



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАД УЖИЦЕ

СКУПШТИНА ГРАДА

I Број:

Датум: 2019.године

На основу члана 26. став 1. тачка 3) Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник РС", број 88/11 и 15/16) и члана 60. Статута града Ужица ("Службени лист града Ужица", број 4/19), Скупштина града Ужица на седници одржаној 2019. године, донела је

ОДЛУКУ

о усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства у обављању комуналне делатности локалног превоза путника на територији града Ужица и пружања станичних услуга на Аутобуској станици у Ужицу

члан 1.

Усваја се Пројекат јавно-приватног партнерства у обављању комуналне делатности локалног превоза путника на територији града Ужица и пружања станичних услуга на Аутобуској станици у Ужицу.

члан 2.

Одлука ступа на снагу и примењује се од дана добијања позитивног мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство Владе РС да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

члан 3.

Ова одлука се објављује у "Службеном листу града Ужица".

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ

Бранислав Митровић

ГРАД УЖИЦЕ

+381 (0) 31 590 135 • e-mail: predsednikskupstine@uzice.rs

Димитрија Туцовића 52, 31102 Ужице • www.uzice.rs

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Правни основ за доношење Одлуке о усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства у обављању комуналне делатности локалног превоза путника на територији града Ужица и пружања услуга на Аутобуској станици у Ужицу је у члану 26. став 1. тачка 3) Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама према коме се Предлог пројекта јавно-приватног партнерства без елемената концесије доставља Скупштини јединици локалне самоуправе на давање сагласности и усвајање, ако је јавни партнер јединица локалне самоуправе.

Законом о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", број 88/2011, 46/2014 - Одлука УС РС, 104/2016 и 95/2018) у члану 9. став 7. прописано је да се на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

У поступку јавне набавке за консултантске услуге везане за приватно јавно-партнерство у градском саобраћају изабран је, као најповољнији понуђач, консултант *PPP Investment d.o.o.* Београд.

Од стране консултанта урађен је Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружања услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на Аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица.

Пројектом јр предложено је да се поверавање наведене комуналне делатности реализује **путем јавно-приватног партнерства без елемената концесије**, које се уређује јавним уговором између града Ужица, као јавног партнера и изабраног понуђача, као приватног партнера, на период од 25 година.

Пројекат ЈПП без елемената концесије подразумева финансирање пројекта од стране приватног партнера. На тај начин се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује, већ локална самоуправа преузима обавезу да омогући и повери приватном партнеру несметано обављање комуналне делатности, док би се за обављање предметне делатности приватном партнеру исплаћивала накнада на месечном нивоу. ЈПП представља оквир сарадње јавног сектора и капитала приватног партнера, ради обезбеђења функционисања комуналних делатности, односно делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре.

У складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама у поступку прибављања сагласности, предлог пројекта се, пошто га Скупштина града усвоји, доставља и Комисији за јавно-приватно партнерство ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП. Комисија за ЈПП даје позитивно мишљење на предлог пројекта јавно-приватног партнерства, ако су испуњени критеријуми у складу са овим законом. Мишљење Комисије се односи и на рок на који се уговор може закључити. Према Закону, рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом. Пројектом је предложен рок од 25 година.

ГРАД УЖИЦЕ

+381 (0) 31 590 135 • e-mail: predsednikskupstine@uzice.rs

По одобравању предлога пројекта и добијању позитивног мишљења од стране Комисије, јавно тело отпочиње поступак јавне набавке за одабир приватног партнера, у складу са законом којим се уређују јавне набавке.

Нацрт Пројекта је усвојен на седници Градског већа одржаној 9. децембра 2019. године и предлаже се Скупштини града да Предлог пројекта размотри, на њега да сагласност и да га усвоји.

ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА
ПОВЕРАВАЊЕ КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ГРАДСКОГ И
ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА, ПРУЖАЊЕ УСЛУГА ПРИЈЕМА И ОТПРЕМЕ
ПУТНИКА И АУТОБУСА НА АУТОБУСКОЈ СТАНИЦИ У ГРАДУ УЖИЦУ
И АУТОБУСКИМ СТАЈАЛИШТИМА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА УЖИЦА

Израђен од стране



PPP INVESTMENT
Consulting company

Булевар краља Александра 84/3, 11000 Београд – Врачар

САДРЖАЈ

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ	4
© Заштита ауторског права – <i>Copyright 2019</i>	4
Клаузула о поверљивости података	5
Одрицање од одговорности – <i>Disclaimer</i>	6
2. РЕЗИМЕ	8
3. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	10
4. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	12
4.1. Могућност реализације пројекта за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица уговарањем јавно-приватног партнерства без елемената концесије	14
5. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ УЖИЦУ	17
6. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	19
6.1. Тренутно стање градског и приградског превоза на територији града Ужица	19
6.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства	21
6.3. Будуће стање градског и приградског превоза на територији града Ужица	23
6.4. Динамика и опис реализације пројекта	25
7. ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	28
7.1. Оснивање друштва посебне намене	30
7.2. Одређивање цене комуналних услуга	31
8. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА	32
9. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	33
9.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова 33	
9.2. Капитални трошкови	35
9.3. Оперативни трошкови	38
9.4. Пројекције прихода	42
9.5. Анализа ризика и матрица расподеле ризика	42
9.6. Дисконтовани токови новца	48
10. ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА	57
11. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП	58
12. УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	60
13. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА	62
14. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА	64
15. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР	65
16. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА	66
17. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР	69
18. ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА	70

19.	ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР	71
19.1.	Општи и посебни циљеви заштите животне средине.....	71
19.2.	Утицај јавног превоза на животну средину	71
19.3.	Утицај на земљиште	73
19.4.	Заштита од елементарних непогода и цивилна заштита	73
19.5.	Мере заштите од пожара	74
19.6.	Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује приватни партнер	75
19.7.	Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама.....	75
20.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА.....	77
21.	ЗАКЉУЧАК.....	78
22.	ПРОЈЕКТНИ ТИМ ЈАВНОГ ТЕЛА КОЈИ ЋЕ ПРАТИТИ ЦЕО ПРОЈЕКАТ И ОБАВЉАТИ ФУНКЦИЈУ КОНКУРСНЕ КОМИСИЈЕ КОЈА ВРШИ ОДАБИР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	79

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

У складу са Уговором о пружању консултантске услуге везане за јавно-приватно партнерство у градском саобраћају, заведен код Извршиоца под бројем ID-201-1120-1/2019 од 20.11.2019. године (у даљем тексту: Уговор), Консултант, односно Аутор **PPP Investment doo Beograd** је за Наручиоца **Градску управу Градска управа за инфраструктуру и развој града Ужица** израдио Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица (у даљем тексту: Предлог пројекта).

© Заштита ауторског права – *Copyright 2019*.

Израђен Предлог пројекта се сматра ауторским делом у складу са законом којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, и исти представља оригиналну духовну творевину Аутора, у овом случају **PPP Investment doo Beograd**, изражену у одређеној форми чија је намена унапређење комуналних делатности применом модела јавно-приватног партнерства и чија је вредност утврђена Уговором. На сва права и обавезе Аутора и Наручиоца овог дела и заштиту ауторског дела примењују се одредбе закона којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, а на све што није уређено овим законом примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Аутор задржава сва морална права, односно има сва личноправна овлашћења у погледу свог ауторског дела.

Аутор има искључиво право да његово име, псеудоним или знак буду назначени на сваком примерку дела, односно наведени приликом сваког јавног саопштавања дела, изузев ако је то, с обзиром на конкретни облик јавног саопштавања дела, технички немогуће или нецелисходно.

Аутор има искључиво право да штити интегритет свог дела, и то нарочито да се супротставља изменама свог дела од стране неовлашћених лица и да се супротставља јавном саопштавању свог дела у измењеној или непотпуној форми, водећи рачуна о конкретном техничком облику саопштавања дела и доброј пословној пракси.

Аутор има искључиво право да даје дозволу за прераду свог дела искључиво Наручиоцу овог дела **Градској управи за инфраструктуру и развој града Ужица**.

Аутор има искључиво право да се супротставља искоришћавању свог дела на начин који угрожава или може угрозити његову част или углед.

Аутор има право на економско искоришћавање свог дела, као и дела које је настало прерадом његовог дела.

За свако искоришћавање ауторског дела од стране другог лица Аутору припада накнада утврђена Уговором, осим ако Законом о ауторском и сродним правима или Уговором није друкчије одређено.

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани бележење и умножавање свог дела у целости или делимично, било којим средствима, у било ком облику, на било који трајни или привремени, посредни или непосредни начин.

Аутор има искључиво право да другоме забрани или дозволи стављање у промет оригинала или умножених примерака свог дела, продајом или другим начином преноса својине.

Право Аутора на стављање примерака дела у промет не делује према оном власнику примерка дела који је тај примерак легално прибавио у Републици Србији од Аутора или од Ауторовог правног следбеника (исцрпљење права).

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани прилагођавање, превођење, аранжирање и друге измене дела.

У случајевима искоришћавања ауторског дела на основу одредаба Закона о ауторском и сродним правима, морају се навести име Аутора дела и извор из кога је дело преузето.

У сваком конкретном случају, обим ограничења искључивих права не сме бити у супротности са нормалним искоришћавањем дела нити сме неразумно вређати легитимне интересе аутора.

Без дозволе Аутора и без плаћања ауторске накнаде објављено ауторско дело може се умножавати и јавно саопштавати ради спровођења поступка пред судским или другим државним органима или у сврху обезбеђења јавне сигурности.

[Клаузула о поверљивости података](#)

Аутор и Наручилац се обавезују:

- 1) да ће добијене информације које су предмет овог Уговора користити искључиво у складу са одредбама Уговора и закона;
- 2) да ће се према информацијама које се штите као пословна тајна добијеним од друге уговорне стране, као и према другим информацијама које може примити или се са њима упознати као последицом Уговора, односити са строгим тајношћу, у складу са законом и добрим пословним обичајима, третирајући их са истом пажњом са којом поступа са сопственим пословним тајнама;

- 3) да, супротно закону и другим прописима којима се уређује правна заштита пословне тајне од свих радњи нелојалне конкуренције, добрим пословним обичајима и овом Уговору, неће неовлашћено прибављати, користити или открити без писане сагласности друге стране ни једној трећој страни било коју информацију која се штити као пословна тајна друге стране у чији је посед дошла, без писане сагласности друге уговорне стране;
- 4) изузетак од ове клаузуле су запослени код сваке од уговорних страна, односно сарадници и/или консултанти који сарађују са уговорним странама са истом обавезом заштите пословне тајне, у складу са законом.
- 5) да неће копирати, отиснути, ставити у писани облик или сачувати у електронском облику, било који материјални део добијене информације, изузев у случајевима када је то неопходно за реализацију Уговора;
- 6) да ће, у случају када стиче нову информацију која се штити као пословна тајна друге уговорне стране, а односи се на предмет Уговора, тако стечену информацију третирати као пословну тајну и исту неће пренети трећим лицима, односно искористити на било који начин без претходне писмене сагласности друге уговорне стране.
- 7) да ће на захтев једне од уговорних страна, у свако доба трајно избрисати све информације (укључујући белешке, извештаје, анализе, налазе, сагласности, мишљења и др.) који су у вези или произлазе из информације друге стране, као и све њихове копије, у случају када је иста сачувана у електронском облику. У случајевима када је могуће, пружити доказе о уништењу или брисању.

Аутор и Наручилац сагласно утврђују да се повредом пословне тајне сматра свако незаконито прибављање, откривање или коришћење пословне тајне која је предмет Уговора, на начин супротан Уговору, овом Пројекту и закону.

Одрицање од одговорности – *Disclaimer*

Овај документ и сви подаци и прилози који чине његове саставне делове су поверљиви и намењени искључиво Наручиоцу овог ауторског дела, односно физичком или правном лицу или лицима на које је адресирана.

Уколико сте овај документ добили грешком, обавештавамо Вас да је његово отварање, читање, копирање, умножавање, чување, обелодањивање, дистрибуирање и/или

обрађивање строго забрањено. Молимо да у том случају о насталој грешки одмах обавестите аутора или пошиљаоца и да му документ са свим прилозима предате.

PPP Investment doo Beograd не преузима одговорност и не прихвата било какву обавезу у вези са евентуалним последицама које може претрпети било које лице због чињења или нечињења на бази информација садржаних у овом документу.

2. РЕЗИМЕ

Због све веће потребе за изградњом нове јавне инфраструктуре, улагањима у добра од општег интереса и ефикасним пружањем услуга од јавног значаја, као неопходном се указала потреба за стварањем одговарајућег правног и институционалног оквира за привлачење приватних инвестиција у Републику Србију.

Стварање правног оквира за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства показало се као одличан пут за поверавање обављања комуналних делатности приватном партнеру, односно делатности чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично инвестицијом приватног партнера, као решавању питања која су од јавног значаја.

Предмет предложеног пројекта ЈПП је поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица на период од 25 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Града Ужица и приватног партнера.

Сходно томе, а у циљу одабира приватног партнера који има потребан ниво компетентности и успешности да извршава услуге које су предмет Предлога пројекта, Град Ужице као Јавни партнер подноси Комисији за јавно-приватно партнерство и концесије Владе Републике Србије, ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП, како би се побољшало опште стање система превоза путника у Републици Србији.

Имплементација овог пројекта би допринела побољшању и унапређењу комуналне делатности, омогућавању одрживог система превоза у граду Ужицу на дужи временски период и редукцију загађења животне средине смањењем емисије CO₂.

Предложени пројекат јавно-приватног партнерства из области превоза и пружања станичних услуга могуће је реализовати са економско-финансијског и техничког становишта.

Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије CO₂.

Предмет пројекта	Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица
Јавни партнер	Град Ужице
Представник Јавног партнера	Тихомир Петковић, градоначелник

Седиште	Димитрија Туцовића 52, 31102 Ужице
Контакт телефон	тел: +381 (0) 31 513 503 факс: +381 (0) 31 513 499
Интернет страница	https://uzice.rs/
Електронска адреса	gradonacelnik@uzice.rs
Процењена вредност пројекта	4.737.500.000,00 динара
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство без елемената концесије. Рок трајања јавног уговора је 25 година.

Кључне речи: *јавно-приватно партнерство, јавни превоз, заштита животне средине, смањење емисије CO₂, финансирање, одржавање инфраструктуре, управљање и пружање услуге.*

3. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

Предмет Предложеног пројекта јесте поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица на период од 25 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Града Ужица и приватног партнера.

