



JAVNO PREDUZEĆE
ПУТЕВИ СРБИЈЕ



EKONOMSKI INSTITUT
ECONOMICS INSTITUTE

1947

Razvoj okvira i smernica za primenu javno-privatnog partnerstva u finansiranju projekata putne infrastrukture

Prezentacija Studije

Beograd, 17. april 2012.

- ▶ Javno-privatno partnerstvo – opšti privredni kontekst
- ▶ Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi
- ▶ Mogući vidovi JPP projekata u mreži puteva I i II reda u Republici Srbiji
- ▶ Priprema i tok JPP projekta u putnoj infrastrukturi
- ▶ Tehnički parametri
- ▶ Pravni aspekt JPP u putnoj infrastrukturi Republike Srbije
- ▶ Potencijalni JPP projekti u mreži puteva I i II reda u Republici Srbiji

Javno-privatno partnerstvo – opšti privredni kontekst

- ▶ Nakon krize iz 2008. godine, Srpska privreda se polako oporavljala, ali je prelazak na model uravnoteženog rasta zasnovanog na izvozu i investicijama značajno teži nego što se očekivalo.

	Godina											
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nominalni BDP (EUR mlrd.)	12,8	16,0	17,3	19,0	20,3	23,3	28,5	32,7	28,9	29,0	33,0	33,7 *
Nominalni GDP per capita (EUR)	1.709	2.137	2.313	2.549	2.729	3.144	3.857	4.445	3.945	3.981	4.543	4.665 *
Realni rast BDP (%)	5,3	4,3	2,5	9,3	5,4	3,6	5,4	3,8	-3,5	1,0	1,6	1,5 *
Rast cena na kraju godine (%)	-	-	-	-	-	-	11	8,6	6,6	10,3	7	0,1 **
Trgovinski bilans (EUR mlrd.)	-2,8	-3,8	-4,1	-5,8	-4,8	-5,4	-7,5	-9,0	-5,5	-5,2	-6,0	-0,5 **
Neto FDI (EUR mlrd.)	0,2	0,5	1,2	0,8	1,3	3,3	1,8	1,8	1,4	0,9	1,5	-
Stopa nezaposlenosti (%)	-	-	-	18,5	20,8	20,9	18,1	14,0	16,6	19,2	23,7	23,7 **
Strani dug (EUR bil.)	-	-	-	-	-	14,2	17,1	21,1	22,5	23,8	24,1	-

* Projektovano

** Januar

Stanje javnog duga na dan 29. februara 2012.	Nacionalna metodologija*		Bruto dug sektora države**	
	RSD mlrd.	% od BDP	RSD mlrd.	% od BDP
Ukupne direktne obaveze	1.351,68	38,07%	1.315,65	37,05%
Garantovani dug	219,47	6,18%	109,88	3,09%
Ostali dug sektora države	0,00	0,00%	3,72	0,10%
Dug lokalne vlasti	9,81	0,28%	58,11	1,64%
Dug institucija socijalnog osiguranja	0,00	0,00%	0,00	0,00%
Ukupno	1.580,96	44,52%	1.487,36	41,89%

* Zakon o javnom dugu

** Metodologija EU - Mاستriht kriterijum

Izvor: Ministarstvo finansija

Javno-privatno partnerstvo – opšti privredni kontekst

- ▶ **Uslovi za investiranje u infrastrukturu**
 - ▶ Usporavanje privredne aktivnosti
 - ▶ Kapitalna potrošnja je žrtvovana zbog prekoračenja tekućih rashoda.
 - ▶ Nisko učešće fiksnih investicija u BDP: ispod 18%
 - ▶ Izvršeno je oko 70% planiranih investicija.
 - ▶ Slab nivo investicija je direktna posledica nedostatka finansijskih sredstava.
 - ▶ Ostali problemi
 - ▶ Neefikasno planiranje kapitalnih izdataka, nepredvidivost u pogledu alokacije sredstava na srednji rok, komplikovane i opterećujuće procedure javnih nabavki, institucionalna fragmentiranost, neredovno plaćanje izvedenih radova.
- ▶ Svetska banka je rangirala Srbiju na 134. mesto u pogledu kvaliteta i bezbednosti puteva.
- ▶ Republika Srbija je zatražila od Svetske banke, EIB i EBRD da zajednički odobre zajam od ukupno 300 mil. EUR za obnovu puteva u Srbiji.

