

## **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 zatočena 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 aerodrome 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“. „Zaštit ćemo 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 poslovodstvo 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 projektma 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 definisani 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,

		<p>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.</p>
<b>Osoba / Institucija</b>	<b>Pitanje / Primjedba</b>	<b>Odgovori</b>
Rajko Janković, Predstavnik građana Tivta	Kako može Vlada davati pod koncesiom 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



<b>Osoba / Institucija</b>	<b>Pitanje / Primjedba</b>	<b>Odgovori</b>
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.
<b>Osoba / Institucija</b>	<b>Pitanje / Primjedba</b>	<b>Odgovori</b>
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
<b>Osoba / Institucija</b>	<b>Pitanje / Primjedba</b>	<b>Odgovori</b>
Ines Mrdović, Predstavnic 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 podesei 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.

	<p>Koji je donji prag godišnje koncesione naknade?</p>	<p>Godišnja koncesiona naknada se izražava kao procenat godišnjih bruto prihoda koje generiše koncesionar. Svaki ponuđač će predložiti nivo prihoda zasnovan na sopstvenom poslovnom planu.</p>
	<p>Zašto dajete mogućnost oslobođenja za prvih 5 godina od godišnje koncesione naknade?</p>	<p>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.</p>
	<p>Kako će biti podijelen rizik između Vlade i koncesionara?</p>	<p>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</p>

		<p>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.</p>
	<p>Da li će koncesionar moći da založi imovinu Aerodroma? ako neće zašto se pominje u jednoj tabeli vraćanje imovine i hipoteke?</p>	<p>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.</p> <p>Vrsta otplate "hipotekarna" znači da smo u našim predviđanjima predvideli dug koji se vraća jednakim godišnjim uplatama koje uključuju i osnovicu i kamatu.</p>
	<p>Koliko će Vlada godišnje donirati Montenegro Airlinesu?</p>	<p>U zakonu o budžetu Crne Gore, nisu predviđena sredstva za Montenegro Airlines</p>
	<p>Koji je donji prag investicija?</p>	<p>Na koncesionar mora najmanje da:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ol> <p>Minimalni zahtevi se pripremaju u okviru sporazuma i biće uključeni u sporazum o koncesiji pre druge faze tendera</p>
	<p>Čime ste se rukovodili prilikom određivanjem kriterijuma za ponuđača na tenderu?</p>	<p>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.</p>

	<p>Zašto dajete mogućnost da ako se javi samo jedan ponuđač nastavite pregovore samo sa jednim?</p>	<p>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.</p>
	<p>Ko su ti potencijalni investitori?</p>	<p>Potencijalni ponuđači uključuju poznate kompanije za industriju. Potencijalni ponuđači bi mogli da bude:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i (i) pojedinačne kompanije koje imaju integrisane operacije, kao što su GMR, ili KAC</li> <li>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).</li> </ul>
	<p>Zašto niste scenario sa projektom suprostavili scenario investicija u aerodrome Crne Gore, nego ste sa druge strane stavili scenario bez projekta?</p>	<p>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.</p>
	<p>Koja su to zrela međunarodna tržišta za privatno-javno partnerstvo? Navedite mi neki primjer?</p>	<p>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).</p> <p>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).</p>

	<p>Zašto se dozvoljava budućem koncesionaru ugovori sa povezanim licima?</p>	<p>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</p>
--	------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>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.</p>
	<p>Imate li uopšte procjenu koliko će zaposlenih uopšte biti otpušteno?</p>	<p>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</p>
<b>Osoba / Institucija</b>	<b>Pitanje / Primjedba</b>	<b>Odgovori</b>
<p>Gojko Raičević, Urednik portala IN4S</p>	<p>Ministre, da li imate neki lični ili partijski interes vezano za aerodrome?</p>	<p>Nema</p>
	<p>Koji je stvarni razlog zbog koncesije?</p>	<p>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.</p>

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



Osoba / Institucija	Pitanje / Primjedba	Odgovori
<p>Ines Mrdović, Predstavnic Mreže za afirmaciju nevladinog sektora (MANS)</p>	<p>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</p>	<p>Član. 19 zakona o koncesiji zahteva da koncesiona akt obuhvata osnovne parametre ekonomske analize projekta koncesije. Ministarstvo je sprovelo 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.</p>
	<p>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</p>	<p>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</p>

		<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>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.</p> <p>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</p>

		<p>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.</p> <p>Sva imovina (pokretna i nepokretna) će se vratiti na državi nakon isteka koncesija, bez dodatnih naknada.</p>
	<p>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</p>	<p>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.</p>

		<p>Godišnja koncesiona naknada je smanjena u prvih pet godina jer je MSP odlučilo da dobije preduplatu godišnje koncesije u visinu od minimum EUR 100m.</p>
	<p>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</p>	<p>Kvalifikacioni kriterijumi su postavljeni imajući 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. obezbjediti 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 izvjava, 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.</p>
	<p>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</p>	<p>Ugovor se sklapa između Koncedenta i Koncesionara. Ima dve strane koncesionog ugovora. Ovo je u skladu sa primenjivim 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</p>

		<p>(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.</p>
	<p>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</p>	<p>MSP beleži ovo kao izjavu.</p>
	<p>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</p>	<p>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</p>

		<p>delimično povezan sa radom Vlade u oblastima vezano za političku stabilnost, turističku infrastrukturu i usluga, viznim politikama, itd.;</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>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.</p>

	<p>Ministarstvo saobraćaja i pomorstva treba da uradi 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</p>	<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>To je tačno. Podugovori su regulisani u sekciji 23 koncesionog ugovora.</p>

	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.
<b>Osoba / Institucija</b>	<b>Pitanje / Primjedba</b>	<b>Odgovori</b>
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.

