

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## OBČINA ČRNA NA KOROŠKEM

### INVESTICIJSKI PROGRAM Z OCENO FINANČNIH POSLEDIC PODELITVE KONCESIJE NA PODROČJU IZVAJANJA DEJAVNOSTI REDNEGA VZDRŽEVANJA IN OBNAVLANJA LOKALNIH CEST, JAVNIH POTI IN DRUGIH PROMETNIH POVRŠIN V OBČINI ČRNA NA KOROŠKEM Z DOLOČILOM PRIMERNEGA NADOMESTILA KONCESIONARJU IN EKONOMSKIH POGOJEV ZA PRIPRAVO RAZPISA

#### POVZETEK S PREDLOGOM KONCEDENTU:

Zadeva:	Podelitev koncesije
Predmet koncesije:	Redno letno in zimsko vzdrževanje (I.) ter obnova (II.) lokalnih cest, javnih poti in drugih spremljevalnih prometnih površin v občini Črna na Koroškem
Obseg koncesije I:	Redno vzdrževanje lokalnih cest in prometnih površin v občini
Obseg koncesije II:	Investicijska obnova 4 odsekov cest v skupnem obsegu 16,702 m
Trajanje koncesije:	15 do 20 let (predlog)
Najvišje letno PNK*:	max. 433.000 € pri 15 let in 378.000 € (z DDV) pri 20 letni koncesiji
Najvišja uskladitev:	max. +3,00% / letno
Vrednost koncesije:	8,05 mio € pri 15 letni in 10,16 mio € pri 20 letni koncesiji (z DDV)
Opomba I.:	Podelitev koncesije se izvede po zakonu o javno zasebnem partnerstvu (Uradni list RS, št. 127/2006) z javnim razpisom. Priporočen kriterij izbora je najnižja ponujena vrednost PNK in najnižja ponujena uskladitev PNK z rastjo življenskih stroškov po predhodno ugotovljeni usposobljenosti ponudnika / ponudnikov na javnem razpisu.
Opomba II.:	PNK* - primerno nadomestilo koncesionarju na leto za izvajanje koncesijske pogodbe v izhodiščnem letu za izvedbo 100% standarda rednega zimskega in letnega vzdrževanja lokalnih cest in izvedba investicijskih obnov v obdobju prvih štirih let po podpisu koncesijske pogodbe. V primeru izvedbe rednega vzdrževanja v nižjem obsegu standarda se letno nadomestilo koncesionarju ustrezno korigira.

Maj - 2019

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## **Občina Črna na Koroškem**

Center 101

2393 Črna na Koroškem

Datum: maj - 2019

### **ZADEVA:**

**INVESTICIJSKI PROGRAM Z OCENO FINANČNIH POSLEDIC PODELITVE KONCESIJE NA PODROČJU IZVAJANJA DEJAVNOSTI REDNEGA VZDRŽEVANJA IN OBNAVLJANJA LOKALNIH CEST, JAVNIH POTI IN DRUGIH PROMETNIH POVRŠIN V OBČINI ČRNA NA KOROŠKEM Z DOLOČILOM PRIMERNEGA NADOMESTILA KONCESIONARJU IN EKONOMSKIH POGOJEV ZA PRIPRAVO RAZPISA**

### **PРАВNA PODLAGA:**

**Zakon o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/ (Uradni list RS, št. 127/2006), **Zakon o javnih financah /ZJF/ (Uradni list RS, št. 79/1999, 124/2000, 79/2001, 30/2002, 56/2002-ZJU, 127/2006-ZJZP, 14/2007-ZSDPO, 109/2008, 49/2009), **Zakon o gospodarskih javnih službah /ZGJS/ (Uradni list RS, št. 32/1993, 30/1998, 127/2006, 57/2011), **Zakon o cestah /ZCes-1/ (Uradni list RS, št. 109/2010), **Zakon o varnosti cestnega prometa /ZVCP-1/ (Uradni list RS, št. 83/2004, 51/2005-UPB1, 69/2005, 76/2005-ZDCOPMD, 57/2008-ZLDUVCP, 58/2009, 36/2010, 106/2010-ZMV,), **Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/2007), **Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006), **Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur.l. RS, št. 38/2016)****************

### **PREDLAGATELJ:**

**mag. Romana Lesjak, županja**

### **PRIPRAVLJAVCI:**

**Inštitut IRIS Maribor**

Vodja projektne skupine:

prof. dr. Žan Oplotnik, univ. dipl. ekonomist

---

**Maj – 2019**

---

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## **Kazalo vsebine**

- 1      Uvodna pojasnila**
- 2      Predstavitev koncedenta/investitorja in izdelovalca investicijskega programa**
- 3      Namen in cilji investicijskega programa z oceno finančnih posledic koncesije**
- 4      Povzetek investicijskega programa in opis predmeta koncesije**
- 5      Analiza stanja na področju predmeta koncesije – redno vzdrževanje**
- 6      Analiza stanja na področju predmeta koncesije – investicijsko vzdrževanje**
- 7      Ocena vrednosti koncesije in primerno nadomestilo koncesionarju (PNK)**
- 8      Sinteza rezultatov s predlogom izbora optimalne variante za koncedenta**
- 9      Dodatek 1: Analiza lokacije in vplivov na okolje**
- 10     Dodatek 2: Terminski načrt izvedbe podelitve koncesije**
- 11     Dodatek 3: Analiza tržnih možnosti in zaposlenih**
- 12     Priloga 1: Finančna ocena in struktura investicijskih obnov po odsekih**
- 13     Priloga 2: Kratek prikaz teoretičnih izhodišč**
- 14     Viri in literatura**

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 1 Uvodna pojasnila

Na podlagi **Zakona o javnih financah /ZJF/** (Ur.l.RS, št. 79/1999, 124/2000, 79/2001, 30/2002, 127/2006-ZJZP, 109/2008, 49/2009) in **Zakona o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/** (Ur.l.RS, št. 127/2006), mora koncedent (javni sektor) pred podelitvijo koncesije zasebnemu partnerju (koncesionarju), **pripraviti okvirno oceno ekonomskih in finančnih posledic podelitve koncesije za proračun in končne uporabnike** javne storitve oz. dobrine. Zavedati se moramo, da izvajanje gospodarske javne službe ni tržna dejavnost, saj se izvaja znotraj reguliranega ekonomskega okolja preko podeljene izključne in posebne pravice do izrabe monopolnega položaja in/ali razpolaganja z javno infrastrukturo. Vrste le teh so opredeljene v **Zakonu o gospodarskih javnih službah /ZGJS/** (Uradni list RS, št. 32/1993, 30/1998, 127/2006-ZJZP, 57/2011). Javni sektor lahko izvajanje javne službe prenese na zasebnega partnerja v okviru javno zasebnega partnerstva na podlagi **Zakona o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/** (Ur.l.RS, št. 127/2006), vendar mora biti v okviru postopka podelitve te izključne in posebne pravice izvajanja in razpolaganja z monopolno dejavnostjo, **poznan ekonomsko finančni okvir znotraj katerega se lahko giblje t.i. priznana nadomestilo koncesionarju (PNK) oz. najvišji priznani strošek za opravljene javne storitve ali dobavo javnih dobrin** privatnemu partnerju. Nadomestilo privatnemu sektorju je pojem, ki pokriva proizvodjalne in splošne stroške izvajanja dejavnosti ter navzgor zamejen priznani donos na sredstva, ki jih za izvedbo dejavnosti zagotavlja zasebni partner. Koncesionarsko nadomestilo je lahko v obliki t.i. pozitivne koncesnine, kjer privatni partner (koncesionar) pridobi pravico neposrednega zaračunavanja uporabe javne infrastrukture in dobave javne dobrine/storitve končnim uporabnikom ali pa v obliki negativne koncesnine, kjer se dobava javne dobrine/storitve ne zaračunava neposredno uporabniku, ampak pokrivanje stroškov izvajanja dejavnosti in zamejen donos koncesionarju skozi proračun zagotavlja država oz. lokalna skupnost, denar za to pa je zbran posredno preko fiskalnega sistema (z davki, davščinami, taksami in ostalimi prispevki vseh davčnih zavezancev). Takšna oblika koncesije je običajna tudi v primeru vzdrževanja necestninskih javnih cest in prometnih površin, torej tistih cest, kjer koncesionarju ni dovoljeno neposredno pobirati cestnine ampak mu cestnino oz. **priznana nadomestilo v obliki primerne nadomestila koncesionarju (PNK)** skozi sistem prikritega cestninjenja (angl. *shadow toll*), zagotavlja koncedent, ki je na javnem razpisu koncesionarju podelil izključno in posebno pravico do opravljanja monopolne dejavnosti v občini. Koncesijska razmerja se običajno sklepajo za daljše obdobje (npr. 10, 15, 20 ali celo več let), v odvisnosti od vrste gospodarske javne službe in premoženjske aktive vezane v dejavnost. V okviru podelitve koncesije morajo biti tveganja izvajanja dejavnosti porazdeljena enakomerno, pri čemer običajno, zasebni sektor nase prevzame tehnično in izvedbeno tveganje, tržna in finančna tveganja pa si javni in privatni sektor lahko porazdelita, vendar le do primerne mere.

Glede na povedano je bila za namene izvajanja lokalne obvezne gospodarske javne službe (v nadaljevanju GJS) vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in pripadajočih prometnih površin na območju občine Črna na Koroškem, pripravljena ocena finančnih posledic podelitve koncesije in prikaz investicije, skozi oceno primerne nadomestila koncesionarju (PNK) za izvajanja storitev GJS in za izvedbo obnov na občinskem cestnem omrežju določenih s tem investicijskim programom.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 2 Predstavitev koncedenta / investitorja ter izdelovalca investicijskega programa

### Investitor in koncedent

#### Občina Črna na Koroškem

Center 101 – 2393 Črna na Koroškem

Županja: mag. Romana Lesjak

Občina Črna na Koroškem s svojimi 156 km<sup>2</sup> površine in okoli 3.320 prebivalci sodi med manjše slovenske občine in se razteza na območju severne meje Slovenije z R. Avstrijo in je del Koroške statistične regije. Občina se deli na 9 naselij, in sicer Bistra, Črna na Koroškem, Javorje, Jazbina, Koprivna, Ludranski Vrh, Podpeca, Topla in Žerjav. Po podatkih SURS, v občini domuje okoli 1.320 gospodinjstev, povprečna starost občanov pa je okoli 45 let, kar pomeni nekaj višjo starostno strukturo kot v celotni Sloveniji, kjer znaša okoli 42,9 leta. Domneva se, da je bila Črna naseljena že v rimskem času, Črna pa se v virih prvič omenja leta 1137. Leta 1309 se v virih navaja župnik iz Črne, v poznejših navedbah pa najdemo podatke o kmetih, ki so tu živeli. Leta 1323 je Konrad Auffesteinski dobil Pliberk in vsa posestva, tudi Javorje in Črno, da bi leta 1368 vse skupaj dobili Habsburžani. Desni breg Meže je nekoč spadal v prafaro Ljubno, levi pa v prafaro Šmihel pri Pliberku. Leta 1362 je celotno področje Črne prišlo pod upravo fare Šmihel, leta 1601 pa je vse skupaj kupil grof Ivan Ambrozij pl. Thurn - Valsassin za 80.000 goldinarjev od cesarja. Tako je kraj vse do danes dokaj tesno povezan z grofovsko družino. Thurni so imeli Črno v lasti vse do leta 1782, ko je bilo odpravljeno dedno kmečko podložništvo, ki je res prenehalo leta 1782, ne pa tudi lastništvo posesti, hiš ali obratov, ki jih je ta družina imela na področju Črne. Iz leta 1620 so znani tudi prvi zapiski o fužinarstvu, ko se je v Črni naselil fužinar in rudar iz Labotske doline Melhior Puc. To je verjetno tisti korak, ki je dolino Meže v poznejših stoletjih vse do danes zaznamoval z rudniki svinca in železarstvom. V 17. in 18. stoletju je zato sledilo močno poseljevanje, rudarjenje pa je bilo tako zakoličeno za nadaljnjih 330 let. Koncem 18. stoletja je delo v rudnikih skoraj prenehalo, vendar se je hitro spet obnovilo, saj je imela Avstrija zaradi Napoleonove Ilirije velike interese v Mežiški dolini. Rudnik je odločilno vplival na podobo kraja, kot ga vidimo danes. Rudarjenje je danes opuščeno, na "knapovške" čase pa spominjata turistični rudnik in muzej, na ogled pa sta tudi stalna etnološka zbirka in rudarski muzej, ki pričata o bivalni kulturi Črnjanov v preteklosti.

#### **Izdelovalec investicijskega programa in podatkovne podlage**

Izdelovalec investicijskega programa in ocene finančnih posledic podelitve koncesije z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju (PNK) je Inštitut za raziskave, izobraževanje in svetovanje Maribor, ki ga zastopa dr. Žan Oplotnik s sodelavci. Podatkovne podlage za oblikovanje investicijskega programa, ki se nanašajo na investicije ter predmet koncesije s programom rednega vzdrževanja kot ga zahteva *Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur.l. RS, št. 38/2016)*, so pripravile občinske strokovne službe na podlagi obstoječih in preteklih podatkov o stanju lokalnega cestnega omrežja v občini ter izkušenj dosedanjega opravljanja dejavnosti te javne službe in zaznanih investicijskih potrebah ob danih proračunskih zmožnostih.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



### 3 Namen in cilji investicijskega programa z oceno finančnih posledic koncesije

Občina Črna na Koroškem namerava razpisati koncesijo za izvajanje obvezne lokalne gospodarske javne službe vzdrževanja lokalnih cest (LC), javnih poti (JP) na omrežju v skupnem obsegu 74.341 m ter izbirne lokalne gospodarske javne službe vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na, ob, pod in nad vozišči lokalnih cest (v nadaljevanju: dejavnost javne službe), ki so namenjene urejanju prometne ureditve oziroma varnemu odvijanju prometa skozi naselja občine. Ob podelitvi posebne in izključne pravice za opravljanje dejavnosti javne službe želi občina tudi izboljšati obstoječi standard občinskih cest, tako da bo izbranega koncesionarja obvezala za vlaganja v nujne obnove, tam kjer je cestno omrežje v precej slabem stanju ali ne dosega predpisanih tehničnih, varnostnih in razvojnih standardov. Glede na navedeno bo občina kot koncedent pristopila, poleg podelitve klasične koncesije za opravljanje javne službe, tudi k podelitvi koncesije pogodbenega javno-zasebnega partnerstva na področju obnavljanja dela občinske cestne mreže, v predvidenem obsegu 16.702 m in ocenjeni skupni vrednosti del v višini 4,12 mio € (z DDV).