Javno-privatno partnerstvo – opšti privredni kontekst

▶ JP Putevi Srbije

- ▶ Najznačajniji izvor prihoda je prihod od naplate putarina.
- ▶ Smanjenje prihoda bez obezbeđenja alternativnog izvora, otvara pitanje neometanog finansiranja osnovih aktivnosti JP Putevi Srbije, uključujući i održavanje putne mreže.
- ▶ Rizik potencijalnog povećanja pozajmljenih izvora finansiranja.

▶ Otvoreno pitanje – Iz kojih izvora se mogu i trebaju finansirati radovi

- ▶ Na izgradnji novih deonica
- ▶ Na održavanju putne infrastrukture



▶ Da bi smo obezbedili privredni razvoj...

- ▶ Privredni rast i intenziviranje investicija ➡ izgradnja putne infrastrukture ➡ izvori finansiranja ➡ nedostatak/otežan pristup/nepovoljni izvori ➡ uključivanje javno-privatnog partnerstva kao oblika finansiranja investicija u putnu infrastrukturu

Javno-privatno partnerstvo – opšti privredni kontekst

- ▶ **Komercijalni rizik putnog projekta u Srbiji se može oceniti kao visok**
 - ▶ Cena putarina je među najnižima u Evropi
 - ▶ Ekonomski nivo razvijenosti zemlje i obim saobraćaja
 - ▶ Visoka cenovna osetljivost korisnika i upotreba alternativnih magistralnih pravaca
 - ▶ Koridor X ima najveću saobraćajnu frekvencu u zemlji
 - ▶ Pozitivno !!! Postoji tradicija plaćanja putarine

- ▶ **Osnovna pitanja koja treba rešiti**
 - ▶ **Finansijska motivisanost privatnog partnera da se uključi u izgradnju i razvoj putne infrastrukture**

 - ▶ **Podizanje atraktivnosti potencijalnih putnih projekata za privatne investitore**

Okvir i smernice za primenu JPP u finansiranju projekata putne infrastrukture

- ▶ Okvir i smernice za primenu javno-privatnog partnerstva u finansiranju projekata putne infrastrukture definisani su na način da omoguće:
- Bolje razumevanje motivisanosti privatnog partnera da se uključi u putni projekat
- Analizu mogućnosti i mera kojima se može podići atraktivnost putnog projekta za privatne investitore
- Kandidovanje finansijski isplativog i atraktivnog putnog projekta, koji će biti na liniji zajedničkog interesa javnog i privatnog partnera

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Društveno-ekonomski okvir i ekonomski kriterijumi za ocenu projekata

- ▶ Prvi kriterijum u odabiru projekata koje javni sektor kandiduje jeste njihova društveno-ekonomska opravdanost, isplativost i izvodljivost.
 - ▶ Generalni interes javnog sektora je da optimizira ekonomski uticaj putne mreže na razvoj regiona i zemlje u celini, ulaganjem u ekonomski racionalne i izvodljive projekte.
- ▶ Cilj društveno-ekonomske analize je da pomogne u dizajniranju i selekciji projekata koji će doprineti uvećanju društvenog bogatstva.
 - ▶ Društveno-ekonomska analiza treba da postavi i objasni osnovu, razloge i pruži opravdanje za državnu (javnu) intervenciju prilikom investiranja.
- ▶ Društveno-ekonomska analiza je najkorisnija kada se sprovede u ranoj fazi projektnog ciklusa.

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Društveno-ekonomski okvir i ekonomski kriterijumi za ocenu projekata(nast.)

- ▶ Ekonomski indikatori koji se preporučuju za upotrebu u postupku društveno-ekonomske analize
 1. Odnos troškova i koristi (Koristi/Troškovi racio – KTR)
 2. Inkrementalni odnos koristi i troškova (Inkrementalni Koristi/Troškovi racio – IKTR)
 3. Ekonomska neto sadašnja vrednost (ENSV)
 4. Ekonomska interna stopa prinosa (EISP)
 5. Period povraćaja investicije
 6. Ostali društveno-ekonomski kriterijumi
 - ▶ Vreme putovanja, troškovi eksploatacije vozila, bezbednost u saobraćaju, uticaj na životnu sredinu i klimatske promene, opšti i regionalni ekonomski razvoj.

