona evra u posljednjih pet godina izvještavanja.

- (iv) Finansijski kriterijum 2: ponuđač, ili ako je konzorcijum, finansijski član, mora da dokaže da je finansirao infrastrukturne projekta ukupne vrijednosti od najmanje 300 miliona evra, uključujući najmanje jedan projekat od 100 miliona evra u posljednjih 10 godina.

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

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

c. Kriterijumi izbora najbolje ponude

Kvalifikovani ponuđači će biti pozvani da podnesu tehničku i finansijsku ponudu, u skladu sa UP za fazu 2. Uslovne ponude neće biti prihvaćene.

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

Kvalifikovanim ponuđačima koji su podnijeli tehničke ponude koje prođu, biće otvorene i ocijenjene finansijske ponude na osnovu najvećeg udjela u bruto prihodu.

Tenderska komisija će preduzeti detaljnu analizu ponuda, kako bi analizirala odaziv i ispunjavanje ovih kriterijuma kvalifikacije, u skladu sa primjenjivim zakonima.

U slučaju da se javi samo jedan ponuđač, Tenderska komisija može da odluči da nastavi sa davanjem Koncesije, ako predlog ispunjava sve tehničke kriterijume.

d. Predloženi vremenski okvir tendera

Tabela ispod ilustruje predviđene vremenske rokove za tenderski postupak²:

Datum	Događaj
Avgust 2018.	Javni poziv da se učestvuje u Javnom oglasu
Septembar 2018.	Rok za podnošenje zahtjeva za pretkvalifikaciju, Ocjenjivanje, Objavljivanje pretkvalifikovanih ponuđača
Septembar 2018.	Javni poziv kvalifikovanim ponuđačima da učestvuju u PDP
Oktobar-Decembar 2018.	Priprema ponuda, podnošenje, vrijednovanje, Objavljivanje Izabranog Ponuđača, komercijalno zatvaranje
Jun 2019.	Finansijsko zatvaranje (potpisivanje svih finansijskih dokumenata)/ završavanje svih zahtjeva kako bi Ugovor o Koncesiji proizvodio dejstva

9) Lista primjenjivih propisa

² U zavisnosti od toga da li Ministarstvo blagovremeno donosi odluke, dajući ponuđačima sve neophodne informacije kako bi odgovorili, i od toga da li su ponuđači u mogućnosti da angažuju sredstva kako bi se uklopili u ovaj vremenski okvir.

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 i 8/2018);

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 i 46/2014);

Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata (Službeni list Crne Gore, br. 64/2017);

Pravilnik o načinu izrade, razmjeri i bližoj sadržini tehničke dokumentacije (Službeni list Crne Gore, br. 23/2014, 32/2015 i 75/2015);

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).

Prilog 1 – Predlog Ugovora o Koncesiji i predlog sporednih ugovora neophodnih za realizaciju Koncesije

Vidjeti odvojeni prilog

Prilog 2 – Predlog Aerodromskih usluga

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

- (a) obezbeđivanje olakšica za parkiranje vazduhoplova;
- (b) postupanje sa parkiranim vazduhoplovima (uključujući snabdevanje gorivom, obrok tokom leta, servisiranje vazduhoplova i druge usluge koje utvrdi operater vazduhoplova) [uključujući kontrolu vazduhoplova u pokretu na zemlji između piste (pisti) i rulnih staza i parking zona]³;
- (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 prijevoz (kamioni, automobili itd.) u vezi sa tim;
- (e) postupanje sa (uključujući skrining) 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 obavještanja Putnika,
- (f) obezbeđivanje olakšica za parkinga za putnike, sastanke i goste i zaposlene / druge korisnike na Aerodromu;
- (g) ponudu hrane i pića za putnike, širu javnost 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 goriva koje je potrebno za upravljanje aerodromom i obezbeđivanje goriva (i povezanih usluga sa servisnim stanicama) za vozila koja pristupaju prostorijama; i
- (j) pružanje, rad i održavanje vizuelnih pomagala i aerodromske opreme 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 Aerodromske lokacije u vezi sa slijetanjem, uzlijetanjem i kretanjem vazduhoplova preko, oko ili na Aerodromskim lokacijama i u cilju opšte bezbjednosti i sigurnosti;
- (k) pristup i obezbeđenje prostora za kretanje putnika i osoblja radi povezivanja sa zemaljskim prevozom u okviru Aerodromskih lokacija;
- (l) iznajmljivanje zemljišta i imovine i upravljanja opštinama na Lokaciji;
- (m) održavanje, poboljšanje i proširenje, kada i gdje je potrebno, aerodroma i njegovih sistema

³ Potvrditi sa SMATSA.