Предмет Предлога пројекта јавно-приватног партнерства обухвата пројектовање, финансирање, набавку нових возила, унапређење услуге, реконструкцију, управљање и одржавање инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, односно пружање услуге градског и приградског превоза (домаћег линијског превоза), услуге пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица.

Линијски превоз је јавни превоз који се обавља на одређеној линији, одређеном учесталости, при чему се путници укрцавају и искрцавају на унапред одређеним аутобуским станицама или аутобуским стајалиштима.

Превоз у друмском саобраћају обавља се аутобусима и путничким возилима која испуњавају услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и прописима о стандардима за поједине врсте аутобуса, односно путничких возила.

У законодавству Републике Србије превоз путника у друмском саобраћају уређен је Законом о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018 и 31/2019; у даљем тексту: ЗППДС). Чланом 11. наведеног Закона је дефинисано да се домаћи јавни превоз путника обавља као линијски превоз, ванлинијски превоз, посебан линијски превоз и такси превоз, а да се домаћи линијски превоз путника обавља као:

- 1) градски и приградски превоз је превоз унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе;
- 2) међумесни превоз је превоз између насељених места која се налазе на територији две или више јединица локалне самоуправе.

Домаћи превоз се обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају. Градски и приградски превоз путника који је предмет Предлога пројекта ће се обављати на основу лиценце за градски и приградски превоз.

Лиценца за превоз је јавна исправа којом привредно друштво, друго правно лице или предузетник стиче право на обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају.

Пружање станичних услуга на аутобуским станицама се обавља на основу лиценце за пружање станичних услуга. Лиценца за пружање станичних услуга је јавна исправа којом привредно друштво, друго правно лице или предузетник стиче право на обављање делатности пружања станичних услуга.

4. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

За локалне самоуправе или јавна предузећа које немају довољно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројекта поверавања обављања комуналних делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, ангажовање приватног партнера може да буде адекватно решење.

Могућност финансирања пројекта поверавања комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица од стране приватног партнера може се реализовати **путем јавно-приватног партнерства без елемената концесије** које се уређује јавним уговором између јединице локалне самоуправе као јавног партнера и изабраног понуђача као приватног партнера, на период од 25 година.

Пројекат ЈПП без елемената концесије подразумева финансирање пројекта од стране приватног партнера. На тај начин се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује, већ локална самоуправа преузима обавезу да омогући и повери приватном партнеру несметано обављање комуналне делатности, док би се за обављање предметне делатности приватном партнеру исплаћивала накнада на месечном ниову. ЈПП представља оквир сарадње јавног сектора и капитала приватног партнера, ради обезбеђења функционисања комуналних делатности, односно делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре.

Овакав модел пословне сарадње јавног и приватног сектора и увођење приватног капитала у развој инфраструктуре је снажно подржан од стране Владе Републике Србије¹, док сваки појединачни пројекат захтева претходну проверу од стране Комисије за јавно-приватно партнерство и концесије Владе Републике Србије², ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП.

Основни елементи концепта јавно-приватног партнерства су јасна алокација одговорности, подела ризика и рок трајања партнерства. Подела ризика омогућава да сваки од партнера

¹ www.jpp.gov.rs: У новембру 2011. године донет је Закон о јавно-приватним партнерству и концесијама ("Службени гласник РС", број 88/11, 15/16 и 104/16), којим је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство и омогућено Влади, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе да донесе одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства.

² Ради пружања стручне помоћи при реализацији пројекта јавно-приватних партнерстава са или без елемената концесије, као међуресорно јавно тело оперативно независно у свом раду, Влада Републике Србије образовала је 2012. године Комисију за јавно-приватно партнерство и концесије.

преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката. Концепт јавно-приватног партнерства без елемената концесије, у примеру комуналне делатности градског и приградског превоза, омогућује Граду Ужицу, као јавном партнеру, одређено смањење трошкова и стварања одрживог система превоза путника као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима ове комуналне делатности.

Закон о јавно-приватним партнерству и концесијама усвојен је 2011. године и њиме је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство, а Влади Републике Србије, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе омогућено да донесе одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта ЈПП са или без елемената концесије.

У међународној пракси, јавно-приватно партнерство се дефинише као облик сарадње између приватних и јавних партнера који заједно раде на имплементацији инвестиционих пројеката и пружању јавних услуга. На сличан начин јавно-приватно партнерство дефинисано је и у нашем позитивном праву. Тако, према одредбама Закона о јавно-приватним партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ бр. 88/11, 15/16 и 104/16; у даљем тексту: ЗЈППК), јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) представља дугорочну сарадњу између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Бројне државе у Европи и свету имају вишедеценијско па и вишевековно искуство када је реч о примени модела јавно-приватног партнерства и то у различитим областима. Због све веће потребе за изградњом нове јавне инфраструктуре, улагањима у добра од општег интереса и ефикасним пружањем услуга од јавног значаја, као неопходном се указала потреба за стварањем одговарајућег правног и институционалног оквира за привлачење приватних инвестиција у Републику Србију.

4.1. Могућност реализације пројекта за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица уговарањем јавно-приватног партнерства без елемената концесије

На основу члана 103. Статута града Ужица ("Службени лист града Ужица" бр. 25/17 – пречишћен текст) Градско веће града Ужица је на седници одржаној дана 13.06.2019. године донело Решење број 06-21/19-3 којим се даје сагласност на Предлог предузимања активности за улазак у пројекат јавно-приватног партнерства (без елемената концесије) у области градског превоза уз искључење елемената институционализације.

На основу члана 30. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) и члана 76. Статута града Ужица ("Службени лист града Ужица" бр. 4/19), градоначелник Града Ужица је дана 27.02.2019. године донео Решење о образовању Стручног тима за припрему и реализацију јавно-приватног партнерства за јавни превоз на територији града Ужица, број 344-49/19.

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018; у даљем тексту: ЗКД) је дефинисана обавеза локалне самоуправе да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над вршењем комуналних делатности. У складу са тим, обавеза Града Ужица је да обезбеди градски и приградски превоз путника одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет возног парка и пружања станичних услуга.

Закон о комуналним делатностима је утврдио да су комуналне делатности у смислу овог закона, делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем.

Наведеним законом је дефинисано да су комуналне делатности делатности од општег интереса и да градски и приградски превоз путника, између осталих, спадају у комуналне делатности.

Чланом 3. став 5. истог Закона дефинисано је да је локални линијски превоз путника комунална делатност која обухвата услугу превоза путника унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе, који обухвата јавни линијски превоз аутобусом, тролејбусом, трамвајем, метроом, жичаром, путничким бродом, скелом и чамцем за привредне сврхе, као и обезбеђивање места за

укрцавање и искрцавање путника (станица, стајалишта и плутајућих објеката за пристајање пловила која врше превоз путника у домаћој линијској пловидби и сл. као саобраћајних објеката који се користе у тим видовима превоза).

Такође, чланом 4. ЗКД је дефинисано да јединица локалне самоуправе обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој.

Закон о комуналним делатностима је одредио да комуналну делатност могу обављати јавно предузеће, привредно друштво, предузетник или други привредни субјект.

Закон о комуналним делатностима је чланом 9. дефинисао поверавање обављања комуналне делатности. Ставом 1. истог члана се дефинише да се под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева временски орочено уговорно уређивање односа у вези са обављањем комуналне делатности или појединих послова из оквира комуналне делатности између једне или више јединица локалне самоуправе и вршиоца комуналне делатности, које за циљ има пружање комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе.

Сходно члану 9. став 7. ЗКД, на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују се одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Чланом 8. ЗЈППК дефинисано је да међусобна права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП, са или без елемената концесије, уговорне стране уређују јавним уговором, чија је садржина прописана чланом 46. ЗЈППК.

На питања која се односе на јавне уговоре, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Као што је већ наведено, градски и приградски превоз јесте превоз унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе.

Чланом 39. ЗППДС одређено је да делатност пружања станичних услуга на аутобуским станицама може да обавља привредно друштво, друго правно лице или предузетник који има лиценцу за пружање станичних услуга, док је чланом 47. наведеног Закона дефинисано да је пружалац услуга дужан да пружа услуге превозницима и путницима под

једнаким условима и у складу са одредбама овог закона и општим условима пословања аутобуских станица.

5. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ УЖИЦУ

Град Ужице се налази у средишту западне Србије и представља административни, привредни, друштвени и културни центар овог дела Србије.

Сам град се налази у централном делу Златиборског округа и обухвата површину од 667 км², на којој живи 75.805 становника, односно 114 становника на км². Ужице се налази на надморској висини од 411 м, која варира и прелази 600 метара. Кроз град протиче река Ђетиња, и Ужице је географски стављено у долину реке Ђетиње.

Територија града се са западне стране граничи са Републиком Српском, а почевши са општинама Бајина Башта, Косјерић, Пожега, Ариље, Чајетина.

Подручје града Ужица обухвата 31 катастарску општину и 41 насеље. Насеља су груписана у 7 заједница насеља, које се могу посматрати као специфичне, засебне целине: Ужице, Севојно, Крвавци, Бела Земља, Равни, Каран и Кремна. Изузимајући Ужице од осталих насеља, једну зону сачињавају приградска насеља у којима се концентрише све већи број становника, а другу зону, са мањом густином, чине „испражњена“ сеоска насеља. Житељи планинских села разбијеног типа све више насељавају центре заједница насеља и приградски простор, уз задржавање мешовитог начина привређивања. Ушорени начин насељавања развијен је на целој територији. Центри насеља формирани су уз саобраћајнице, а приградско насељавање постаје тренд.

Ужице је средиште Златиборског округа. Округ је добио име по истоименој планини јужно од града, који достиже висину од 1496 м. Северно од града је планина Повлен (1.346 м). Град се налази на надморској висини од 411 м. Кроз њега протиче река Ђетиња, притока Западне Мораве.

Привреда овог региона је високо извозна и постојано бележи суфицит у размени са иностранством. У извозу доминирају производи прераде обојених метала, воће, производи наменске индустрије и готови текстилни производи. Извозно орјентисана привреда представља велики потенцијал и знатну компаративну предност овог региона.

Водеће привредне делатности у Ужицу су прерађивачка индустрија, грађевинарство и пољопривреда.

Вредност спољнотрговинске размене остварене на подручју региона Ужице, у првих једанаест месеци 2016. године износила је 1058 милиона USD, од чега се на извоз односи 576 милиона USD а на увоз 481 милиона USD. Остварен је суфицит од 95 милиона USD и покривеност увоза извозом од 120%.

У односу на исти период 2015. године, укупна спољнотрговинска размена је већа за 2,4%. Обим и извоза и увоза је повећан. Укупан извоз повећан је за 2.8% а увоз за 2%.

Остварени суфицит већи је за 7% у односу на суфицит остварен у истом периоду 2015. године. Град Ужице учествује са више од 65% у укупној спољнотрговинској размени Региона.

Најразвијеније делатности у агроиндустрији су: прерада воћа замрзавањем, кланична индустрија, прерада меса и производња сувомеснатих производа, производња: млека и млечних производа, ракија са заштићеним географским пореклом, лековитог биља и шумских плодова, а постоје капацитети и за производњу сокова, воћних сирупа, џемова, мармелада, компота и прерађевина од поврћа.

У металској индустрији најзначајнији су полупроизводи од бакра и алуминијума и производи наменске индустрије. У грађевинарству су заступљене све делатности од високоградње, нискоградње до завршних занатских производа. У насељу Ужице живи 43.126 пунолетних становника, а просечна старост становништва износи 37,4 година (36,7 код мушкараца и 38,0 код жена). У насељу има 17.836 домаћинстава, а просечан број чланова по домаћинству је 3,06.

Ово насеље је великим делом насељено Србима (према попису из 2002. године), а у последња три пописа, примећен је пораст у броју становника.

6. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

6.1. Тренутно стање градског и приградског превоза на територији града Ужица

За разматрање могућности покретања предметног поступка ЈПП неопходно је било анализирати тренутно стање градског и приградског превоза путника и израдити анализу на основу података из претходних година о квалитету превоза, утицајима превоза на здравље и безбедност људи, као и на заштиту животне средине.

Градски и приградски превоз путника у граду Ужицу се тренутно обавља са 23 аутобуса од којих су 16 возила соло аутобуса (4 градска соло аутобуса се користе за кључне градске линије, 10 возила се користи за приградске линије, док 2 возила чине резерву), а 7 возила су мини аутобуси (6 возила је у употреби, док 1 возило чине резерву).

Укупни број возила је 23, од којих су 20 у сталној употреби, као што је наведено, док преостала 3 возила чине резерву возног парка.

Годишње се реализује 1,2 милиона километара, од чега се 60% пређених километара односи на градски превоз, док се преосталих 40% односи на приградски превоз на територији Града.

Град Ужице нема своје комунално предузеће којим обавља ову комуналну делатност, већ ангажује превозника који обавља делатност градског и приградског превоза путника. С обзиром да су уговори о јавним набавкама које Град закључује са превозницима краткорочни и не дају очекиване резултате, Град је поднео иницијативу за решавањем питања ове комуналне делатности на дужи временски период. Идеја је да се реализацијом овог пројекта обнови возни парк и да се обезбеди очекивани комфор путницима. Такође, неопходно је обезбедити техничку поузданост возила, смањити трошкове експлоатације и смањити емисију CO₂.

Анализирајући наведено стање превоза у граду Ужицу и финансијску ситуацију Града, очигледно је да не постоји могућност да Град самостално инвестира у обнову возног парка и одржавање аутобуске станице, као један од битних предуслова за успешно одржавање регистрованих редова вожње, уз задовољење потреба путника за комфором, тачношћу и поузданошћу, а немогућност одржавања регистрованих редова вожњи за последицу може имати губитак тржишта, уз знатно отежавајуће услове да се тржиште накнадно поврати.

Уколико се не примени адекватан модел финансирања унапређења превоза и обнове возног парка, све израженији ће бити и ризик опстанка превоза путника на захтеваном нивоу на тржишту градског и приградског превоза и губитак интересовања потенцијалних партнера за стратешку сарадњу.

У наставку текста биће представљене линије и основне карактеристике мреже градских и приградских линија.