Namen in cilj tega dokumenta je pripraviti strokovne podlage in primeren okvir za sprejem odločitve o podelitvi koncesije za dejavnosti javne službe in sklenitve pogodbenega javno-zasebnega partnerstva na področju obnavljanja občinske cestne mreže. Na podlagi tega dokumenta se v skladu z določilom 31. člena Zakona o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/ (Uradni list RS, št. 127/2006) ugotovi, ali so izpolnjeni vsi ekonomski, pravni, tehnični in drugi pogoji za izvedbo projekta, podelitev koncesije in sklenitev pogodbenega javno-zasebnega partnerstva s koncesionarjem, ki bo izbran na javnem razpisu.

Poleg tega je namen dokumenta podati celovito sliko o preteklem dogajanju in o trenutnem stanju na področju lokalnih občinskih javnih cest z vidika rednega zimskega in letnega vzdrževanja z analizo potreb po obnovah in razvoju ter željenem prihodnjem stanju na tem področju, ki ga želi občina v skladu z zakonodajo predati v koncesijsko upravljanje koncesionarju. Poleg osnovnih dejavnosti bo bodočemu koncesionarju podeljeno tudi javno pooblastilo za ravnanje z zapuščenimi vozili in dodatno čiščenje/pometanje lokalnih cest. Javno-zasebno partnerstvo pa vključuje še geodetski posnetek novega stanja cestnega omrežja po izvedenih investicijskih delih.

Koncesionar bo v zameno za podeljeno koncesijo in odmerjeno letno nadomestilo (PNK) v celotnem obdobju trajanja koncesije dolžan izvajati dogovorjene storitve koncesije ter realizirati dogovorjena vlaganja v izboljšanje lokalne cestne infrastrukture. Ta dokument predstavlja za občino tudi izhodiščno strokovno podlago pri sprejemu nadaljnjih odločitev glede podelitve koncesije.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Z izvajanjem dejavnosti javne službe bo zagotovljeno redno vzdrževanje in organiziranje obnavljanja lokalnih cest, kar bo zagotavljalo varen promet na njih; ohranile ali izboljšale se bodo njihove prometne, tehnične in varnostne lastnosti ter ohranjal urejen videz občinskih javnih cest s pozitivnimi vplivi na zaščito okolja in varnosti v prometu.

Z investicijskim vzdrževanjem in koncesijsko obnovo bo dosežena dolgoročnejša ureditev posameznih delov lokalnih cest glede na njihovo dotrajanost ali poškodovanost cest oziroma glede na potrebo po izboljšanju njihovih prometno-tehničnih lastnosti, zaščite okolja in varnosti prometa. Najpomembnejši cilj pa je, da se investicijsko vzdrževanje izvede v začetnem obdobju trajanja koncesijskega razmerja, predvidoma v obdobju prvih štirih let, in da organizacijska, finančna in operativna tveganja prevzame koncesionar, ki se za to ustrezno poplača skozi prejeta dogovorjena letna plačila t.i. negativne koncesnine. Izbor obdobja trajanja koncesije temelji predvsem na zmožnostih občinskega proračuna za pokrivanje letnega nadomestila koncesionarju ter regulatorni omejitvi, da letno nadomestilo koncesionarju naj ne predstavlja več kot dvakratnik ugotovljenega povprečnega stroška rednega vzdrževanja, kar pomeni, da posledično zgolj polovica odmerjenega nadomestila pokriva koncesionarjev strošek investicijskih obnov, ki znašajo v našem primeru in fizičnem smislu zgoraj že navedenih 16,7 km in zajemajo ukrepe na 4 odsekih kategoriziranih cest v skupni vrednosti okoli 4,1 mio € (glej opis predmeta koncesije in investicij v obnove v nadaljevanju).

S tem dokumentom se v naprej opredelijo temeljni ekonomski, finančni in tehnični elementi koncesijskega razmerja in predmeta koncesije, skupaj z oceno ekonomskih in finančnih posledic podelitve koncesije in načina vstopanja v javno zasebno partnerstvo, kar je tudi podlaga za sprejem akta o predmetu in pogojih za podelitev koncesije za opravljanje rednega vzdrževanja in organiziranja obnavljanja lokalnih javnih cest ter vzdrževanja drugih prometnih površin v občini, osnutka koncesijske pogodbe in pripravo pogojev razpisa na katerem bo podeljena koncesija z merili izbora.

Na podlagi usklajenosti programa z zakonodajo, razvojnimi dokumenti občine in ponudbami, ki jih bodo oddali zainteresirani prihodnji koncesionarji na odprtem javnem razpisu, ki ga bo pripravila občina, se bo ugotovilo ali so izpolnjeni vsi pričakovani ekonomski, pravni, tehnični in drugi pogoji za izvedbo projekta in sklenitev koncesijskega razmerja v okviru javno-zasebnega partnerstva.

V dokumentu je v nadaljevanju najprej prikazana analiza obstoječega stanja z opisom predmeta koncesije, predviden in opisan je tudi prihodnji obseg izvajanja dejavnosti s prikazano oceno vrednosti predmeta koncesije ter predvidena finančna konstrukcija s terminkim planom, predvidena je organizacija izvedbe projekta podelitve koncesije ter organizacija za spremljanje ekonomskih in finančnih učinkov investicije skupaj z zbirnim prikazom rezultatov izračunov ter predlogom za izbor ustreznih ekonomskih in finančnih okvirjev podelitve koncesije in priprave javnega razpisa za izbor koncesionarja.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 4 Povzetek investicijskega programa in opis predmeta koncesije

### Predmet koncesije – fizični pregled omrežja cest

Predmet koncesije je kategorizirano omrežje lokalnih cest (LC), javnih poti (JP) s podkategorijami lokalnih cest in pripadajočimi prometnimi površinami v skupnem obsegu 74.341,00 m, pri čemer je 45.504 m lokalnih cest, 28.837 m javnih poti, nekaj nekategoriziranih cest ter ostalih prometnih površin (pločnikov, parkirišč, interventnih poti, ipd). Podrobnejši prikaz posameznih elementov predmeta koncesije je razviden iz različnih poglavij tega besedila in Tabelah v nadaljevanju. Poleg tega je predmet koncesije, ob kategoriziranih cestah in poteh ter pripadajočih prometnih površin ter objektov, tudi cestno omrežje sestavljeno iz 4 odsekov, ki so predvideni za obnovo v skupni dolžini 16,7 km. Odseki se nahajajo na obstoječem omrežju občinskih cest, njihova obnova pa pomeni sanacijo dotrajanih elementov cest in cestnih objektov, njihovo nadgradnjo ali sanacijo posameznih delov (bankin, plazov, mostov, ipd).

Tabela 1: Predmet koncesije rednega in investicijskega vzdrževanja cest v občini

Št.	Opis ceste oz. površine	v m / m <sup>2</sup>
1	Lokalne ceste (LC) (m)	45.504
2	Javne poti (JP) (m)	28.837
3	Zbirne krajevne ceste (LZ) (m)	1.018
4	Ostali odseki nekategoriziranih cest (m)	n.p.
5	Pločniki ob občinskih in državnih cestah (m)	3.930
6	Javna parkirišča (m <sup>2</sup> )	2.137
7	Ostalo (m <sup>2</sup> )	2.500
8	Avtobusna postajališča (število)	7

**SKUPAJ KATEGORIZIRANE CESTE (LC, JP, LK, LZ) (v m)**

**74.341,00**

lokalne ceste v naseljih z uvedenim uličnim sistemom se razvrstijo v podkategorije  
 LZ zbirne mestne ali krajevne ceste  
 LK mestne ali krajevne ceste

Kot razvidno iz Odloka o kategorizaciji občinskih cest v Občini Črna na Koroškem (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 34/2015).



Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Investicijske obnove – lokalna cesta / odsek		dolžina odseka v m
LC 052-031	Šumel – Mejni prehod Luže	2.105,00
LC 552-051	Lipold – Lesjak – Sv. Jakob	662,00
LC 052-011	Pristava – Pudgarsko – Najevska Lipa	6.050,00
LC 052-0121	Rezman – Javorje – Ciganija – Sv. Vid	7.975,00
<b>SKUPAJ v km</b>		<b>16.702,00</b>

### Spisek pravnih podlag

Pri izdelavi dokumenta so bili uporabljeni naslednji zakoni in strokovne podlage:

- Zakon o javno-zasebnem partnerstvu /ZJZP/ (Ur. l. RS, št. 127/2006),
- Zakon o gospodarskih javnih službah /ZGJS/ (Ur. l. RS, št. 32/1993, 30/1998, 127/2006),
- Zakon o cestah /ZCes/ (Ur.l. RS št. 109/2010) in Zakon o varnosti cestnega prometa /ZVCP-1/ (Ur.l. RS, št. 56/57/2008-ZLDUVCP, 58/2009, 36/2010, 106/2010-ZMV),
- Zakon o javnih finančah /ZJF/ (Uradni list RS, št. 79/1999, 124/2000, 79/2001, 30/2002, 56/2002-ZJU, 127/2006-ZJZP, 14/2007-ZSPDPO, 109/2008, 49/2009),
- Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ (Uradni list RS, št. 60/2006),
- Pravilnik o vsebini upravičenosti izvedbe projekta po modelu javno-zasebnega partnerstva (Uradni list RS, št. 32/2007),
- Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur.l. RS, št. 38/2016).

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 5 Analiza stanja na področju predmeta koncesije – redno vzdrževanje cest

### Način izvajanja rednega vzdrževanja občinskih cest - pravna analiza stanja

Ceste so prometne površine splošnega pomena za cestni promet, ki jih lahko vsak prosto uporablja na način in pod pogoji določenimi s predpisi, ki urejajo javne ceste in varnost prometa. Javne ceste se delijo na državne in občinske, so grajeno javno dobro in izven pravnega prometa, kar pomeni, da se z njimi ne more prosto razpolagati oziroma jih prodajati ali kupovati na prostem trgu. Kategorizacija občinskih cest v občini Črna na Koroškem je bila nazadnje določena z *Odlok o kategorizaciji občinskih javnih cest v Občini Črna na Koroškem (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 34/2015)*, kjer se cestno omrežje deli na lokalne ceste in javne poti. **Lokalne ceste** s skrajšano oznako **LC** so namenjene povezovanju naselij v občini z naselji v sosednjih občinah, naselij med seboj ali delov naselij v občini med seboj in so pomembne za navezovanje prometa na ceste enake ali višje kategorije. Urejena cestna infrastruktura je za lokalno skupnost izrednega pomena in pomeni napredek tako v družbenem, okoljskem, ekonomskem ter varnostnem razvoju. Skupna dolžina lokalnih cest v občini Črna na Koroškem znaša glede na banko cestnih podatkov 45.504 m, ki se jim smiselno priključujejo še javne poti in zbirne krajevne ceste. **Javne poti** s skrajšano oznako **JP** so namenjene povezovanju naselij ali delov naselij v občini in ne izpolnjujejo predpisanih meril za lokalno cesto. Javne poti sodijo med kategorizirane dele cestnega omrežja in so tako tudi del predmeta koncesije rednega vzdrževanja v občini. Skupna dolžina javnih poti v občini Črna na Koroškem znaša po zadnjih pridobljenih podatkih 28.837 m, poleg tega pa moramo omeniti še lokalne zbirne krajevne ceste (LZ) v skupni dolžini 1.018 m ter nekaj nekategoriziranih cest ter ostalih prometnih površin v okviru predmeta koncesije (kot npr. pločniki, avtobusna postajališča, talna prometna signalizacija, bankine, urejena parkirišča oziroma območja javnih ter zasebnih parkirnih površin, ipd). V tem okviru je potrebno navesti, da je Občinski svet Občine Črna na Koroškem nazadnje v letu 2016 sprejel *Odlok o občinskih javnih cestah ter drugih javnih površinah v Občini Črna na Koroškem (Uradno glasilo slovenskih občin, št. 7/2016)*, ki določa način izvajanja vzdrževanja občinskih cest kot obvezne gospodarske javne službe. Občinski svet je navedeni odlok sprejel na podlagi določila 82. Člena takratnega Zakona o javnih cestah /ZJC/ (uvrščen je med prehodne in končne določbe zakona, danes je ta zakon nadomestil ZCes) in med ostalimi pravnimi podlagami predstavlja pravni okvir za podelitev koncesije rednega vzdrževanja in obnov v občini.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## **Stroški izvajanja javne službe rednega vzdrževanja cest – finančna analiza stanja**

V spodnjih Tabelah so prikazani stroški izvajanja javne službe »Vzdrževanje občinskih cest ter prometnih površin, objektov in naprav, ki so namenjene urejanju prometne ureditve oziroma varnemu odvijanju prometa« kot so bili zabeleženi pri izvajanju dejavnosti za preteklo triletno obdobje, to je v letu 2016, 2017 in v letu 2018. Kljub temu, da je triletno opazovalno obdobje relativno kratko, smo z njim omejeni, saj je v letu 2016 začel veljati nov *Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur.l. RS, št. 38/2016)*, ki je nadomestil predhodni *Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest (Ur. list RS, št. 62/1998)*, čemur so se prilagodile tudi računovodske evidence. V tabeli 3 so najprej prikazani skupni stroški, za celotno omrežje občinskih cest, prometnih površin in prometno signalizacijo ter opremo, v Tabeli 4 pa so nato stroški izvajanja javne službe razdeljeni na 1 km rednega vzdrževanja ceste in pripadajočih prometnih naprav skupaj s prikazom približnih povprečnih stroškov na 1 km v drugih slovenskih občinah in z oceno okvirnega standarda izvajanja javne službe, vse kot določa zgoraj navedeni pravilnik. Zgodovinski prikazani stroški so razdeljeni po kategorijah kot jih določa *Pravilnik*, ob koncu tabele pa so prikazani še zbirni podatki za segment rednega letnega vzdrževanja lokalnih cest, za segment izvajanja zimske službe in skupni stroški vzdrževanja cest.