(uključujući kancelarije, osoblje, opremu, sigurnosnu ogradu i sl.)

- (n) obezbjeđivanje olakšica za fizički onesposobljene da budu uključeni u bilo koji projekat rada i održavanja, uključujući projekte naknadne rekonstrukcije;
- (o) obezbjeđivanje najsavremenijih tehnoloških unaprijeđenja u vezi sa efikasnim radom Aerodroma; i
- (p) obezbjeđivanje olakšica i usluga koje se obično pružaju na Aerodromima prije Dana Izvršenja i olakšica i drugih usluga koje su razumno povezane sa radom međunarodnog aerodroma.
- (q) obezbjeđivanje Usluga bezbjednosti i gašenja požara;
- (r) obezbjeđivanje i upravljanje Komunalnim uslugama;
- (s) pružanje poslovnog prostora za Davaoca koncesije, Aviokompanija i Vladinih entiteta;
- (t) obezbjeđivanje pristupa putnika do puteva i/ili pomorskog transporta u blizini Aerodroma Tivat

Prilog 3 – Trenutni cjenovnik

[Vidjeti odvojeni prilog]

Prilog 4 – analiza troškova i isplativosti i vrijednosti za novac

Deo 1: Analiza troškova i isplativosti

1. Uvod

Svrha analize troškova i koristi ("CBA") je da utvrdi da li je projekat izvodljiv i da li povećava društvenu dobit. Naša analiza pokazuje da je neto sadašnja vrednost inkrementalne neto koristi projekta pozitivna, tj. 64,6% viša (i 14,09% u "ekonomičnoj stopi povrata" ili ERR) u odnosu na scenario "ne činiti ništa". Stoga je projekt izvodljiv i povećava društvenu dobit.

2. Metodologija

CBA je analiza očekivanih troškova i koristi projekta. Procenjujemo ove troškove i korisne uticaje uzimanjem u obzir činilaca na koje je projekat uticao i procenom novčane vrednosti za učinak za koji se očekuje da će projekat imati na njihovu dobrobit.

Cilj CBA-a je, stoga, utvrditi da li je Projekat ekonomski održiv, tj. da li ekonomske koristi Projekta prevazilaze ekonomske troškove. Utvrđujemo da li je projekat ekonomski izvodljiv procenom sadašnje neto vrednosti (NPV) neto dobitaka projekta (koristi minus troškovi). Ako je NPV neto koristi pozitivan, možemo zaključiti da je Projekat ekonomski održiv i povećava društvenu dobit.

Kako bismo procijenili neto korist projekta, poredimo troškove i koristi u dva scenarija: scenario "sa projektom" i scenario "Bez projekta".

	Scenario "Sa projektom"	Scenario "Bez projekta"
Vlasništvo i upravljanje	Koncesiona struktura, po kojoj MSP ostaje vlasnik aerodroma, a privatna kompanija koristi aerodromsku infrastrukturu i obezbeđuje svu operativnu i upravnu kontrolu nad aerodromima tokom trajanja koncesije	Nema koncesionog projekta. Aerodromi Crne Gore nastavljaju da poseduju i upravljaju aerodromima na isti način kao i do sada (uz sve finansijske, operativne, i rukovodsvene poteškoće).
Programi kapitalnih izdataka ("CAPex") za proširenje, usaglašavanje, efikasnost	Koncesionar je u obavezi da investira kako bi zadovoljio minimum operativnih standarda	"Činiti minimalno", što pretpostavlja da će u odsustvu Projekta biti minimalno ulaganja za održavanje i unapredjenje aerodromskih usluga, ili "ne činiti ništa" što znači da u

i modernizaciju (2019 – 2043)		odsustvu Projekta neće biti nikakvih ulaganja, usled fiskalnih ograničenja.
Popravke i zamene (Održavanje/renoviranja) Programi kapitalnih izdataka (“REPex”) (2019 – 43)	Koncesionar je u obavezi da investira kako bi zadovoljio minimum operativnih standarda	“Činiti minimalno”, što pretpostavlja da će u odsustvu Projekta biti minimalno ulaganja za održavanje i unapredjenje aerodromskih usluga, ili “ne činiti ništa” što znači da u odsustvu Projekta neće biti nikakvih ulaganja, usled fiskalnih ograničenja.