Табела основних статичких карактеристика мреже градских и приградских линија

Број лин.	Назив линије	Л _А (km)	Л _В (km)	Л _{СР} (km)	Н _{СТА} (km)	Н _{СТБ} (km)	Д _{СР} (km)	Тип линије
Градске линије								
1К	Севојно (колонија)-Дубоки поток-Севојно (колонија)	24,14	-	24,14	38	-	0,652	кружна
2	Турица – Севојно (колонија)	11,33	11,84	11,58	19	20	0,626	дијаметрална
2А	Турица – Сењак	5,81	5,97	5,89	12	12	0,535	дијаметрална
3	Сењак – Сарића Осоје – Сењак	17,04	-	17,04	24	-	0,741	кружна
4	Ужице АС – Татинач	7,14	7,29	7,21	12	12	0,656	радијална
5	Ужице АС – Спасовњача	7,77	8,05	7,91	12	12	0,719	радијална
6	Дубоки поток – Сарића Осоје (ванредна линија)	7,62	7,78	7,7	14	14	0,592	дијаметрална
7	Турица – Сарића Осоје	7,08	7,35	7,22	14	14	0,555	дијаметрална
Приградске линије								
10Р	Ужице АС – Рибашевина – Трнава	26,86	26,94	26,9	27	27	1,035	радијална
10Т	Ужице АС – Трнава	21,92	22,00	21,96	27	27	0,845	радијална
12	Ужице АС – Биоска – Кремна	36,11	36,19	36,15	32	32	1,166	радијална
12А	Ужице АС – Биоска – Кремна – Мокра Гора	51,61	51,69	51,65	35	35	1,519	радијална
12Б	Ужице АС – Биоска – Кремна - Краићи	40,07	40,15	40,11	33	33	1,253	радијална
12Ц	Ужице АС – Биоска	27,57	27,56	27,57	27	27	1,060	радијална
12-Д	Севојно (портирница) – Кремна	41,44	42,21	41,83	40	40	1,072	дијаметрална
12-Е	Севојно (портирница) – Кремна – Краићи	45,40	46,17	45,79	41	41	1,145	дијаметрална
13	Ужице АС – Граб – Кадињача – Поникве	26,19	26,23	26,21	31	31	0,874	радијална
13А	Ужице АС – Граб – Кадињача	15,35	15,40	15,38	20	20	0,809	радијална
14	Ужице АС – Јелова Гора – Преведене воде	15,29	15,61	15,45	19	19	0,858	радијална
14А	Ужице АС – Јелова Гора	12,66	12,94	12,8	18	18	0,753	радијална
14Б	Ужице АС – Ковачница	9,25	9,59	9,42	14	14	0,725	радијална
14 – 1	Сењак – Први Партизан – Јелова Гора – Преведене воде	18,15	18,38	18,27	23	23	0,830	дијаметрална
14А1	Сењак – Први Партизан – Јелова Гора	15,52	15,71	15,62	22	22	0,744	дијаметрална
14Б1	Сењака – Први Партизан – Ковачница	12,11	12,29	12,20	18	18	0,718	дијаметрална
15	Ужице АС – Сињевац – Поникве	16,89	16,80	16,85	25	27	0,674	радијална
15А	Ужице АС – Поникве – Стапари	30,93	31,11	31,02	37	37	0,862	радијална
15Б	Ужице АС – Волујац – Стапари	19,81	19,81	19,81	22	22	0,943	радијална
16	Сењак – Ада – Збојшница – Мрамор	14,25	14,11	14,18	16	16	0,945	дијаметрална

16А	Сењак – Ада – Љубање – Збојштица – Мрамор	16,65	16,51	16,58	16	16	1,105	дијаметрална
17	Рибар – Бела Земља – Љ.раскрсница	10,82	11,38	11,1	13	13	0,925	радијална
18	Рибар – Бела Земља – Забучје	13,48	14,03	13,76	15	15	0,983	радијална
19Д	Рибар – Дрежник – Равни	33,16	34,97	34,07	33	33	1,065	радијална
19 Д1	Рибар – Дрежник – Равни – Равањско поље	35,76	37,57	36,67	34	34	1,111	радијална
19Р	Рибар – Равни	22,77	24,07	23,42	23	23	1,065	радијална
19 Р1	Рибар – Равни – Равањско поље	25,37	26,67	26,02	24	24	1,131	радијална
20	Ужице АС – Поточање – Злакуса	13,84	14,18	14,01	19	19	0,778	радијална
22	Ужице АС – Горјани – Расадник	13,89	14,32	14,11	19	18	0,806	радијална
22А	Ужице АС – Севојно (колонија) – Расадник	15,01	15,26	15,14	22	17	0,818	радијална

Легенда:

Л_А (км) – дужина линије у смеру А

Н_{СТАА} – број стајалишта у смеру А

Л_Б (км) – дужина линије у смеру Б

Н_{СТБ} – број стајалишта у смеру Б

Л_{СР} (км) – средња дужина линије

Д_{СР} – просечно међустанично растојање

Градски и приградски превоз путника у граду Ужицу организован је у пет зона на територији Града и то следеће:

Зоне	Називи граница зона
I-E ЗОНА	Алексића Мост, Крчагово (Болница).
I ЗОНА	Севојно, Сарића Осоје, Мендино Брдо, Доња Пора (чесма), Бела Земља, Врела, Турица, Дубоки Поток, Виторовићи.
II ЗОНА	Расадник, Злакуса, Луново Село, Татинац, Чаковина, Спасовњача, Гредица, Кадињача, Забучје (Бригадирско насеље), Бучевске куће, Збојштица, Стапари (школа).
III ЗОНА	Трнава, Рибашевина, Преведене Воде, Поникве (Пеар), Биоска, Равни – Дрежник.
IV ЗОНА	Кремна (Карайћи); Мокра Гора.

6.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства

Сврха примене ЈПП-а у делу друштвених и економских активности у подручју јавних инвестиција, била би потреба да се усклади однос трошкова јавних инвестиција са користима и квалитетом јавних услуга које се посредством тих инвестиција пружају

члановима друштва, тј. потребно је постићи највећу могућу вредност јавних услуга за новац који у буџет уплаћују порески обвезници.

Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства се огледају у следећем:

- смањењу јавних расхода;
- смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;
- повећању транспарентности преумеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;
- смањење јавног дуга, итд.

Важно је напоменути да порески обвезници, када су у питању јавне инвестиције, не плаћају само цену изградње или опремања, већ овакви пројекти коштају онолико колико ће за њих платити у њиховом укупном животном веку (нпр. 20 и више година).

Предност ЈПП у односу на традиционални модел набавке је то што код традиционалног модела почетно смањење вредности трошкова изградње или опремања може проузроковати веће трошкове у фази употребе, а о тим вредностима порески обвезници немају информацију.

Модел ЈПП са или без елемената концесије изискује сложен и свеобухватан приступ, односно израду различитих анализа попут економске и финансијске, анализе ризика, анализе заштите животне средине, итд., што у коначном исходу показује да ли је одређени пројекат исплатив и на колико година би га требало реализовати, што ће бити случај и са предметним пројектом у наставку.

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима на територији града Ужица реализоваће се у складу са чланом 8. ЗЈПК, односно као уговорно ЈПП без елемената концесије.

Након спроведеног поступка избора приватног партнера, јавно тело и одабрани приватни партнер закључују јавни уговор.

Пројекат поверавања обављања делатности градског и приградског превоза путника приватном партнеру, довео би до смањења буџетских трошкова, раста буџетских прихода, стварања одрживог система превоза путника као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима комуналне делатности.

6.3. Будуће стање градског и приградског превоза на територији града Ужица

Идеја је да градски и приградски превоз путника на територији града Ужица буде унапређен у односу на постојећи систем као и да се такав унапређени систем превоза одржава у наредних 25 година.

Најкасније у року од две године од дана закључења јавног уговора, сва возила којима се у будућности буде обављао градски и приградски превоз путника на територији града Ужица биће на CNG (*Compressed natural gas*) погон, односно погон на природни гас. До тог момента, односно у прве две године пројекта, сва возила којима се буде обављао превоз путника морају да задовоље стандард ЕУРО 5, ЕУРО 6 или ЕЕV.

Надаље, током пројекта, на сваких пет година уговорног периода, односно у периоду пружања уговорене услуге, биће обнављан возни парк. Прорачун финансирања капиталног улагања предвиђен је на период од пет година јер сва зановљена возила могу бити стара највише пет година у моменту укључивања у пројекат, док, са друге стране, нити једно возило које се користи за пружање услуге градског и приградског превоза путника не сме да пређе више од 10 година старости. Дакле, као пример прорачуна узето је у обзир да су сва возила стара 5 година у моменту укључивања у пројекат, и да се морају зановити пре него што наврше 10 година што значи да би период обнављања возног парка износио 5 година. Током трајања уговорног периода, сва возила морају да буду на CNG погон. Ово су крајњи и гранични услови, а уколико се будући приватни партнер определи за возила која су мање старости, ови периоди занављања ће бити дужи.

Имајући у виду специфичан географски положај Града Ужица и утицај загађивача на тој територији, у циљу заштите животне средине и смањења емисије издувних гасова и CO₂, идеја је да се након навршене друге године од почетка реализације пројекта сва возила која испуњавају стандарде ЕУРО 5 или ЕУРО 6 буду замењена возилима на CNG погон. Осим што ће употребом чистијих погонских горива у јавном превозу Град утицати на животну средину, додатно ће подстаћи развој мреже за снабдевање овим горивима на територији града Ужица јер мрежа за снабдевање овом врстом горива у граду Ужицу није развијена. Анализом стања и проценом потреба (обрађено у поглављу 9.3), јасно је да ће трошак за погонско гориво CNG износити око 25 милиона РСД годишње, што је довољан и квалитетан пословни подстрек за развој мреже снабдевања CNG-ом на територији града Ужица. Оваквим захтевом Град не преузима било какву обавезу у организовању и обезбеђивању мреже снабдевања или самог снабдевања овим енергентом будућег превозника, већ је довољно што на овај начин подстиче тржиште. Из тог разлога је и омогућио будућем приватном партнеру да може започети превоз са ЕУРО 5 или ЕУРО 6

возилима како би обезбедио и уговорио мрежу снабдевања, а најдуже 2 године од закључења јавног уговора када мора прећи не чистија возила и нови систем снабдевања експлоатисати у целости. Ово је такође један од позитивних економских ефеката овог пројекта, јер ће обезбеђивање ове мреже омогућити и грађанима коришћење овог економски и еколошки бољег енергента (лична путничка возила, такси возила, возила за дистрибуцију и др.)

Укупна вредност инвестиције износи 1.465.200.000,00 динара за све време трајања уговора и она се односи на набавку 23 половних возила (16 соло аутобуса и 7 мидибусева) категорије ЕУРО 5, ЕУРО 6 или CNG возила како би услуга могла да почне да се реализује одмах након закључења уговора, и обнову возног парка у другој, а затим свакој петој години уговорног периода. Како је у току друге године од почетка реализације пројекта неопходна набавка CNG возила и приватни партнер ће моћи да оствари приход продајом старих возила која више неће бити у употреби, али којима још увек није истекао амортизациони период. Возила која су набављена током почетка реализације пројекта су процењене старости 5 година, па би продајна цена половних возила након друге године била умањена за 20%, односно након продаје возила старих пет година, вредност би била умањена за 50% (у просеку 10% по години).

Приватни партнер је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника.

Најмање једном годишње приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене.

Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење возила са којима је на најефикаснији начин могуће пружити квалитетну услугу превоза путника. Тај циљ би се најефикасније могао остварити набавком одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза.

Будућа возила која ће бити набављена су соло градски аутобус који ће се користити на градским линијама и соло приградски аутобус који ће се користити на приградским линијама, као и миди аутобуси (у складу са Правилником о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима возила овог типа дефинисана су као возила М2, класе 2). За обављање делатности превоза путника на територији града Ужица неопходно је обезбедити најмање 14 соло аутобуса и 6 миди аутобуса. Број возила у резерви које је неопходно обезбедити износи најмање 2 резервна возила за соло аутобусе и 1 резервно возило за миди аутобусе. Укупан број возила

неопходних за обављање превоза је најмање 23, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара. То би значило да ће приватни партнер бити у обавези да набави и нова возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим, односно уколико се повећа број путника и/или број пређене километраже.

Електронске карте

Унапређење услуге превоза путника би се, поред обнављања возног парка, могло постићи и увођењем електронског система наплате карата. Основна намена електронског система наплате карата јесте укидање готовинске продаје карата у аутобусу и брза евиденција путника, уз информације о броју путника по станицама уласка и изласка. Врсте картица које се најчешће користе у оваквом систему су: месечна карта са неограниченим бројем вожњи у току једног месеца, месечна карта са тачно дефинисаним бројем вожње у току једног месеца, временска карта која траје одређено време, трип карта која важи одређен број вожњи на одређеној линији, електронски новчаник који функционише по pre-paid принципу и post-paid картица која важи на свим линијама неограничено и за коју се на крају обрачунског периода израђује листинг вожњи на основу кога се даље врши фактурисање односно наплата од путника.

Електронски систем наплате карата може функционисати у режиму Check In/Check Out који превозницима омогућава детаљније податке о флукуацији путника у градском и приградском саобраћају. Овај систем није лимитиран само на зонски обрачун цена већ превозницима даје могућност да по свакој комбинацији станица или тарифа дефинише посебну цену и то спроведе у Check In/Check Out.

6.4. Динамика и опис реализације пројекта

Период припреме

План је да се одмах по закључењу уговора врши припрема, запошљавају нови кадрови у случају потребе за тим, да се преузму тренутне линије, прибаве дозволе и сагласности надлежних органа за обављање делатности градског и приградског превоза путника, да се започне са вршењем станичних услуга и да се врше друге припремне активности.

У овом периоду, приватни партнер је у обавези да у складу са чланом 15. ЗЈППК оснује друштво посебне намене ради реализације јавног уговора и које може учествовати искључиво у спровођењу овог пројекта ЈПП и у чију је сврху и основано.

У том периоду приватни партнер, у складу са чланом 15. Закона о превозу путника у друмском саобраћају, има обавезу да у име друштва посебне намене (ДПН), поднесе

министарству надлежном за послове саобраћаја документацију потребну за добијање лиценце за вршење превоза путника у друмском саобраћају и лиценце за вршење станичних услуга.

Министарство издаје изводе лиценце за све аутобусе који испуњавају услове утврђене овим законом, као и услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима, а који су унети у решење о издавању лиценце за превоз и извода лиценце.

У овом периоду, приватни партнер је у обавези да уведе електронску наплату карата у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника.

