

## ZAPISNIK

sa 54. sjednice Odbora za ekonomiju, finansije i budžet Skupštine Crne Gore,  
održane 31. oktobra 2018. godine

Sjednica je počela u 13.15 časova.

Predsjedavao je Predrag Sekulić, predsjednik Odbora.

Sjednici su prisustvovali poslanici: Filip Vuković, Nikola Rakočević, Branko Čavor, Ana Nikolić, Genci Nimanbegu i Boris Mugoša.

Sjednici nije prisustvovao poslanik Raško Konjević.

Sjednici je prisustvovao Osman Nurković, ministar saobraćaja i pomorstva.

Predsjednik Odbora konstatovao je da postoji kvorum za rad i punovažno odlučivanje.

Rad sjednice pratili su predstavnici medija.

Na sjednici je održano

### KONTROLNO SASLUŠANJE

**Osmana Nurkovića, ministra saobraćaja i pomorstva na temu:  
„RAZVOJNA POLITIKA AERODROMA CRNE GORE U SVIJETLU  
PREDLOŽENOG KONCESIONOG AKTA“.**

**Predsjednik Odbora, Predrag Sekulić**, u uvodnom obraćanju podsjetio je da je na osnovu člana 75 Poslovnika Skupštine Crne Gore, Odbor za ekonomiju, finansije i budžet na 51. sjednici, održanoj 13. septembra 2018. godine, polazeći od inicijativa poslanika Borisa Mugoše i poslanika Nikole Rakočevića, Ane Nikolić i Filipa Vukovića, odlučio da održi kontrolno saslušanje povodom aktuelne teme modela daljeg razvoja Aerodroma Crne Gore, imajući u vidu da se radi o strateški važnom državnom resursu. S tim u vezi dogovoreno je da se saslušanje na temu: „Razvojna politika Aerodroma Crne Gore u svijetlu predloženog koncesionog akta“ održi nakon što Ministarstvo saobraćaja i pomorstva dostavi članovima Odbora određene informacije u pisanoj formi.

Imajući u vidu navedeno Odbor je, na 53. sjednici, održanoj 26. oktobra 2018. godine, donio odluku da se kontrolno saslušanje održi 31. oktobra 2018. godine u 13:00 časova. O kontrolnom saslušanju su, u skladu sa članom 75 stav 4 Poslovnika, obaviješteni predsjednik i potpredsjednici Skupštine Crne Gore.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je, nakon zahtjeva za dostavljanje informacija, koji je upućen 14. septembra 2018. godine, Odboru za ekonomiju, finansije i budžet, 26. oktobra 2018. godine (00-63-7/18-58/3), dostavilo:

- Izvještaj o sprovedenoj javnoj raspravi o koncesionom aktu Aerodromi Crne Gore;
- Nacrt novog ugovora o koncesiji u vezi sa aerodromima (Berane), Podgorica i Tivat i
- Koncesioni akt – Aerodromi Crne Gore Projekat koncesije.

Navedene informacije prosljeđene su članovima Odbora i u elektronskoj formi 29. oktobra 2018. godine.

Predsjednik Odbora, podsjetio je i da je članom 76 Poslovnika Skupštine CG, definisano da:

Za vrijeme kontrolnog saslušanja članovi odbora mogu postavljati pitanja licu pozvanom za saslušanje samo u vezi sa temom saslušanja.

Na sjednici odbora može se voditi rasprava sa licem koje daje informacije, ako je to neophodno da bi se raspravila i pojasnila konkretna pitanja i činjenice.

O potrebi otvaranja rasprave iz stava 2 ovog člana, vremenu njenog trajanja i učešću pojedinog člana odbora odlučuje odbor, s tim što se mora omogućiti da učestvuje u raspravi po jedan član odbora iz svakog poslaničkog kluba, koji to želi.

Nakon uvodnih napomena, započeto je saslušanje ministra saobraćaja i pomorstva.

**Poslanik Branko Čavor**, ocijenio je da je dobar što se održava kontrolno saslušanje na ovu temu i dobiju se odgovori i pojašnjenja u vezi sa predloženim načinom valorizacije Aerodroma Crne Gore kroz model koncesije. Naveo je da se radi o davanju imovine na koncesiju, a ne o otuđenju državne imovine. Iskazao je mišljenje da je analiza kvalitetno i stručno odrađena, kao i da je veoma značajno zakonsko utemeljenje i procedura koja se sprovodi prije donošenja konačne odluke. Naveo je da shodno Ustavu Crne Gore i zakonskim propisima, Vladi pripada ovlaštenje ali i odgovornost u pogledu donošenja ovakve odluke. Istakao je da je za ukupnu javnost važna transparentnost ovog postupka i omogućiti aktivno učešće, kako stručne tako i laičke javnosti, u jednom ovakvom procesu. Pored samog donošenja odluke, poslanik Čavor ukazao je na važnost implementacije i kontrole primjene koncesionog akta i koncesionog ugovora, i postavio pitanje u vezi sa načinom kontrole i mehanizmima za njeno sprovođenje. Postavio je pitanje koje se odnosilo na transparentnost postupka u vezi sa ovim dokumentom, kao i odnos prema sugestijama i preporukama u vezi sa istim.

Takođe, interesovalo ga je do kada se mogu davati sugestije na navedena dokumenta, kao bi iste bile razmotrene, posebno imajući u vidu interesovanje pojedinih članova Odbora. Iskazao je mišljenje da je vrlo važno, kod rangiranja koncesionara, uzeti u obzir: visinu avansne uplate, godišnju naknadu, ulaganja, ali i dinamiku tih investicionih ulaganja. Iskazao je interesovanje u vezi sa kolektivnim ugovorom sa zaposlenima u Aerodromima Crne Gore i u kojoj je fazi njegova izrada, te da li to može biti ograničavajući faktor u pogledu potpisivanja ugovora, kao i da li imovinsko-pravni odnosi, takođe, mogu biti jedan od ograničavajućih faktora. Podsjetio je i da Skupština Crne Gore preko nadležnih radnih tijela može sprovoditi jedan oblik kontrole, u skladu sa Poslovníkom Skupštine Crne Gore.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, ukazao je da je postupak u skladu sa zakonom i naveo da se Aerodromi daju na koncesiju i da se ne radi o otuđenju državne imovine i prodaji aerodroma, kao i da će se cjelokupna investicija, nakon isteka koncesionog ugovora, vratiti državi. U odnosu na proceduru podsjetio je da je organizovana javna rasprava koja je trajala mjesec dana, da je bilo primjedbi zašto je to organizovano tokom godišnjih odmora a ne tokom nekog drugog mjeseca, ali i ukazao

da su određeni subjekti i prije organizovanja javne rasprave, posjedovali određene informacije u vezi sa koncesionim aktom i koncesionim ugovorom, te da su određene sugestije već tada uvažene. Takođe, podsjetio je da je organizovan i okrugli sto na ovu temu. Naveo je i da je danas pred Odborom kvalitetan dokument i da je moguće i da se određene sugestije koje se čuju na Odboru, uvažavaju. Ukazao je da je naredni korak, upućivanje akta Vladi Crne Gore na usvajanje i da poslije toga slijedi postupak pretkvalifikacije, upućivanje javnog poziva i objavljivanje dokumenata, u periodu koji će biti 30 dana, što je u skladu sa zakonom. Nakon pregleda i ocjene ispunjenosti uslova, izvršiće se selekcija onih koji ispunjavaju uslove i nakon toga će biti raspisan tender, koji će trajati 60 dana. Naveo je da je način odabira, određen sa više uslova, a prvi je investicija što je urgentno neophodno imajući u vidu stanje Aerodroma. U odnosu na opciju zaduženja ovog subjekta za investicije iskazao je mišljenje, da bi u slučaju da Aerodromi dođu u nepovoljnu situaciji, to palo na teret države, kao i da bi se na zaduženje morale plaćati kamate i rate kredita, te da bi benefit za državu bio dosta ograničen.