	<p>Da rezimiram prvi dio. Vi raspisujete tender za stavke koje ste obradili u ekonomskoj analizi?</p> <p>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?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>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?</p>	<p>Izvori sredstava koji će se koristiti za finansiranje investicija, bilo da su javni ili privatni, nemaju nikakvog uticaja na EBITDA. Prosto rečeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Da budemo precizni: prosječna marža EBITDA-e za period od 25 godina koncesije je 45%;</li> <li>- Niže marže EBITDA su uslovljene: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Relativnim povećanjem operativnih troškova na aerodromima u godinama neposredno nakon ekspanzije aktivnosti; to se rješava vremenom jer operacije dobijaju na efikasnosti;</li> <li>o Godišnjom koncesionom nadoknadom koju koncesionar plaća Vladi;</li> </ul> </li> </ul> <p>Takođe treba znati da su trenutni ne-realizovani prihodi od Montenegro Airlinesa uključeni u izračunavanje gornje linije EBITDA, što nije precizno mjerenje.</p>

	<p>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?</p>	<p>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.</p>
	<p>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?</p>	<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>U Koncesionom ugovoru, poglavlje 20, koncesionar je u obavezi da periodično dostavlja nekoliko izvještaja, uključujući i godišnje izvještaje i finansijske izvještaje 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.</p>

	<p>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?</p>	
	<p>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</p>	<p>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.</p>
	<p>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?</p>	<p>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.</p>
	<p>Da li su planirane investicije izgradnje hotela i ostalih komercijalnih sadržaja koje su definisane planskim dokumentima a čime se smanjuje investicija u aerodromsku infrastrukturu?</p>	<p>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 performanse koncesionara mjere preko ispitivanja putnika o zadovoljstvu pruženim uslugama, pa</p>

		<p>će stoga biti u obavezi da ponudi uobičajene aerodromske usluge koje očekuju putnici na vrhunskim aerodromima (parking, hrana i piće, šoping, zabava, itd...).</p>
	<p>Da li amortizacija od 2,7 miliona eura ostaje na bilansima Aerodroma čime se profit koncesionara automatski podiže za iznos amortizacije?</p>	<p>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.</p>
	<p>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 iznos bi se mogle umanjiti investicije?</p>	<p>Da, upravljanje i održavanje svim kapacitetima je uključeno u finansijske projekcije za svih 25 godina trajanja koncesije.</p>
	<p>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.</p>	<p>Prije svega da razjasnimo pristup: kao i obično za bilo koji koncesioni ugovor na svijetu: koncedent neće navesti <b>iznos</b> 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</p>

		<p>tendera.</p> <p>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.</p>
	<p>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?</p>	<p>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 <b>odlive gotovine</b>, 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.</p>
	<p>Da li nam možete dati podatak koliki su ukupni prihodi ali i ukupan profit za vrijeme trajanja koncesije u modelu koncesije?</p>	<p>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.</p>

	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.
	Godisnja 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 (dok je broj putnika ukupno za 13 godina porastao za 313%. U vašem modelu je rast broja putnika 2,8%	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



	<p><i>godišnje a broj putnika 2043 godine tek 272% veći nego 2018 godine.?)</i></p>	<p>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 bruto prihoda tako da ako saobraćaj bude brže rastao VCG će jednostavno prihodovati više novca nego što je predviđeno.</p>
	<p>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.” - dodatni argument da IRR treba da bude niži</i></p>	<p>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.</p> <p>Interna stopa povraćaja vezana uz koncesiju se zasniva na zajmu (pozajmice privatnog sektora) i stoga je viša.</p>

	<p>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?</p>	<p>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.</p>
	<p>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)</p>	<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>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 glavnici i kamate.</p>
	<p>Zašto je provizija na odobravanje kredita ogornim 1,5%, kada je u Crnoj gori za ovolike kredita provizija maksimalno 0,3%.</p>	<p>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.</p>

	<p>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%?</p>	<p>Interna stopa povraćaja mora biti veća od koštanja pozajmljivanja kako bi projekat bio profitabilan, inače bi imao negativni neto profit i <math>NPV \leq 0</math>. Razlika između interne stope povraćaja i kamatne stope je podsticaj za privatnog partnera.</p>
	<p>Da li je u investicionim analizama predviđeno smanjenje broja zaposlenih i/ili troškova? Ako jeste, za koliko i kada?</p>	<p>Naš biznis plan predviđa trend porasta broja zaposlenih.</p>
	<p>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)?</p>	<p>Slijetanja noću će biti omogućena u mjeri u kojoj geografska konfiguracija prilaza slijetanja ka aerodromu dozvoljava.</p>

**Obradio:**  
Armin Ljaić