Истовремено, приватни партнер је у обавези да обезбеди да сва возила буду старости највише пет година у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које јавни партнер може да изнесе приговор уколико возила и опрема (систем за наплату електронских карата) не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Након прибављања потребних лиценци друштво посебне намене ће у потпуности преузети обављање услуге превоза и станичних услуга. Овај период представља период припреме у коме се услуга врши са постојећим или неким другим возилима, на постојећој станици и траје најдуже до шест месеци од дана закључења уговора. Град је у обавези да изда све сагласности и помогне приватном партнеру како би благовремено обезбедио све неопходне дозволе и сагласности које су у његовој обавези. Град ће бити у обавези да омогући исходовање свих неопходних дозвола, сертификата, лиценци и да активно учествује у исходовању истих код свих јавних и других надлежних тела како би се овај пројекат реализовао.

Уколико се период исходовања потребних лиценци буде продужио због разлога на које приватни партнер не буде могао да утиче, период пружања уговорене услуге ће почети тек након исходовања потребних дозвола.

Превоз путника и вршење станичних услуга у периоду припреме се мора обављати без застоја и промена. Период припреме траје најдуже шест месеци од дана закључења уговора.

[Период пружања коплетне уговорене услуге](#)

Након истека периода припреме, односно након прибављених потребних лиценци од стране друштва посебне намене, приватни партнер ће почети са пружањем уговорене услуге. У прве две године, превоз путника ће се моћи обављати на возилима категорије ЕУРО 5, ЕУРО 6 или возилима на CNG погон.

Приватни партнер је у обавези да најкасније у року од две године од дана закључења уговора, обнови возни парк уговора тако да сва возила буду на CNG погон, са капиталним

инвестирањем у износу од најмање 252.000.000,00 динара (уколико је реализацију започео са ЕУРО 5 или ЕУРО 6 возилима).

Приватни партнер је у обавези да у току периода трајања уговора, односно у периоду пружања уговорене услуге, најмање на сваких пет година уговорног периода занавља возни парк (уколико је старост возила која се укључују у пројекат 5 година), са капиталним инвестирањем у износу од најмање 252.000.000,00 динара. Прорачун финансирања капиталног улагања предвиђен је на период од пет година у предвиђеном сценарију, јер сва зановљена возила могу бити стара највише пет година, док, са друге стране, нити једно возило које се користи за пружање услуге градског и приградског превоза путника не сме да пређе више од 10 година старости. Током трајања уговорног периода, сва возила морају да буду на CNG погон.

Најмање једном годишње приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене.

Обавеза приватног партнера је и да одржава зграду аутобуске станице на потребном ниову са улагањем које неће бити мање од милион динара на годишњем нивоу.

Период пружања коплетне уговорене услуге ће трајати 25 година.

7. ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Конкретно, обавезе приватног партнера биле би да обезбеди финансијска и техничка средства за спровођење пројекта пружања ове делатности кроз следеће активности:

- 1) одмах по закључењу јавног уговора вршиће се припрема, запошљавање нових кадрова уколико буде потребе за тим, закупљиваће се возила за превоз путника, преузимаће се тренутне линије и вршиће се друге припремне активности;
- 2) приватни партнер је у обавези да уведе електронску наплату карата у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника;
- 3) оснивање друштва посебне намене;
- 4) исходавање лиценци за превоз путника и обављање станичних услуга од стране друштва посебне намене;
- 5) сва возила којима се буде обављао градски и приградски превоз путника на територији града Ужица мораће да задовоље стандард ЕУРО 5, ЕУРО 6 или CNG;
- 6) капитално инвестирање у износу од најмање 252.000.000,00 динара у другој години уколико је пружање услуге започето са возилима која нису EEV;
- 7) обнављање возног парка у наредне две (2) године од дана закључења јавног уговора тако да сва возила буду на CNG погон;
- 8) занављање возног парка у износу од најмање 252.000.000,00 динара на сваких пет година до краја уговорног периода уколико је узето у обзир да су возила старости 5 година;
- 9) током трајања уговорног периода, сва возила морају да буду на CNG погон;
- 10) приватни партнер је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника;
- 11) приватни партнер ће обезбедити простор за паркирање и одржавање возила, као и одговарајућу и квалитетну сервисну подршку и радионицу за одржавање, поправке возила, технички преглед и др;
- 12) приватни партнер ће: вршити редовне провере исправности возила на дневном нивоу и отклањање уочених недостатака и кварова, како би омогућио да возила буду у потпуности безбедна за вожњу; одржавати у исправном стању све делове

- возила битне за безбедност и квалитет превоза; обезбедити чиста возила температуре прилагођене спољним утицајима;
- 13) приватни партнер се обавезује да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са смањеном мобилношћу и инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности – нова возила морају имати најмање једно место резервисано за инвалиде;
 - 14) одржавање аутобуске станице на годишњем нивоу у износу од најмање 1 милион динара;
 - 15) вршење градског и приградског превоза путника у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором; приватни партнер ће током целог трајања уговора испуњавати услове неопходне за обављање услуга превоза према условима предвиђеним у конкурсној документацији, јавном уговору и у складу са законом;
 - 16) вршење станичних услуга у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором; приватни партнер ће током целог трајања уговора испуњавати услове неопходне за обављање станичних услуга према условима предвиђеним у конкурсној документацији, јавном уговору и у складу са законом;
 - 17) једном годишње најмање приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене;
 - 18) уколико се повећа број путника и број пређене километраже приватни партнер ће бити у обавези да набави и нова возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим;
 - 19) извештавања Скупштине Града о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране друштва посебне намене на сваких 6 месеци.

Истовремено са преузетим обавезама, приватни партнер ће остварити следећа права:

- 1) искључиво право обављања превоза на целокупној територији града Ужица;
- 2) остваривање прихода наплатом уговорене накнаде на месечном нивоу од стране јавног партнера;
- 3) остваривање прихода по основу наплате субвенције од јавног партнера за све категорије путника који на то остварују право по важећим прописима;
- 4) вршење услуге превоза путника на територијама других локалних самоуправа у складу са претходним одобрењем Града Ужица;

Обавезе јавног партнера биле би:

- 1) спровођење поступка одабира приватног партнера;
- 2) активно учествовање у исходовању свих дозвола, сагласности, лиценци и друге неопходне документације у циљу квалитетне реализације пројекта;
- 3) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 4) вршење надзора над вршењем станичних услуга;
- 5) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом линија и полазака;
- 6) редовно извршење плаћања новчане накнаде приватном партнеру;
- 7) онемогућавање другом субјекту вршење ових услуга током трајања уговора, у складу са законом.

7.1. Оснивање друштва посебне намене

Приватни партнер је у обавези да најкасније 30 дана од дана закључења јавног уговора оснује друштво посебне намене.

Друштво посебне намене је у ЗЈППК дефинисано као привредно друштво које оснива приватни, односно јавни партнер за потребе закључења јавног уговора, односно за потребе реализације пројекта јавно-приватног партнерства. Сходно члану 15. наведеног Закона:

- ДПН се обавезно оснива ради реализације јавног уговора, осим ако предлогом пројекта ЈПП није другачије одређено и може учествовати искључиво у спровођењу пројекта ЈПП у чију сврху је основано;
- ДПН се оснива у складу са одредбама закона којим се уређује положај привредних друштава.

Предности ДПН огледају се у генерисању искључиво новчаних токова пројекта и одвајању имовине и обавеза приватног партнера од имовине пројекта, а јавни сектор се штити од неликвидности матичног друштва приватног партнера. Конкретно у овом случају, друштво посебне намене се оснива само и искључиво ради реализације пројекта јавно-приватног партнерства поверавања обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника.

Статутом ДПН дефинисаће се минимално следећа права јавног партнера:

- ДПН има надзорни одбор од три члана, од којих су два члана именована од стране представника приватног партнера, а трећи од стране јавног партнера;
- представник јавног партнера има једнака права као представници приватног партнера, у складу са статутом и законима РС;

- надзорни одбор сваке године до 30. јуна припрема извештај о резултатима пословања и о томе писмено извештава надлежни орган јавног тела;
- ДПН функционише у складу са законом који дефинише рад привредних друштава, преузима сва права и обавезе оснивача након његовог оснивања.

У складу са Законом о јавно-приватном партнерству, јавни уговор садржи све одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра корисним за испуњавање задатака приватног партнера и за однос приватног партнера са другим учесницима који играју значајну улогу у реализацији ЈПП са или без елемената концесије.

Оснивачка и управљачка права ДПН-а уређују се слободно између чланова ДПН-а у складу са законом којим се уређује положај привредних друштава.

7.2. Одређивање цене комуналних услуга

Одлуку о промени цена комуналних услуга усваја Скупштина града Ужица.

Одлуком Скупштине града Ужица о начину обављања комуналне делатности уређује се начин промене цене комуналне услуге на иницијативу јединице локалне самоуправе.

Скупштина града Ужица не може вршити промену цене ових комуналних услуга тако да доводи вршиоца комуналне делатности у незавидан положај тако да му се нарушава редовно и нормално пословање, планиране инвестиције у току пројекта, као и остваривање пословних резултата.

8. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА

Циљеви овог Предлога пројекта јесу увођење савременог система услуге превоза путника и то коришћењем возила нове генерације и унапређеним станичним услугама, као и развој и побољшање квалитета и доступности инфраструктуре кроз подстицање улагања у инфраструктуру и то одржавањем аутобуске станице као постојеће заједничке инфраструктуре са циљем привлачења инвестиција и стварања могућности за отварање нових радних места. Овакав систем уводи се са основним циљем да се усагласе жеље путника са ефикасним и економичним превозом, под условом да се уједно реши и проблем пружања станичних услуга.

Узимајући у обзир искуства других локалних самоуправа, поверавање делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника и аутобуса на аутобуској станици у граду Ужицу и аутобуским стајалиштима у граду Ужицу применом модела ЈПП доводи до добрих резултата посматраних кроз призму остварених прихода, али и кроз комунални ред који је апсолутни приоритет Града.

Приликом израде Предлога пројекта поверавање обављања делатности градског и приградског превоза путника и изналагања оптималног решења, руководило се следећим циљевима:

- подизање квалитета комуналне делатности;
- обезбеђивање савременог превоза путника и станичних услуга унапређењем возног парка;
- омогућавање одрживог система превоза путника на период од 25 година;
- финансирање од стране приватног партнера;
- укидање превозника који врше ову услугу без важеће дозволе надлежног органа за обављање наведене делатности;
- заштита животне средине смањењем емитовања штетних издувних гасова;
- смањење емисије CO₂;
- подстицање улагања приватног капитала у инфраструктуру.

9. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

9.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова

Предмет овог предлога пројекта ЈПП је поверавање обављања делатности градског и приградског превоза путника на територији Града Ужица, са циљем ефикаснијег коришћења расположивих ресурса.

Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење возила којима је могуће на најефикаснији начин пружити квалитетну услугу превоза путника. То подразумева прибављање одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза. Возила која су неопходна је могуће прибавити на неколико начина.

У сврху реализације пројекта направљена је анализа потребних новчаних и других улагања.

Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

Анализа вредности која се добија у односу на уложени новац обавезно се спроводи код пројекта јавно-приватног партнерства. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енг. *value for money*, *VfM*) примена је аналитичког поступка у оквиру кога се настоји квантитативним путем утврдити да ли је за пореске обвезнике од веће користи да се примени традиционални модел инвестирања у коме се јавно тело појављује у улози инвеститора, преузимајући све или претежан део ризика јавне инвестиције, или им се више исплати да набаве услугу од понуђача из приватног сектора, преносећи (алоцирајући) већину ризика на њега, као што је то код јавно-приватног партнерства. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац је пренос одређених ризика јавне инвестиције на приватног партнера. У том смислу, Европска комисија дефинише јавно-приватно партнерство као партнерство између јавног и приватног сектора које има за циљ пружање услуге коју традиционално обезбеђује јавни сектор. Јавни сектор се јавља у улози наручиоца који има за циљ да обезбеди пружање јавне услуге кориснику, док се приватни сектор јавља у улози извршиоца и има за циљ да пружи јавним уговором дефинисане услуге.

За јавног партнера је пројекат ЈПП успешан ако пружа "вредност за новац", што обухвата трошковну ефикасност, поуздану и правовремену услугу по уговореним ценама и по

уговореном квалитету, онако како је то дефинисано у јавном уговору. Поређење (компарација) начина реализације јавне инвестиције подразумева упоредну анализу традиционалног модела и модела ЈПП. У том смислу, "вредност за новац" се рачуна на основу поређења ефеката ових модела реализације јавне инвестиције.

За анализу добијене вредности у односу на уложена средства у јавно-приватном партнерству и концесијама од великог значаја су законске границе задуживања јединица локалне самоуправе, који се прописују буџетским и фискалним законима.

Приликом поређивања ЈПП модела у односу на традиционални модел уочава се више предности, а један од њих се огледа и кроз компаратор трошкова јавног партнера. Наиме, приликом израчунавања вредности набавке, узимају се у обзир укупни животни трошкови, док се код традиционалног модела узимају у обзир само капитални трошкови. Сва средства потребна за измирење укупних животних трошкова (капиталних, оперативних и финансијских) осигурава у целости приватни партнер.

У овом случају као главни разлози приступања израде овог предлога пројекта јесу: немогућност унапређења и одржавања квалитетног и безбедног обављања превоза путника и недовољно финансијских средстава Града да инвестира у нова возила и исте одржава.

Компаратор трошкова јавног сектора (енг. *Public Sector Comparator, PSC*, у даљем тексту: Компаратор) представља инструмент помоћу кога јавни партнер пореди укупне животне трошкове пројекта који планира да реализује путем јавно-приватног партнерства у односу на досадашњи начин који користи јавни сектор. Компаратор даје мерила за процену „вредности за новац” поређењем алтернативних модела. Код Компаратора велику улогу има правилна анализа укупних животних трошкова и расподела ризика између јавног и приватног сектора.

Процена укупних животних трошкова служи за економску и инжењерску процену при избору алтернативних решења, упоређујући све значајне опције пројектовања, грађења, одржавања и употребе објеката током одређеног периода.

Припрема Компаратора укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

- Капитални трошкови;
- Оперативни трошкови;
- Пројекције прихода;
- Вредност имовине;
- Матрица алокације ризика;
- Анализа осетљивости;

- Дисконттовани токови новца;
- Поређење алтернативних варијанти.