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Okvir finansijske analize u JPP projektima u putnoj infrastrukturi

- ▶ Finansijska analiza se bavi isključivo finansijskom isplativošću konkretnog projekta i uticajem koje on ima na učesnike u javno-privatnom partnerstvu
 - ▶ Privatni partner
 - ▶ Javni partner (država)
 - ▶ Kreditori

- ▶ Finansijska analiza u JPP projektima putne infrastrukture potrebna je za:
 - ▶ Pravilan odabir potencijalnih projekata, atraktivnih za potencijalne privatne partnere, za koje će se izraditi detaljna studija izvodljivosti;
 - ▶ Procenu potrebnih stimulacija od strane javnog sektora da bi potencijalni projekat bio privlačan za privatnog partnera;
 - ▶ Ocenu efekata na finansijske tokove javnog sektora.

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Okvir finansijske analize u JPP projektima u putnoj infrastrukturi (nast.)

- ▶ Osnovni elementi na kojima bazira finansijska analiza JPP projekta
 - ▶ Period projekcije
 - ▶ Makroekonomske varijable
 - ▶ Troškovi izgradnje (konstrukcije)
 - ▶ Prihodi
 - ▶ Operativni troškovi
 - ▶ Operativne subvencije
 - ▶ Obračun amortizacije
 - ▶ Raspodela dividendi
 - ▶ Plan servisiranja obaveza prema pozajmljenim izvorima finansiranja
 - ▶ Finansijska struktura projekta
 - ▶ Prosečna ponderisana cena kapitala (diskontna stopa)

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Finansijski kriterijumi za evaluaciju JPP projekata u putnoj infrastrukturi

1. Indikatori povraćaja vlasnicima privatnog kapitala
 2. Finansijska racija solventnosti – sposobnost servisiranja duga
 3. Indikatori finansijskih tokova javnog sektora
- ▶ Svaka od strana u JPP projektu u većoj ili manjoj meri koristi sve grupe indikatora za ocenjivanje finansijske isplativosti i izvodljivosti projekta.

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Finansijski kriterijumi za evaluaciju JPP projekata u putnoj infrastrukturi (nast.)

- ▶ Indikatori povraćaja vlasnicima privatnog kapitala
 - ▶ Mere povraćaj investicije za vlasnike privatnog kapitala
 - ▶ Najčešće se vezuju za privatnu stranu u javno-privatnom partnerstvu

- 1. Neto-sadašnja vrednost projekta (NSV projekta)
- 2. Interna stopa prinosa projekta (ISP projekta)
- 3. Period povraćaja investicije
- 4. Interna stopa prinosa kapitala (ISP kapitala)
- 5. Suma dividendi u realnom iznosu

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Finansijski kriterijumi za evaluaciju JPP projekata u putnoj infrastrukturi (nast.)

- ▶ Finansijska racija solventnosti – sposobnost servisiranja duga
 - ▶ Mere sposobnost projekta da redovno finansira obaveze prema pozajmljenim izvorima finansiranja
 - ▶ Ukazuju na uslove pribavljanja neophodnih pozajmljenih finansijskih sredstava
 - ▶ Ukazuju na finansijski rizik

- 1. Racio Dug/Ukupno investirani kapital (D/UK racio)
- 2. Racio godišnjeg pokrića duga (GPD racio)
- 3. Racio pokrića duga tokom trajanja duga (PDTT racio)
- 4. Racio pokrića duga tokom životnog veka projekta (PDŽVP racio)
- 5. Kumulativ finansijskog toka
- 6. Prosečan vek trajanja ukupnog duga
- 7. Prosečna kamatna stopa na dug

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Finansijski kriterijumi za evaluaciju JPP projekata u putnoj infrastrukturi (nast.)

- ▶ Indikatori finansijskih tokova javnog sektora
 - ▶ Odražavaju interes javnog sektora
 - ▶ Odnose se na očekivane finansijske tokove javnog sektora (subvencije, porez na dodatu vrednost, porez na dobit privrednih društava)

- 1. Sadašnja vrednost subvencija
- 2. Sadašnja vrednost poreza na dodatu vrednost
- 3. Sadašnja vrednost poreza na dobit privrednih društava
- 4. Sadašnja vrednost državnih prihoda

Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

Koncept „Vrednost za novac“ („Value for Money“) i Komparator javnog sektora („Public Sector Comparator“)

- ▶ Vrednost za novac ima dva osnovna značenja
 - ▶ Da postoji apsolutna društvena korist u slučaju implementacije određenog projekta kao JPP
 - ▶ Da projekat implementiran kao JPP daje neto korist u odnosu na slučaj kada bi isti projekat bio sproveden kao javni projekat finansiran iz budžeta

- ▶ Komparator javnog sektora
 - ▶ Potencijalni JPP projekat u finansijskom pogledu upoređuje se sa potencijalnim troškovima istog projekta finansiranog iz budžeta

- ▶ Koncepti se primarno mogu koristiti u razvijenim zemljama.