3. Rezultati analize troškova i isplativosti

Procenjujemo da Projekat ostvaruje dodatnih + 14,09% u pogledu inkrementalne ekonomske stope povrata, u odnosu na scenario "Bez projekta". Kao rezultat toga projekat koncesije je ekonomski izvodljiv projekt. Projekat značajno povećava društvenu korist i rezultira neto dobitkom za građane, Vladu i uspešnog ponudjača privatnog sektora.

Dio 2: analiza vrijednosti za novac

1. Uvod

Vlada Crne Gore sprovela je komparativnu analizu dve metode nabavke za obavljanje potrebnih javnih ulaganja u Aerodrome Crne Gore. Cilj ove VfM analize i izveštaja je da se utvrdi da li predloženi model javno-privatnog partnerstva (JPP) nudi veću vrednost za novac od konvencionalnog finansiranja, razvoja i upravljanja od strane javnog sektora. Zbog toga je Ministarstvo Saobraćaja i Pomorstva (MSP) preko IFC-a unajmila Dean Capital Strategies GmbH da pripremi ovu VfM analizu i izveštaj o projektu JPP-a. Analiza je napravljena na osnovu informacija dostavljenih IFC-u od strane MSP do 14. juna 2018. i nezavisne analize Dean Capital Strategies GmbH.

2. Metodologija

Kao deo istraživanja i dubinske analize u izradi ove VfM analize i izveštaja, 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.

VfM metodologija procenjuje dve različite opcije za nabavke i ugovaranje: jedna, gde javno preduzeće („POE“) ostaje investitor, izvođač i operater koji preuzima sve rizike nad imovinom, i druga koja predstavlja JPP model gde 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 ubire svu potencijalnu neto dobit aerodroma (pri čemu je izložena svim mogućim gubicima), baš kao što to čini i danas. Prema alternativnom pristupu JPP, u zamenu za prenošenje najvećeg dela rizika na privatnog koncesionara potrebno je omogućiti koncesionaru razumnu dobit zbog preuzimanja tog rizika i zbog viskog nivoa učinka u skladu sa ugovorima.

Analizu vrednosti u odnosu na uložena sredstva kvantifikujemo izračunavanjem prilagođenih neto sadašnjih troškova usluga Vlade CG (kroz njenu ulogu u pružanju putnicima kvalitetnih aerodromskih usluga i usluga avio prevoza) u oba scenarija.

Tabela ispod prikazuje komparativne prednosti i nedostatke svake potencijalne alternative

Opcija ili alternativa ⁴	Prednosti	Nedostaci
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 transakcijski troškovi ✓ Vlada CG zadržava sav neto profit ✓ Vlada CG zadržava punu operativnu i upravljačku kontrolu nad aerodromima	✗ Veća verovatnoća 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 službu za korisnike i sadržaje ✗ Ograničen pristup međunarodnim najboljim praksama i resursima u poređenju sa privatnim firmama ✗ Ograničeni resursi za optimizaciju neaeronautičkih (komercijalnih) prihoda, promociju turizma itd. ✗ Nedostatak inicijative za inovacije
Ponuditi aerodrome kroz dugoročni (dvadeset pet (25) godina) JPP ugovor, gde bi iskusna firma iz privatnog sektora bila odgovorna za obvezne Capex i Repex investicije, finansiranje i upravljanje kapitalom, operacije i održavanje aerodroma	✓ Avansno plaćanje PPP-a „uklanja rizik“ u delu transakcije ✓ Isplata udela godišnjeg prihoda ograničava loš rizik Vlade CG i omogućava podelu 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 ✓ Portfolio aerodroma donosi jaču pregovaračku poziciju u pregovaranju sa avio prevoznicima i izvođačima	✗ Potencijalno veći troškovi finansiranja (dug + kapital) ✗ Potencijalno veći transakcioni troškovi ✗ Ne toliko direktna kontrola Vlade CG nad upravljanjem i operacijama aerodroma ✗ Manji potencijalni “uvećani” dobiti ukoliko spoljni faktori dovedu do znatno većeg saobraćaja i prihoda

3. Dokazi za VfM u JPP

Ovaj odjeljak prikazuje kvalitativne dokaze i kvantitativnu analizu vrednosti za uloženi novac u strukturi JPP-a. Za planiranje troškova životnog ciklusa koje snosi Vlada za nabavku usluga razvijanja, upravljanja i

⁴ Vlada CG je takođe razmatrala da ne čini ništa, gde bi se izbegla čitava kapitalna investicija proširenja aerodroma (osim investicija za usaglašavanje uslova vezanih za bezbednost 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.