9.2. Капитални трошкови

За потребе финансијске анализе реализације пројекта градског и приградског превоза путника на територији Града Ужица направљена је спецификација трошкова, како иницијалних, тако и капиталних трошкова који ће се понављати, а услед занављања возила.

У наредној табели биће приказани капитални трошкови пројекта који подразумевају набавку комплетног возног парка за обављање делатности и одржавање услуге превоза путника на минимално прихватљивом нивоу (соло аутобуса и мидибусева), као и занављање амортизоване опреме у току реализације пројекта.

Будуће стање возила ће подразумевати возила по типу: соло градски на градским линијама и соло приградски на приградским линијама, као и мидибусеве (у складу са Правилником о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима возила овог типа дефинисана су као возила М2, класе 2). За обављање делатности превоза путника на територији Града Ужица неопходно је обезбедити 14 соло аутобуса и 6 мидибусева. Број возила у резерви које је неопходно обезбедити износи 2 резервна возила за соло аутобусе и 1 резервно возило за мидибусеве. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је 23 возила, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара.

Врста возила којом би се обављао превоз су ЕУРО 5, ЕУРО 6 или возила на CNG (природни гас).

Како сва возила којима се обавља превоз у току уговорног периода не могу бити старија од 10 година, а понуђена возила не могу бити старија од 5 година, претпоставка од које се пошло приликом израде анализе и сагледавања висине капиталних улагања је да на почетку периода реализације пројекта сва возила су старости 5 година и по врсти могу бити возила ЕУРО 5, ЕУРО 6 или CNG возила. Град Ужице, у складу са заштитом животне средине и смањењем емисије издувних гасова и CO₂, планира да у току друге године од отпочињања реализације пројекта сва возила која су ЕУРО 5 или ЕУРО 6 категорије буду замењена возилима на CNG (природни гас).

У наредној табели је представљена структура капиталних улагања за период од 25 година:

Опис	Година																									
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Расход за инвестирање																										
Соло аутобуси	163.200.000		201.600.000				201.600.000					201.600.000					201.600.000					201.600.000				
Мидибусеви	42.000.000		50.400.000				50.400.000					50.400.000					50.400.000					50.400.000				
Укупно:	205.200.000	0	252.000.000	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0
Приход од продаје старих возила																										
Соло аутобуси			187.680.000				100.800.000					100.800.000					100.800.000					100.800.000				
Мидибусеви			33.600.000				25.200.000					25.200.000					25.200.000					25.200.000				
Укупно:	0	0	221.280.000	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0
Разлика:	205.200.000	0	30.720.000	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0

Укупна вредност инвестиције 1.465.200.000,00 за све време трајања уговора и односи се на куповину 23 половних возила (16 соло аутобуса и 7 мидибусева) категорије ЕУРО 5, ЕУРО 6 или CNG возила како би услуга могла да почне да се реализује одмах након закључења уговора, и обнову возног парка у другој, а затим свакој петој години уговорног периода. У току друге године од почетка реализације пројекта неопходна је набавка CNG возила и биће могуће извршити продају старих возила која више неће бити у употреби, па у складу са тим постоји приход од продаје старе амортизоване опреме. Возила која су набављена током почетка реализације пројекта су процењене старости 5 година, па ће продајна цена половних возила након 2 године бити умањена за 20% тј. након продаје од 5 година за 50%.

Процена цене набавке возила извршена је на бази искуствених података и анализе тржишта на територији Републике Србије и износи 10.200.000,00 динара (85.000 евра) и 12.600.000,00 динара (105.000 евра) за соло аутобусе на дизел и CNG, док процењена цена мидибусева износи 6.000.000,00 динара (50.000 евра) и 7.200.000,00 динара (60.000 евра) респективно.

Цена половних аутобуса 5 година старости (РСД)	Дизел	CNG
Соло аутобус	10.200.000,00	12.600.000,00
Мидибус	6.000.000,00	7.200.000,00

Структура возила представљена је на следећи начин:

Структура потребног броја возила	Број возила
Број соло аутобуса	14
Број мидибусева	6
Резерва соло аутобус	2
Резерва минибус	1
Укупан број возила	23
<i>Укупан број соло аутобуса</i>	16
<i>Укупан број мидибусева</i>	7

9.3. Оперативни трошкови

Оперативни трошкови односе се на редовне годишње трошкове који се појављују како би пружање услуге превоза функционисало на оптималном нивоу. За пружање услуге градског и приградског превоза путника на територији града Ужица очекују се оперативни трошкови који би обухватили: зараде запослених, трошкове горива, замену пнеуматика, инвестиционо и текуће одржавања возног парка, трошкове регистрације са осигурањем путника, каско осигурањем и техничким прегледима, трошкове одржавања аутобуске станице, остале административне трошкове који се односе на трошкове телефона, интернета, ХТЗ опреме и друге административне трошкове.

Процењује се да је за обављање делатности градског и приградског превоза путника на територији Града Ужица на годишњем нивоу неопходно издвојити приближно 141.245.440,00 динара у случају функционисање превоза употребом возила на дизел или 111.202.000,00 динара у случају функционисања превоза употребом CNG возила.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

Оперативни трошкови	Уколико су возила са погоном на дизел	Уколико су возила са погоном на ЦНГ
Трошкови горива	51.825.600,00	24.480.000,00
Трошкови зарада	60.600.000,00	60.600.000,00
Трошкови годишњег одржавања	6.156.000,00	8.532.000,00
Трошкови замене пнеуматика	2.490.000,00	2.490.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	2.760.000,00	2.760.000,00
Остали административни трошкови	7.773.840,00	3.672.000,00
Трошкови одржавања аутобуске станице	1.000.000,00	1.000.000,00
Функционисање друштва посебне намене	720.000,00	720.000,00
Укупно:	141.245.440,00	111.202.000,00

Процена висине трошкова горива извршена је на основу броја пређених километара годишње који се остварују на територији Града Ужица и који износе 1.200.000 километара. Трошкови зарада процењени су на 60.600.000,00 динара и односе се на трошкове ангажовања неопходне радне снаге. Структуру запослене радне снаге представљају највећим делом возачи који би вршили услугу градског и приградског превоза путника на територији Града Ужица, затим шеф саобраћаја, диспечери, аутомеханичари, аутоелектричари, перачи, радна снага на одржавању станице, књиговођа и директор.

У наредној табели представљен је табеларни преглед ангазоване радне снаге:

Функција	директор	књиговођа	административни радник	шеф саобраћаја	диспечер	аутоелектричар	аутомеханичар	перач	одржавање станице	Возачи	Укупно
број извршилаца	1	1	1	1	3	1	4	1	6	40	59
Висина бруто зараде	140.000	95.000	60.000	80.000	75.000	60.000	60.000	50.000	50.000	95.000	765.000
Укупан износ	1.680.000	1.140.000	720.000	960.000	2.700.000	720.000	2.880.000	600.000	3.600.000	45.600.000	60.600.000

Процена висине бруто зараде извршена је на основу кретања цене рада по радном сату на територији Републике Србије, са посебним нагласком на разматрање цене рада на територији Западне Србије.

Годишње одржавање возила односи се на трошкове одржавања возног парка – инвестиционо и текуће одржавање возила. На основу анализе система јавног превоза на територији Републике Србије закључено је да трошкови годишњег одржавања у просеку износе 3% вредности возила на годишњем нивоу и у складу са потребним бројем возила они износе 6.156.000,00 динара за дизел возила тј. 8.532.000,00 за CNG возила.

Замена пнеуматика у градском и приградском саобраћају је убрзана у односу на превоз који не представља градски и приградски. Предвиђено је да се замена пнеуматика врши на 80.000 км. У складу са бројем пређених километара на територији Града Ужица процењен је број пнеуматика које је потребно заменити на годишњем нивоу.

Опис	Број аутобуса дизел	Број мидибусева дизел	Број аутобуса CNG	Број мидибусева CNG
Период замене у км	80.000,00	80.000,00	80.000,00	80.000,00
Број пнеуматика	6,00	4,00	6,00	4,00
Број измена	9,00	6,00	9,00	6,00
Укупан број замењених пнеуматика	54,00	24,00	54,00	24,00
Просечна цена пнеуматику	35.000,00	25.000,00	35.000,00	25.000,00
Укупан трошак пнеуматика	1.890.000,00	600.000,00	1.890.000,00	600.000,00
Укупно:	2.490.000,00		2.490.000,00	

Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем процењују се на 120.000,00 динара по возилу што укупно чини 2.760.000,00 динара годишњих трошкова. Остали административни трошкови процењени су на 15% вредности трошкова утрошеног горива и износе 7.773.840,00 и 3.672.000,00 динара респективно.

Одржавање аутобуске станице и квалитетно управљање генерише минималне годишње трошкове у износу од 1.000.000,00 динара. Поред наведених трошкова уколико би се за реализацију пројекта основало друштво за посебне намене годишњи износ оперативних трошкова би износио 720.000,00 динара односно 60.000,00 динара на месечном нивоу (трошкови пореза, функционисања и сл.).

9.4. Пројекције прихода

Основни приход пројекта представља продаја карата за превоз путника у градском и приградском превозу на територији Града Ужица.

На основу достављених података за 2018. и 2019. годину о броју продатих карата и висини прихода који су остварени извршена је процена висине прихода у наредних 25 година тј. за све време трајања пројекта. Приход који се тренутно остварује од продаје карата би се повећао за 25% у складу са повећаним обимом пружања услуге, могућности увођења нових линија и вршења квалитетније услуге.

Поред прихода од продаје карата из буџета Града се издвајају одређена средства за субвенционисање превоза повлашћених категорија и лица која остарују право на бесплатан превоз. Тренутни износ средстава који се издвајају за субвенционисање превоза би такође био сразмерно повећан тј. повећан за 25% у складу са повећаним обимом пружања услуге градског и приградског превоза на територији Града Ужица.

У складу са тим да на територији Града постоји вршење услуге перонизације тј. продаје перонских карата физичким лицима и превозницима постоје и приходи од перонизације за које се процењује да ће износити 2.000.000,00 динара на годишњем нивоу минимално.

У наредној табели је представљен табеларни преглед прилива пројекта на основу процењене висине свих прихода:

Приливи пројекта	Тренутно стање	Будући приливи (уз повећање за 25%)
Приливи од наплате карата	58.814.255,00	73.517.818,75
Приливи од субвенције	91.185.745,00	113.982.181,25
Приливи од перонизације	2.000.000,00	2.000.000,00
Укупно	152.000.000,00	189.500.000,00

9.5. Анализа ризика и матрица расподеле ризика

Ризик у пројекту представља будући догађај који може и не мора да се догоди и има одређену вероватноћу наступања. Уколико се оствари имаће утицај на најмање један од циљева пројекта – рокове, трошкове, приходе, добит, квалитет или предмет пројекта. Када се говори о пословном ризику, он укључује могућност остварења позитивног или негативног резултата.

Квалитативна анализа ризика у обзир узима најзначајније финансијске, еколошке, оперативне, институционалне и друштвено-економске ризике везане за пројекат и његово

спровођење. Процењује се вероватноћа остварења тих ризика и тежина негативних последица, а предлажу се мере за ублажавање ризика.

Матрица ризика – вероватноћа и утицаја представља листу вероватноћа појаве ризика на једној и листу утицаја појаве ризика на другој страни.

		УТИЦАЈ			
		минимални	средњи	велики	катастрофални
Вероватноћа	Вероватно (В)	С	С	В	В
	Могуће (М)	Н	С	С	В
	Мало вероватно (МВ)	Н	Н	С	В

За квалитетну анализу ризика врши се подела по категоријама:

- технички ризици
- ризици управљања
- организациони ризици
- екстерни ризици

Табела: Категоризација ризика у пројекту

р. бр.	ОПИС РИЗИКА	КАТЕГОРИЈА
1.	Ризици у планирању пројекта	Ризици управљања
2.	Планирање времена и временско прекорачење пројекта	Ризици управљања
3.	Ризици избора приватног партнера	Организациони ризик
4.	Ризици поступка јавне набавке	Организациони ризик
5.	Одредбе уговора непотпуне или неприлагођене потребама пројекта	Организациони ризик
6.	Неисправна документација за припрему понуде	Организациони ризик
7.	Грешке у калкулацијама приликом израде предрачунске вредности	Организациони ризик
8.	Немогућност прибављања потребних сагласности	Екстерни фактор
9.	Неефикасност у решавању услова и сагласности институција	Екстерни фактор
10.	Процена трошкова и буџет пројекта	Ризици управљања
11.	Ризик учинка	Технички ризици
12.	Недостатак стручне радне снаге, према успостављеним критеријумима и потребама	Екстерни ризик
13.	Некомпетентност чланова пројектног тима или особља накључним извршним позицијама (непознавање техничких аспеката пројекта)	Организациони ризик
14.	Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Организациони ризик
15.	Нереални циљеви	Организациони ризик
16.	Продуктивност нижа од норме	Ризици управљања
17.	Незадовољавања очекиваних стандарда приликом извођења радова	Ризици управљања
18.	Проблеми финансирања	Организациони ризик
19.	Испорука опреме и материјала са грешком	Ризици управљања

Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства

Главна предност пројекта ЈПП је алокација ризика. Сваки учесник преузима онај ризик којим најбоље управља. Алокација ризика представљена је у табели која следи.

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручно управљање
Квалитет предлога пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Процена трошкова
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака

Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању је дефинисан уговором
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Постављање искусног руководства у компаније која је изабрана
Одржавање објеката	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Покривено уговором и гаранцијама
Наплата услуге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Покривено уговором и гаранцијама
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик тражње	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Адекватна процена потреба
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Регулисано законом
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Увек бити у току, пратити
Инфлаторни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Адекватна процена
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X		Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Каматне стопе израђене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење), објектима и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Јавни партнер пренеће на приватног партнера све ризике којима приватни партнер може ефикасно да управља.

Правно-институционални оквир у коме се спроводи пројекат, због своје променљивости и непредвидивости, носи ризик измене услова за реализацију уговора у дугорочном периоду. Одговорност за правно-институционалне ризике регулисана је уговором на начин да јавни партнер задржава обавезу управљања са ризиком измене закона, ризиком политичких одлука и ризиком спровођења уговора. У случајевима измене правног и измене институционалног оквира јавни партнер је обавезан да омогући неометано спровођење уговора о ЈПП или да обештети приватног партнера због неиспуњења уговорних обавеза. Уговор нарочито регулише сарадњу и заједничку одговорност оба партнера у случају прибављања потребних дозвола и одобрења, настанка ризика више силе и решавања спорова.