Kot vidimo iz historične analize, so se stroški v preteklem obdobju gibali skupno med okoli 196,5 tisoč € v letu 2017 pa do 243,5 tisoč € v letu 2018, v povprečju pa so znašali okoli 212 tisoč €. Ob tem je potrebno opozoriti na dejstvo, da se je standard izvajanja dejavnosti v obdobju spreminjal, povprečno pa je po naši oceni dosegal tistega, ki ga sicer zahteva *Pravilnik*. Ob tem je potrebno zapisati, da bodo vrednosti za posamezne segmente v prihodnje nekoliko drugačne, saj so bili v sedanjih podatkih zajeti stroški zgolj agregatno in so po posameznih segmentih razdeljeni glede na primerljive vrednosti drugih občin, kar bo v okviru izvedbe razpisa in tekom koncesije korigirano na podlagi dejanskih vrednosti izvajanja del. Poleg tega se pričakuje tudi nekaj drugačne vrednosti zaradi načrtovanih obnov in interne organizacije koncesionarja pri izvajanju koncesije. Prav tako se iz historičnih podatkov opaža letno nihanje posameznih postavk stroškov, kar pa ne bo tako v primeru podelitve koncesije, saj se s sklenjenim koncesijskim razmerjem nihanja poravnajo z izhodiščno določenimi vrednostmi, ki jih koncedent kot maksimalne in optimalne določi skladno z oceno finančnih posledic in kot take vnese v razpisne pogoje podelitve koncesije – gre za določitev t.i. *letnega primerne nadomestila koncesionarju (PNK)*, ki se lahko spremeni zgolj ob pojavu nepredvidenih posebnih okoliščin, kot so npr. izjemna nihanja v cenah surovin in energentov, višja sila, ipd, ter so predmet ponovnih pogajanj ob nastanku tovrstnih okoliščin. Koncedent se tako zaveže, koncesionar pa sprejme dejstvo, da bo ne glede na nastale razmere dejansko realizirane stroške, letna odmera koncesionarju ostala v okvirih dogovorjenega v celotnem obdobju trajanja koncesije. Gre za delitev tveganj med koncedentom in koncesionarjem, ki si ob podpisu koncesijske pogodbe vsak zase ocenita povprečne vrednosti, ki so za oba sprejemljive in temeljijo, na eni strani na ocenjenih tehničnih standardih predmeta koncesije, na drugi strani pa na okvirnih povprečnih realiziranih stroških v preteklosti ter povprečnih stroških izvajanja dejavnosti v primerljivih okoljih po Sloveniji. Predhodno je zato izrednega pomena, da se tako koncedent kot koncesionar seznanita in opredelita do ocene primernih stroškov, ki izhajajo, so oz. bodo izhajali iz izvajanja javne službe.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Tabela 3: Stroški izvajanja GJS rednega vzdrževanja omrežja cest v obdobju med 2016 in 2018 - skupaj v € in povprečno po kategorijah

Evidenca stroškov glede na Pravilnik o rednem vzdrževanju v €	2016	2017	2018	pov_občina	pov_pravilnik
Pregledniška služba (1)	16.416	16.267	20.152	17.612	17.612
RV prometnih površin (2)	31.660	31.372	38.864	33.965	33.965
RV cestnih objektov (3)	2.736	2.711	3.359	2.935	2.935
RV bankin (4)	22.279	22.076	27.349	23.902	23.902
RV naprav za odvodnjavanje (5)	14.071	13.943	17.273	15.096	15.096
RV brežin in berm (6)	14.462	14.330	17.753	15.515	15.515
RV Prometne signalizacije in opreme (7)	6.798	6.736	8.344	7.293	7.293
RV cestnih naprav in ureditev (8)	3.518	3.486	4.318	3.774	3.774
RV vegetacije (9)	5.472	5.422	6.717	5.871	5.871
Zagotavljanje preglednosti (10)	3.518	3.486	4.318	3.774	3.774
Čiščenje cest (11)	4.299	4.260	5.278	4.613	4.613
RV mejnikov in drugih površin (12,13)	1.954	1.937	2.399	2.097	2.097
Nadzor osnih obremenitev in vozil (14)	782	775	960	839	839
Intervencijski ukrepi (15)	3.909	3.873	4.798	4.193	4.193
Zimska služba (16)	66.447	65.842	81.567	71.285	71.285
<b>RV ceste - letno (1 do 15)</b>	<b>131.873</b>	<b>130.674</b>	<b>161.883</b>	<b>141.477</b>	<b>141.477</b>
<b>Skupaj RV ceste (1 do 16)</b>	<b>198.320</b>	<b>196.516</b>	<b>243.450</b>	<b>212.762</b>	<b>212.762</b>

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Tabela 4: Stroški izvajanja GJS rednega vzdrževanja omrežja cest na 1 km in primerjava s povprečjem v Sloveniji z oceno odmika od povprečja

Glede na pravilnik o rednem vzdrževanju v €/km	2016	2017	2018	pov_V	pov_prav	100% st*	st%
Pregledniška služba (1)	221	219	271	237	237	242	98%
RV prometnih površin (2)	426	422	523	457	457	466	98%
RV cestnih objektov (3)	37	36	45	39	39	40	98%
RV bankin (4)	300	297	368	322	322	328	98%
RV naprav za odvodnjavanje (5)	189	188	232	203	203	207	98%
RV brežin in berm (6)	195	193	239	209	209	213	98%
RV Prometne signalizacije in opreme (7)	91	91	112	98	98	100	98%
RV cestnih naprav in ureditev (8)	47	47	58	51	51	52	98%
RV vegetacije (9)	74	73	90	79	79	81	98%
Zagotavljanje preglednosti (10)	47	47	58	51	51	52	98%
Čiščenje cest (11)	58	57	71	62	62	63	98%
RV mejnikov in drugih površin (12,13)	26	26	32	28	28	29	98%
Nadzor osnih obremenitev in vozil (14)	11	10	13	11	11	12	98%
Intervencijski ukrepi (15)	53	52	65	56	56	58	98%
Zimska služba (16)	894	886	1.097	959	959	978	98%
<b>RV ceste - letno (1 do 15)</b>	<b>1.774</b>	<b>1.758</b>	<b>2.178</b>	<b>1.903</b>	<b>1.903</b>	<b>1.940</b>	<b>98%</b>
<b>Skupaj RV ceste (1 do 16)</b>	<b>2.668</b>	<b>2.643</b>	<b>3.275</b>	<b>2.862</b>	<b>2.862</b>	<b>2.918</b>	<b>98%</b>

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primernega letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Analiza stroškov izvajanja GJS prirejena na 1 km občinske cestne mreže pokaže, da je bilo v preteklem obdobju v povprečju za redno vzdrževanje cest v občini Črna na Koroškem namenjenih okoli 2.862 € na km cestne mreže, kar po naši oceni ustreza povprečni vrednosti, glede na primerljive podatke o polnih vrednostih v primerljivih slovenskih občinah, kjer smo uspeli pridobiti podatkovno bazo za primerjavo (okoli 2.918 €/km letno) pri čemer pa je potrebno opozoriti, da je bilo v knjiženih evidencah zajetih tudi nekaj stroškov investicij in vzdrževanja, ki smo jih morali izločiti. Kljub temu se lahko občina uvrsti med tiste v kateri je odstotek izvajanjega standarda med višjimi, saj v povprečju slovenske občine dosegajo predpisani standard rednega vzdrževanja zgolj med 60-70%, kar s seboj prinese tudi nižje stroške a je tudi vzdrževanost in varnost nižja. Glede na navedeno in pridobljene rezultate analize, nam bo tako za končno oceno primernega nadomestila koncesionarju, poleg ocene investicijskega obnavljanja in stroškov kapitala ter predvidenega trajanja koncesijskega razmerja, merodajna tako pretekla kot tudi izkustveno pridobljena skupna vrednost porabe za redno vzdrževanje lokalnih cest kot ponderirano povprečje drugih primerljivih občin v Sloveniji, katerih bazo ocenjenih vrednosti smo si pridobili z vodenjem podobnih koncesijskih postopkov v preteklem obdobju. Glede na navedbe bo po izboru koncesionarja potrebno oceniti ali je obstoječi standard izvajanja dejavnosti na področju lokalnih cest v občini ustrezen za varno in nemoteno odvijanje prometa ali bi ga bilo potrebno kakorkoli korigirati. Domnevamo, da doseganje predpisanega standarda tudi v bodoče v občini ne bo problematično, zato predlagamo, da se polni standard kot optimalnega zahteva tudi pri sklepanju prihodnjega koncesijskega razmerja, pri čemer je potrebno upoštevati zakonodajo in predpisane standarde. Seveda pa je mogoče predvideti, da se na razpisu pridobljeno koncesijsko ponudbo na ravni zagotavljanja 100% predpisanega standarda, v nadaljevanju trajanja koncesijskega razmerja spremeni po posameznih letih izvajanja, v skladu s finančno močjo občine in letnim planom rednega vzdrževanja predmeta koncesije, kot jo glede na pogodbeno določila skupno določita koncedent in koncesionar na letni osnovi.

V tem poglavju opravljena analiza stroškov izvajanja dejavnosti obvezne gospodarske javne službe rednega vzdrževanja občinskih cest in pripadajočih prometnih površin nam v nadaljevanju služi kot eden izmed vstopnih podatkov za oceno primernega nadomestila koncesionarju (PNK), ki je v končni fazi sestavljeno iz:

- Analize stroškov rednega vzdrževanja v preteklem obdobju in primerljivih okoljih
- Analize ocenjene vrednosti predvidenih obnovitvenih investicij
- Analize predvidenih stroškov financiranja in kapitala koncesionarja
- Analize primernega donosa na vloženi kapital koncesionarja in trajanja koncesije

Vse navedene postavke nam skupno pokažejo primerno vrednost letnega nadomestila koncesionarju, istočasno pa pomenijo tudi primeren ekonomsko finančni okvir za koncedenta pri pripravi koncesijskega akta in razpisa za podelitev koncesije.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## Tehnično tehnološki del izvajanja koncesije javne službe

Vzdrževanje lokalnih cest, kolesarskih stez in pločnikov ter vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na, ob, pod ali nad vozišči državnih cest, ki so namenjene urejanju prometne ureditve oziroma varnemu odvijanju prometa ter obsega letno in zimsko vzdrževanje. Redno letno vzdrževanje obsega opravljanje cestno-pregledniške službe, vzdrževanje, krpanje in obnovo površin, urejanje cestnega telesa, zagotavljanje prometne varnosti in preglednosti, vzdrževanje objektov in naprav za odvajanje meteornih voda, vzdrževanje avtobusnih postajališč, kolesarskih stez in pločnikov, vzdrževanje in obnavljanje cestno prometne signalizacije ter zbiranje in posredovanje podatkov za kataster. Zimsko vzdrževanje obsega zagotavljanje potrebnega števila prometnih znakov in snežnih kolov; posipavanje javnih prometnih površin s snovmi za preprečevanje poledice; pluženje, odstranjevanje in odvažanje snega z javnih prometnih površin; pluženje snega na javnih površinah, otresanje snega z drevja in grmovja ter odstranjevanje poškodovanih dreves in odlomljenih vej, ki ogrožajo varnost ljudi in stvari; odvoz snega iz avtobusnih postajališč, križišč in prehodov za pešce; čiščenje objektov in naprav, zgrajenih za intervencijo in požarno varnost; čiščenje zasneženih prometnih znakov; obveščanje o stanju cest, čiščenje odtokov; opravljanje cestno – pregledniške službe za zagotavljanje prometne varnosti in druge naloge, ki omogočajo v zimskem času promet na cestah ter vsa vzdrževalna dela po končani zimski službi za zagotovitev ustreznih prometnih pogojev na cestah. Vzdrževalna dela se morajo izvajati vestno in po pravilih stroke in v skladu s predpisi o cestah, graditvi objektov, urejanju prostora, varnosti cestnega prometa, varstvu okolja, navodili za obratovanje, itd. Pri vzdrževanju cest morajo biti dobavljeni in vgrajeni atestirani materiali in oprema, ravnanje z izkopanimi, dotrajanimi in odstranjenimi materiali in opremo se mora izvajati skladno s predpisi. Vzdrževanje kategoriziranih lokalnih cest obsega:

1. Pregledniško službo,
2. Redno vzdrževanje prometnih površin,
3. Redno vzdrževanje cestnih objektov,
4. Redno vzdrževanje bankin,
5. Redno vzdrževanje naprav za odvodnjavanje,
6. Redno vzdrževanje brežin in berm,
7. Redno vzdrževanje prometne signalizacije in opreme,
8. Redno vzdrževanje cestnih naprav in ureditev,
9. Redno vzdrževanje vegetacije,
10. Zagotavljanje preglednosti cest,
11. Čiščenje cest,
12. Vzdrževanje mejnikov,
13. Vzdrževanje drugih prometnih površin,
14. Nadzor osnih obremenitev in vozil,
15. Intervencijski ukrepi,
16. Zimska služba.