Takođe, naveo je da su aerodromi na žiro računima imali oko 25 miliona eura i da nije investirano u elementarne potrebe. Kao drugi važan uslov naveo je da avansna uplata bude najmanje 100 miliona eura, gdje će se prilikom bodovanja uzeti u obzir i ponuđeni iznos ove uplate. Sljedeći uslov koji je ministar naveo je da minimalna godišnja koncesiona naknada bude 10% od ukupnog prihoda budućeg koncesionara te da avansna uplata ne ulazi u ovaj dio. Naveo je i da su sada prihodi od komercijalnih usluga na nivou 10 - 12% a da je praksa i nivo na kojem bi trebale da budu od 45 do 50%. U odnosu na dinamiku investicija ukazao je da je predviđeno da u prvih dvije do tri godine one budu najmanje 80 miliona eura, a tokom cjelokupnog koncesionog perioda 200 miliona eura. Takođe, obavijestio je Odbor da će se bodovati tehničke inovacije i iskazao očekivanje da će neko od potencijalnih koncesionara ponuditi izgradnju vodnog terminala, kargo skladišta i ostalih sadržaja koje trenutno nemamo na aerodromima. Ukazao je i da je vrlo važna pozicija radnika, te da će se garantovati da pet godina ne može biti reorganizacije ili proglašavanja tehnoloških viškova.

U odnosu na imovinsko-pravne odnose, naveo je da to predstavlja dobar primjer lošeg rada uprave u prethodnom periodu, da je evidencija imovine loša, posebno na aerodromu u Tivtu, kao i da je formirana komisija koja se bavi tim problemom i iskazao očekivanje da će se u najskorijem vremenu to riješiti. Ministar je istakao da je ovaj proces transparentan i da se očekuju vrlo kvalitetne ponude. Takođe, naveo je da ukoliko dođe do realizacije ovakvog aranžmana, koncesionar će formirati preduzeće koje će preuzeti upravljanje i rukovoditi radom tog preduzeća, dok će za postojeće preduzeće - Aerodromi Crne Gore, radnicima biti ponuđen transfer u novoformirano preduzeće, a isto će funkcionisati sa manjim brojem zaposlenih koji će vršiti monitoring za investicije, kontrolu prihoda i naplatu godišnjih naknada, kao i da će postojati kontrole od strane Ministarstva i drugih subjekata. U odnosu na predloženi način valorizacije aerodroma, ukazao je da postoji veliko interesovanje renomiranih kompanija u ovoj oblasti.

**Poslanik Boris Mugoša**, iskazao je stav da ova tema izaziva veliko interesovanje što potvrđuje i veliki broj prisutnih medija na sjednici Odbora. Podsjetio je da je politička

partija kojoj pripada za dalji razvoj aerodroma i za što prije investiranje, da aerodromi to mogu i sami uraditi ali i da nijesu apriori protiv drugih modela valorizacije, i da misle da ovo što je ponuđeno nezakonito, neprecizno, nepovoljno i ekonomski neopravdano. Iskazao je mišljenje da su Aerodromi Crne Gore jedno od naših najuspješnijih preduzeća, a u resoru Ministarstva saobraćaja i pomorstva daleko najkvalitetnije preduzeće, i podsjetio na performanse ovog preduzeća u periodu od preuzimanja istog 2003. godine do danas. Podsjetio je i da je u A.D. Aerodromi Crne Gore, organ upravljanja i rukovođenja Odbor direktora koji imenuje Vlada Crne Gore i uputio pohvale Vladi, kako u prethodnom mandatu tako i aktuelnom, na dobrom rukovođenju jednim od najuspješnijih crnogorskih preduzeća. Kada je u pitanju koncesioni ugovor, poslanik Mugoša je naveo da je prioritetan dio koji se odnosi na njegovu zakonitost imajući u vidu da Zakon o koncesijama predstavlja okvir, čijim normama ovakva vrsta ugovora treba da se prilagodi. Podsjetio je da član 4 Zakona o koncesijama propisuje da se ugovorom uređuju prava i obaveze između koncesionara i koncedenta. Imajući u vidu navedeno iskazao je interesovanje da li će investicioni angažman biti sproveden kroz koncesiju s obzirom da se u nacrtu koncesionog ugovora kao potpisnici navode koncedent, koncesionar i prvorangirani ponuđač, a da se pojavljuju u tekstu i sponzori, a Zakon o koncesijama propisuje da se ugovor zaključuje između koncedenta, kao davaoca koncesije i koncesionara kao njenog korisnika. Takođe, istakao je, da je jedan od osnovnih uslova, propisanih zakonom da se dobije koncesija, sposobnost da se obezbijede finansijska sredstva i bio mišljenja da je stavka ugovora kojom se predviđa opcija odabira drugog koncesionara, od strane koncedenta i zajmodavca, u slučaju neobezbjedivanja finansijskih sredstava diskutabilna sa aspekta zakonitosti. Ukazao je na postojanje direktive EU koja propisuje da se ugovorom o koncesiji vrši prenos operativnog rizika u potpunosti na koncesionara.

S obzirom na navedeno istakao je da treba regulisati odnos između koncesionara i države Crne Gore i da odnos između zajmodavca i koncesionara ne treba da bude predmet ugovora. Ukazao je da ugovor treba da bude donesen u skladu sa zakonom a ne tumačiti Zakon o koncesijama shodno odredbama ugovora. Kada su u pitanju imovinsko pravni odnosi, naveo je da zakon jasno definiše da je da se mora navesti predmet koncesije a da je dio zemlje na kojoj se planira proširenje aerodroma Tivat, shodno ugovoru, u privatnoj svojini i da navedeno pitanje treba riješiti prije potpisivanja ugovora. Istakao je da, ukoliko država ne riješi bilo koje od pitanja u vezi sa ugovorom, ostavlja prostor potencijalnom koncesionaru da ima argumente zašto nije realizovao ugovorene obaveze. U odnosu na dilemu nepostojanja procjene vrijednosti resursa koji je predmet koncesije, Mugoša je istakao da je to važan kriterijum za definisanje parametara ugovora i da tu treba posebno voditi računa o ukupnom biznisu A.D. Aerodromi Crne Gore, koji je godinama unaprijeđivan a koji se daje potencijalnom koncesionaru. Iskazao je mišljenje da nije formirana tržišna cijena resursa, i ukazao da je shodno članu 61 Zakona o koncesijama navedena kategorija jedan od kriterijuma za određivanje minimalne koncesione naknade. Takođe, osvrnuo se i na odredbu člana 19 stav 3 Zakona o koncesijama kojim je, između ostalog, propisano da u slučaju rekonstrukcije objekta mora biti izvršena procjena vrijednosti imovine, kao i član 25 istog zakona gdje se za bankarske

garancije i depozite odlučuje u odnosu na procijenjenu vrijednost imovine. Takođe, podsjetio je da odredbe Zakona o državnoj imovini propisuju način odlučivanja na osnovu procijenjene vrijednosti imovine.

Bio je mišljenja i da je predloženi model u suprotnosti sa Zakonom o privrednim društvima i Zakonom o preuzimanju akcionarskih društava imajući u vidu da nije predviđen odgovor na pitanje kako se prenose neimovinska prava na pravno lice a koja se odnose na dozvole, licence, sertifikate, ugovore i slično. S obzirom na navedeno ukazao je da će se novosnovano koncesiono preduzeće (SPV) naći u problemu da dobije sve saglasnosti nadležnih organa. Kada je u pitanju lista tehničkih dokumenata i mjera za unaprijeđenja energetske efikasnosti, koje moraju biti definisane shodno odredbama člana 19 Zakona o koncesijama, ukazao je na činjenicu da su samo generalno navedene u predlogu koncesionog akta. Takođe, imajući u vidu odredbe člana 43 Zakona o koncesijama kojim je propisano da ugovor o koncesiji, između ostalog, sadrži način i rokove, obezbjeđivanje sredstava za finansiranje koncesione djelatnosti, finansijski plan i dinamiku ulaganja, naveo je da, po njegovom mišljenju, koncesioni akt ne sadrži precizan finansijski plan i dinamiku ulaganja. Imajući u vidu da Crna Gora daje značajan resurs, istakao je da investitoru treba naznačiti neophodne investicije, shodno usvojenim planskim dokumentima, kako bi plan i dinamika investicija mogli biti kontrolisani od strane države. Imajući u vidu da se pokretna i nepokretna imovina daju koncesionaru na korišćenje i obavljanje koncesionih djelatnosti, poslanik Mugoša je sugerisao da se ozbiljno sagleda činjenica da je aerodrom u Podgorici civilni i vojni. U odnosu na zaštitu prava radnika, bio je mišljenja da koncesionar treba da ponudi ugovor svim trenutno zaposlenim radnicima A.D. Aerodromi Crne Gore a ne trenutno zaposlenim kako je predloženo u koncesionim dokumentima, jer to može da se drugačije tumači, i osvrnuo se na odredbu člana 23 st. 5 i 7 ugovora o koncesiji i jasne mehanizme kontrole zaključenih podugovora kako ne bi došli u situaciju da, u slučaju podugovaranja, oko 50% zaposlenih bude tehnološki višak.