održavanja aerodroma veoma je važno identifikovati odakle ta vrednost proizlazi. Ti troškovi su prvenstveno: (i) kapitalni izdaci proširenja aerodroma (CAPEX); (ii) kapitalni izdaci za rehabilitaciju, popravke i zamenu (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 verovatno imao sledeće implikacije na relativne troškove kako je navedeno u tabeli:

Kratak pregled kvantitativne razlike u troškovima između JPP i PSC

Kategorija troškova	PSC u odnosu na JPP ⁵
CAPEX & REPEX – proširenje i održavanje	15 procenata više nego JPP
OPEX – poslovanje i održavanje	15 procenata više nego JPP
Troškovi finansiranja	79 procenata manje nego JPP
Transakcioni troškovi	68 procenata manje nego JPP

Pored toga, dokazi upućuju na to da bi PSC scenario za aerodrom verovatno 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 Compared to PSC
Aeronautički prihodi	15 procenata manje nego JPP
Neaeronautički prihodi	15 perocenata 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 VfM za uporediv aerodrom
- 4) Iskustvo u zemlji sa JPP
- 5) Evropski standardi za VfM u JPP

4. Neto korist JPP-a u odnosu na PSC

The 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.

⁵ Na osnovu neto sadašnje vrednosti (NSV) svake komponente troškova ili prihoda

Na osnovu iskustva zrelih međunarodnih tržišta sa JPP u odnosu na tradicionalnu nabavku javnog sektora, postoje dokazi koji podupiru sledeće pretpostavke koje su korištene u „osnovnim“ pretpostavkama PSC:

- Trošak „ukupnih“ kapitalnih izdataka (CAPEx) i održavanja (REPEX) verovatno će biti najmanje 15% veći za PSC u odnosu na JPP:
 - na osnovu relativnog nedostatka znanja i resursa za upravljanje tenderima i projektima, inženjeringa vrednosti, nedostatka metodologije troškova životnog ciklusa, nedostatak proaktivnog održavanja itd.,
- Predviđa se da su operativni troškovi (OPex) najmanje 15% viši za PSC nego za JPP:
 - manje mogućnosti i prostora za fokusiranje na optimizaciju produktivnosti i efikasnosti radne snage.
 - manje inovacija u sprovođenju investicija prilagodljivih troškova i mera u odnosu na energetske efikasnost i druge inicijative.
 - Relativni nedostaci u odnosu na ugovorne pregovore sa dobavljačima i izvođačima.
- Pretpostavlja se da su troškovi finansiranja niži (5.5% interna stopa prinosa (IRR) projekta u odnosu na 12.47% IRR projekta za JPP):
 - U slučaju da vlada ima budžetske resurse za finansiranje CAPEx-a projekta, pretpostavljamo da je ukupni IRR projekta u iznosu 5,5%. To pretpostavlja da svako finansiranje države ima niske troškove, trošak finansiranja Vlade CG (nedavna dugoročna prodaja obveznica na 3.375%) plus naknada za premiju projektnog rizika i / ili injekcija kapitala aerodromske kompanije u javnom vlasništvu.
- Prihodi aerodroma su planirani da budu najmanje 15.0% niži za PSC u odnosu na JPP:
 - Relativno manja pregovaračka snaga sa avio prevoznicima o cenama i naknadama u odnosu na privatnu kompaniju koja može pregovarati s platforme mrežnih portfelja.
 - Manja sklonost za inovativna privatno – privatna partnerstva u sektoru turizma koji bi doneli veći saobraćaj aerodromima i u Crnoj Gori.
 - Manje resursa i mogućnosti za proširenje i optimizaciju neaeronautičkih prihoda na aerodromima

5. Kratak pregled

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

- Očekuje se da će kapitalni i operativni troškovi za PSC biti veći za 15% u odnosu na JPP
- Očekuje se da će troškovi finansiranja za JPP biti 79% veći za JPP u odnosu na PSC
- Očekuje se da će troškovi transakcija za JPP biti 68% veći za JPP u odnosu na PSC

JPP pruža pozitivnu vrednost za uložena sredstva. Uporedne koristi od neto sadašnje vrednosti JPP-a i PSC-a prikazane su u tabeli niže. VfM analiza zaključuje da u scenariju JPP-a postoji neto sadašnja vrednost 46,6 miliona evra u odnosu na PSC.