Posamezna dela so podrobneje opredeljena v *Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur.l. RS, št. 38/2016)*, ki je zakonsko predpisan akt za urejanje tega področja.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 6 Analiza stanja na področju predmeta koncesije – investicijsko vzdrževanje

Poleg predpisanega rednega vzdrževanja omrežja lokalnih cest (LC) v občini Črna na Koroškem, bo v okviru koncesije zagotovljena tudi dolgoročnejša ureditev posameznih delov cest glede na njihovo dotrajanost ali poškodovanost oziroma glede na potrebo po izboljšanju njihovih prometno-tehničnih lastnosti, zaščito okolja in varnosti v prometu. V okviru tega investicijskega programa so bila zato predvidena investicijska vlaganja v obnovo na skupno 4 odsekih omrežja v ocenjeni razpisni vrednosti 4,12 mio eur z DDV ter obsegu 16.702 m. V okviru koncesije bo koncedent zavezal koncesionarja za izvedbo investicijskih vlaganj na tistih delih omrežja, kjer koncedent meni, da je to najbolj potrebno. Sintezni prikaz predvidenih investicij je razviden iz Tabele 5, podroben prikaz, lokacijska informacija in finančna ocena glede na strukturo del po posamezni obnovi pa iz priloge tega besedila ob koncu analitičnih poglavij in v dokumentih projektantov.

Tabela 5: Predvidena investicijska vlaganja v okviru predmeta koncesije

Investicijske obnove – lokalna cesta / odsek		dolžina odseka v m	Ocena vrednosti del v € brez DDV
LC 052-031	Šumel – Mejni prehod Luže	2.105,00	422.522,08 €
LC 552-051	Lipold – Lesjak – Sv. Jakob	662,00	143.304,67 €
LC 052-011	Pristava – Pudgarsko – Najevska Lipa	6.050,00	1.220.516,95 €
LC 052-0121	Rezman – Javorje – Ciganija – Sv. Vid	7.975,00	1.586.934,33 €
<b>SKUPAJ v km</b>		<b>16.702,00</b>	<b>3.373.278,03 €</b>
		DDV 22%	742.121,17 €
		<b>Skupaj v €</b>	<b>4.115.399,20 €</b>



Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 7 Ocena vrednosti koncesije in primerno nadomestilo koncesionarju (PNK)<sup>1</sup>

Kot navedeno v predhodnih poglavjih, bo koncedent koncesionarju zagotavljal enakomerni letni prihodek iz naslova opravljanja koncesijskih del in storitev, tako v okviru zagotavljanja rednega vzdrževanja lokalne cestne mreže kot v okviru zagotavljanja izvajanja investicijsko vzdrževalnih del na posameznih predvidenih odsekih lokalnih cest. Glede na to je za izpeljavo razpisa podelitve koncesije in oceno finančnih posledic za proračun občine, izredno pomembno določiti najvišjo še primerno vrednost letne odmere koncesionarju, t.i. [primerno nadomestilo koncesionarju \(PNK\)](#) in iz njega izhajajoča celotna vrednost podeljene koncesije, ki jo bo občina odmerila koncesionarju in bo kot proračunski odhodek bremenila proračun v obdobju trajanja koncesijskega razmerja. [Primerno letno nadomestilo koncesionarju \(PNK\) je v grobem sestavljeno iz:](#)

- Stroškov rednega vzdrževanja omrežja lokalnih cest (RV),
- Ocenjene vrednosti predvidenih obnovitvenih investicij (INV),
- Predvidenih stroškov financiranja in stroškov kapitala koncesionarja (FIN),
- Primerne donosa na vloženi kapital koncesionarja in trajanja koncesije (D).

Vse navedene postavke nam skupno pokažejo najvišjo primerno vrednost letnega nadomestila koncesionarju (PNK), istočasno pa pomenijo tudi primeren ekonomsko finančni okvir za koncedenta pri pripravi koncesijskega akta in razpisa za podelitev koncesije ter pokažejo celotno vrednost koncesije v obdobju trajanja koncesijskega razmerja. PNK je orientacijska vrednost, ki naj bi se upoštevala pri ocenjevanju ponudb.

### Stroški rednega vzdrževanja (RV) – stalne izhodiščne cene

Stroški RV upoštevajo stroške polnega standarda, kot ga predvideva Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Ur.l. RS, št. 38/2016). Izhodiščna vrednost slednjih je glede na preteklost razvidna iz Tabel 3 in 4, pri čemer pa smo za potrebe ocene finančnih posledic podelitve koncesije in priprave razpisa ter izračuna PNK, ocenili t.i. [primerne stroške RV](#) na letni ravni, ki so prikazani v Tabeli 6 spodaj. Pri tej oceni smo izhajali iz povprečnih vrednosti za primerljiva območja v drugih občinah in dejstva, da bo del cestne mreže obnovljen, s tem pa se bodo znižali tudi potrebni letni stroški vzdrževanja. Prav tako so v te ocene vštete tudi predpostavke o morebitnih racionalizacijah in rezervah.

Tabela 6: Stroški izvajanja javne službe na cestah in javnih površinah v €/leto

Obdobje /leta/ - obstoječi standard	Povprečni letni stroški v EUR/leto z DDV /redno letno in zimsko vzdrževanje/
Redno vzdrževanje - letno (RVL)	144.222 €
Redno vzdrževanje - zimsko (RVZ)	72.668 €
<b>Letni strošek rednega vzdrževanja (RV)</b>	<b>216.901 €</b>

<sup>1</sup> Za namene priprave analitičnega okvira in kalkulacije PNK so vrednosti predstavljene z DDV.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## **Stroški investicijskih obnov in razvoja omrežja – stalne in tekoče cene**

Stroški investicijskega obnavljanja kot jih predvideva program opredeljen v poglavju 5, podrobneje pa v Prilogah, znašajo **predvidoma 4,12 mio € z DDV oziroma predvidoma 3,37 mio € brez vključenega DDV**. Ob tem velja pripomniti, da ta ocena služi zgolj kot orientacijska vrednost za izračun primerne vrednosti letnega nadomestila koncesionarju (PNK), saj bo koncesionar investicijo financiral iz naslova lastne finančne kalkulacije in konstrukcije, poplačal pa skozi pridobljena letna nadomestila v času trajanja koncesijskega razmerja. Glede na to je mogoče, da znotraj svoje finančne kalkulacije koncesionar realizira tudi drugačne stroške investicijskih obnovitvenih del ali rednega vzdrževanja, kar pa ne vpliva na vnaprej določeno letno obveznost koncedenta do koncesionarja v okviru koncesionarjevega nadomestila (PNK). Zato je bolj kot ocena vrednosti zahtevanih investicijskih del, pomemben njihov natančen tehnično tehnološki popis in zahteve po predpisani kakovosti izvedbe, roku izvedbe in seveda kakovosten nadzor ustreznosti izvajanja koncesijske pogodbe s strani koncedenta. Popis del je sicer razviden iz Prilog tega besedila, prav tako pa mora biti slednji del razpisne dokumentacije in kot priloga dodan podpisani koncesijski pogodbi med koncesionarjem in koncedentom.

Stroški izvajanja investicijskega vzdrževanja po tekočih cenah so približno enaki kot po stalnih cenah, saj predpostavljamo, da bo izbrani koncesionar pripravljen investicijo realizirati v maksimalnem 4 letnem obdobju po izhodiščnih pogodbenih cenah, morebitna odstopanja od ocenjene osnove pa bo pokrival iz predvidene vključene letne uskladitve letnega nadomestila koncesionarju (PNK, koncesnina), ki po našem predlogu znaša do največ +3,0 %/letno, iz vkalkulirane razlike za donos, stroškov financiranja in donosa iz naslova prevzema tveganj kot ocenjeno v nadaljevanju tega besedila.

## **Stroški rednega vzdrževanja – tekoče cene**

Stroški rednega vzdrževanja po stalnih cenah so bili določeni v okviru Tabele 6 zgoraj, za polni standard izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja lokalnih cest in znašajo predvidoma **do 216,9 tisoč €/letno** (Tabela 6 zgoraj). Tekoče cene rednega vzdrževanja pa so cene, ki jih predvidimo glede na ekonomske parametre koncesionarja in gibanje gospodarskih kazalcev v širšem gospodarskem okolju. Gre za stroške vzdrževanja korigirane s predvideno najvišjo možno spremembo cen, ki v naslednjem koraku, skupaj s predvidenimi tekočimi stroški investicijskega vzdrževanja, predvidenim priznanim donosom, stroški financiranja in tveganji tako predstavljajo celokupni letni znesek plačila (negativne koncesnina), ki jo za izvedbo projekta, na letnem nivoju plačuje koncedent. Na tem mestu predstavljamo ocenjene tekoče stroške rednega vzdrževanja za prihodnje koncesijsko obdobje, pri čemer smo prikazali stroške rednega vzdrževanja ob predvideni najvišji še sprejemljivi rasti cen do 3% (malo višje od targetirane vrednosti inflacije v območju Evra kot ga zasleduje tudi ECB), posebej za varianto 10 letne, 15 letne in 20 letne koncesije, in sicer za polni zahtevani standard rednega vzdrževanja.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Tabela 7: Stroški RV po tekočih cenah z oceno SV\* med 2020 in 2039 – variante za 10/15/20 letno podelitev koncesije za polni standard

prilagajanje		polni standard RV		
Max. 3,00%	leto	Koncesionarjevo nadomestilo (KN)	Skupaj – KN	SV-PNK
Diskontna stopnja 4,00%	<b>2020</b>	<b>216.901</b>	<b>216.901</b>	
	2021	223.408	440.309	
	2022	230.110	670.419	
	2023	237.014	907.433	
	2024	244.124	1.151.557	
	2025	251.448	1.403.005	
	2026	258.991	1.661.996	
	2027	266.761	1.928.757	
	2028	274.764	2.203.520	
	<b>obdobje 10 let</b>	<b>2029</b>	<b>283.007</b>	<b>2.486.527</b>
	2030	291.497	2.778.024	
	2031	300.242	3.078.266	
	2032	309.249	3.387.515	
	2033	318.526	3.706.041	
<b>15 let</b>	<b>2034</b>	<b>328.082</b>	<b>4.034.123</b>	<b>2.926.342</b>
	2035	337.925	4.372.048	
	2036	348.062	4.720.111	
	2037	358.504	5.078.615	
	2038	369.259	5.447.874	
<b>20 let</b>	<b>2039</b>	<b>380.337</b>	<b>5.828.212</b>	<b>3.811.263</b>

\*sedanja vrednost primerne koncesionarjevega nadomestila (PNK), SV-PNK je sedanja vrednost PNK

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Glede na ocenjene stroške rednega vzdrževanja (216,9 tisoč €, povečano za max. 3,0% v času trajanja koncesijskega obdobja) ter glede na oceno vrednosti investicije v obnove in razvoj (4,12 mio €) ter glede na oceno stroškov virov financiranja (lastnih in zunanjih v višini okoli 3% letno) ter glede na skupni predpostavljeni zamejeni donos izbranega koncesionarja smo v nadaljevanju pripravili analizo treh variant primerne nadomestila koncesionarju (PNK) iz iz njega izhajajočo skupno vrednost koncesije. Variante se med seboj razlikujejo glede na obdobje trajanja koncesijskega razmerja, in sicer obdobje trajanja koncesije 10 let / 15 let in 20 let. Variante, ki bi predvidevala manj kot 10 letno obdobje koncesije nismo analizirali, saj se predvideva, da se bo investicija v obnove realizirala v prvem štiriletnem obdobju in bi bilo nesmiselno koncesijsko razmerje zaključiti že po končanem ciklusu obnov, saj koncesionar v tem primeru ne bi mogel poplačati svojega investicijskega vložka oz. bi bila potrebna odmera koncesionarju prevelika glede na željeni cilj koncedenta, to je da se breme investicije čimbolj enakomerno porazdeli tekom celotnega obdobja, prav tako pa regulativa ne dopušča, da bi celotno nadomestilo koncesionarju za več kot dvakrat preseгло priznane stroške rednega vzdrževanja (P-RV).

Financiranje koncesije je sicer v celoti predvideno v breme občinskega proračuna občine Črna na Koroškem, kot že povedano v obliki enakomernih letnih nadomestil koncesionarju (PNK), ki so vnaprej dogovorjena in sestavni del sklenjene koncesijske pogodbe z izbranim koncesionarjem. Plačila koncesionarju so lahko oblikovana tudi na podlagi mesečnih situacij, vsekakor pa jih koncedent v izplačilo potrdi, če so bila v tekočem obdobju izpolnjena vsa določila iz koncesijske pogodbe. V okviru podelitve koncesije se bo izbrani koncesionar, poleg rednega vzdrževanja, zavezal tudi k investicijskim vlaganjem obnov in razvoja predmeta koncesije. Ključno vprašanje na katerega moramo tako odgovoriti na tem mestu je, kolikšna naj bo ustrezna letna 'cena' storitve (primerno nadomestilo koncesionarju (PNK)) - v okviru javno zasebnega partnerstva – podeljene koncesije, ki jo bo občina plačevala koncesionarju za izvajanje koncesijske pogodbe v celotnem obdobju trajanja koncesijskega razmerja. *Teorija pravi, da naj bo letno nadomestilo koncesionarju oblikovano v sorazmerju z oceno dejanskih stroškov, pričakovani o donosu in tveganjih, ki jih prevzema koncesionar ter v skladu s cilji, izhodišči in okvirji, ki jih zasleduje koncedent ter v skladu z regulativo navedeno zgoraj, zato smo tem premisam sledili tudi v nadaljevanju<sup>2</sup>.*

---

<sup>2</sup> Glede na teoretična izhodišča in primere dobre prakse se lahko cena v okviru JZP oblikuje bodisi kot lastna cena za opravljeno storitev, povečana za priznani donos koncesionarju, bodisi kot odstotek zadržanega prihodka, ki ga koncesionar pridobiva na monopolnem trgu skozi opravljanje koncesionarske dejavnosti. V konkretnem primeru koncesionar ne bo pridobil prihodka neposredno od uporabnikov javnih storitev, zato bo njegov prihodek ocenjen na podlagi lastne cene opravljene storitve, povečan za priznani donos. Na tem mestu naj še posebej opozorimo na pogosto napako pri vzpostavljanju odnosa med javnim in zasebnim sektorjem, ko javni sektor prevzame prevelik obseg tveganj in negotovosti, s čemer zasebnemu sektorju zmanjša motivacijo za iskanje najbolj optimalnih, racionalnih in stroškovno učinkovitih poti za izvajanje javne službe (primer, ko se koncedent v pogodbi zaveže, da bo koncesionarju kril vse dejanske stroške, ki bodo nastali z opravljanjem dejavnosti, vključno s priznanim donosom). Zato je ta del procesa še posebej občutljiv in v veliki meri pogojuje (ne)uspešnost partnerstva v prihodnje. Preveč 'bogato' odmerjeno letno nadomestilo koncesionarju in preveč ohlapno zapisana določila o usklajevanju obveznosti in pravic skozi pogodbo, bodo najverjetneje povečala X-neučinkovitost projekta, javnemu sektorju pa naložila nesorazmerno breme in tveganja projekta. Obratno, bodo prestroga merila in prenizko nastavljena višina prihodka, odvrnila morebitne koncesionarje, da bi sploh vstopili v JZP razmerje.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primernega letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