Poslanik Mugoša je takođe, istakao da mu je neprihvatljiv odgovor predlagača na pitanje sa javne rasprave da je upitno da li se koncesionar može kandidovati za predpristupne i strukturne EU fondove čime bi se investiciona obaveza umanjila, s obzirom da se ova sredstva kako je navedeno daju za projekte gdje postoje identifikovani nedostaci u smislu održivosti. Imajući u vidu navedeno istakao je primjer aerodroma u Dubrovniku, kojim se opovrgava navedeni argument predlagača koncesionih dokumenata. U odnosu na zonu ekskluziviteta, postavio je pitanje zašto je definisan raspon od 150 km s obzirom da su svi aerodromi u regionu definisali zonu ne manju od 300 km. Takođe, poslanika Mugošu je interesovalo kako koncesionar može na objektivan način da radi studiju izvodljivosti za aerodrom u Beranama i Ulcinju. Istakao je da A.D Aerodromi predstavljaju stratešku alatku kada je u pitanju razvoj turizma, i ukazao da će koncesionar značajno uticati na segment turizma. Naveo je da Zakon o koncesijama u članu 18 propisuje da u prilogu koncesionog akta moramo imati analizu alternativnih mogućnosti razvoja usluga, a nemamo je. Imajući u vidu navedeno, Mugoša je naveo da je trebalo analizirati i druge mogućnosti daljeg razvoja aerodroma kao npr. da samo navigacijski dio aerodroma bude dat na koncesiju a da aeronautički prihodi budu i dalje

pod aerodromima. Takođe ukazao je da su sve procjene, kada je u pitanju koncesioni akt, rađene na 25 godina a da se koncesija daje na 30 godina i da postoji petogodišnji prazan hod. Na kraju je ukazao na činjenicu da konsultanti treba da pripremaju koncesiona dokumenta sa ciljem zaštite interesa države Crne Gore.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, naveo je da ideja valorizacije A.D Aerodromi Crne Gore nije njegova i da je prethodni ministar saobraćaja i pomorstva uputio pisma investitorima da predstave Vladi Crne Gore predloge za njihovu valorizaciju. Naglasio je da je Vlada odlučila da razvija aerodrome kroz zakup a da je on kao ministar saobraćaja i pomorstva instrument te politike. Osvrćući se na izlaganje poslanika Borisa Mugoše koje se odnosilo na zaštitu prava radnika, Nurković je naveo da prva radnika treba zaštititi u skladu sa zakonom ali da na Aerodromima u stalnom radnom odnosu radin oko 126 radnika, suprotno aktu o sistematizaciji i zakonu. Imajući u vidu navedeno, bio je mišljenja da navedeno zapošljavanje ne bi trebalo koristiti kao resurs političkih partija. Takođe, naveo ja da su po ugovoru o djelu i dopunskom radu na Aerodromima u Podgorici i Tivtu zaposlena oko 394 radnika. On je bio mišljenja da su koncesioni akti u skladu sa zakonom i da je ovaj model ugovora dobar za državu i razvoj saobraćaja i turizma. Naveo je da će koncesionar morati da formira preduzeće u skladu sa zakonima i da upravlja tim preduzećem. Takođe, ukazao je da postoje scenariji u slučaju da dođe do krize u poslovanju i istakao je da država neće davati garancije kada je u pitanju ovaj koncesioni ugovor. Ministar je ukazao i da ukoliko, nakon pet godina od početka upravljanja aerodromima, budući koncesionar upadne u krizu i finansijeri koji su odobrili kredit koncesionaru ne mogu naći drugog koncesionara, država preuzima aerodrome. U tom slučaju, imovina i ulaganja koja su se desila u period od dvije do tri godine, u minimalnom iznosu od 80 mil.€, preuzima država bez obaveze da plati za te investicije. Takođe, država bi morala da preuzme obavezu za preostali dio neisplaćenog duga, ali će se definisati u koncesionom aktu da to bude 90% duga u dinamici u kojoj je ugovorio koncesionar prilikom zaključivanja ugovora sa finansijskim institucijama.

U okviru imovinsko pravnih odnosa, saopštio je da sve što je u granicama aerodroma predstavlja vlasništvo države, odnosno aerodroma, iako se vode dva procesa restitucije koji su obnovljeni prije pola godine i kojima će se baviti nadležni organi. Naime, ukoliko dođe do spora, u pitanju je zemljište koje je privedeno namjeni, a to znači da se zemljište ne može vratiti već sa eventualno može platiti naknada vlasniku, ako se u postupku utvrdi njegovo pravo na tu imovinu. Stoga, potencirao je da imovina ne može biti upitna. Saopštio je da u ovom trenutku nije moguće utvrditi šta treba staviti u proces eksproprijacije i predati budućem koncesionaru. Očekuje se investicioni plan, tehnička rješenja i inovacije na oba aerodroma i ne može se ući u proceduru izuzimanja imovine i kupovine tog zemljišta pod pretpostavkom da će budući koncesionar imati potrebu da razvija kargo saobraćaj u Podgorici ili vodni terminal u Tivtu. Tek kada se dobiju ponude i konkretni planovi ocijenice se prostor potreban budućem koncesionaru i tada ući u zakonsku proceduru eksproprijacije. U ovoj fazi, naveo je, da je teško identifikovati šta su potrebe budućeg koncesionara, jer postoji mogućnost da će nove sadržaje razvijati u postojećim granicama. U odnosu na procjenu vrijednosti imovine, ukazao je da Zakonom

o koncesijama nije definisano koliko treba procjena biti „stara“, ali da se od posljednje procjene nije desila značajna investicija na aerodromima.

Ukazao je da se trenutno se realizuju određene investicije, koje još uvijek nijesu proknjižene, ni evidentirane, kao uvećanje imovine, međutim, naveo je da će se angažovati ovlašćena kuća za te procjene. Podsjetio je da su, shodno zakonu, državna preduzeća dužna da popis i procjenu vrijednosti imovine dostavljaju na kraju svake godine Upravi za imovinu. Međutim, obavijestio je Odbor da ovo preduzeće nije radilo eksterne revizije posljednjih četiri-pet godina, niti procjenu imovine, zbog čega su se dodatno angažovali eksterni revizori da sprovedu reviziju za period od 2013. godine pa na dalje. Konstatovao je da je izuzetno značajno da se dobije realno stanje imovine, obaveza i prava tog preduzeća. U odnosu na prava koja se prenose na budućeg koncesionara, ukazao je da se sertifikati i dozvole prenose na koncesionara jer preduzeće ne prekida sa radom već nastavlja da funkcioniše istim danom kad se sprovede prenos, pod istim uslovima. Saopštio je da će se u naredne dvije do tri godine, uložiti min 80 mil.€, ali da se preciznije ne može utvrditi sve, dok se ne dostave ponude na tenderu. U ovom trenutku se ne raspolaže sa podacima o kapacitetima terminalnih zgrada, potencijalnom produženju i proširenju piste, broju kargo skladišta koja će biti izgrađena, ulaganju u vodni terminal i dr. Cilj je da se aerodromi dovedu do nivoa izvršenja obaveza u skladu sa evropskim standardima u toj oblasti, a na osnovu dostavljenih različitih ponuda, u pogledu iznosa ulaganja, objekata i tehnike, vršiće se vrednovanje i kvalifikacija ponuđača.