Контрола пројекта ЈПП подразумева да је неопходно пратити напредовање пројекта како би он био реализован у складу са планом. Кључ контроле пројекта јесте мерење актуелног напредовања и поређење са планираним временским распоредом, уколико се приметне одступања неопходно је у што краћем року приступити корективним акцијама, уколико су оне у оквиру који прописује јавни уговор, не сме се прекорачити рок.

За успешност контроле од велике важности су извештаји на основу којих се упоређују подаци о текућој реализацији пројекта. Ефикасност и ефективност контроле реализације пројекта у великој мери зависи од организованости и стручности тима који ради на пројекту. Основни циљ праћења и контроле пројекта јесте реализација у што краћем времену, са одговарајућим ресурсима и што мањим трошковима.

Праћење спровођења усвојених одговора на ризике вршило би се на основу усвојеног плана управљања ризицима и усвојених стратегија за реакције на исте. Сврха праћења и контроле времена реализације пројекта јесте да прикаже начин одвијања пројекта да би се могло проверити да ли постоје одступања и уколико она постоје да укаже на потребу брзог реаговања у циљу превазилажења проблема. Она се одвија у тачно одређеним временским интервалима по карактеристичним параметрима. Једна од главних карактеристика пројекта ЈПП је висока организованост, што је свакако неопходно због великог броја учесника. Из истих разлога и контрола је високо организована.

Анализа ризика и квантитативно вредновање је веома тешко и комплексно, због неизвесности везаних за дефинисање проблема, потешкоће које се јављају приликом вредновања чињеница, сложености откривања релевантних вредности, непредвидивости понашања учесника у процесу, и неједнозначности вредновања процеса. Постоје ризици

чије квантитативно вредновање није могуће, може се само одредити његов значај и предвидети начин решавања уколико наступи

На основу оваквог оквира, извршено је вредновање ризика у оквиру компаратора јавно-приватног партнерства, па се овом методом, тј. вредновањем ризика у оба случаја, највећи део ризика са великом вредношћу преноси са јавног на приватног партнера, у свим елементима реализације пројекта, од припреме преко израде техничке документације, набавке, финансирања, одржавања и управљања.

Ризици у оквиру Компаратора јавно-приватног партнерства су приказани у следећој табели:

Категорија ризика	Ризици јавног партнера без примене ЈПП	Подела ризика у оквиру ЈПП	Вероватноћа ризика	Основни трошак пројекта	Утицај ризика низак (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика средњи (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика висок (% тренутне вредности основног трошка)	Тренутна вредност основног трошка	Вредност ризика без ЈПП	Вредност пренетог ризика на ЈП	Вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП	Годишње вредност ризика без ЈПП	Годишње вредност пренетог ризика на ЈП	Годишња вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ														
Ризик припреме пројекта														
Планирање пројекта	ЈП	ЈП	7%	трошкови припреме документације	25%	50%	100%	146.520.000,00	5.982.900,00	5.982.900,00	0,00			
Ризик припреме документације	ЈП	ЈП	6%	трошкови припреме документације	25%	50%	100%	146.520.000,00	5.128.200,00	5.128.200,00	0,00			
Временско прекорачење и кашњења	ЈП	ЈП	25%	Годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	43.163.737,60	1.079.093,44	1.079.093,44	0,00			
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	ЈП	ЈП	28%	Годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	43.163.737,60	1.208.584,65	1.208.584,65	0,00			
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	ЈП	ЈП	6%	Годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	43.163.737,60	7.769.472,77	7.769.472,77	0,00			
Буџет пројекта и трошкови	ЈП	ЈП	6%	Годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	43.163.737,60	7.769.472,77	7.769.472,77	0,00			
ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ														
Ризик набавке неопходне опреме за адекватни квалитет превоза														
Ризик набавке опреме (кашњење у испоруци возила)	ЈП	ЈП	10%	вредност опреме	1%	3%	5%	1.465.200.000,00	13.186.800,00	13.186.800,00	0,00			
Располагање са потребном опремом, квалитет	ЈП	ЈП	4%	вредност опреме	2%	4%	6%	1.465.200.000,00	7.032.960,00	7.032.960,00	0,00			
Недостатак стручне радне снаге	ЈП	ЈП	15%	вредност опреме	10%	15%	20%	60.600.000,00	4.090.500,00	4.090.500,00	0,00			
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	ЈП	ЈП	10%	Годишња уштеда трошкова	10%	15%	20%	43.163.737,60	1.942.368,19	1.942.368,19	0,00			
Ризик учинка, прекид рада, на више од 5 дана, временски услови	ЈП	ЈП	10%	Годишња уштеда трошкова	10%	12%	14%	43.163.737,60	1.553.894,55	1.553.894,55	0,00			
Повреде на раду	ЈП	ЈП	20%	вредност осигурања	10%	15%	20%	150.000,00	13.500,00	13.500,00	0,00			
Ризик финансирања у току имплементације														
Ризик финансирања	ЈП	ЈП	25%	трошкови припреме документације	2%	4%	6%	146.520.000,00	4.395.600,00	4.395.600,00	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	ЈП	25%	трошкови финансирања	5%	10%	15%	8.982.383,44	673.678,76	673.678,76	0,00			
ЗА ВРЕМЕ ТРАЈАЊА УГОВОРА														
Ризици за време трајања уговора о ЈПП-у														
Наплата услуге	ЈП	ЈП	6%	вредност пројекта	2%	4%	5%	2.613.225.468,75	17.247.288,09	17.247.288,09	0,00			
Ризик трајање	ЈП	ЈП	1%	вредност пројекта	1%	3%	5%	2.613.225.468,75	2.351.902,92	2.351.902,92	0,00			
Ризик кретања цена услуге	ЈП	ЈП	4%	вредност пројекта	2%	4%	6%	2.613.225.468,75	12.543.482,25	12.543.482,25	0,00			
Ризик промене Законске регулативе	ЈП	подељен	1%	вредност пројекта	0%	1%	2%	2.613.225.468,75	783.967,64	391.983,82	391.983,82			
Инфлаторни ризик	ЈП	ЈП	4%	вредност пројекта	1%	4%	5%	2.613.225.468,75	10.452.901,88	10.452.901,88	0,00			
Валутни ризик	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	2.613.225.468,75	9.146.289,14	9.146.289,14	0,00			
Ризик каматних стопа	ЈП	ЈП	4%	капитални трошкови	1%	4%	8%	1.364.000,00	7.092,80	7.092,80	0,00			
Порески ризици	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	2.613.225.468,75	9.146.289,14	9.146.289,14	0,00			
УКУПНО								123.506.238,99	123.114.255,17	391.983,82		36.513.979,00	36.498.299,65	15.679,35

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта градског и приградског превоза путника на територији града процењен на 123.506.238,99 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 123.114.255,17 динара преноси на приватног партнера, што износи око 99% свих укалкулисаних ризика.

9.6. Дисконтовани токови новца

Дисконтовањем новчаног тока пројектованих прилива и одлива новца, можемо оценити финансијску исплативост пројекта, на основу показатеља финансијске рентабилности. Оцена финансијске рентабилности пројекта врши се за расходе пројекта, без узимања у обзир извора финансирања пројекта.

Сходно томе, показатељи финансијске рентабилности пројекта, без обзира на начин њиховог финансирања су:

- Нето садашња вредност пројекта
- Стопа рентабилности пројекта
- Период поврата инвестиције
- Коефицијент користи и трошкова пројекта

Дисконтна стопа представља минималну прихватљиву стопу рентабилности, која се користи за обрачун показатеља финансијске рентабилности пројекта, односно нето садашње вредности прихода и расхода пројекта и периода повраћаја инвестиције. За потребе пројектовања новчаних токова пројекта за дисконтовање је коришћена дисконтна стопа од 3%, која је утврђена од стране Народне банке Србије.

У складу са до сада презентованим подацима о очекиваним приливима и одливима новца у току периода реализације пројекта, као и о ризицима који би се могли појавити у току реализације, направљена је *cost benefit* анализа реализације пројекта.

Први сценарио који је разматран односи се на самосталну реализацију пројекта од стране Града уз претпоставку да Град поседује новчана средства за реализацију поменутног пројекта. На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА																												
Опис	РСД																											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	
Дисконтна стопа	3,00%																											
Дисконтни фактор		1,000000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888487	0,862609	0,837494	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676	0,537549	0,521893	0,506692	0,491934	0,477606	
	СВ	Укупно																										
Приливи	1.856.394.477	2.613.225.469	0	75.517.819	296.797.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	201.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	201.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	201.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	201.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	
Приливи од продаје карата	1.280.176.636	1.837.945.469	0	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	
Приливи од продаје старих возила	541.391.545	725.280.000	0	0	221.280.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	
Приливи од перонизације	34.826.295	50.000.000	0	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	
Одливи	2.923.457.656	4.059.293.440	205.200.000	132.605.440	354.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	354.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	354.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	354.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	354.562.000	102.562.000	102.562.000	102.562.000	
Капитални инвестициони расходи	1.108.362.014	1.465.200.000	205.200.000	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	
Трошак зарада	1.055.236.750	1.515.000.000	0	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	
Трошак годишњег одржавања	130.280.290	187.596.000	0	6.156.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	
Трошак пнеуматика	43.358.738	62.250.000	0	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	
Трошак горива	452.822.982	639.345.600	0	51.825.600	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	
Трошак регистрације са осигурањем	48.060.288	69.000.000	0	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	
Остали административни трошкови	67.923.447	95.901.840	0	7.773.840	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	
Трошак одржавања аутобуске станице	17.413.148	25.000.000	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	
Нето новчани ток (ННТ)	-1.067.063.180	-1.446.067.971	-205.200.000	-57.087.621	-57.764.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-153.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-153.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-153.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-153.044.181	-27.044.181	-27.044.181	-27.044.181	
Дисконтовани нето приходи		-1.067.063.180	-205.200.000	-55.424.875	-54.448.281	-24.749.257	-24.028.405	-23.328.548	-22.649.076	-124.438.925	-21.348.926	-20.727.113	-20.123.411	-19.537.292	-107.342.110	-18.415.771	-17.879.390	-17.358.631	-16.853.040	-92.594.247	-15.885.606	-15.422.919	-14.973.707	-14.537.580	-79.872.610	-13.703.063	-13.303.945	-12.916.452
Укупни дисконтовани нето приходи			-205.200.000	-260.624.875	-315.073.156	-339.822.413	-363.850.818	-387.179.366	-409.828.442	-534.267.367	-555.616.293	-576.343.406	-596.466.817	-616.004.109	-723.346.218	-741.761.990	-759.641.379	-777.000.010	-793.853.050	-886.447.296	-902.332.903	-917.755.821	-932.729.529	-947.267.109	-1.027.139.719	-1.040.842.783	-1.054.146.728	-1.067.063.180

Период повраћаја (година)	>25
НСВ у РСД	-1.067.063.180

У претходној табели приказан је новчани ток пројектованих укупних прилива и одлива Јавног партнера са финансирањем инвестиције из сопствених средстава и без ризика, на основу кога се може оценити финансијска одрживост пројекта.

Показатељи финансијске рентабилности улагања финансијских средстава у пројекат, за период од 25 година при дисконтној стопи од 3% су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је – 1.067.063.180 динара;
- период повраћаја >25 година.

Нето садашња вредност представља вредност за Јавног партнера која преостаје након реализације пројекта. Оцена исплативости пројекта тј. одабир између исплативих и неисплативих пројеката се своди на избор нето садашње вредности чија је вредност већа од 0 јер је тада целокупна инвестиција враћена, а вредност која је преостала позитивна.

Нето садашња вредност која је негативна указује на то да се инвестирањем у пројекат уложена средства неће вратити до краја планиране реализације пројекта и самим тим да је улагање у пројекат неисплативо.

Период повраћаја инвестиције представља период за који ће инвестиција тј. уложена средства бити враћена.

Анализом показатеља финансијске исплативости улагања у овом случају можемо закључити да је пројекат неисплатив.

Извори финансирања пројекта

Капитални инвестициони расходи пројекта могу бити финансирани из буџета, примања од задуживања и/или капитала приватног партнера, путем јавно-приватног партнерства.

У овом кораку ћемо анализирати могућност финансирања пројекта из примања од задуживања Града, тако да рацио однос дуга и буџетских средстава износи 100% према 0%.

Капитални инвестициони расходи од 1.465.200.000,00 динара за све време трајања уговора представљају како смо и раније објаснили вредност иницијалне набавке (у складу са тим да опрема која се тренутно користи има одређену вредност), као и занављање потребне опреме како би се остварио оптимални ниво услуге превоза на територији Града. Возила која се тренутно користе имају одређену постојећу вредност, док је возила за занављање возног парка потребно прибавити из позајмљених извора финансирања. Вредност набавке од 2 до 25 године (када је потребно да сва возила која постоје на територији града буду CNG возила) износи 252.000.000,00 динара. Услови под којима

поменута средства за финансирање могу бити обезбеђена су тренутно важећи услови задуживања на финансијском тржишту Републике Србије. Каматна стопа која је узета у обзир приликом обрачунавања трошкова финансирања износи 5%, а период задуживања 5 година пошто је предвиђени период за занављање опреме 5 година.

Динамика обезбеђивања финансијских средстава у току реализације пројекта приказана је у табели у наставку, на основу плана реализације пројекта.

Табела: План финансирања у току реализације пројекта

План повлачења и отплате кредита (РСД)							
Година	0	1	2	3	4	5	Укупно
Повлачење кредита	252.000.000,00						252.000.000,00
Накнада	126.000,00						126.000,00
Камата	12.600.000,00	11.566.686,79	9.238.824,34	6.791.864,02	4.219.712,57	1.515.964,98	45.933.052,70
Трошкови камате и накнаде (2+3)	12.726.000,00	11.566.686,79	9.238.824,34	6.791.864,02	4.219.712,57	1.515.964,98	46.059.052,70
Отплата главнице	0,00	45.499.923,75	47.827.786,20	50.274.746,52	52.846.897,96	55.550.645,56	252.000.000,00
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	12.726.000,00	57.066.610,54	57.066.610,54	57.066.610,54	57.066.610,54	57.066.610,54	298.059.052,70

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 298.059.052,70 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 252.000.000,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 46.059.052,70 динара.