### **Analiza variant in določitev primernega nadomestila koncesionarju (PNK)**

Glede na postavljene okvirje, ki jih na eni strani določa pravni okvir izvajanja obvezne lokalne gospodarske javne službe vzdrževanje lokalnih cest ter izbirne lokalne gospodarske javne službe vzdrževanje prometnih površin, objektov in naprav na, ob, pod ali nad vozišči državnih cest, na drugi strani pa ekonomska realnost, zmožnost in preteklo izvajanje dejavnosti, smo v nadaljevanju pristopili k modeliranju finančnih tokov, ki jih pričakujemo v okviru izvedbe investicijskega programa oz. v okviru podelitve koncesije za namene predmeta koncesije. Postavljena so bila izhodišča modela in na tej podlagi pripravljene ocene ključnih ekonomsko-finančnih parametrov koncesijskega razmerja s simulacijami ocen primernega nadomestila koncesionarju (PNK), ki ga je dolžan koncedent zagotavljati koncesionarju za ustrezno izvedbo predmeta koncesije v času trajanja koncesijskega razmerja. S tem smo pridobili tudi osnovne podatke o tveganjih in o tem kaj pomeni sprememba določenih kategorij za izvedbo programa. Simulacije modela temeljijo na podatkih in ocenah iz predhodnih točk predstoječega elaborata ter na naslednjih dodatnih predpostavkah oz. parametrih:

- Simulacija koncesijskih obdobj 10 let, 15 let in 20 let z upoštevanjem ocenjenih stroškov obnov in rednega vzdrževanja (obnove v trajanju do največ 4 leta)
- Interna stopnja donosa projekta/koncesionarja, ki je pogojena z regulatorno omejitvijo PNK v največ dvakratni višini stroška rednega vzdrževanja, povečanega za stroške financiranja in donosa koncesionarja v letni višini do največ 3%.

Rezultati simulacij ocen prikazujejo različne možne višine letnih nadomestil koncesionarju (PNK), glede na ključne parametre modela, pri čemer se spreminja čas trajanja koncesijskega razmerja. Končna izbira modela, ki bo tudi dejansko uporabljen v okviru razpisa za izbor najugodnejšega koncesionarja, pa mora temeljiti na finančnih zmožnostih občine za plačevanje PNK ter na oceni še dopustnega razmerja med letnim PNK in stroškom rednega vzdrževanja ter investicij v obnove opredeljenih odsekov cest v občini.

Rezultati posameznih iteracij modela (simulacije), so prikazani v nadaljevanju, kjer lahko spremljamo letne vrednosti denarnih tokov tako na strani koncedenta (občine), kot na strani izbranega koncesionarja. Poleg letnih vrednosti lahko spremljamo tudi agregatne vrednosti, za katere pa moramo opozoriti, da predstavljajo nominalne vrednosti in so zaradi spreminjanja časovne vrednosti denarja, medsebojno neprimerljive oz. zgolj pogojno primerljive. Z namenom, da lahko medsebojno primerjamo rezultate posameznih iteracij modela, smo kot osnovno metodo izračuna uporabili dinamične metode ocenjevanja uspešnosti investicije (IRR – interna stopnja donosa in NPV – neto sedanja vrednost). Dinamične metode interne stopnje donosa in neto sedanje vrednosti sta osnovni metodi ocenjevanja uspešnosti investicijskih projektov, ki med ostalim upoštevata tudi osnovno pravilo financiranja investicij, to je da mora biti prihodnja vrednost denarnih tokov prevedena na sedanjo vrednost, če želimo finančne tokove in projekte medsebojno primerjati in izbrati optimalno varianto<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Več o teoretičnih podlagah za izračun primernosti oz. uspešnosti investicijskih projektov in posledično smiselno uporabljenih elementov za oceno uspešnosti koncesije v Prilogi tega besedila.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa

### **Vrednost koncesije in PNK – Varianta I – 20 letno koncesijsko obdobje**

Tabela 8: Model denarnih tokov (DT) za koncesijsko obdobje 20 let (z DDV)

	Prihodek / PNK	Obveznosti koncesionarja		Razmerje V %	S-DT
	PNK v €	P-RV v €	INV v €	P-RV/PNK	v €
2020	378	-217	-1.029	57,4%	-868
2021	389	-223	-1.029	57,4%	-863
2022	401	-230	-1.029	57,4%	-858
2023	413	-237	-1.029	57,4%	-853
2024	425	-244	0	57,4%	181
2025	438	-251	0	57,4%	187
2026	451	-259	0	57,4%	192
2027	465	-267	0	57,4%	198
2028	479	-275	0	57,4%	204
2029	493	-283	0	57,4%	210
2030	508	-291	0	57,4%	217
2031	523	-300	0	57,4%	223
2032	539	-309	0	57,4%	230
2033	555	-319	0	57,4%	237
2034	572	-328	0	57,4%	244
2035	589	-338	0	57,4%	251
2036	607	-348	0	57,4%	259
2037	625	-359	0	57,4%	266
2038	644	-369	0	57,4%	274
2039	663	-380	0	57,4%	282
<b>Skupaj</b>	<b>10.157</b>	<b>-5.828</b>	<b>-4.115</b>		<b>213</b>

P-RV je maksimalno možno priznano nadomestilo za redno vzdrževanje (RV), S-DT je saldo denarnih tokov koncesionarja

V Tabeli 8 je bila pripravljena simulacija različice modela denarnih tokov koncesijskega razmerja, v kateri občina podeli koncesijo s trajanjem 20 let, to je do leta 2039, pri čemer koncesionar v prvih štirih letih izvajanja koncesije v celoti sam investira v obnovo in razširitev predmeta koncesije znesek 4,12 mio €. Občina je v zameno dolžna plačevati vnaprej dogovorjeno letno nadomestilo (PNK), ki lahko za prvo leto pogodbenega razmerja znaša po naši [oceni do max. 378 tisoč €](#) in se letno usklajuje za največ 3%. V nominalnem znesku tako občina v 20 letih koncesionarju izplača PNK v skupni vrednosti 10,16 mio €, kar tudi predstavlja celotno vrednost koncesije po Varianti I.

<b>Varianta I – trajanje koncesije 20 let</b>	
Ocena PNK v 000 € v izhodiščnem letu	378
Vrednost koncesije v 000 €	10.157
Delež rednega vzdrževanja v PNK	57,4%
Predviden saldo DT koncesionarja v 000 €	+213
Predvidena IRR glede na predpostavke v %	+0,6%

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## Vrednost koncesije in PNK – Varianta II – 15 letno koncesijsko obdobje

Tabela 9: Model denarnih tokov za koncesijsko obdobje 15 let (z DDV)

	Prihodek / PNK	Obveznosti koncesionarja		Razmerje V %	S-DT
	PNK v €	P-RV v €	INV v €	P-RV/PNK	v €
2020	433	-217	-1.029	50,1%	-813
2021	446	-223	-1.029	50,1%	-806
2022	459	-230	-1.029	50,1%	-800
2023	473	-237	-1.029	50,1%	-793
2024	487	-244	0	50,1%	243
2025	502	-251	0	50,1%	251
2026	517	-259	0	50,1%	258
2027	533	-267	0	50,1%	266
2028	549	-275	0	50,1%	274
2029	565	-283	0	50,1%	282
2030	582	-291	0	50,1%	290
2031	599	-300	0	50,1%	299
2032	617	-309	0	50,1%	308
2033	636	-319	0	50,1%	317
2034	655	-328	0	50,1%	327
2035	0	0	0	0	0
2036	0	0	0	0	0
2037	0	0	0	0	0
2038	0	0	0	0	0
2039	0	0	0	0	0
<b>Skupaj</b>	<b>8.053</b>	<b>-4.034</b>	<b>-4.115</b>		<b>-96</b>

P-RV je maksimalno možno priznано nadomestilo za redno vzdrževanje (RV), S-DT je saldo denarnih tokov koncesionarja

V Tabeli 9 je bila pripravljena simulacija različice modela denarnih tokov koncesijskega razmerja, v kateri občina podeli koncesijo s trajanjem 15 let, to je do leta 2034, pri čemer koncesionar v prvih štirih letih izvajanja koncesije v celoti sam investira v obnovo in razširitev predmeta koncesije, to je znesek 4,12 mio €. Občina je v zameno dolžna plačevati vnaprej dogovorjeno letno nadomestilo (PNK), ki lahko za prvo leto pogodbenega razmerja znaša po naši [oceni do max. 433 tisoč €](#) in se letno usklajuje za največ 3,0%. V nominalnem znesku tako občina v 15 letih koncesionarju izplača PNK v skupni vrednosti 8,41 mio €, kar tudi predstavlja celotno vrednost koncesije po Varianti II.

Varianta II – trajanje koncesije 15 let	
Ocena PNK v 000 € v izhodiščnem letu	433
Vrednost koncesije v 000 €	8.053
Delež rednega vzdrževanja v PNK	50,1%
Predviden saldo DT koncesionarja v 000 €	-96
Predvidena IRR glede na predpostavke v %	-0,4%

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



### Vrednost koncesije in PNK – Varianta III – 10 letno koncesijsko obdobje

Tabela 10: Model denarnih tokov za koncesijsko obdobje 10 let (z DDV)

	Prihodek / PNK	Obveznosti koncesionarja		Razmerje V %	S-DT
	PNK v €	P-RV v €	INV v €	P-RV/PNK	v €
2020	433	-217	-1.029	50,1%	-813
2021	446	-223	-1.029	50,1%	-806
2022	459	-230	-1.029	50,1%	-800
2023	473	-237	-1.029	50,1%	-793
2024	487	-244	0	50,1%	243
2025	502	-251	0	50,1%	251
2026	517	-259	0	50,1%	258
2027	533	-267	0	50,1%	266
2028	549	-275	0	50,1%	274
2029	565	-283	0	50,1%	282
2030	0	0	0	0	0
2031	0	0	0	0	0
2032	0	0	0	0	0
2033	0	0	0	0	0
2034	0	0	0	0	0
2035	0	0	0	0	0
2036	0	0	0	0	0
2037	0	0	0	0	0
2038	0	0	0	0	0
2039	0	0	0	0	0
<b>Skupaj</b>	<b>4.964</b>	<b>-2.487</b>	<b>-4.115</b>		<b>-96</b>

P-RV je maksimalno možno priznано nadomestilo za redno vzdrževanje (RV), S-DT je saldo denarnih tokov koncesionarja

V Tabeli 10 je bila pripravljena simulacija različice modela denarnih tokov koncesijskega razmerja, v kateri občina podeli koncesijo s trajanjem 10 let, to je do leta 2029, pri čemer koncesionar v prvih štirih letih izvajanja koncesije v celoti sam investira v obnovo in razširitev predmeta koncesije, to je znesek 4,12 mio €. Občina je v zameno dolžna plačevati vnaprej dogovorjeno letno nadomestilo (PNK), ki lahko za prvo leto pogodbenega razmerja znaša po naši [oceni do max. 433 tisoč €](#) in se letno usklajuje za do 3,0%. V nominalnem znesku tako občina v 10 letih koncesionarju izplača PNK v skupni vrednosti 4,964 mio €, kar tudi predstavlja celotno vrednost koncesije po Varianti III.

Varianta I – trajanje koncesije 10 let	
Ocena PNK v 000 € v izhodiščnem letu	433
Vrednost koncesije v 000 €	4.964
Delež rednega vzdrževanja v PNK	50,1%
Predviden saldo DT koncesionarja v 000 €	-1.638
Predvidena IRR glede na predpostavke v %	-12,8%



Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 8 Sinteza rezultatov s predlogom izbora optimalne variante za koncedenta

Tabela 11: Matrika rezultatov iteracij modela denarnih tokov koncesije z oceno PNK in vrednosti koncesije v danem obdobju

v € - ocene vsebujejo DDV	Trajanje koncesijskega obdobja		
	20 let	15 let	10 let
proračun občine / PNK / vrednost koncesije			
PNK* – letni odhodek proračuna – izhodiščno leto	378.000 €	433.000 €	433.000 €
Vrednost koncesije – skupaj breme proračuna – vsa leta	10.157.000 €	8.053.000 €	4.964.000 €
Priznana max. vrednost GJS rednega vzdrževanja (RV)	5.828.000 €	3.491.000 €	2.487.000 €
Predvideni delež rednega vzdrževanja v PNK	57,4%	50,1%	50,1%
Predvidena ocena vrednosti investicijskih obnov	4.115.399 €	4.115.399 €	4.115.399 €
IRR – predpostavljena notranja stopnja donosa v %	0,6%	-0,4%	-12,8%
Predviden denarni tok (DT) v € - saldo	+213.000 €	-96.000 €	-1.638.000 €

\* PNK – primerno letno nadomestilo koncesionarju (odhodek proračuna) z vključenim DDV

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



Sklenitev javno-zasebnega partnerstva v okviru rednega vzdrževanja in investicijskih obnov lokalne cestne infrastrukture ter spremljevalnih objektov na območju občine Črna na Koroškem naj temelji na enakomerni porazdelitvi bremen, obveznosti, pravic in tveganj med partnerji. Glede na naravo predmeta koncesije (cestna infrastruktura), je primerno razmišljati o podelitvi koncesije za daljše obdobje, v katerem bo v prvih štirih letih koncesionar izvedel investicije v obnove posameznih odsekov lokalne cestne mreže, nato pa s predmetom koncesije upravljal tako dolgo, da bodo poplačane obveznosti do virov ter dosežen primeren donos na kapital ob konstantnem rednem vzdrževanju omrežja cest po dogovorjenem standardu. V ta namen so bile pripravljene ekonomsko finančne in tehnične podlage, izhodišča ter modeli, ki bodo služili koncedentu – v tem primeru občini pri pripravi ustreznega javnega razpisa ter izboru koncesionarja. Ključno vprašanje ekonomskega dela je bilo, kolikšno naj bo primerno letno nadomestilo koncesionarju (PNK), da bo doseženo dolgoročno ravnovesje javno-zasebnega partnerstva ter obdobje koncesije, ki je za občino primerno? Da bi pridobili odgovor na to vprašanje smo zgradili finančni model, ki iterira ključne parametre predmeta koncesije skozi koncesijsko dobo, simulacije in iteracije modela pa podajajo odgovor na zastavljeno vprašanje. Tekom modeliranja so bili identificirani ključni parametri, ki naj oblikujejo modelsko funkcijo, in sicer: priznani maksimalni stroški rednega vzdrževanja (P-RV), ocena investicije v obnove in razvoj (INV), primerno usklajevanje ocenjenih z dejanskimi kategorijami, sposobnost koncedenta za plačilo nadomestila in regulatorna omejitvev, ki zamejuje letno nadomestilo (PNK) na največ dvakratnik priznanega stroška rednega vzdrževanja (P-RV), povišanega za letno usklajevanje in zamejen donos koncesionarja do največ 3% letno, itd.