U odnosu na pitanja o Montenegro Airlines-u, saopštio je da su započeti pregovori sa firmom zainteresovanom za privatizaciju Montenegro Airlines-a, međutim, ukoliko ne dođe do privatizacije, poznate su zakonske obaveze i zakonska ograničenja sa kojima se poslovanje ovog preduzeća mora uskladiti. Ukoliko preduzeće ostane u vlasništvu države, biće sanirano na način da posluje normalno, kao i da u slučaju da država ne bude imala zakonskih i materijalnih mogućnosti da preduzeće sanira pokrenuće se stečajni postupak. Ukazao je da je cilj da se riješi problem koji datira još od 10-15 godina unazad, kao i da se spriječi prekid letova ove kompanije, koja je od izuzetnog značaja za aerodrome. Naveo je da smatra da se zakonito poslovalo i da je dobro što je preko 400 radnika radilo i primalo plate, te da je više od milion putnika prevezeno za dvije godine, sa preko 130 mil.€ ukupnog prihoda tog preduzeća, da su plaćane određene dažbine prema državi i dr. Povodom pitanja koja su se odnosila na zonu ekskluziviteta, istakao je da ista ima za cilj zaštitu ovih aerodroma od eventualno konkurentnih, te da se smatra da konkurenti našim aerodromima mogu biti oni u Durovniku i Tirani, odnosno da to mogu biti alternative za putnike koji posjećuju Crnu Goru. Prilikom određivanja zone, rukovodilo se činjenicom da se ne isključe dobri ponuđači, jer se smatra da od operatera koji posluju u okruženju - Beograd, Priština, Skoplje, Zagreb, mogu dati dobre ponude za naše aerodrome, te da im treba dati šansu da se takmiče. Istakao je da postoji potreba izrade fizibiliti studije za aerodrome u Beranama i Ulcinju, odnosno analize koju, uglavnom, mogu dobro odraditi oni koji upravljaju sa oko 20 aerodroma, jer znaju koje su potrebe aerodroma, šta bi trebalo uložiti, koje su vrijednosti investicija i sl. Navedena analiza bi se prezentovala i na osnovu toga utvrdilo da li je racionalno, ekonomski

opravdano i ima li interesovanja za valorizaciju tih aerodroma. Postoji mogućnost da i oni koji bi preuzeli postojeće aerodrome budu zainteresovani za izgradnju novih u Beranama i Ulcinju, ali to bi bio drugačiji model poslovanja.

Obavijestio je Odbor da se više puta raspravljalo o materijalima na Komisiji za ekonomsku politiku i finansijski sistem, na Vladi, kao i na sastancima organizovanim u užem kabinetu, kao i da su se razmatrale opcije kao što su privatizacija ili investiranje od strane postojećeg preduzeća kroz kreditni aranžman ili davanje na koncesiju. Ocijenio je da je ovo najbolje rješenje za državu i da se njime dobija investicija i dobro upravljanje, tj. benefiti koje druge opcije ne mogu da obezbijede jer trenutno preduzeće nema kapaciteta da to radi, ni raspoloživih sredstava, niti je u poziciji da može da se zaduži u nivou potrebnom za ulaganje. Istakao je da navedeno predstavlja jedinstven stav Vlade, međutim, ukoliko se u toku postupka ocijeni da postoji bolje rješenje, Vlada može obustaviti ovaj postupak. Podsjetio je da neće biti oslobađanja od koncesione naknade, što je rezultat sprovedene javne rasprave, te da je cilj takvih diskusija da se čuju sugestije kako bi tokom postupka izvršili korekcije i ponudili Vladi kvalitetan dokumenat koji će biti dobra osnova u sljedećim koracima. U odnosu na nedostatak finansijske analize za poslednjih pet godina koncesije, saopštio je da su konsultanti ukazali da bi bilo neozbiljno sa njihove strane da u ovako kratkom roku rade analizu samo zbog promjene našeg stava da minimalna nadoknada umjesto od 50 do 100 mil.€ ipak bude 100 mil.€. Zbog velikog interesovanja povećan je prag na minimalno 100 mil.€ avansne uplate, na minimalno 10% ukupnog prihoda i isključeno oslobađanje od koncesione naknade u prvih pet godina investicije, a koje je bilo prvobitno predviđeno.

U vezi sa predviđenim mjerama energetske efikasnosti, ukazao je da će se kroz tenderski postupak dobiti detaljniji odgovori jer je ovo početak posla koji tek predstoji. Istakao je da Ministarstvo saobraćaja i pomorstva ne može samostalno da realizuje ovaj zadatak zbog čega se pozivaju svi zainteresovani učesnici da se uključe u proces kroz dostavljanje dobronamjernih sugestija i predloga. U cilju zaštite interesa države i aerodroma tokom cijelog postupka realizacije traženo je da operater aerodroma koji bi dobio koncesiju, u slučaju da je dio konzorcijuma, mora biti vlasnik minimalno 25% konzorcijuma i mora biti vlasnik tih akcija najmanje 10 godina, kako bi se izbjegle eventualne špekulacije. Pored ovoga, postoje i drugi uslovi kojima se nastoje zaštititi preduzeće aerodromi i država.

**Poslanik Boris Mugoša**, iskazao je dilemu u vezi sa izlaganjem ministra saobraćaja i pomorstva, te i ukazao da se za sve nedoumice mogu dobiti potpune informacije od Odbora direktora Aerodroma, koji je organ upravljanja i rukovođenja preduzeća Aerodromi Crne Gore. Podsjetio je da je ministar i prije ukazivao da je sve u skladu sa zakonom, te da sada imamo konstataciju da nema više oslobađanja od koncesione naknade jer to ipak nije bilo u skladu sa Zakonom o koncesijama. S obzirom da je i ranije tvrđeno da je sve u skladu sa zakonom, ocijenio je potrebnim da se ostavi prostor za dodatne promjene, sugerišući da ne treba imati decidan stav o tome da li je sve u skladu sa zakonom dok se dodatno ne pregledaju sva dokumenta.



Saglasan je da državu ne treba da interesuje ugovor koncesionara sa zajmodavcem, ali i ukazao da to nije definisano u ugovoru jer isti predviđa da koncedent potvrđuje i saglašava se sa obezbeđenjem koje će biti navedeno u direktnom ugovoru sa finansijerima. Zatim, da ugovor predviđa i da će se koncedent odreći bilo kojeg trenutnog ili budućeg imuniteta ili suverenog prava u vezi sa direktnim ugovorom sa finansijerima. U vezi sa tim postavio je pitanje kako to da državu ne treba da interesuje ugovor između njih, kao što je ministar rekao, ako država mora da se saglasi da će odustajati od nečega. Podsjetio je da je prethodna procjena imovine bila 2011. godine, te da bi bilo potrebno da se sada sprovede nova procjena s obzirom da smo upoznati sa činjenicom da je tadašnja procjena rađena za potrebe prelaska iz javnog preduzeća u akcionarsko društvo, a da sada govorimo o tržišnoj cijeni resursa. Ukazao je da je navedeno definisano članom 61 Zakona o koncesijama koji predviđa određivanje minimalne koncesione naknade na osnovu, između ostalog, i tržišne cijene resursa, te da se moramo kretati u zakonskim okvirima, tj. da sve mora imati utemeljenje u propisima.

U odnosu na prenos neimovinskih prava, iskazao je dilemu u vezi sa sertifikatima i dozvolama koje mora posjedovati novo preduzeće koje bude formirano za upravljanje aerodromima, shodno pravilniku o bližim uslovima i kriterijumima koji definiše kako neko može da bude operator, te da smatra da to može dovesti do problematične situacije. U vezi sa zonom ekskluziviteta, podsjetio je da su Beograd i Zagreb donijeli odluke da im je potrebna zona ekskluziviteta u odnosu na Podgoricu, te ga je interesovalo kako to da se sada smatra da to nama nije potrebnok, ocjenjujući da je 150km mala udaljenost za sprječavanje „kanibalizacije“ prometa. Nije se saglasio sa stavovima ministra u dijelu fizibiliti studije, smatrajući da je neopravdano da onaj ko je koncesionar radi studije za druge konkurentske aerodrome, jer se ostavlja prostor da u toj studiji može napraviti nešto što će njemu u budućnosti najviše odgovarati u vezi potencijalnih aerodroma u Beranama i Ulcinju.