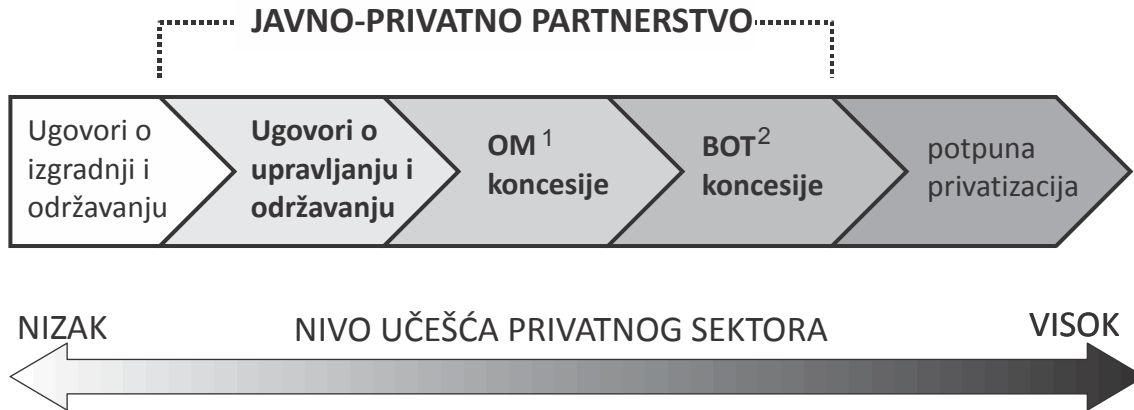
Ekonomsko-finansijski okvir za primenu JPP u putnoj infrastrukturi

- ▶ U zemljama u razvoju, u uslovima ograničenih raspoloživih budžetskih sredstava, vrlo je često izbor u pogledu finansiranja potencijalnih projekata sužen i upućuje na privatni sektor.
 - ▶ Kreira se izvodljiv i optimalno finansijski strukturiran projekat. To ne znači nužno i najjeftiniji.
- ▶ Nedostatak budžetskih sredstava opravdava primenu JPP

Pod uslovom

- ◆ Da projekat zadovoljava društveno-ekonomske kriterijume
- ◆ Da projekat zadovoljava finansijske kriterijume

Mogući vidovi JPP projekata u mreži puteva I i II reda u Republici Srbiji



- ▶ **BOT koncesije** koje podrazumevaju izgradnju i eksploataciju novih putnih deonica i/ili objekata (mostovi, tuneli) sa naplatom naknade,
- ▶ **OM koncesije** koji podrazumevaju transfer operacija održavanja i upravljanja na postojećim autoputevima u određenom vremenskom periodu na privatnog partnera uz koncesionu naknadu, i
- ▶ **Ugovori o održavanju** određenog dela putne mreže zasnovani na nivou usluge (tzv. „Performance-based maintenance contracts“ – PBC ugovori).