**Predlog izbora primerne variante in izvedba razpisa.** Rezultati modela, posledično pa tudi odgovori na ključno vprašanje, so bili poiskati znotraj iteracij osnovne endogene variable modela, to je koncesijsko obdobje in PNK v odvisnosti od P-RV, INV, delež P-RV v PNK in IRR. Kot je razvidno iz sintezne Tabele 11 zgoraj, je za koncesionarja najbolj ugodna varianta, ki ni krajša od 15 let, saj lahko zgolj v obdobju, ki je daljše od tega obdobja, računa na primerno povrnitev vloženih sredstev, hkrati pa zadostimo regulatornemu pogoju, da priznana nadomestila za RV ni manjše od 50% skupnega primerne nadomestila koncesionarju (PNK). V primeru 10 letne koncesije, koncesionar tudi ob izredno racionalnih izvedbah nalog iz koncesijske pogodbe, po naši oceni ne zmore doseči željenega donosa oz. povrnitev vloženih sredstev. V primeru koncesije, ki traja vsaj 15 let, se občina obveže, da letno plačuje koncedentu nadomestilo v višini minimalno 433.000 € (z DDV), ki se na letnem nivoju usklajuje do največ 3,0% za izvedbo 100% standarda vzdrževanja, v primeru podelitve 20 letne koncesije pa je zadovoljiv nivo PNK že nekje od 378.000 € (z DDV) naprej, z letnim usklajevanjem do 3%. V okviru navedenega se predlaga, izvedba javnega razpisa, ki bo omogočal oddajo ponudb za koncesijo, v trajanju najmanj 15 let ali več in vrednost primerne letnega nadomestila (PNK), ki ne bo višje od 432.000 € z DDV na leto za izhodiščno leto trajanja koncesije z možnostjo usklajevanja PNK do največ 3% na leto. V primeru, da se pridobijo ustrezne ponudbe potencialnih koncesionarjev, ki ustrezajo tem pogojem, občina lahko sklene koncesijsko razmerje, ki obsega redno letno in zimsko vzdrževanje lokalne cestne mreže ter izvedbo investicij na predvidenih odsekih.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 9 DODATEK 1: Analiza lokacije in vplivov na okolje

Koncesija izvajanja storitev letnega in zimskega vzdrževanja kategoriziranih in ostalih cest v občini Črna na Koroškem ter spremljajočih javnih površin ter izvajanje investicijskega vzdrževanja, se bo izvajala na območju celotne občine, specifično na omrežju kategoriziranih cest in javnih poti. Poleg tega bodo na določenih odsekih izvedena investicijsko vzdrževalna dela, katere so bile izbrane kot prioritete ter katerih tehnične, finančne in lokacijske informacije so prikazane v nadaljevanju tega besedila in so integralni del tega dokumenta ter javnega razpisa za podelitev koncesije v občini.

Izvajanje vzdrževanja lokalnih cest ter izvajanje investicijskega vzdrževanja z ekološkega vidika ni sporno. Nameravana dela ne bodo na objektih v okolici gradnje povzročila deformacij ne bo povzročila škode na delih objektov v okolici nameravane gradnje ali pa na njihovi napeljavi in vgrajeni opremi zaradi večjih deformacij nosilne konstrukcije. Obravnavani poseg v prostor ne bo imel vplivov na mehansko odpornost in stabilnost okolice. Nameravana dela ne bodo povzročala emisij strupenih plinov in nevarnih delcev ter emisij nevarnega sevanja, da ne bo zastrupitve vode in tal, da ne bo napačnega odstranjevanja odpadnih voda, dima, trdnih ali tekočih odpadkov ter da ne bo prisotna vlaga v objektih v okolici nameravane gradnje ali na površinah znotraj njih. Dela bodo organizirana tako, da bo onesnaževanje podzemne vode onemogočeno. V času izvajanja del bodo predvideni vsi varnostni ukrepi in taka organizacija na gradbišču, da bo preprečeno onesnaževanje voda ali podtalnice, ki bi nastalo zaradi transporta, skladiščenja ter uporabe tekočih goriv in drugih nevarnih snovi. Delo se bo izvajalo na utrjenih površinah, kjer se bo zadržalo morebitno razlitje odpadnih snovi. Vsačasna skladišča in pretakališča goriv, olj in maziv ter drugih nevarnih snovi bodo zaščiteni pred možnostjo izliva v tla. V primeru nezgod se bo zagotovilo takojšnje ukrepanje pristojne službe. Po končanih delih se bo odstranilo vse provizorije, potrebne med gradnjo in vsi ostanki časovnih deponij. Vsa odpadna voda, ki bo nastala na gradbišču, se bo odvajala v javno kanalizacijsko omrežje. Vso tehnološko odpadno vodo, ki ne bo primerna za odvajanje v kanalizacijo, bo potrebno predhodno očistiti in odvesti na javni kanal. V nobenem primeru se ne bodo odpadne vode odvajale neposredno na gradbišču. Odpadke se bo zbiralo na gradbišču, izvajalec bo poskrbel za pravilno zbiranje in odvoz odpadkov. Vsa dela in ravnanje z gradbenimi odpadki bodo upoštevala Pravilnik o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih. Pri nameravanih delih v okolici gradnje ter pri uporabi in obratovanju ne bo prihajalo do nesprejemljivega tveganja za nastanek nezgod kot so zdrs, padec, trčenje, opekline, udar električnega toka oziroma poškodbe zaradi eksplozije. Dela se bodo izvajala na odprtem prostoru, zato bodo ravni hrupa občasno večje, a zmanjšane na raven, ki ne bo ogrožala zdravja ljudi v okolici nameravane gradnje in jim omogočala zadovoljive razmere za spanje, počitek in delo. *Izdelava poročila na okolje ni potrebna, ker gre za vzdrževalna dela na obstoječih lokalnih cestah.*

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 10 DODATEK 2: Terminski načrt izvedbe podelitve koncesije

Terminski plan izvedbe podelitve koncesije s predvideno aktivnostjo

Vrsta dokumentacije/opravila	Pričetek	Konec
Investicijski program za podelitev koncesije	maj 2019	junij 2019
Akt o javno-zasebnem partnerstvu – koncesijski akt	maj 2019	junij 2019
Razpisna dokumentacija, javni razpis	julij 2019	avgust 2019
Izbira koncesionarja /partnerja	september 2019	oktober 2019
Koncesijska pogodba	oktober 2019	dec 2019
<b>Predviden pričetek izvajanja koncesijske pogodbe</b>		<b>1.1.2020</b>

## 11 DODATEK 3: Analiza tržnih možnosti in zaposlenih

V analiziranem primeru gre za koncesijo izvajanja storitev vzdrževanja občinskih lokalnih cest ter njihovo investicijsko obnovo. V zvezi s tem občina na trgu ne bo pridobivala nobenih posebnih prihodkov v referenčnem obdobju ekonomske življenjske dobe vzdrževanih občinskih cest. Tržne možnosti se bodo pokazale kot relevantne zgolj v procesu podeljevanja koncesije in izbire primerne koncesionarja, ki ga bo občina iskala z javnim razpisom in tekom vodenja konkurenčnega dialoga s potencialnimi koncesionarji poskušala optimizirati strošek oz. finančno breme za občino ob doseganju najugodnejših pogojev ter z vnaprej znanimi obremenitvami za občinski proračun.

Podelitev koncesije sama po sebi ne bo ustvarila novih delovnih mest pri investitorju, saj gre za storitev rednega vzdrževanja in investicijskega vzdrževanja, ki jo bo opravljal koncesionar. Glede na naravo koncesije pa bo koncedent moral zagotoviti določene kvalificirane kadre, ki bodo skrbeli za nadzor nad izvajanjem koncesijske pogodbe. Poleg tega pa lahko predpostavimo, da bo podelitev koncesije posredno vplivala na povečanje števila delovnih mest in zagon novih gospodarskih aktivnosti na območju občine, saj bo koncesionar izvajal dela, ki so tako delovno kot kapitalsko zelo intenzivna, in ki lahko ustvarijo nova delovna mesta na področju izvajanja storitev in ostalih dejavnosti (geodetske storitve, gradbena in strojna dela, tehnično svetovanje itd.).

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 12 PRILOGA 2: Finančna ocena in struktura investicijskih obnov po odsekih LC in JP

### Seznam odsekov LC in JP, ki so pripravljene za investicijsko obnovo

Investicijske obnove – lokalna cesta / odsek		dolžina odseka v m	Ocena vrednosti del v € brez DDV
LC 052-031	Šumel – Mejni prehod Luže	2.105,00	422.522,08 €
LC 552-051	Lipold – Lesjak – Sv. Jakob	662,00	143.304,67 €
LC 052-011	Pristava – Pudgarsko – Najevska Lipa	6.050,00	1.220.516,95 €
LC 052-0121	Rezman – Javorje – Ciganija – Sv. Vid	7.975,00	1.586.934,33 €
<b>SKUPAJ v km</b>		<b>16.702,00</b>	<b>3.373.278,03 €</b>
		DDV 22%	742.121,17 €
		<b>Skupaj v €</b>	<b>4.115.399,20 €</b>

V nadaljevanju so prikazane skupne finančne rekapitulacije in finančno ovrednotena struktura posameznih del po odsekih, ki so predvideni za investicijsko obnovo v skupni vrednosti 4,16 mio €.

Sestavni del tega investicijskega programa (IP) so tudi tehnično-tehnološki dokumenti in gradiva, ki jih je izdelal **projektni bito Lesoteka projektiva, d.o.o.**, Vorančev trg 1, Slovenj Gradec. Dokumenti projektanta obsegajo:

- tehnično poročilo o projektu oz. posameznem odseku,
- prikaz karakterističnega profila odseka oz. predvidene investicije
- prikaz gradbeno prometne situacije v naravi.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primernega letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## I. Odsek LC 052-031 Šumel – Mejni prehod Luže – most potok Koprivna

REKAPITULACIJA	
1. PRIPRAVLJALNA DELA	4.172,50 €
2. SPODNJI USTROJ	25.931,00 €
3. ZGORNJI USTROJ	253.490,00 €
4. ODVODNJAVANJE	18.285,00 €
5. DRENAŽA	32.158,00 €
6. TESARSKA DELA	900,00 €
7. ARMIRANO BETONSKA DELA	2.600,00 €
7. ZAŠČITA VODOV	25.350,00 €
8. ZAKLJUČNA DELA	36.360,00 €
9. TUJE STORITVE	2.476,23 €
	<b>SKUPAJ</b>
	<b>401.722,73 €</b>
DDV 22%	88.379,00 €
	<b>SKUPAJ Z DDV</b>
	<b>490.101,73 €</b>

REKAPITULACIJA – MOST POTOK KOPRIVNA	
	<b>SKUPAJ</b>
	<b>20.799,35 €</b>
DDV 22%	4.575,86 €
	<b>SKUPAJ Z DDV</b>
	<b>25.375,20 €</b>

## II. Odsek LC 552-031 Lipold – Lesjak – Sv. Jakob

REKAPITULACIJA	
1. PRIPRAVLJALNA DELA	2.120,00 €
2. SPODNJI USTROJ	23.985,00 €
3. ZGORNJI USTROJ	84.300,00 €
4. ODVODNJAVANJE	10.094,00 €
5. DRENAŽA	10.542,00 €
6. ZAŠČITA VODOV	1.310,00 €
8. ZAKLJUČNA DELA	10.882,50 €
9. TUJE STORITVE	1.071,17 €
	<b>SKUPAJ</b>
	<b>143.304,67 €</b>
DDV 22%	31.527,03 €
	<b>SKUPAJ Z DDV</b>
	<b>174.831,69 €</b>

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



### III. Odsek LC 052-011 Pristava – Pudgarsko – Najevska Lipa

REKAPITULACIJA	
1. PRIPRAVLJALNA DELA	11.085,00 €
2. SPODNJI USTROJ	74.534,50 €
3. ZGORNJI USTROJ	824.930,00 €
4. ODVODNJAVANJE	67.100,00 €
5. DRENAŽA	96.510,00 €
6. TESARSKA DELA	1.080,00 €
7. ARMIRANO BETONSKA DELA	11.690,00 €
7. ZAŠČITA VODOV	2.710,00 €
8. ZAKLJUČNA DELA	123.850,00 €
9. TUJE STORITVE	7.027,45 €
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.220.516,95 €</b>
DDV 22%	268.513,73 €
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>1.489.030,68 €</b>

### IV. Odsek LC 052-0121 Rezman – Javorje – Ciganija – Sv. Vid

REKAPITULACIJA	
1. PRIPRAVLJALNA DELA	12.687,50 €
2. SPODNJI USTROJ	106.700,00 €
3. ZGORNJI USTROJ	1.059.600,00 €
4. ODVODNJAVANJE	134.320,00 €
5. DRENAŽA	114.483,00 €
6. TESARSKA DELA	1.080,00 €
7. ARMIRANO BETONSKA DELA	8.220,00 €
7. ZAŠČITA VODOV	6.135,00 €
8. ZAKLJUČNA DELA	134.540,00 €
9. TUJE STORITVE	9.168,83 €
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.586.934,33 €</b>
DDV 22%	349.125,55 €
<b>SKUPAJ Z DDV</b>	<b>1.936.059,88 €</b>

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



### 13 PRILOGA 3: Kratek prikaz teoretičnih izhodišč

**Koncept javno-zasebnega partnerstva** se v Sloveniji počasi vse bolj uveljavlja, še posebej v času omejenih proračunskih možnosti financiranja lokalnega razvoja. V osnovi poznamo več vrst oz. oblik JZP, v grobem pa bi jih lahko razvrstili v tiste najenostavnejše oblike, kjer gre zgolj za sklepanje pogodb javnega z zasebnim sektorjem o opravljanju določenih storitev, ki so v javnem interesu, do najbolj razširjenih in kompleksnih, kjer se zasebnemu partnerju podeli pravica do uporabe oz. izrabe določenega predmeta koncesije, ki je na primer lahko v obliki »izvajanja storitve javne službe« ali v obliki izgradnje določene javne infrastrukture ter posledično pravica do njene izrabe za čas trajanja koncesijskega razmerja.