Ukazao je da ne osporava rješenje koje se odnosi na produžetak koncesionog perioda na 30 godina, ali da se u tom slučaju mijenja analiza jer je ista rađena na period do 25 godina, te ukoliko se period produži na 30 godina, upravo je tih zadnjih pet godina najveći prihod, zbog čega se mijenjaju početni parametri na kojima analiza počiva, a na čijim rezultatima se donose odluke. Sugerisao je da se uradi nova analiza jer će se promijeniti parametri, a ti parametri su bitni za potencijalni tender. Smatra da za tender jeste bitan procenat bruto prihoda, ali ga je interesovalo zašto nije, kao bitan uslov na tenderu, stavljeno i to ko ponudi veću avansnu naknadu, jer smo upoznati sa time da će se odlučivati na osnovu one druge, varijabilne koncesione naknade.

Na kraju izlaganja, ocijenio je da sve navedeno mogu aerodromi samostalno sprovoditi, bez potrebe za državnom garancijom, jer je poznato koliko imaju sredstava na računima, s obzirom da su dobro poslovali i sredstva čuvali za veliki investicioni zahvat. Ukazao je da sredstva nijesu trošena za druge namjene jer se čekalo na odluku Vlade, s obzirom da ona kao osnivač odlučuje o tome kako će se oni razvijati. Neodbijajući neki drugi model, saopštio je da će kad je u pitanju partija kojoj pripada podršku dobiti onaj model za koji se procijeni da će donijeti veću društveno - ekonomsku korist za građane Crne Gore.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, istakao je da su informacije koje je iznio u odnosu na stanje u Aerodromima Crne Gore AD dostavljene od strane direktora Aerodroma, kao i da su podaci potkrijepljeni dokumentima. Ukazao je da je sprovedena javna rasprava o Koncesionom aktu Aerodroma Crne Gore - Projekat koncesije i Nacrtu ugovora o koncesiji u vezi sa Aerodromima (Berane), Podgorica i Tivat, bila dobra prilika da se upute predlozi, primjedbe i sugestije, ocijenivši da je pripremljen dobar dokument, koji će biti upućen Vladi Crne Gore, na dalje, eventualne korekcije. S tim u vezi, podsjetio je da se predmet polemike, tokom rasprave, odnosio i na dio Nacrta koncesionog ugovora, gdje se pored koncedenta i koncesionara, kao potpisnik predviđaju i sponzori, kao i na pitanje procjene imovine.

**Poslanik Genci Nimanbegu**, ocijenio je da se diskusija o davanju u zakup aerodroma nepotrebno politizuje. Poslanik je ukazao na eventualnu potrebu da se, u navedenoj situaciji, zaštite interesi Montenegro Airlinesa, kao nacionalnog operatora avio saobraćaja, uz poštovanje svih međunarodnih obaveza Crne Gore, a imajući u vidu da su proteklih godina za pomoć ovog avio prevoznika opredijeljeni milionski iznosi, pribavljeni avioni, te naveo da se status zaposlenih ne smije odvojiti iz navedenog konteksta. S tim u vezi, interesovalo ga je kakav uticaj Vlada Crne Gore očekuje da bi navedena koncesija mogla imati prema Montenegro Airlinesu. Poslanik Nimanbegu, postavio je i pitanje zašto se od koncesionara traži da sačini studiju razvoja aerodroma u Ulcinju, kada mu isti kasnije može biti konkurencija, te bio mišljenja da država mora sebi ostaviti pravo da autonomno odlučuje gdje će da gradi aerodrome. Ukazao je na primjer Albanije, koja se koncesionim ugovorom odrekla mogućnosti da razvija bilo koji aerodrom osim aerodroma u Tirani, te da je tek 2015. godine, nakon desetak godina, izmijenjen navedeni akt, kako bi, pored Aerodroma Tirana, mogli razvijati i druge aerodrome.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, ukazao je da je situacija u Montenegro Airlinesu vrlo teška, ali da se trenutno vode pregovori Vlade sa jednom kompanijom, koja je zainteresovana za privatizaciju. Ocijenio je da bi privatizacija bila najbolja odluka. Naglasio je da nacionalni operator predstavlja veoma važan resurs za razvoj turističke privrede Crne Gore, jer se prevozi veliki broj ljudi, odnosno turista. Podsjetio je da je i do sada ulagan napor da se održi ova avio kompanija, ukazavši da ukoliko ne dođe do privatizacije iste, ostaje da se razmotri mogućnost saniranja sredstvima iz budžeta, te da se eventualno na ovaj način izvrši ulaganje u nabavku aviona i pojača flota. Podsjetio je, takođe, da ukoliko ne dođe do privatizacije, kao i ukoliko ni druga opcija da ovaj avio prevoznik opstane kao državna kompanija ne bude moguća, postoji i treća, najgora opcija, stečaj. Ukazao je, u odnosu na navedeno, da će biti razmotrene sve opcije, te donijeta najbolja odluka u datom trenutku. Naveo je, dalje, da koncesionaru u koncesionom aktu nije data mogućnost da zabrani razvoj aerodroma u Crnoj Gori, kao i da će država donijeti odluku da li će razvijati druge aerodrome, ukoliko studija izvodljivosti pokaže da je njihov razvoj opravdan. Ukazao je da je sa budućim

koncesionarima moguć pregovor oko limitiranja broja putnika koje aerodromi mogu transferisati, da ne bi bili konkurentni, te naglasio da nema bojazni da se slučaj iz Albanije, koji se odnosi na ograničenje stavljanja u pogon drugih aerodroma, ponovi u Crnoj Gori.

**Poslanik Genci Nimanbegu**, istakao je da nije saglasan sa iznesenim stavom ministra Nurkovića povodom eventualnog postojanja konflikta interesa prilikom izrade studije razvoja aerodroma Ulcinj i Berane. Ukazao je da se na stranici 33 prethodne studije procjene navodi da će koncesionar pripremiti studije procjene aerodroma Berane i aerodroma Ulcinj, te da će koncedent imati pravo da razvije ove aerodrome kroz postupak javnog nadmetanja, ili na drugačiji način, u skladu sa primjenjivim zakonima. Poslanik je istakao da postoji opravdana bojazan da koncesionar, u studijama procjene, a neadekvatno realnoj situaciji, kako ne bi sebi napravio dodatnu konkurenciju, ocijeni da bi razvoj ovih aerodroma bio skup.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, ukazao je da razvoj aerodroma Berane i Ulcinj nije politička, već ekonomska odluka, koja ne zavisi od koncesionara već od koncedenta, odnosno da će država odlučiti o navedenom pitanju. S tim u vezi, ukazao je da država može biti nezadovoljna analizom koju pripremi koncesionar, te da može angažovati nekog drugog za pripremu dodatnih analiza.

**Poslanik Genci Nimanbegu**, bio je mišljenja da je koncesionar u konfliktu interesa da donese realnu studiju procjene za aerodrome, jer mu mogu biti konkurenti. Naveo je da, ukoliko aerodrom Podgorica ima milion putnika, razvojem aerodroma u Ulcinju, 300.000 putnika bi otišlo u Ulcinj, što bi značilo pad prihoda za aerodrom u Podgorici. Ukazao je na potrebu, s tim u vezi, da Crna Gora autonomnije odlučuje o navedenom.

**Predsjednik Odbora, Predrag Sekulić**, ukazao je da i ukoliko studija koju priprema koncesionar ne bude zadovoljavajuća, postoji prostor da država pripremi svoju studiju. Ukazao je, takođe, da se u Prostornom planu Crne Gore navodi da postoje opravdani razlozi za razvijanje aerodroma i u Beranama i u Ulcinju.

**Poslanik Genci Nimanbegu** istakao je da je Regionalnim planom „Južni Jadran“ iz 1968. godine bio predviđen razvoj Ulcinja, odnosno izgradnja aerodroma. Takođe, ukazao je i da je kroz Master plan razvoja turizma Crne Gore, Ulcinj prepoznat kao važna turistička destinacija. Ukazao je i da je u međuvremenu Arsenal, koji je bio luka za remont u Tivtu, pretvoren u ekskluzivno odmaralište, gdje je razvijen i aerodrom, te visoki turizam. Ocijenio je da se ono što stoji u planovima ne podudara sa realizacijom.