Услови задуживања за финансирање пројекта		
Опис услова	јединица	износ/датум
Грејс период	(месеци)	12
Каматна стопа	%	5,00
Укупна главница кредита	(РСД)	252.000.000
Отплата главнице кредита		
Број отплата у години		12
Рок	(година)	5,00
Укупан број отплата		60
План отплате	једнаки анuitети	
Рата главнице на месечном нивоу	(РСД)	4.200.000,00
Накнада		126.000,00
Годишњи износ кредита без камате	(РСД)	50.400.000,00

У наредној табели ћемо анализирати финансијске показатеље и новчани ток јавног партнера уколико би се финансирање инвестиције вршило у складу са презентованим условима задуживања.

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ																											
Опис	РСД																										
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
Дисконтна стопа	3,00%																										
Дисконтни фактор		1,00000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888487	0,862609	0,837494	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676	0,537549	0,521893	0,506692	0,491934	0,477606
	СВ	Укупно																									
Приливи	1.856.394.477	2.613.225.469	0	75.517.819	296.797.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	201.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	201.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	201.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819
Приливи од продаје карата	1.280.176.636	1.837.945.469	0	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819
Приливи од продаје старих возила	541.391.545	725.280.000	0	0	221.280.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Приливи од персонизације	34.826.295	50.000.000	0	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Одливи	3.078.286.377	4.283.853.026	205.200.000	132.605.440	367.288.000	114.128.687	111.800.824	109.353.864	106.781.713	368.803.965	114.128.687	111.800.824	109.353.864	106.781.713	368.803.965	114.128.687	111.800.824	109.353.864	106.781.713	368.803.965	114.128.687	111.800.824	109.353.864	106.781.713	368.803.965	114.128.687	111.800.824
Капитални инвестициони расходи	1.108.362.014	1.465.200.000	205.200.000	0	252.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак зарада	1.055.236.750	1.515.000.000	0	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000
Трошак годишњег одржавања	130.280.290	187.596.000	0	6.156.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000
Трошак пнеуматика	43.358.738	62.250.000	0	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000
Трошак горива	452.822.982	639.345.600	0	51.825.600	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000
Трошак регистрације са осигурањем	48.060.288	69.000.000	0	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000
Остали административни трошкови	67.923.447	95.901.840	0	7.773.840	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000
Трошак одржавања аутобуске станице	17.413.148	25.000.000	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Трошак финансирања	154.828.721	224.559.586	0	12.726.000	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864
Нето новчани ток (ННТ)	-1.221.891.901	-1.670.627.557	-205.200.000	-57.087.621	-70.490.181	-38.610.868	-36.283.006	-33.836.045	-31.263.894	-167.286.146	-38.610.868	-36.283.006	-33.836.045	-31.263.894	-167.286.146	-38.610.868	-36.283.006	-33.836.045	-31.263.894	-167.286.146	-38.610.868	-36.283.006	-33.836.045	-31.263.894	-167.286.146	-38.610.868	-36.283.006
Дисконтновани нето приходи		-1.221.891.901	-205.200.000	-55.424.875	-66.443.756	-35.334.414	-32.326.981	-29.187.270	-26.183.019	-136.018.945	-30.479.776	-27.807.903	-25.177.195	-22.585.702	-11.331.137	-26.292.122	-23.987.341	-21.718.070	-19.482.625	-101.210.870	-22.679.816	-20.691.691	-18.734.198	-16.805.883	-87.305.385	-19.563.808	-17.848.835
Укупни дисконтновани нето приходи			-205.200.000	-260.624.875	-327.068.631	-362.403.045	-394.640.026	-423.827.296	-450.010.315	-586.029.260	-616.509.036	-644.316.938	-669.494.134	-692.079.836	-809.410.973	-835.703.095	-859.690.436	-881.408.506	-900.891.131	-1.002.102.001	-1.024.781.817	-1.045.473.508	-1.064.207.706	-1.081.013.589	-1.168.318.974	-1.187.882.783	-1.205.731.617

Период повраћаја (година)	>25
НСВ у РСД	-1.221.891.901

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају негативна и износи – 1.221.891.901 динара, период повраћаја инвестиције дужи од 25 година, што указује на неисплативост пројекта за Јавног партнера и у овом случају.

Презентовани модели реализације пројекта не укључују процењене ризике тј. новчани износ трошкова који могу настати уколико све ризике реализације пројекта задржава Јавни партнер.

У наредној табели презентован је модел самосталне реализације пројекта од стране Јавног партнера са изворима финансирања и укљученим ризима.

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ И РИЗИКОМ																												
Опис	РСД																											
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	
Дисконтна стопа	3,00%																											
Дисконтни фактор		1,000000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888487	0,862609	0,837484	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676	0,537549	0,521893	0,506692	0,491934	0,477606	
	СВ	Укупно																										
Приливи	1.856.394.477	2.613.225.469	0	75.517.819	296.797.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	75.517.819	
Приливи од продаје карата	1.280.176.636	1.837.945.469	0	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	
Приливи од продаје старих возила	541.391.545	725.280.000	0	0	221.280.000	0	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	0	0	0	126.000.000	0	
Приливи од персонизације	34.826.295	50.000.000	0	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	
Одливи	3.183.074.573	4.407.359.265	267.027.025	135.072.609	369.755.169	116.595.855	114.267.993	111.821.033	109.248.881	371.271.134	116.595.855	114.267.993	111.821.033	109.248.881	371.271.134	116.595.855	114.267.993	111.821.033	109.248.881	371.271.134	116.595.855	114.267.993	111.821.033	109.248.881	371.271.134	116.595.855	114.267.993	
Капитални инвестициони расходи	1.108.362.014	1.465.200.000	205.200.000	0	252.000.000	0	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	252.000.000	0		
Трошак зарада	1.055.236.750	1.515.000.000	0	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	
Трошак годишњег одржавања	130.280.290	187.596.000	0	6.156.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	
Трошак пнеуматика	43.358.738	62.250.000	0	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	
Трошак горива	452.822.982	639.345.600	0	51.825.600	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	
Трошак регистрације са осигурањем	48.060.288	69.000.000	0	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	
Остали административни трошкови	67.923.447	95.901.840	0	7.773.840	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	
Трошак одржавања аутобуске станице	17.413.148	25.000.000	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	
Трошкови финансирања	154.828.721	224.559.586	0	0	12.726.000	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	
Трошак ризика у фази припреме	28.937.724	28.937.724	28.937.724	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак ризика у фази реализације инвестиције	32.889.302	32.889.302	32.889.302	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак ризика за време трајања уговора	42.961.170	61.679.214	0	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	2.467.169	
Нето новчани ток (ННТ)	-1.326.680.096	-1.794.133.796	-267.027.025	-59.554.790	-72.957.350	-41.078.037	-38.750.174	-36.303.214	-33.731.062	-169.753.315	-41.078.037	-38.750.174	-36.303.214	-33.731.062	-169.753.315	-41.078.037	-38.750.174	-36.303.214	-33.731.062	-169.753.315	-41.078.037	-38.750.174	-36.303.214	-33.731.062	-169.753.315	-41.078.037	-38.750.174	
Дисконтовани нето приходи		-1.326.680.096	-267.027.025	-57.820.184	-68.769.299	-37.592.223	-34.429.028	-31.315.471	-28.249.234	-138.024.979	-32.427.381	-29.698.782	-27.013.000	-24.368.037	-119.061.560	-27.972.144	-25.618.430	-23.301.652	-21.020.083	-102.703.547	-24.129.017	-22.098.683	-20.100.209	-18.132.108	-88.592.982	-20.813.902	-19.062.518	-17.338.617
Укупни дисконтовани нето приходи			-267.027.025	-324.847.209	-393.616.509	-431.208.731	-465.637.759	-496.953.230	-525.202.464	-663.227.443	-695.654.825	-725.353.607	-752.366.607	-776.734.644	-895.796.204	-923.768.348	-949.386.778	-972.688.430	-993.708.512	-1.096.412.060	-1.120.541.077	-1.142.639.760	-1.162.739.969	-1.180.872.077	-1.269.465.059	-1.290.278.961	-1.309.341.479	-1.326.680.096
Период повраћаја (година)																												>25
НСВ у РСД																												-1.326.680.096

Нето садашња вредност је и у овом случају негативна и повећана за вредност ризика у периоду припреме пројекта, реализације пројекта и за време трајања уговора. Нето садашња вредност уколико Јавни партнер реализује пројекат самостално са изворима финансирања и задржава све процењене ризике износи – 1.326.680.096 динара и указује да је пројекат у случају самосталне реализације изузетно неисплатив.

Сада ћемо размотрити опцију реализације пројекта у јавно-приватном партнерству у којем се финансирање инвестиције врши од стране Приватног партнера и где се највећи проценат ризика реализације пројекта преноси на Приватног партнера. Ова опција подразумева да би Град и даље вршио наплату карата и одређивао цену карата уз увођење савременог система наплате карата, а након тога вршио плаћање Приватном партнеру цене по пређеном километру уз плаћање субвенционисаног превоза. Наплату перонских карата за физичка лица ће одређивати Град, а за превознике Јавни партнер, док ће обавеза одржавања аутобуске станице бити на Приватном партнеру.

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАДУ ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ																												
Опис	РСД	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	
Дисконтна стопа	3,00%																											
Дисконтни фактор		1,00000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888487	0,862609	0,837484	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676	0,537549	0,521893	0,506692	0,491934	0,477606	
	PV	Укупно																										
Приливи	3.408.014.459	4.730.304.734	267.027.025	147.990.427	382.672.987	129.513.674	127.185.812	124.738.851	122.166.700	384.188.952	129.513.674	127.185.812	124.738.851	122.166.700	384.188.952	129.513.674	127.185.812	124.738.851	122.166.700	384.188.952	129.513.674	127.185.812	124.738.851	122.166.700	384.188.952	129.513.674	127.185.812	124.738.851
Приливи од продаје карата	1.280.176.636	1.837.945.469	0	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819	73.517.819
Уштеде у трошковима	1.019.475.809	1.427.159.265	61.827.025	74.472.609	57.155.169	55.995.855	53.667.993	51.221.033	48.648.881	58.671.134	55.995.855	53.667.993	51.221.033	48.648.881	58.671.134	55.995.855	53.667.993	51.221.033	48.648.881	58.671.134	55.995.855	53.667.993	51.221.033	48.648.881	58.671.134	55.995.855	53.667.993	51.221.033
Вредност инвестиције	1.108.362.014	1.465.200.000	205.200.000	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0
Одливи	3.265.238.219	4.687.891.984	0	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679	187.515.679
Накнада приватном партнеру	3.264.965.192	4.687.500.000	0	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000
Трошак ризика	273.027	391.984	0	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679	15.679
Нето новчани ток (ННТ)	142.776.240	42.412.750	267.027.025	-39.525.252	195.157.308	-58.002.005	-60.329.868	-62.776.828	-65.348.979	196.673.273	-58.002.005	-60.329.868	-62.776.828	-65.348.979	196.673.273	-58.002.005	-60.329.868	-62.776.828	-65.348.979	196.673.273	-58.002.005	-60.329.868	-62.776.828	-65.348.979	196.673.273	-58.002.005	-60.329.868	-62.776.828
Дисконтновани нето приходи		142.776.240	267.027.025	-38.374.031	183.954.480	-53.080.051	-53.602.306	-54.151.843	-54.728.741	159.913.369	-45.787.319	-46.237.820	-46.711.856	-47.209.493	137.942.677	-39.496.543	-39.885.150	-40.294.057	-40.723.324	118.990.565	-34.070.065	-34.405.281	-34.758.008	-35.128.297	102.642.306	-29.389.137	-29.678.297	-29.982.563
Укупни дисконтновани нето приходи			267.027.025	228.652.994	412.607.474	359.527.423	305.925.117	251.773.273	197.044.532	356.957.901	311.170.582	264.932.762	218.220.906	171.011.413	308.954.090	269.457.546	229.572.397	189.278.340	148.555.016	267.545.581	233.475.516	199.070.235	164.312.227	129.183.931	231.826.237	202.437.100	172.758.802	142.776.240

НСВ и РСД		142.776.240
-----------	--	-------------

Презентовани модел јавно-приватног партнерства је изузетно исплатив и резултира нето садашњом вредности у износу од **142.776.420** динара. Јавни партнер у случају јавно-приватног партнерства одмах добија неопходна возила за обављање делатности јавног превоза и остварује значајне уштеде у трошковима функционисања система градског и приградског превоза. Уколико би се реализација пројекта извршила у овој опцији Јавни партнер би задржао одређене минималне ризике на годишњем нивоу током периода трајања уговора, док би највећи део трошкова ризика био пренет на Приватног партнера (99%).

Модел јавно-приватног партнерства размотрили смо из угла Јавног партнера. Сада ћемо размотрити исплативост пројекта из угла Приватног партнера.

Приливи које би Приватни партнер остварио реализацијом пројекта односе се на плаћање накнаде од стране Јавног партнера и они износе 187.500.000,00 динара, а приливи од перонизације износили би 2.000.000,00 динара. Поред размотрених трошкова, трошак Приватног партнера би представљали и трошкови функционисања друштва за посебне намене који би износили 720.000,00 динара на годишњем нивоу.