#### Priloga 1: Oblike sodelovanja med javnim in zasebnim sektorjem

Oblika sodelovanja		Nosilec lastninskih pravic	Upravljavec	Odgovornost za kapitalske investicije	Trajanje	
Oblike upravljanja javne dejavnosti ali javne infrastrukture	Pogodbe o opravljanju storitev	Javni sektor	Javni/zasebni sektor	Javni sektor	1-2 leti	
	Pogodbe za vodenje in upravljanje	Javni sektor	Zasebni sektor	Javni sektor	3-5 let	
	Leasing pogodbe	Javni sektor	Zasebni sektor	Javni sektor	8-15 let	
	Koncesijske pogodbe	Javni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	25-30 let	
Oblike zasebnega opravljanja javne dejavnosti ali izrabe javne/gospodarske infrastrukture	Projektno financiranje	Javni/zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	20-30 let	
	Podelitev stavbne/zemljiške pravice	Javni/zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	0-99 let	
	Privatizacija	Delna privatizacija	Zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	neomejeno
		Popolna privatizacija	Zasebni sektor	Zasebni sektor	Zasebni sektor	neomejeno



Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## **Teoretična izhodišča kazalnikov merjenja uspešnosti investicijskih projektov**

Odločitev o investiciji<sup>4</sup> je ena izmed najpomembnejših poslovnih odločitev za vsakega investitorja, saj sprejete investicijske odločitve bistveno določajo pogoje gospodarjenja v prihodnosti in so običajno povezane z velikim obsegom finančnih sredstev. Investitor se tako danes odloča o višini vložka potrebnih denarnih sredstev s ciljem maksimiranja koristnosti v prihodnosti. Oblikovanje predloga finančne konstrukcije je tako ena izmed temeljnih komponent izvedbe investicijskih projektov. Finančna konstrukcija se oblikuje glede na specifične posebnosti posameznega projekta, saj je potrebno poiskati takšna sredstva in vire sredstev, ki ustrezajo določeni naložbi glede na možnost za pridobitev finančnih sredstev, njihovo ceno in izvedbene roke. Repovž (1994, 7) navaja, da se pri sestavi finančne konstrukcije strmi k doseganju naslednjih ciljev: zagotavljanje celotnih sredstev za investicijo ali projekt; organiziranje odplačila zadolžitve v skladu z možnostmi projekta glede na optimalne pogoje zadolžitve, čim manjše sofinanciranje in optimalno mešanje lastnih in tujih virov; optimalno mešanje fiksnih in spreminjajočih se obrestnih mer; kritje morebitnih tečajnih tveganj deviznih finančnih instrumentov; usklajenost domačih in tujih zadolžitev za investicijo oziroma projekt. S sočasnim upoštevanjem finančnega vzvoda<sup>5</sup> in zgoraj navedenih ciljev, finančna konstrukcija postane kombinacija različnih, tako lastnih kot tudi tujih virov sredstev glede na rentabilnost, stroške, zmožnosti in samo naravo projekta, ki ga potencialni investitor želi uspešno izpeljati. V obdobju financiranja investicij ter v obdobju njenega odplačevanja, sestava finančne konstrukcije ni možna brez napovedi denarnih tokov<sup>6</sup>. V prvi fazi je potrebno glede na tržne, tehnično-tehnološke in druge vidike naložbe ugotoviti tako strukturo in obseg, kot tudi dinamiko denarnega toka financiranja naložbe. V drugi fazi je pomembna pravilna izbira metod za ugotavljanje strukture, obsega in dinamike v financiranju naložbe. V primeru, da nimamo na razpolago vseh potrebnih finančnih sredstev za celotno financiranje naložbe, moramo pridobiti manjkajoča sredstva, ki jih v prvi vrsti presojujemo z vidika usposobljenosti investitorja. Pri tem se osredotočamo na presojo likvidnostne, kreditne, investicijske ter devizne sposobnosti in če investitor izkaže vse potrebne finančne sposobnosti, nadalje proučimo možnosti pridobitve manjkajočih sredstev iz tujih virov, ki so na razpolago. Potencialne investitorje bo v prvem koraku zanimal predvsem denarni tok v črpanju in odplačevanju ter vsi potrebni podatki oziroma informacije o načrtovani naložbi, še posebno finančne možnosti odplačila.

## **Kriteriji za oceno učinkovitosti investicijskega projekta**

Postopek ocenjevanja učinkovitosti investicijskih projektov je lahko zapleten tako za teoretike, kot tudi za praktike, saj se pri ocenjevanju učinkovitosti investicij glede na dejavnost in predvideno vrednost investicije upoštevajo kazalniki, ki so med seboj različni. Za analizo učinkovitosti investicijskega projekta moramo zato izbrati takšna merila, ki so

<sup>4</sup> Pri investicijskih odločitvah gre za dolgoročne naložbe podjetja, ki imajo dolgoročen ali celo trenuten vpliv na poslovanje in uspešnost ali neuspešnost podjetja.

<sup>5</sup> Pri finančnem vzvodu gre za razmerje med dolgom in lastnim kapitalom. Višja kot je stopnja finančnega vzvoda, večja je variabilnost celotnega dobička in zato je tudi večje tveganje iz poslovanja.

<sup>6</sup> Izraz denarni tok označuje celoto prejemkov na eni in izdatkov na drugi strani v nekem določenem časovnem obdobju, ki vpliva na končno stanje denarnih sredstev z upoštevanjem njihovega začetnega stanja. Denarni tok se tako pojavlja pri vlaganju (financiranju), naložbenju (investiranju) ter v zvezi s poslovanjem podjetja.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



usklajena z standardi, normativi in predvidenimi stroški naložbe in ki nam hkrati omogočajo izbiro najbolj donosne naložbe med različnimi možnostmi. V literaturi lahko zasledimo različna merila za ugotavljanje uspešnosti posameznega investicijskega projekta, ki jih različni avtorji različno poimenujejo in razvrščajo. V primeru dolgoročnih in tveganih naložbenih projektov, morajo biti ekonomski izračuni učinkovitosti naložbe pripravljene na podlagi upoštevanja več metod ocenjevanja (Roston in Olkowska 2007). Ocena investicij je praviloma sestavljena iz več sklopov ocen, izmed katerih so najpomembnejše ekonomske in tržno-ekonomske ocene investicije. Ekonomske ocene analizirajo uspešnost investicij z gospodarskega vidika, medtem ko se finančne ocene investicij nanašajo na ocene financiranja, in sicer predvsem na ocene likvidnosti in finančne strukture.

V zvezi z ocenjevanjem uspešnosti projekta se tako običajno uporablja delitev na statične in dinamične metode. Pri obeh pristopih se za oceno uporablja določeno metodologijo, s tem da statične metode ne upoštevajo časovne komponente, medtem ko dinamične metode čas upoštevajo kot element pri trajanju investicije in ocenjevanju donosnosti naložbe. Podatki pridobljeni z upoštevanjem dinamičnega pristopa tako dajejo realnejšo sliko učinkovitosti investicije, zato je ta metoda v praksi bolj cenjena in uveljavljena. Z vidika financiranja je priporočljivo učinek naložbe, izražen s finančnim izidom, presojati še na podlagi nekaterih drugih pomembnih kazalnikov njene učinkovitosti, kot na primer: rentabilnost naložbe glede na razmerje med donosom in vloženi sredstvi; mero stroškov financiranja kot razmerje med stroški financiranja in viri financiranja; mnogokratnik stroškov financiranja kot razmerje med bruto izidom<sup>7</sup> in stroški financiranja; rentabilnost lastnih virov kot razmerje med donosom in lastnimi viri.

### **Ekonomsko vrednotenje učinkovitosti naložb s statičnimi metodami**

Statična ocena pomeni prvo grobo presojo poslovnih rezultatov investicije in običajno ne daje zadovoljivih podatkov o kakovosti posamezne investicije, ker zanemara dejavnik časa. Pri tem tako ni upoštevana različna življenjska doba posamezne investicije in tudi ne različna poslovna uspešnost v posameznih letih. V statični oceni opazujemo učinke investicije samo v določenem časovnem trenutku (npr. na koncu poslovnega leta), ta izbrani časovni presek pa je lahko najboljši, povprečen ali najslabši v življenjskem ciklu investicije. Za izvedbo statične ocene investicije je na razpolago veliko število kazalnikov. Statični kazalniki niso primerno merilo za odločanje za ali proti investiciji, temveč jih je potrebno jemati kot dopolnilno informacijo dinamičnih kazalnikov uspešnosti investicij.

Statične metode presojanja so primerne za oceno investicijskih projektov, ki imajo kratko življenjsko dobo in za manjše investicijske projekte, saj v tem primeru kriterij časa ne vpliva tako odločilno na uspešnost investicije. Dinamične metode pa tako uporabimo predvsem pri zahtevnejših investicijskih projektih, ki so tudi časovno daljši. V nadaljevanju sta opisana najpogosteje uporabljena statična kriterija, ki se uporabljata za ekonomsko vrednotenje učinkovitosti naložb in sicer: doba vračanja investicijskih naložb; donosnost investicije.

<sup>7</sup> Donos, povečan za stroške financiranja.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



**Doba vračanja investicijskih naložb.** Doba vračanja investicije oziroma doba vračanja investicijske naložbe je opredeljena kot čas, v katerem kumulativa neto prilivov finančnega toka (donosov) v času obratovanja naložbe doseže vsoto investicijskih stroškov in ne sme biti daljša od ekonomske dobe naložbe. Recipročni kazalec donosnosti investicije predstavlja tisto časovno obdobje, ki je potrebno, da se investicijski stroški povrnejo z donosi. Po tej metodi je najuspešnejša tista investicija, ki ima najkrajšo dobo vračanja. Ta metoda daje le odgovor na vprašanje, v kolikem času se bodo investirana sredstva povrnila, ne upošteva pa vseh donosov naložbe, niti časovne razporeditve donosov in investicijskih stroškov, zato investicije medsebojno niso primerljive. Če so letni donosi nespremenljivi, tedaj lahko enačbo za izračun dobe povračila zapišemo takole:

$$t_{VR} = \frac{I_k}{C} \quad (4.1.)$$

pri čemer pomeni:

$t_{VR}$  doba vračanja investicijskih sredstev  
 $I_k$  izhodiščna vrednost naložbenega kapitala  
 $C$  nespremenljivi letni donos

Metoda dobe vračanja investicijskih naložb omogoča hiter in enostaven izračun kazalca. Primerna je za izbiro manj tveganih projektov, saj pri tej metodi ni potrebno predpostaviti življenjske dobe projekta in določiti diskontne obrestne mere, s tem pa se prihrani težave pri napovedovanju tokov denarja skozi celo dobo projekta (Lumby 1994, 42).

Slabost te metode je med drugim, da ne upošteva različne časovne dinamike donosov in vlaganj oziroma ne razlikuje med denarnimi tokovi na začetku, sredi ali koncu opazovanega obdobja in tako tudi ničesar ne pove o donosih investicijskega projekta, ko je bila investicija povrnjena. Po tej metodi namreč izberemo med investicijskimi možnostmi tiste, ki investitorju zagotavljajo največjo likvidnost, kar posledično pomeni, da je ekonomsko spremenljiva tista naložba, ki ima najkrajšo dobo vračila.