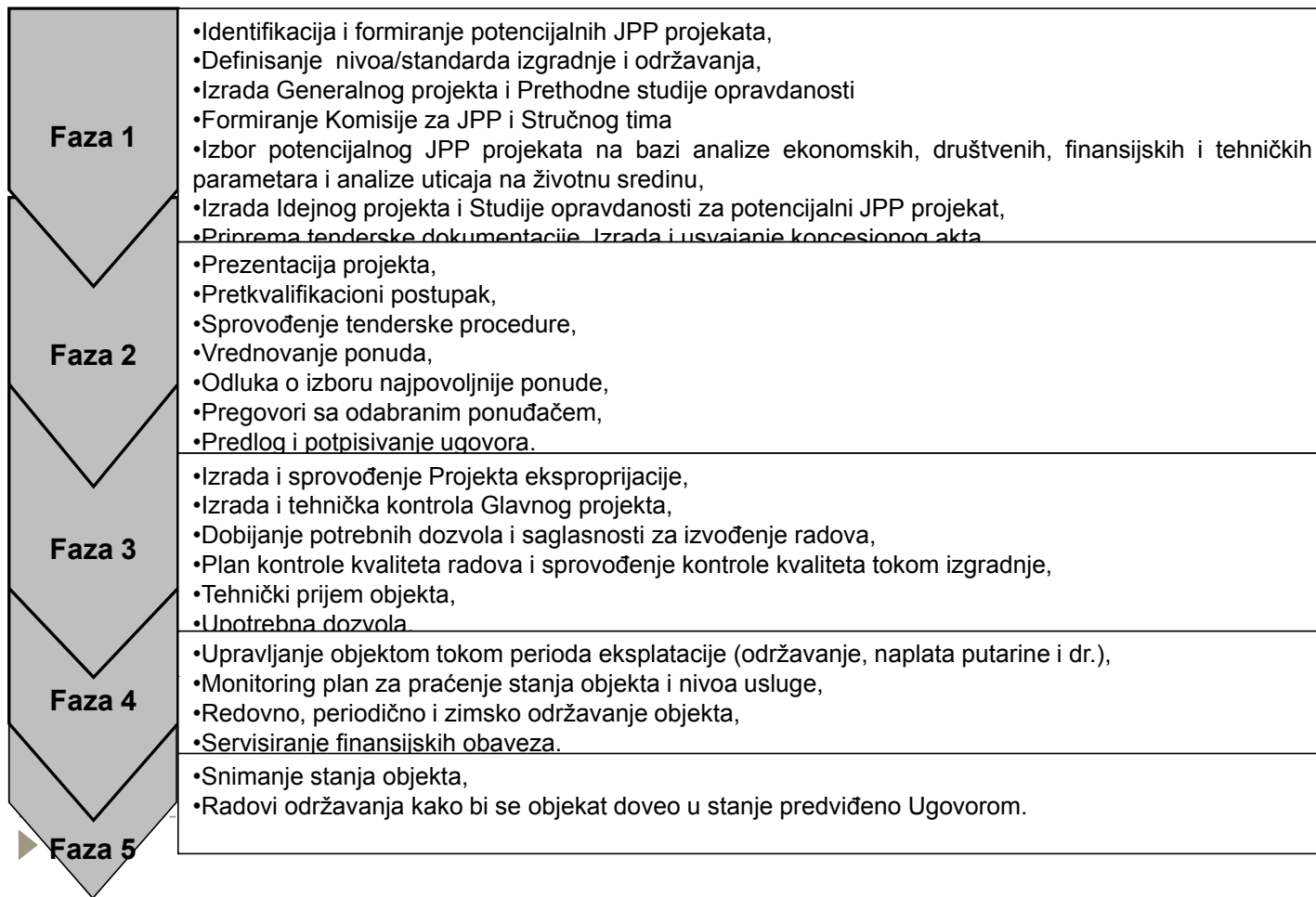
Mogući vidovi JPP projekata u mreži puteva I i II reda u Republici Srbiji

Kategorija	Klasični ugovori o izgradnji i održavanju		JPP ugovori				Privatizacija
			Ugovori o upravljanju i održavanju		OM koncesije	BOT koncesije	
Tip	Design – Bid – Build	Design and Build	Management Contracts	Performance Based Contracts	Lease or Franchise or Affermage Brownfield	BOT-DBFO-BOO Greenfield	
Projektovanje i izgradnja	Privatni sektor za naknadu	Privatni sektor za naknadu	Postojeći objekat			Privatni sektor na osnovu koncesije	Privatni sektor
Upravljanje i održavanje	Javni sektor	Javni sektor	Privatni sektor za naknadu	Privatni sektor na osnovu PBC ugovora	Privatni sektor na osnovu koncesije		
Finansiranje	Javni sektor	Javni sektor	Javni sektor	Javni sektor			
Vlasništvo	Javni sektor	Javni sektor	Javni sektor	Javni sektor	Javni sektor	Javni sektor nakon ugovora (BOT/DBFO) ili privatni sektor (BOO)	
Opcije finansiranja privatnog sektora ▶ 19					Putarine (koncesioni model)		
					Naknada na osnovu raspoloživosti (availability payment – PFI model)		
					Vladine garancije i subvencije Druga podrška (npr. osiguranje)		

Priprema i tok JPP projekta u putnoj infrastrukturi

- ▶ Osnovne faze u pripremi i sprovođenju JPP BOT projekta u putnoj infrastrukturi
 - ▶ Faza I - Prethodne aktivnosti i priprema projekta
 - ▶ Faza II - Izbor partnera u okviru Privatnog sektora
 - ▶ Faza III - Izgradnja predmetnog objekta
 - ▶ Faza IV - Eksploatacija i korišćenje objekta
 - ▶ Faza V - Prenos objekta javnom sektoru

Priprema i tok JPP projekta u putnoj infrastrukturi



Tehnički parametri

- ▶ U okviru standarda izgradnje i održavanja za JPP projekte treba definisati tehničke kriterijume i odgovarajuće nivoe usluge.