Kratak pregled relativne vrednosti za uložena sredstva (JPP vs. PSC)

	<i>JPP</i>	<i>PSC</i>	<i>VfM = JPP minus PSC</i>
NSV neto korist	246,8 miliona evra	200,2 miliona evra	46,6 miliona evra

Prednosti VfM-a navedene gore 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.

6. Zaključak

Na osnovu informacija i podataka koje smo pregledali u našoj analizi, opcija JPP pruža materijalnu vrednost za novac u odnosu na PSC. Analiza osetljivosti pokazuje da je PSC najosetljiviji na rizik saobraćaja i prihoda i rizik operativnog troška, a to je i očekivano jer svaki od njih utiče direktno na neto dobit. Budući da Vlada CG, u slučaju PSC, ima 100% izloženosti ovim rizicima (i koristima), JPP služi kao „zaštita“ od mnogih važnih projektnih rizika, ali potrebno je razumeti da to ograničava i potencijalni "povećani" dobitak Vlade CG (kao što je slučaj sa bilo kojom „zaštitom“ od rizika).

Prilog 5 – Predložena šema podjele rizika

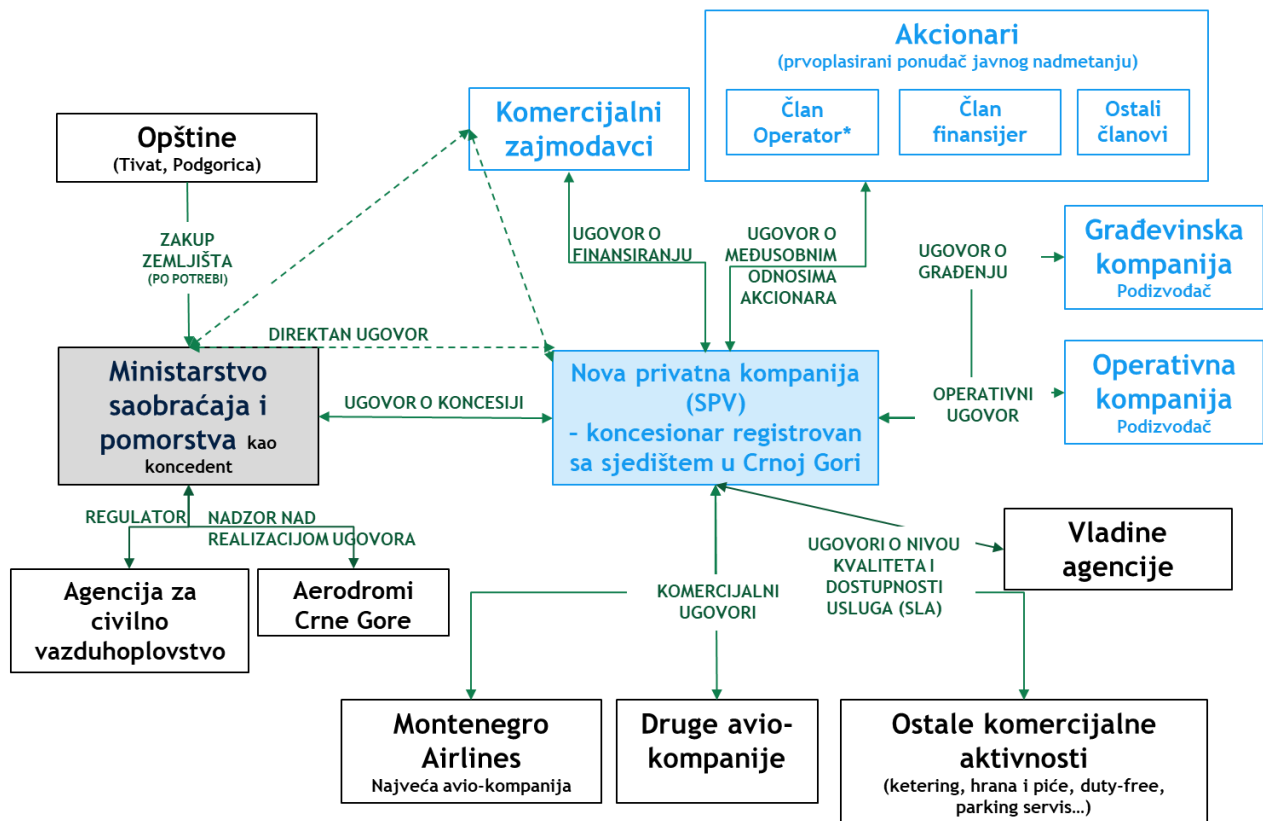
Glavni rizici povezani sa predloženim Ugovorom o Koncesiji su indikativno prikazani u tabeli ispod. Tenderski postupak je napravljen tako da omogući Ministarstvu da optimizuje podjelu rizika u kontekstu dijaloga sa kvalifikovanim ponuđačima kako bi se postigla najbolja vrijednost za uloženi novac za javni sektor.