**Donosnost investicije.** Donosnost investicije (angleško »Return on investment - ROI«) opredelimo kot finančno razmerje med dohodkom, ki izhaja iz investicije in stroški investicije (RFB 2010). Lumby (1994, 47) pa navaja, da je donosnost investicije kazalec, ki ima več možnih oblik, med katerimi najbolj pogosto obliko opredelimo kot razmerje med dobičkom ter vloženim kapitalom in jo izrazimo v odstotkih. Donosnost investicije je eden izmed kriterijev za odločanje o ekonomski uspešnosti projekta, saj nam rezultat izračuna tega kazalca odgovarja na eno izmed pomembnejših vprašanj vsakega vodstva, ki sprejema odločitve o izpeljavi posameznega investicijskega projekta in sicer kolikšen odstotek celotne vrednosti investicije bo projekt ustvaril vsako leto v obliki dobička. Tako lahko navedemo splošno obliko enačbe donosnosti investicije:

$$ROI = \frac{P}{I_{cel}} * 100$$

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



pri čemer pomeni:

$ROI$  donosnost investicije (angleško »Return on investment - ROI«)

$P$  dobiček

$I_{cel}$  vrednost investicije

Števec se v splošni obliki imenuje dobiček oziroma donos investicije, ki je rezultat analize prihodkov in odhodkov in ga lahko opredelimo kot dobiček, dobiček in amortizacija ali kot dobiček, amortizacijo in obresti. V imenovalcu pa upoštevamo vrednost investicije, ki je rezultat investicijske analize oziroma vsa vložena sredstva in sicer povprečna vložena sredstva ali pa samo lastna vložena sredstva. Tudi pri tej statični metodi, ki se uporablja za ekonomsko vrednotenje učinkovitosti naložb lahko navedemo tako prednosti, kot tudi slabosti. Prednosti te metode se po navedbi Lumbya (1994, 47) kažejo v njeni prepoznavnosti in poznavanju kazalca s strani vodilnih menedžerjev. Investicijo namreč oceni z vidika profitabilnosti, kar predstavlja izhodišče za ocenjevanje dela menedžerjev s stani delničarjev. Lumbya (1994, 49) opozarja tudi na nekatere slabosti kazalca donosnosti investicij, ki se kažejo v obstoju različnih vrst možnosti obravnavanega kazalca, kar dovoljuje uporabniku, da zbere tisto varianto, ki mu najbolj ustreza. Primerjava kazalcev morda tako med različnimi izračuni ne pokaže pravilne slike o dejanski absolutni vrednosti ene investicije v primerjavi z drugo investicijo, saj je vrednost kazalca izražena relativno. Kazalec prav tako ne upošteva skupnih donosov investicije in njihove časovne razporeditve donosov, kot slabost pa lahko zraven tega navedemo še, da tudi sama vrednost izračuna ne temelji na denarnem toku, temveč temelji na računovodskem dobičku.

Obstaja še nekaj podobnih parcialnih kazalnikov uspešnosti tekočega poslovanja, ki tudi niso primerni za oceno uspešnosti investicij, saj vse te statične metode vrednotenja investicij zanemarjajo časovno dinamiko uresničevanja naložb. Temeljne slabosti statičnih metod odpravljajo dinamične metode, ki jih predstavljamo v nadaljevanju.

### **Ekonomsko vrednotenje učinkovitosti naložb z dinamičnimi metodami**

Problem različnega časovnega razporeda stroškov in donosov investicije ter različne življenjske dobe investicij je rešljiv tako, da se uporabi postopek, ki upošteva vse donose in investicijske stroške ter hkrati omogoča primerjavo med časovno različno razporejenimi stroški in donosi investicije, s tem da vse skupaj prevede na isti časovni termin (Čebokli 2010). V praksi se največkrat uporablja začetni časovni termin, ki pomeni začetek tistega obdobja, ko se pojavijo prvi investicijski denarni tokovi. Lužnik Pregl in Križaj Bonač (1991, 127-129) navajata, da dinamična metoda opazuje investicijo v vsej njeni ekonomski dobi in hkrati temelji na likvidnostnem toku, ki pomeni pregled vseh poslovnih dogajanj v celotni življenjski dobi določene naložbe. Pri tem nam tako ocena likvidnosti, kot tudi ocena učinkovitosti služita za izvedbo dinamične analize uspešnosti. Pogoj za oceno likvidnosti je likvidnostni tok investicije, medtem ko je osnova za oceno učinkovitosti, finančni tok investicije, ki ga predstavlja denarni tok brez virov financiranja investicije in obveznosti, ki izhajajo iz sposojenih finančnih sredstev. Na osnovi metode sedanje vrednosti, sta se v okviru ekonomskega vrednotenja učinkovitosti naložb z dinamičnimi metodami

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



izoblikovala dva kriterija, ki napravita časovno različno razporejene izdatke in donose investicije medsebojno primerljive in sicer:

- metoda neto sedanje vrednosti;
- metoda interne stopnje donosnosti.

**Metoda neto sedanje vrednosti.** Neto sedanjo vrednost (NSV) opredelimo kot razliko med diskontiranim tokom vseh prilivov in diskontiranim tokom vseh odlivov naložbe (Čebokli 2010). Pri tej metodi investicijske izdatke in donose najprej diskontiramo na začetni termin ( $t_0$ ), ko nastopijo prvi investicijski izdatki. S tem ko jih diskontiramo, ustrezno vključimo časovno komponento, tako da so zneski investicijskih donosov in investicijskih izdatkov v različnih časovnih enotah primerljivi. Nato od vsote diskontiranih donosov odštejemo investicijske izdatke (Klepec 2010). Neto sedanjo vrednost se izračuna po obrazcu:

$$NSV = \sum \frac{Dt}{(1+r)^t} - \sum \frac{It}{(1+r)^t}$$

(4.3.)

pri čemer pomeni:

NSV	neto sedanja vrednost
$Dt$	donos v obdobju $t$
$It$	investicijski izdatek v obdobju $t$
$t$	obdobje (mesec, leto); $t=1,2,3\dots n$
$r$	diskontna stopnja

Diskontna stopnja izraža stopnjo zahtevanega donosa. Pozitivna neto sedanja vrednost kaže, da so donosi večji od investicijskih izdatkov. Negativna neto sedanja vrednost kaže, da pri uporabljeni diskontni stopnji (zahtevanem donosu) vsota donosov ni dovolj velika, da bi se z njo nadomestili investicijski izdatki (Čebokli, 2010).

Naložbeno odločitev s pomočjo neto sedanje vrednosti sprejememo, če je njena neto sedanja vrednost večja od 0 in zavrneemo, če je manjša od 0. V primeru da ocenjujemo več investicij, potem se odločimo za tisto, ki ima najvišjo pozitivno neto sedanjo vrednost.

Pri metodi neto sedanje vrednosti nam lahko največjo težavo predstavljata ocena vrednosti prihodnjega donosa in realna obrestna mera, ki imata neposreden vpliv na izračun sedanje oziroma prihodnje vrednosti. Na vprašanje, ali naj določeno investicijo sprejmemo ali ne, odgovarja naslednje pravilo: seštevek sedanjih vrednosti prihodnjih donosov mora biti večji od seštevka vrednosti današnje investicije, prenesti mora vse stroške virov financiranja določene investicije in zagotoviti zahtevan donos glede na cilj tistega, ki odloča nameravani investiciji (Repovž in Peterlin 2000, 91). V primeru, da z izračunom neto sedanje vrednosti ugotovimo, da ne dosegamo zastavljene donosnosti investicije, od nje odstopimo ali jo preložimo.

**Metoda interne stopnje donosnosti.** Interno ali notranjo stopnjo donosnosti (angleško »Internal Rate Of Return – IRR«) izračunamo podobno kot NSV, le da je interna stopnja

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



donosnosti v bistvu tista diskontna stopnja, ki izenači sedanjo vrednost investicijskih vlaganj in sedanjo vrednost donosov investicije oziroma pri kateri je NSV enaka nič. Interna stopnja donosnosti se izračuna po obrazcu (Brigham in Ehrhardt 2008, 382):

$$\sum_{t=0}^n \frac{CF_t}{(1+IRR)^t} = 0$$

(4.4.)

pri čemer pomeni:

$CF_t$  neto denarni tok v obdobju  $t$

$IRR$  notranja stopnja donosnosti

$t$  časovni trenutek (leto) in  $n$  življenjska doba investicijskega projekta

Za razliko od NSV, pri metodi interne stopnje donosnosti diskontne stopnje ne predpostavljamo, ampak jo določimo tako, da s poskusi ugotovljamo, kakšna interna stopnja donosnosti ustreza rezultatu nič pri NSV. Vrednost nič pa dosežemo takrat, ko je razlika ob sočasnem upoštevanju preostanka vrednosti investicije in začetne vrednosti investicije, diskontiranih celotnih pritokov in odtokov enaka nič. Za naložbo se odločimo, če je interna stopnja donosnosti večja od diskontne stopnje, če ji je enaka smo ravnodušni, če pa je manjša, investicijski projekt zavrnamo. Med naložbenimi možnostmi pa praviloma izveremo tisto, ki ima najvišjo interno stopnjo donosnosti. Pri primerjanju večjega števila alternativnih investicijskih variant, pa je pomembno upoštevati še eno merilo in sicer relativno neto sedanjo vrednost (RNSV).

Pri ekonomskem vrednotenju učinkovitosti naložbe, ki bi bila ekonomsko upravičena in sprejemljiva, morajo podjetja uporabiti večje število metod ocenjevanja investicijskega projekta. Pri tem pa se je potrebno zavedati, da imamo vedno na razpolago le omejene informacije o proučevani naložbi, zato tudi najboljše metode v praksi ne morejo v celoti izničiti tveganja pri izpeljavi določenega investicijskega projekta. Lefley in Malcolm (1999) tako navajata, da trenutno nobena samostojna metoda ocenjevanja investicij ne da pravilnega odgovora pri vseh investicijskih situacijah. Podatki pridobljeni z upoštevanjem statičnega oziroma dinamičnega pristopa nam dajejo osnovo za odločitev o obliki in virih financiranja določenega investicijskega projekta. V nadaljevanju bomo tako predstavili projektno financiranje investicijskih projektov, ki je tesno povezano z uspešno oceno ekonomske upravičenosti projekta ter z izdelavo projekcij iz poslovanja, ki morajo tudi na dolgi rok izkazovati pozitivni denarni tok oziroma pozitivno in dobičkonosno poslovanje kot najpomembnejše jamstvo za poplačilo vseh obveznosti do virov sredstev.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primerne letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



## 14 Viri in literatura

- ACK D.O.O. (2009). *Investicije*. [online]. Dosegljivo na: <http://www.akc.si/investicije.php>. (31.7.2009)
- Amos, A. (1999). *Downstream Energy Financing in Developing Countries: Are BOTs the Answer*. Dundee: University of Dundee.
- Benoit Phillipe. (1995). *Project Finance at the World Bank: An overview of Policies and Instruments*. World Bank Technical Paper Number 312. Washington D.C.
- Brezovnik, Boštjan. (2006). *Javno zasebno partnerstvo*. Maribor: Inštitut za lokalno samoupravo in javna naročila.
- Brigham, E.F. in L.C. Gapenski. (1996). *Financial Management: Theory and practice, 8th edition*. Fort Worth: The Dryden Press.
- Buckley, A. (1996). *Project Finance. V: International Capital Budgeting*. London: Prentice Hall.
- Čebulj, Janez. (1996). *Koncesija*. Upravni Zbornik. Ljubljana: Inštitut za javno upravo.
- Evropska komisija. (2004). *Priročnik za izdelavo analize stroškov in koristi investicijskih projektov*.
- Finnerty D. John. (1996). *Project Financing: Asset-Based Financial Engineering, USA*: John Wiley&Sons, inc.
- Gjidara, Marko in Neven Šimec. (2000). *Koncesije i drugi načini povjerovanja javnih usluga pravnim i fizičim osoboma*. Zagreb: Pravo u gospodarstvo, 39(5); 72-95.
- Idelovitch, Emmanuel in Ringskok Klas. (1995). *Private Sector Participation in Water supply and Sanitation in Latin America*. Washington DC: The World Bank.
- Katz, G.I. in S.W. Smith. (2003). *Build-operate-transfer: The Future of Public construction?*. Journal of Construction Accounting & Taxation.
- Levy, Haim in Marshall Sarnat. (1994). *Capital investment and financial decisions (5<sup>th</sup> edition)*. New York: Prentice-Hall, Hemel Hempstead: Prentice-Hall International.
- Lenič, Jože. (1999). *Analiza ekonomskih tveganj v procesu vključevanja privatnega sektorja v gospodarsko infrastrukturo*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta, mag. delo.
- Lužnik-Pregl, Rajka in Geraldina Križaj-Bonač. (1991). *Priročnik za izdelavo investicijskega programa*. Ljubljana: Ljubljanska banka d.d.
- Menheere, S.C.N. in S.N. Pollalis. (1996). *Case studies on Build Operate Transfer*. Delf: Delf University of Technology.
- Merna Tony in Cyrus Njiru. (1998). *Financing and Managing Infrastructure Projects*. Hong Kong: Asia Law&Practise Publishing Ltd.
- Mrak, Mojmir. (1997). *BOT oblika projektnega financiranja: Riziki in zavarovanja pred njimi*. Slovenska ekonomska revija 48: 139–150.
- Mrak, Mojmir. (1998). *Vključevanje privatnega sektorja v financiranje novih infrastrukturnih objektov*. Gradivo s seminarja. Ljubljana: CISEF.

Investicijski program z oceno finančnih posledic podelitve koncesije na področju izvajanja dejavnosti rednega vzdrževanja in obnavljanja lokalnih cest, javnih poti in drugih prometnih površin v občini Črna na Koroškem z določilom primernega letnega nadomestila koncesionarju in ekonomskih pogojev za pripravo razpisa



- Mrak, M., Gazvoda, M. in M. Mrak. (2005). *Projektno financiranje: alternativna oblika financiranja infrastrukturnih objektov*. Ljubljana: Služba vlade Republike Slovenije za lokalno samoupravo in regionalno politiko.
- Mrak, M. in I. Glavan. (2002). *Priročnik o sodelovanju zasebnega in javnega sektorja pri financiranju izgradnje komunalne infrastrukture in opravljanju javne gospodarske službe*. Ljubljana: Ekonomska fakulteta.
- Mužina, A. (2004). *BOTin drugi lastninski modeli koncesijskih razmerij v Republiki Sloveniji*. V: Round Table on Financing SMEs in Slovenia 2004, J.Vadnjal, M. Glas, A. Sfiligoj; 64-79.
- Reese, Judith A. (1998). *Regulation and Private Participation in the Water and Sanitation Sector*. Stockholm: Global Water Partnership.
- Tiong, R.K. (1990). *BOT Projects: Risks and Securities*. *Construction Management and Economics*, 8(3), 315-328.

#### OPOMBE IN ZABELEŽKE

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---