**Predsjednik Odbora, Predrag Sekulić**, ukazao je da se u koncesionom aktu mogu posebno dodati bodovi vezani za prethodno navedenu studiju, odnosno za ulaganje u aerodrome Berane i Ulcinj.

**Poslanik Nikola Rakočević**, iznio je stav da je dio rasprave bez potrebe politizovan. Ukazao je da su Aerodromi ključno čvorište za valorizaciju turističkih i ukupnih privrednih kapaciteta Crne Gore, te da je važno krenuti od premise da su Aerodromi kao preduzeće vrlo uspješno vođeni u ranijem periodu, a da je koncesioni aranžman najbolji način da se dalje valorizuju. Podsjetio je da Crna Gora ima niz realizovanih turističkih projekata, kao i projekata koji su u procesu realizacije, te da su s tim u vezi, potrebni zadovoljavajući i visoko kvalitetni kapaciteti aerodroma. Ocijenio je da zaštita interesa države Crne Gore i radnika na aerodromima predstavljaju dva ključna razloga zbog kojih treba dobro analizirati svaku stavku u koncesionom aktu, u cijelom procesu. Podsjetio je da Aerodromi Crne Gore imaju dva aerodroma, da je dosadašnji broj putnika oko dva miliona, kao i da se u narednih deset godina očekuje oko pet miliona putnika, te da se ulazi u koncesioni aranžman u cilju dalje valorizacije ove kompanije. Postavio je pitanje, s tim u vezi, da li je potrebno da ponuđač koncesionog aranžmana bude neko ko ima više iskustva nego što je definisano koncesionim aktom, odnosno da ima iskustva više od tri godine, da je operator na više od dva aerodroma, te da ima veći broj putnika na aerodromima gdje je operator u odnosu na kriterijume koji su predloženi. Veoma značajnim ocijenio je bodovanje ponuda, prevashodno segment bodovanja koji se odnosi na finansijski aspekt, ali ukazao i na značaj drugih segmenata.

Poslanika Rakočevića interesovalo je da li postoji mogućnost da u kriterijume za bodovanje ponuda uđe i aspekt vezan za mogućnost obezbjeđivanje novih letova i novih operatera. Bio je mišljenja i da valorizacija aerodroma Berane i Ulcinj treba da bude segment bodovanja, ukoliko je to moguće. Takođe, naveo je da je u kontekstu kriterijuma za odabir koncesionara značajna i dinamika realizacije investicije. Interesovalo ga je da li je će se koncesionim aktom budući koncesionar obavezati da uvede vodni terminal u Tivtu i noćno slijetanje, ukoliko je to tehnički izvodljivo. Iznio je stav da nosivost manevarskih površina u Tivtu nije na zadovoljavajućem nivou te da je siguran da će to biti jedna od prvih stavki u koje će budući koncesionar investirati. Interesovalo ga je i šta se dešava sa sertifikatom aerodroma, odnosno da li je to nešto što se treba riješiti prije zaključivanja ugovora ili na šta se koncesionar treba obavezivati. Poslanik Rakočević, predložio je da se povodom diskusije obavljene tokom saslušanja pripremi dopis, koji će sadržati mišljenja, sugestije i stavove iznijete na Odboru, te da se isti uputi Ministarstvu saobraćaja i pomorstva.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković** ocijenio je da politizacija odluke davanja aerodroma u zakup nije dobra, ali da je do toga došlo i kroz izvještavanje pojedinih medija. Ukazao je da je namjera da se pri odabiru koncesionara izbjegnu špekulanti, ili bilo kakva favorizacija ponuđača. Podsjetio je da će 2018. godine Aerodromi dostići broj od 2,5 miliona putnika, te da je tendencija da se ovaj broj svake godine povećava, odnosno da se očekuje da se u sljedećih 10 godina broj putnika poveća na 4,5 ili 5 miliona, što ukazuje na urgentnu potrebu za značajnom investicijom. Ukazao je da je ponudom definisan minimum potrebnog iznosa, da se u naredne dvije do tri godine investira minimum 80 miliona eura, ali da će ukoliko neko ponudi veći iznos uz tehnička rješenja koja ne postoje na našim aerodromima, navedeno biti dodatno

bodovano. Ukazao je, takođe, da u set kriterijuma za bodovanje ulaze: ulaganje, tehničke inovacije, dinamika investicija, avansna uplata, koncesiona naknada, itd. Značajnim, u kontekstu razvoja turizma, ocijenio je uvođenje i razvoj vodnog terminala imajući u vidu da bi se na taj način riješila dostupnost turističkim kompleksima, naročito turistima visoke platežne moći, koji bi koristili taj terminal.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, naveo je da posebnu pažnju treba posvetiti razvoju kargo saobraćaja, odnosno kargo skladišta u Podgorici, imajući u vidu veliki potencijal koji može da obezbijedi značajan profit i poveća prihod Aerodromima. Vezano za pistu u Tivtu naveo je da ne bi govorio o tim detaljima, imajući u vidu veliki broj stvari koje treba hitno regulisati, s obzirom na ozbiljna upozorenja da stanje u nekim segmentima nije na zadovoljavajućem nivou. S tim u vezi ukazao je da će koncesionar procijeniti gdje je najpotrebnije investirati, te gdje se ulaganje može odložiti godinu ili dvije, nakon preuzimanja. Ukazao je da je urgentno ulaganje za popravljavanje piste u Tivatu, kao i da se sada radi na proširenju terminala, tako da će se to vjerovatno riješiti, kako bi se zadovoljile sve potrebe putnika, uključujući i bezbjednost i sve drugo što se bude tražilo. Kada je u pitanju sertifikacija Aerodroma mišljenja je da u tom dijelu neće biti problema, te da smo podložni ocjenama međunarodnih organizacija koje prate bezbjednost aerodroma, kao i da je najavljena kontrola u tom segmentu u januaru. Vezano za aerodrome u Beranama i Ulcinju ocijenio je da postoji realna potreba da se ta dva kapaciteta razvijaju, kao i da se aerodrom Berane ponovo stavi u funkciju. S tim u vezi ukazao je da će studija pokazati opravdanost investicija u tom dijelu.

**Poslanica, Ana Nikolić**, navela je da je s obzirom da se Crna Gora opredijelila za turizam, kao jednu od strateških grana razvoja privrede Crne Gore, potrebno prepoznati važnost i značaj Aerodroma. S tim u vezi napomenula je da ekonomska teorija pokazuje da je najbolje imati privatni sektor, odnosno privatni kapital, te da u tom smislu pozdravlja ovakav oblik organizacije Aerodroma, na način da se angažuje privatni kapital iz inostranstva pod kontrolom države, uvažavajući svakako činjenicu dobrog poslovanja aerodroma u prethodnom periodu. Interesovalo ju je kada se okvirno očekuje dolazak koncesionara, imajući u vidu probleme vezane za rješavanje imovinsko pravnih odnosa u Crnoj Gori.

U odnosu na četiri faze kroz koje koncesionar treba da prođe, navela je da je jako bitno investiranje kako u prvim godinama, u trenutnu i novu infrastrukturu, tako i u svih 25 godina kako bi se napravila infrastruktura koja će biti samoodrživa. Nadalje istakla je da je jako bitno da se na aerodromima napravi komercijalni biznis u svim sferama, sa svim sadržajima koji su potrebni putnicima, te da on može biti značajniji od putničke takse. Takođe, istakla je da s obzirom da većina turista dolazi avio prevozom i nivo kvaliteta usluge treba da bude na zadovoljavajućem nivou, te da to treba da bude jedan od ciljeva kako bi se povećao broj turista. U odnosu na minimum 100 miliona investiranja za 25 godina, bila je mišljenja da je najvažnije da se na tenderu dobije koncesionar koji će da uloži sredstva, te da target treba da budu investicije u same aerodrome, odnosno

minimum 100 i više miliona eura. S tim u vezi interesovalo ju je kakvi se benefiti očekuju od 100 miliona na kompletnu privredu Crne Gore.

**Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, složio se sa konstatacijom da Aerodromi posluju dobro u smislu finansijskog rezultata, s naglaskom da trenutno poslovanje nije na zadovoljavajućem nivou, te da je važno da se poslovanje popravi kroz tehnička unapređenja, razvoj komercijalnih biznisa na aerodromima, unapređenje bezbjednosti putnika, sigurnosti piste, uređaja i tehnike koja to sve prati. Naveo je da su na sadašnjem nivou dostigli limit, te da je povećanje broja putnika sa trenutnim kapacitetima ograničavajući faktor, što dokazuje i period turističke sezone kada su ogromne gužve. S tim u vezi ukazao je da je potrebno povećati kapacitet aerodroma, kako bi se zadovoljili tehnički standardi i potrebe putnika imajući u vidu očekivane projekcije povećanja broja putnika u narednom periodu. Nadalje ukazao je da se očekuje da će koncesioni akt biti na sljedećoj sjednici Vlade Crne Gore, nakon čijeg usvajanja ide pretkvalifikacija i rok od 30 dana da potencijalni koncesionari pokažu interesovanje. Nakon ocjene da li su ispunjeni uslovi iz koncesionog akta izvršiće se selekcija, i oni koji budu zadovoljili uslove koji su propisani koncesionim aktom dobiće šansu da se jave u tenderskom postupku. Nakon odabira potencijalnih koncesionara ići će se u proceduru tendera koja će trajati 60 dana. Imajući u vidu navedeni postupak naveo je da se očekuje da će do marta dobiti koncesionara, nakon čega će uslijediti pripremanje ugovora o koncesiji. Ukazao je da će to biti zahtjevan posao, kako bi se svi detalji precizirali i kako bi se na svaki način država zaštitila od eventualnih konsekvenci tokom realizacije ugovora o koncesiji, imajući u vidu da su to međunarodne organizacije, koje imaju svoje renomirane advokatske kancelarije, kao i da će se zaštititi na svaki način, te da je u tom smislu potrebno da država angažuje stručnjake kako bi se zaštitila. Naveo je da smatra da će do juna 2019. godine imati potpisan ugovor o koncesiji, ako se dobiju kvalitetne ponude. Mišljenja je da su postavljeni uslovi dobri za državu i da očekuje bolje ponude u odnosu na ono što su postavili kao minimum, nakon čega će se ići u sljedeće faze.

U odnosu na imovinsko-pravne odnose s naglaskom na Tivat ukazao je da je tu zaštitnik imovinsko-pravnih odnosa, katastar i Ministarstvo održivog razvoja i turizma koje se bavi planom tog područja i dokumentacijom koja je vezana za razvoj tog prostora, te da se analizira svaki dokument i aspekt. S tim u vezi ukazao je da će državna imovina koja je data na korišćenje biti vraćena, kao i da je izvršena eksproprijacija značajnog dijela parcela u korist države i razvoja Aerodroma, te da će u tom smislu koncesionar imati kvalitetnu dokumentaciju. Naveo je da je u koncesionom aktu i ugovoru o koncesiji predviđeno da će se pratiti koncesionar kako u dijelu plaćanja i finansijskih obaveza ulaganja, tako i kasnije u dijelu podnošenja izvještaja. Predviđeno je da se u nekom kraćem periodu od dvije do pet godina dostavlja kompletna analiza izvještavanja i oko stanja imovine i oko stanja opreme, te da će se u tom smislu imati potpuni monitoring u cijelom procesu. Istakao je da je jako važno da koncesionar ispunjava međunarodne standarde i da ne smije biti propusta. Kada je u pitanju razvoj komercionalnog biznisa naveo je da je tu veliki potencijal i da se u tom dijelu očekuje benefit za državu, u smislu da bi sadašnjih 35 miliona ukupnog prihoda, da je trenutno punim kapacitetom razvijen

komercijalni biznis, kako je to na evropskim aerodromima, možda bio 50-60 miliona, te da bi u tom slučaju, na osnovu minimalne stope, godišnja koncesiona nadoknada od 10% bila 5-6 miliona eura za budžet u prvoj godini.

Nadalje ukazao je na potencijale koji se očekuju kroz izgradnju novih terminalnih zgrada koje će obuhvatiti razvoj biznisa, šopinga, restorana, ugostiteljskih objekata i ostalog, te da će nivo prihoda u tom smislu rasti i da će kroz taj procenat koncesiona nadoknada biti značajna za državu i da će otprilike nakon pet godina, kada se dostigne neki nivo broja putnika i izgrađenosti objekata, rasti po nekim projekcijama do 25 miliona godišnje. Naveo je da je imperativ da se investira u što kraćem roku kako bi se povećala, bezbjednost, sigurnost i normalno funkcionisanje putnika. Istakao je da je bitno da budući koncesionar dostavi plan razvoja Aerodroma, kao i da će se svaka pozicija bodovati i da će investitor koji bude dostavio u svom planu razvoj i investiranje u prvih dvije ili tri godine od 100 ili 120 miliona, dobiti maksimalan broj bodova u tom segmentu, takođe istakao je da je jako važna avansna uplata i godišnja koncesiona nadoknada, s posebnim akcentom na zaštitu interesa radnika. U tom smislu insistiraće se da poslovodstvo sa radnicima i sindikatom potpiše kolektivni ugovor i da se procesuiru prema Vladi, kako bi se garantovala prava radnika u smislu da se pet godina ne može vršiti reorganizacija i proglašavanje tehnoloških viškova. Takođe, ukazao je da je na javnoj raspravi istakao da će se kroz razvoj aerodroma i povećanje kapaciteta javiti i potreba za dodatnim brojem radnika, te da su projekcije u tom smislu oko 900-1000 radnika.

**Predsjednik Odbora, Predrag Sekulić**, na kraju saslušanja ocijenio je da će sve ono što se čulo tokom rasprave na Odboru biti od koristi, kako Ministarstvu, tako i Vladi, da koncesioni akt u konačnom bude kvalitetniji, te da u tom smislu ne treba podsjećati na značaj Aerodroma Crne Gore, ne samo kada je u pitanju vazdušni saobraćaj, već i razvoj turizma i ukupne ekonomije u Crnoj Gori. S tim u vezi istakao je da će ova koncesija upravo pomoći da imamo nešto jači razvoj ukupne ekonomije u Crnoj Gori. Takođe, složio se sa članovima Odbora da kriterijumi za koncesionara treba da budu „oštriji“ od onih koji su dati u ovom trenutku, bez obzira što će to možda moći da se tumači kao revidiranje nekih koji pretenduju da budu koncesionari. Mišljenja je da ako imamo dva aerodroma operater mora imati najmanje četiri aerodroma što se i čulo tokom rasprave, kao i da ako imamo dva miliona putnika u ovom trenutku to ipak mora da bude veća cifra od oko pet miliona, te da će svakako Vlada biti ta koja konačno određuje predlog koncesionog akta. Takođe, ocijenio je korisnim činjenicu da Aerodromi ostaju u vlasništvu Crne Gore, te da ne postoji mogućnost da se kroz bilo koji vid garancije to vlasništvo dovede u pitanje. U odnosu na zahtjeve koji su se čuli tokom rasprave na Odboru vezano za aerodrome u Beranama i Ulcinju mišljenja je da se to mora pojačati, ne samo kroz dio koji se tiče prethodne studije koju priprema koncesionar već ukoliko se pokaže da koncesionar nije spreman za tako nešto da možda država malo hrabrije uđe, imajući u vidu benefite o kojima se govorilo, kako za razvoj turizma u Ulcinju, tako i za razvoj zimskog turizma u Beranama.

Vežano za brzinu realizacije investicije bio je mišljenja da je koncesionaru u interesu da što brže realizuje investiciju, imajući u vidu da će na taj način povećati svoj mogući prihod posebno u prvim godinama, te da to treba ispratiti i možda posebno bodovati. Vežano za pitanje koje ostaje otvoreno, kada je u pitanju Montenegro Airlines naveo je da vjeruje da će ministar i Vlada koja je odgovorna za unutrašnju i spoljnu politiku, kao i do sada voditi brigu o nacionalnom avio prevozniku u skladu sa onim što su zakonski propisi, imajući u vidu da značaj Montenegro Airlines-a za Crnu Goru prevazilazi ono što je značaj jednog nacionalnog avio-prevoznika. Takođe, ocijenio je pozitivnim predviđeno povećanje broja zaposlenih i zaštitu onih koji trenutno rade, te istakao da i tom pitanju treba posvetiti posebnu pažnju, kao i sagledati mogućnost da se u koncesionom aktu posebno boduje povećanje broja letova i otvaranje novih destinacija.