- ▶ Tehnički indikatori uključuju:
 - ▶ Indikatore bezbednosti saobraćaja vezane za vrstu i broj saobraćajnih nezgoda.
 - ▶ Indikatore iskorišćenosti kapaciteta i nivoa usluge,
 - ▶ Indikatora stanja pojedinih elemenata saobraćajnice, i
 - ▶ Pragovi intervencija (npr. parametre stanja pri kojima je potrebno izvršiti rehabilitaciju kolovozne konstrukcije)
 - ▶ Vremenski intervali u kojima je potrebno sanirati pojedina oštećenja (npr. maksimalni dozvoljeni vremenski interval između pojave udarne rupe i njenog krpljenja).

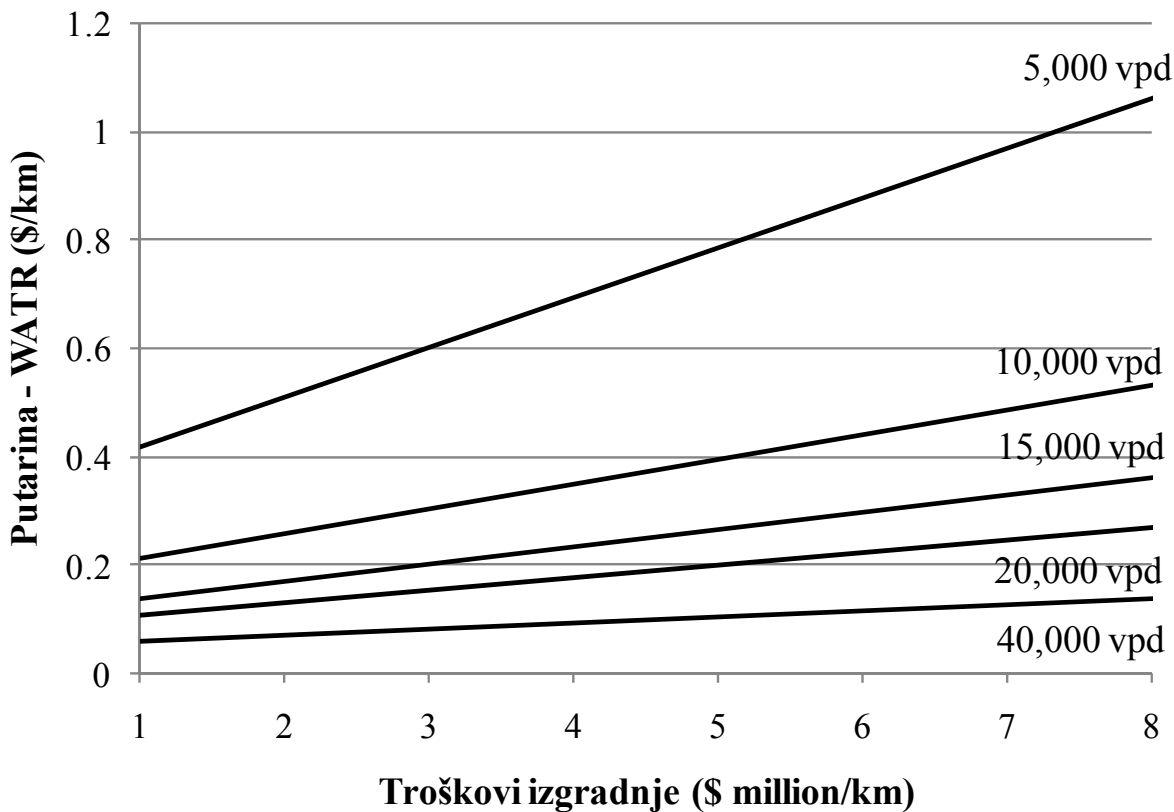
Tehnički parametri

- ▶ Tehnički indikatori moraju biti definisani na nivou Idejnog projekta.
- ▶ Značajan uticaj na troškove izgradnje i održavanja objekta.
- ▶ Metodologija praćenja i kontrole stanja objekta neposredno nakon izgradnje i tokom eksploatacije objekta.