Rizik	Predložena raspodjela	Predložene informacije
Sticanje zemljišta, iseljavanja	Ministarstvo	Sve troškove koji su povezani sa sticanjem zemljišta i iseljavanjem će snositi Ministarstvo.
Uslovi lokacije, socijalni uslovi i uslovi zaštite životne sredine	Koncesionar	Koncesionar će u svako vrijeme poštovati primjenjive zakone i IFC Standarde učinka
Planiranje odlaganja	Podijeljeno	Koncesionar će snositi indeksiranje izgradnje i troškove donošenja finansiranja, u zavisnosti od ugovorenog datuma (long stop date)
Finansiranje	Koncesionar	Koncesionar će biti odgovoran za obezbjeđivanje finansiranja projekta.
Izgradnja i završavanje	Koncesionar	Od Koncesionara se očekuje da se zadovolji uslovima Lokacija. Koncesionar preuzima cjelokupan rizik troškova izgradnje i isteka roka. Na ovo će uticati dostupnost dovoljnih relevantnih informacija u trenutku podnošenja ponude.
Korišćenje Potražnja saobraćaj	/ / Koncesionar	Koncesionar će na sebe preuzeti rizik stvarnog protoka putnika; Imajte u vidu da je udio u prihodima obračunat kao dio bruto prihoda, dakle mijenjaće se u zavisnosti od nivoa saobraćaja
Kreditni rizik	Koncesionar, sa izuzetkom rizika povezanim sa Montenegro Airlines	Koncesionar će snositi rizik neispunjenja od strane svih njegovih ugovornih strana, osim Montenegro Airlines; Ministarstvo i Vlada Crne Gore će obezbijediti Koncesionaru određene mehanizme umanjenja i oslobođenja u slučaju neplaćanja od strane Montenegro Airlines.
Operativni troškovi i održavanje	Koncesionar	Koncesionar će snositi sve troškove povezane sa radom i održavanjem Aerodroma tokom trajanja Koncesije
Viša sila	Podijeljeno	Koncesionar snosi rizik, do vremenskog ograničenja; ako se događaj nastavi preko ograničenja, strane mogu da raskinu Ugovor, i svaka će snositi svoje troškove;
Prijevremeni raskid	Koncesionar, ili Podijeljeno, zavisno ko nije izvršio obavezu	Zajmodavci će zahtijevati da budu isplaćeni (uz plaćanje razlike (haircut) u nekim trenucima) u slučaju prijevremenog raskida.
Promjena zakona	Podijeljeno	Koncesionar snosi rizik opštih promjena u zakonu, dok Grad

zadržava rizik specifičnih promjena na nivou Grada, osim onih koje su bile predvidive u trenutku zaključenja ugovora.

Prilog 6 – struktura kapitala

Dijagram ispod ilustruje interesne strane povezane sa Projektom. Kako je prikazano ispod, nije predviđeno da Ministarstvo, Vlada Crne Gore ili akcionarsko društvo Aerodromi Crne Gore budu dio strukture kapitala novog privatnog društva.



*Nivo učešća operatora u kapitalu će biti dodatno određen

*Ostaje da se utvrdi stepen učešća u kapitalu operatora

Prilog 7 – planska dokumenta

Odobreni planski dokument za Tivat Sektor 24 priložen je u posebnom dokumentu. Imajući na umu da dok planski dokument uključuje nekoliko opcija, Ministarstvo će odlučiti o konačnoj opciji koja će se sprovesti na osnovu finalizacije tekućeg procesa kupovine zemljišta tokom faze tendera.

Nacrt planskog dokumenta za Aerodrom Podgorica priložen je u posebnom dokumentu. Imajući na umu da se planski dokument podnosi nadležnim organima na odobrenje u oktobru 2018. Pored toga, Ministarstvo će odlučiti o konačnoj opciji koja će se sprovesti tokom faze tendera.

Prilog 8 – Mape

Vidjeti odvojeni prilog

Prilog 9 – izvještaj sa javne rasprave

[Ministarstvo da priloži po isteku roka]