Zaključio je da su sugestije koje su se čule na sjednici od članova Odbora bile korisne te da će imati prilike da i dalje prate ono što će se dešavati, odnosno samo raspisivanje koncesije, kao i da će javnost kao i do sada biti uključena u sve faze davanja u zakup Aerodroma Crne Gore.

U skladu sa članom 77 stav 2 Poslovnika, Odbor je podnio Skupštini sljedeći

### IZVJEŠTAJ

**I** Na osnovu člana 75 Poslovnika Skupštine Crne Gore, Odbor za ekonomiju, finansije i budžet na 51. sjednici, održanoj 13. septembra 2018. godine, polazeći od inicijativa poslanika Borisa Mugoše i poslanika Nikole Rakočevića, Ane Nikolić i Filipa Vukovića, odlučio je da održi kontrolno saslušanje povodom aktuelne teme modela daljeg razvoja Aerodroma Crne Gore, imajući u vidu da se radi o strateški važnom državnom resursu. S tim u vezi dogovoreno je da se saslušanje na temu: „Razvojna politika Aerodroma Crne Gore u svijetlu predloženog koncesionog akta“ održi nakon što Ministarstvo saobraćaja i pomorstva članovima Odbora dostavi određene informacije u pisanoj formi.

Imajući u vidu navedeno Odbor je, na 53. sjednici, održanoj 26. oktobra 2018. godine, donio odluku da se kontrolno saslušanje ministra saobraćaja i pomorstva održi 31. oktobra 2018. godine u 13:00 časova.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je, nakon zahtjeva za dostavljanje informacija, koji je upućen 14. septembra 2018. godine, Odboru za ekonomiju, finansije i budžet, 26. oktobra 2018. godine (00-63-7/18-58/3), dostavilo:

- Izvještaj o sprovedenoj javnoj raspravi o koncesionom aktu Aerodromi Crne Gore;
- Nacrt novog ugovora o koncesiji u vezi sa aerodromima (Berane), Podgorica i Tivat i
- Koncesioni akt – Aerodromi Crne Gore Projekat koncesije.

**II** **Ministar saobraćaja i pomorstva, Osman Nurković**, ukazao je da je postupak koji se sprovodi u skladu sa zakonom i naveo da se Aerodromi daju na koncesiju i da se ne radi o otuđenju državne imovine i prodaji aerodroma, kao i da će se cjelokupna



investicija, nakon isteka koncesionog ugovora, vratiti državi. U odnosu na proceduru podsjetio je da je organizovana javna rasprava koja je trajala mjesec dana. Naveo je i da je pred Odborom kvalitetan dokument i da je moguće da se određene sugestije koje se čuju na Odboru, uvažavaju. Ukazao je da je naredni korak, upućivanje akta Vladi Crne Gore na usvajanje i da poslije toga slijedi postupak pretkvalifikacije, upućivanje javnog poziva, u periodu koji će biti 30 dana. Nakon pregleda i ocjene ispunjenosti uslova, izvršiće se selekcija onih koji ispunjavaju uslove i nakon toga će biti raspisan tender, koji će trajati 60 dana. Naveo je da je način odabira, određen sa više uslova, a prvi je investicija što je urgentno neophodno imajući u vidu stanje Aerodroma. Kao drugi važan uslov naveo je da avansna uplata bude najmanje 100 miliona eura, gdje će se prilikom bodovanja uzeti u obzir i ponuđeni iznos ove uplate. Sljedeći uslov koji je ministar naveo je da minimalna godišnja koncesiona naknada bude 10% od ukupnog prihoda budućeg koncesionara te da avansna uplata ne ulazi u ovaj dio. U odnosu na dinamiku investicija ukazao je da je predviđeno da u prvih dvije do tri godine one budu najmanje 80 miliona eura, a tokom cjelokupnog koncesionog perioda 200 miliona eura. Takođe, obavijestio je Odbor da će se bodovati tehničke inovacije i iskazao očekivanje da će neko od potencijalnih koncesionara ponuditi izgradnju vodnog terminala, kargo skladišta i ostalih sadržaja koje trenutno nemamo na aerodromima. Ukazao je i da je vrlo važna pozicija radnika, te da će se garantovati da pet godina ne može biti reorganizacije ili proglašavanja tehnoloških viškova.

U odnosu na imovinsko-pravne odnose, naveo je da evidencija imovine nije kvalitetno vođena u prethodnom periodu, posebno na aerodromu u Tivtu, kao i da je formirana komisija koja se bavi tim problemom i iskazao očekivanje da će se u najskorijem vremenu to riješiti. Ministar je istakao da je ovaj proces transparentan i da se očekuju vrlo kvalitetne ponude. Takođe, naveo je da ukoliko dođe do realizacije ovakvog aranžmana, koncesionar će formirati preduzeće koje će preuzeti upravljanje i rukovoditi radom tog preduzeća, dok će za postojeće preduzeće – Aerodromi Crne Gore, radnicima biti ponuđen transfer u novoformirano preduzeće, a isto će funkcionisati sa manjim brojem zaposlenih koji će vršiti monitoring za investicije, kontrolu prihoda i naplatu godišnjih naknada, kao i da će postojati kontrole od strane Ministarstva i drugih subjekata. U odnosu na predloženi način valorizacije aerodroma, ukazao je da postoji veliko interesovanje renomiranih kompanija u ovoj oblasti.

**II** U raspravi su učestvovali poslanici: Branko Čavor, Boris Mugoša, Predrag Sekulić, Genci Nimanbegu, Nikola Rakočević i Ana Nikolić.

Tokom rasprave postavljena su brojna pitanja i iskazani stavovi i mišljenja, koji se mogu rezimirati na sljedeći način:

- Razvoj avio saobraćaja i pratećih sadržaja je neophodan u cilju unapređenja stanja u ovoj oblasti, očekivanog porasta broja putnika i valorizacije ukupnih privrednih aktivnosti u državi;

- Dokumenta koja su dostavljena Odboru kvalitetno i stručno su odrađena, zakonski utemeljena a procedura prije donošenja konačne odluke transparentna;
- Potrebno je kod rangiranja koncesionara, naročito uzeti u obzir: visinu avansne uplate, godišnju naknadu, visinu i dinamiku investicionih ulaganja.
- Potrebno je posebnu pažnju posvetiti zaposlenima u Aerodromima Crne Gore, njihovim pravima u skladu sa zakonom i kolektivnim ugovorom, kao i njihovom budućem angažmanu;
- Naročitu pažnju potrebno je posvetiti rješavanju imovinko-pravnih pitanja u vezi sa Aerodromima Crne Gore;
- Predviđena priprema prethodne studije procjene, kroz dostavljena dokumenta, za Aerodrom Berane i Aerodrom Ulcinj je potrebna, između ostalog, imajući u vidu neophodnost ravnomjernijeg regionalnog razvoja, kao i ocijenjeno da država može samostalno uraditi ovu vrstu studije ukoliko se za tim ukaže potreba;
- Neophodno je da Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, odnosno, Vlada Crne Gore sagleda dalji položaj nacionalnog avio prevoznika - Montenegro Airlinesa;
- Predložena dokumenta su nezakonita i neprecizna, između ostalog, imajući u vidu Zakon o koncesijama, Zakon o privrednim društvima, Zakon o državnoj imovini i Zakon o preuzimanju akcionarskih društava; nepovoljna su i ekonomski neopravdana, te ih je potrebno doraditi, kao i sagledati drugačiji model dalje valorizacije Aerodroma Crne Gore.

\* \* \*

Sjednica je završena u 15.40 časova.

\* \* \*

**Sastavni dio zapisnika čini audio zapis sa sjednice.**

Broj: 00-63-7/18-

**SEKRETAR SEKRETARIJATA ODBORA**  
Demir Mujević, s.r.

**PREDSJEDNIK ODBORA**  
Predrag Sekulić, s.r.