Tehnički parametri - primeri

Vrsta parametra	Parametar	Zemlja - Autoput
Bezbednost saobraćaja	Najmanje 90% koncesionog perioda, indeks mortaliteta i indeks rizika moraju biti manji od 90% od prosečne vrednosti na putevima sa naplatom putarine sa sličnim saobraćajnim opterećenjem PGDS (+/- 5.000 vozila/dan)	Španija – AP-46
Kapacitet saobraćajnice	Najmanje 90% vremena tokom prvih 35 godina, indeks zagušenja ostaje manji od 100.	
Stanje kolovoza	Najmanje 90% koncesionog perioda, Indeks bočnog trenja (SFC) mora biti veći od 0.45 na celokupnoj dužini i veći od 0.5 na 90% dužine. Tokom celokupnog koncesionog perioda, Indeks neravnosti (IRI) mora biti manji od 2m/km na 90% celokupne dužine.	

Zavisnost visine putarine od troškova izgradnje i obima saobraćaja



UVOD

- ▶ Potreba za balansiranjem rizika u JPP projektima;
- ▶ WIN – WIN situacija;
- ▶ Kako javni tako i privatni partner mora imati tačne, precizne i pouzdane informacije o pravima i obavezama;
- ▶ Projekti moraju imati mogućnost za finansijsko obezbeđenje.

OSNOVNI POZITIVNO PRAVNI PROPISI

- ▶ Krajem 2011. godine stupio je na snagu Zakon o javno-privatnom partnerstvu i koncesijama (Zakon o JPP), čijim stupanjem na snagu je prestao da važi prethodni Zakon o koncesijama;
- ▶ Pored Zakona o JPP, kao osnovnog propisa koji je bio razmatran prilikom izrade ove Studije, od važnosti su i sledeći propisi:
 - ▶ Zakon o javnim putevima, i
 - ▶ Zakon o javnoj svojini.
- ▶ Gore pomenuta tri propisa mogu se smatrati primarnim i suštinskim prilikom analize mogućnosti primena modela javno privatnog partnerstva u oblasti putne infrastrukture u nadležnosti Puteva Srbije.

KOJI PUTEVI, U OKVIRIMA NADLEŽNOSTI PUTEVA SRBIJE, MOGU BITI PREDMET JPP?

- ▶ U skladu sa Zakonom o javnoj svojini putevi se smatraju dobrima u opštoj upotrebi i kao takvi se nalaze u nekom od tri oblika javne svojine;
- ▶ Imajući u vidu nadležnost Puteva Srbije, putevi koji su predmet interesovanja ove studije, su putevi koji se nalaze u svojini Republike Srbije, odnosno, u smislu kategorizacije puteva, Državni putevi I i II reda;
- ▶ U skladu sa Zakonom o javnoj svojini, na Državnim putevima I i II reda može se steći pravo predviđeno posebnim zakonom (koncesija, zakup i sl.);

ZAKON O JPP – pojam i oblici JPP

- ▶ **Dugoročna saradnja između javnog i privatnog partnera radi obezbeđivanja finansiranja, izgradnje, rekonstrukcije, upravljanja ili održavanja infrastrukturnih i drugih objekata od javnog značaja i pružanja usluga od javnog značaja;**
 - ▶ Ugovorno JPP: javno-privatno partnerstvo u kojem se međusobni odnos javnog i privatnog partnera uređuje ugovorom o javno-privatnom partnerstvu, dok je
 - ▶ Institucionalno JPP: javno-privatno partnerstvo zasnovano na odnosu između javnog i privatnog partnera kao osnivača, odnosno članova zajedničkog privrednog društva, koje je nosilac realizacije projekta javno-privatnog partnerstva ;

ZAKON O JPP – koncesija kao oblik JPP

- ▶ Ugovorno JPP sa elementima koncesije u kome je javnim ugovorom uređeno komercijalno korišćenje prirodnog bogatstva, odnosno dobra u opštoj upotrebi koja su u javnoj svojini ili obavljanja delatnosti od opšteg interesa, koje nadležno javno telo ustupa domaćem ili stranom licu, na određeno vreme, pod posebno propisanim uslovima, uz plaćanje koncesione naknade od strane privatnog, odnosno javnog partnera, pri čemu privatni partner snosi rizik vezan za komercijalno korišćenje predmeta koncesije ;
- ▶ suštinski bitan element za tretiranje određenog javno-privatnog partnerstva, partnerstvom sa elementom koncesije je slučaj kada se privatnom partneru daje pravo na, kako Zakon o JPP navodi, komercijalno korišćenje određenog dobra;

ZAKON O JPP – Koncesija – nedoumice i nedorečenosti Zakona o JPP

- ▶ Koncesionu naknadu plaća privatni ili javni partner
 - ▶ Iako se može pretpostaviti da je intencija bila da se privatnom partneru, odnosno realizaciji projekta JPP, pruži podrška putem preuzimanja obaveze plaćanja naknade, Zakon o JPP je ostao nedorečen u daljoj razradi i objašnjenju slučaja u kome javni partner plaća koncesionu naknadu;

- ▶ Institucionalno JPP može-ne može biti praćeno elementima koncesije
 - ▶ Definicija pojma koncesije pominje koncesiju isključivo kao Ugovorno JPP. Nejasno je da li je intencija bila da se isključi mogućnost postojanja koncesije koja bi bila realizovana kroz Institucionalno JPP. Neophodno je dalje preciziranje;

ZAKON O JPP – Koncesija – nedoumice i nedorečenosti Zakona o JPP - nastavak -

- ▶ Rizik komercijalnog korišćenja predmeta koncesije snosi privatni partner
 - ▶ Definicija koncesije predviđena Zakonom o JPP predviđa da privatni partner snosi rizik komercijalnog korišćenja predmeta koncesije. Iz navedenog proizilazi da bi Ugovorno JPP u vidu koncesije koje bi podrazumevalo podelu rizika komercijalnog korišćenja između privatnog i javnog partnera bilo u suprotnosti sa odredbama Zakona o JPP. Nesporno je da je upravo izbalansirana podela rizika između javnog i privatnog partnera suštinski element uspeha JPP. Potrebno je detaljnije preispitati obuhvat navedene odredbe da bi se utvrdile tačne i precizne intencije zakona;

ZAKON O JPP – Učešće Puteva Srbije u Institucionalnom JPP, Putevi Srbije kao davalac koncesije

- ▶ Neophodno je da postoje pravne i faktičke mogućnosti da Putevi Srbije izvrše ulaganje u zajedničko privredno društvo kako bi očuvalo svoje učešće u zajedničkom društvu. U trenutnoj situaciji kada postoje limitirane mogućnosti ulaganja novčanog kapitala i kada Zakon o javnoj svojini predviđa neotuđivo pravo Državne svojine na putevima, postavlja se pitanje da li je racionalno da se Putevi Srbije odluče na Institucionalni JPP?
- ▶ Ukoliko se zaključi da bi bilo svrsishodno da Putevi Srbije budu određeni kao davalac koncesije iz oblasti svoje nadležnosti, takvo ovlašćenje bi moglo da im bude određeno izmenama i dopunama Zakona o javnim putevima.

► OM koncesije – dve opcije:

- I. **Ustupanje naplate putarine i održavanja sistema za naplatu putarine** privatnom partneru na period od 10 do 15 godina uz njegovu obavezu da preuzme osoblje JP „Putevi Srbije“ zaposleno u Odeljenju za naplatu putarine i modernizuje sistem naplate.
 - Fiksna mesečna naknada privatnom partneru
 - Promenljiva naknada sa bonusima i delom prihoda od naplate putarine u funkciji od njene efektivnosti
 - Puna koncesija gde bi koncesionar plaćao koncesionu naknadu u zamenu za eksploataciju autoputa
- II. **Upravljanje naplatom putarine i održavanje predmetne deonice** autoputa i koncesionar bi isplaćivao koncesionu naknadu – “zamena” za prihode od putarine.
 - Potrebno definisati sveobuhvatne standarde i kriterijume održavanja kojih bi koncesionar morao da se pridržava tokom ugovornog perioda.

▶ Potencijalni BOT projekti (deonice puteva):

- ▶ Deonica puta M-5 (E761) **Pojate – Preljina** - veza autoputa E-75 Beograd – Niš i puta M-22, odnosno budućeg autoputa Beograd – Južni Jadran.
- ▶ Deonica puta M-21 **Ruma (autoput E-70 granica Hrvatske – Beograd) – Šabac** - veza Mačvanskog regiona i zapadne Srbije sa autoputem E-70 Beograd – granica Hrvatske

▶ Potencijalni BOT projekti (objekti/deonice puteva):

- ▶ Deonica puta M-21 **Novi Sad - Ruma (sa tunelom ispod Fruške gore)**
- ▶ Deonica obilaznice **Bubanj potok (autoput E-75) – Pančevo** sa mostom preko Dunava.



ЕКОНОМСКИ ИНСТИТУТ
ECONOMICS INSTITUTE
1947

Kontakt

Ekonomski institut a.d.

11000 Beograd, Kralja Milana 16
Republika Srbija

Tel: +381 11 3613 417

Faks: +381 11 3613 037

E-mail: ecinst@ecinst.org.rs