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Приватног партнера

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА																												
Опис	РСД	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	
Дисконтна стапа	3,00%																											
Дисконтни фактор		1,000000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888457	0,862609	0,837484	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676	0,537549	0,521893	0,506692	0,491934	0,477606	
	PV	Укупно																										
Приливи	3.299.791.487	4.737.500.000	0	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	189.500.000	
Награда од стране јавног партнера	3.264.965.192	4.687.500.000	0	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	187.500.000	
Приливи од перонизације	34.826.295	50.000.000	0	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000	
Одливи	3.195.339.012	4.424.967.281	267.027.025	135.776.929	370.459.489	117.300.176	114.972.314	112.525.353	109.953.202	371.975.454	117.300.176	114.972.314	112.525.353	109.953.202	371.975.454	117.300.176	114.972.314	112.525.353	109.953.202	371.975.454	117.300.176	114.972.314	112.525.353	109.953.202	371.975.454	117.300.176	114.972.314	
Капитални инвестициони расходи	1.108.362.014	1.465.200.000	205.200.000	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	0	0	252.000.000	0	0	
Трошак зарада	1.055.236.750	1.515.000.000	0	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	
Трошак годишњег одржавања	130.280.290	187.596.000	0	6.156.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	7.560.000	
Трошак пнеуматика	43.358.738	62.250.000	0	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	2.490.000	
Трошак горива	452.822.982	639.345.600	0	51.825.600	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	24.480.000	
Трошак регистрације са осигурањем	48.060.288	69.000.000	0	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	2.760.000	
Остали административни трошкови	67.923.447	95.901.840	0	7.773.840	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	3.672.000	
Трошак одржавања аутобуске станице	17.413.148	25.000.000	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	
Функционисање друштва посебне намене	12.537.466	18.000.000	0	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	
Трошкови финансирања	154.828.721	224.559.586	0	0	12.726.000	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	6.791.864	4.219.713	14.241.965	11.566.687	9.238.824	
Трошак ризика у фази припреме	28.937.724	28.937.724	28.937.724	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак ризика у фази реализације инвестиције	32.889.302	32.889.302	32.889.302	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак ризика за време трајања уговора	42.688.144	61.287.230	0	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	2.451.489	
Нето новчани ток	104.452.475	312.532.719	-267.027.025	53.723.071	-180.959.489	72.199.824	74.527.686	76.974.647	79.546.798	-182.475.454	72.199.824	74.527.686	76.974.647	79.546.798	-182.475.454	72.199.824	74.527.686	76.974.647	79.546.798	-182.475.454	72.199.824	74.527.686	76.974.647	79.546.798	-182.475.454	72.199.824	74.527.686	76.974.647
Укупни дисконттовани нето приходи		104.452.475	-267.027.025	52.138.321	-170.571.674	66.073.067	66.216.884	66.399.006	66.619.191	-148.369.243	56.995.208	57.119.266	57.276.366	57.466.300	-127.984.612	49.164.567	49.271.581	49.407.097	49.570.935	-110.400.651	42.409.787	42.502.098	42.618.996	42.760.324	-95.232.571	36.583.055	36.662.683	
Укупни дисконттовани нето новчани ток			-267.027.025	-214.868.704	-385.440.378	-319.367.311	-253.150.427	-186.751.421	-120.132.230	-268.501.472	-211.506.265	-154.386.999	-97.110.632	-39.644.333	-167.628.945	-118.464.378	-69.192.798	-19.785.701	29.785.234	-80.615.417	-38.205.630	4.296.468	46.915.464	89.675.788	-5.556.783	31.026.272	67.688.955	
Период повраћаја (година)			18,15																									
ИСП			5,47%																									
НСВ и РСД			104.452.475																									

Финансијски показатељи рентабилности пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног Приватног партнера. Нето садашња вредност износи 104.452.457 динара, повраћај инвестиције ће бити извршен након 18 година, а интерна стопа приноса износи 5,47

10. ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА

Финансијски показатељи	Самостална реализација пројекта од стране Јавног партнера			Јавно-приватно партнерство	
	Са сопственим средствима и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и са ризицима	Јавни партнер	Приватни партнер
Нето садашња вредност	-1.067.063.180	-1.221.891.901	-1.326.680.096	142.776.240	104.452.475
Период повраћаја	>25	>25	>25	-	18,15
Интерна стопа приноса	-	-	-	-	5,47%

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би у случају самосталне реализације пројекта од стране Јавног партнера нето садашња вредност (НСВ) била негативна, док би период повраћаја био дужи од 25 година. У случају реализације предметног пројекта моделом јавно-приватног партнерства нето садашња вредност (НСВ) Јавног партнера би била 142.776.240,00 динара, док би НСВ Приватног партнера била 104.452.475,00 динара, период повраћаја инвестиције је 18,15 година, док је интерна стопа приноса (ИСП) 5,47%.

Дакле, несумњиво је да је једино исплативо решење за Јавног партнера уколико би се предложени пројекат реализовао моделом јавно-приватног партнерства.

11. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП

Јавни партнер, сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 124/12, 14/15 и 68/15; у даљем тексту: ЗЈН) ће јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је приватни партнер дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то оригинал банкарску гаранцију. Пројектни тим јавног тела предлаже врсту и висину конкретних гаранција. На основу квантитативних података, банкарска гаранција би износила између 3-5% без ПДВ-а од процењене вредности накнаде са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења 60 дана дужим од отварања понуда. Јавни партнер ће имати права да активира ово средство обезбеђења уколико приватни партнер: одустане од дате понуде или одустане од закључења уговора; повуче, опозове или измени понуду након истека рока за подношење понуда; изабрани понуђач не потпише благовремено Уговор о јавној набавци; понуђач прикаже неистините податке у понуди и документацији уз понуду; не достави средство обезбеђења за добро извршење посла у складу са захтевима из конкурсне документације и Уговора и др.

Гаранција за озбиљност понуде мора се без одлагања вратити ако се понуда не разматра при избору. На сва питања везана за гаранцију за озбиљност понуде примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке.

Средства обезбеђења депонују се на за то прикладном месту код јавног партнера који је дужан да их чува током времена на које је закључен јавни уговор у складу са овим Законом. Јавни партнер ће приликом закључења уговора са изабраним понуђачем, тражити, у року од 15 дана од закључења уговора и достављање средстава финансијског обезбеђења за добро извршење посла у периоду припреме и то оригинал банкарску гаранцију која би износила између 2-5% од уговорене вредности накнаде, са роком важења 60 дана дужим од предвиђеног трајања периода припреме.

Приватни партнер је дужан да најкасније у року од 15 дана од почетка периода пружања услуге достављање средстава финансијског обезбеђења за добро извршење посла и то оригинал банкарску гаранцију. Извршилац је обавезан да обезбеди банкарску гаранцију за добро извршење посла која би износила 2-5% од уговорене накнаде на годишњем нивоу, за сваку годину трајања уговорног периода, са роком трајања дужим за 60 дана од дужине трајања предвиђене године за коју се гарантује.

Јавни партнер прихвата да изда одређена, разумно захтевана, средства обезбеђења и прихвати преузимање одређених одговорности које су неопходне приватном партнеру у вези са било којом обавезом из јавног уговора као средство финансијског обезбеђења за

поштовање уговорних обавеза у периоду пружања услуга и то: муниципалне менице или овлашћење за задужење консолидованог рачуна трезора локалне самоуправе на вредност приказаној у понуди Понуђача.

12. УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Врста поступка набавке и коначни критеријуми биће утврђени приликом сачињавања конкурсне документације за избор приватног партнера, коју ће израдити пројектни тим јавног тела, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке, а након исходавања позитивног мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство и концесије.

Имајући у виду чињеницу да је уговор дугогодишњи, у којем приватни партнер гарантује квалитет пружања услуге и безбедност у складу са важећим стандардима и правилницима, неопходно је због такве прерасподеле ризика, одабрати квалитетну и одговарајућу опрему за пружање одређеног нивоа услуге који је одређен стандардима и правилницима. Ово је посебно важно због квалитетног спровођења поступка јавне набавке у којем ће се вршити одабир приватног партнера да не би дошло до постављања дискриминационих и неконкурентних услова супротних основним начелима Закона о јавним набавкама.

Поред обавезних услова које сви учесници у поступку избора приватног партнера морају доказати да испуњавају, а који су дефинисани чланом 75. ЗЈН, додатни услови који се односе на пословни, финансијски, кадровски и технички капацитет дефинисани чланом 76. ЗЈН, а које учесници у поступку избора приватног партнера треба да испуњавају прецизно ће бити дефинисани у оквиру јавног позива и конкурсне документације.

Између осталог, понуђач треба да докаже да поседује лиценцу за превоз и лиценцу за пружање станичних услуга.

Међутим, приватни партнер мора да задовољи минималне услове, а који ће оквирно бити дефинисани на следећи начин:

Пословне квалификације

- У погледу пословног капацитета, неопходно је да понуђач докаже да има искуство и да је у претходних пет (5) година квалитетно пружио јавну услугу превоза путника у најмање једној (1) локалној самоуправи у трајању од најмање две (2) године.
- Поред наведених квалификација, неопходно је да понуђач докаже да поседује следеће интегрисане системе:
 - SRPS ISO 9001 – систем менаџмента квалитета
 - SRPS ISO 14001 – систем менаџмента заштите животне средине
 - SRPS OHSAS 18001 – систем управљања заштитом здравља и безбедношћу на раду

Финансијске квалификације

- Понуђач треба да докаже да има одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да је у последње три (3) године имао укупни пословни приход од минимум 500 милиона динара.
- Понуђач треба да докаже да је у последње три (3) године, рачунајући до дана објављивања јавног позива на Порталу јавних набвки, имао одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да није имао пословни губитак.

Техничке квалификације

Понуђач треба да докаже да има одговарајући технички капацитет на основу кога ће доказати да поседује најмање:

- 20 возила за вршење градског и приградског превоза путника;
- одговарајући простор у којем врши сервисирање и поправку возила и то аутомеханичарску, вулканизерску и радионицу за технички преглед возила.

Кадровске квалификације

Понуђач треба да докаже да има одговарајући кадровски капацитет на основу кога ће доказати да има у радном односу запослене или на други начин радно ангазоване у складу са законом којим се уређује радни однос најмање:

- 2 инжењера саобраћаја;
- 40 возача аутобуса;
- 10 механичара аутобуса.

13. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА

Сходно члану 7. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавно-приватно партнерство се дефинише као дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Чланом 20. наведеног Закона дефинисано је да је поступак избора приватног партнера или поступак јавне набавке одређен законом којим се уређују јавне набавке или поступак давања концесије одређен овим законом.

Јавни уговор закључиће се као уговор о јавно-приватном партнерству без елемената концесије.

У поступку избора приватног партнера не примењују се одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на:

- 1) начин обрачуна процењене вредности јавног уговора;
- 2) заједничку понуду;
- 3) подизвођаче;
- 4) рокове за подношење понуда и пријава;
- 5) рокове у вези са доношењем одлуке о избору најповољније понуде;
- 6) рокове за закључење уговора и
- 7) измене јавног уговора.

Поступак доделе јавног уговора за ЈПП, са или без елемената концесије, покреће се објављивањем јавног позива на српском језику и на страном језику који се уобичајено користи у међународној трговини.

Јавни позив се у истоветном тексту објављује у Службеном гласнику Републике Србије, као и у средству јавног информисања које се дистрибуира на целој територији Републике Србије, на интернет-страници јавног тела и на Порталу јавних набавки, са навођењем дана када је јавни позив објављен у Службеном гласнику Републике Србије.

Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници *"Tenders Electronic Daily"* и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра.

Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак.

Сходно члану 14. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, учесник у поступку доделе јавног уговора може бити свако домаће или страног физичко, односно правно лице. Групе привредних субјеката могу подносити понуде или наступати као учесници у поступку. Јавна тела не морају тражити од ових група лица да имају одређену правну форму како би учествовала у поступку. Од свих учесника у поступку чија је понуда оцењена као најповољнија мора се захтевати одређена правна форма по додели јавног уговора.

14. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРЕНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА

Одабрани поступак доделе је отворени поступак у складу са законом којим се уређују јавне набавке. Наручилац је дужан да у конкурсној документацији одреди критеријуме за избор приватног партнера и елементе критеријума.

Критеријум за оцењивање понуда је, сходно члану 85. Закона о јавним набавкама, економски најповољнија понуда, која ће се заснивати на следећим елементима критеријума: понуђена цена – најнижи износ понуђене накнаде коју би јавни партнер плаћао приватном партнеру за свих 25 година трајања уговорног периода и еколошке предности и заштита животне средине.

Критеријум за оцењивање понуда ће се ближе одредити у конкурсној документацији за избор приватног партнера.

Вредност уговорене наканде коју јавни партнер треба да плати приватном партнеру за реализацију овог пројекта не може бити већа од 187.500.000,00 динара на годишњем ниову и иста представља праг прихватљивости пројекта за јавног партнера.

15. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству, рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок не може бити краћи од 5 година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом. Предложени пројекат је планиран на 25 година.

16. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи права и обавезе уговорних стране, одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра неопходним како би се пројекат реализовао у поступности и у складу са законом. Такође, уговор садржи и друге елементе који се односе на трећа лица на која утиче закључење овог уговора и који имају значајну улогу у реализацији пројекта.

Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавно тело би требало да уреди следећа питања:

1. Карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву.
2. Расподела ризика између јавног и приватног партнера.
3. Одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета.
4. Обим искључивих права приватног партнера, ако постоје.
5. Евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију пројекта.
6. Захтеве у вези са заједничким привредним друштвом у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности.
7. Власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености.
8. Накнада и субвенције приватном партнеру.
9. Механизми за увећање уговорене накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката.
10. Поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројекта, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно.

11. Поступци за измене пројекта, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању, односно умањењу накнаде (укључујући трошкове финансирања).
12. Обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом.
13. Њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера.
14. Могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена.
15. Евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима.
16. Јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима).
17. Покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер.
18. Расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе.
19. Мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.).
20. Рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта.
21. Последице штетне промене прописа.
22. Разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру), уговорне казне и слично.
23. Евентуална ограничења одговорности уговорних страна.
24. Сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да

обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима.

25. Меродавно право и механизам за решавање спорова.

26. Околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објекта који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза.

27. Евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера (step-in right), уз дефинисање последица коришћења тог права.

28. Опорезивање и фискална питања – ако постоје.

На сва питања која се односе на јавни уговор, а која нису посебно уређена овим Законом, примењују се прописи Републике Србије.

17. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза Скупштине града Ужица јесте давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Скупштина града Ужица дужна је да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и са конкурсном документацијом, да сагласност на коначни нацрт уговора у року од 30 (тридесет) дана од дана његовог достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине града Ужица. На све измене и допуне закљученог јавног уговора којима се мењају права и обавезе уговорних страна, примењује се поступак у складу са одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама. Ако није другачије уговорено у писаном облику, јавни партнер, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта ЈПП и за његове евентуалне последице.

18. ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 48. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавно тело мора одабраном најповољнијем понуђачу понудити закључење јавног уговора у року који је одредио одлуком о избору најповољније понуде, а по добијеној сагласности Скупштине града Ужица.

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, односно располагање уделима у заједничком привредном друштву, уговор се обавезно оверава. Потписивањем јавног уговора приватни партнер стиче право и преузима обавезу обављања делатности за коју је јавни уговор додељен.

Јавни уговор мора бити сачињен у складу са конкурсном документацијом, свим подацима из јавног позива, изабраном понудом и одлуком о избору најповољније понуде.

19. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР

19.1. Општи и посебни циљеви заштите животне средине

Као релевантни за реализацију пројекта на укупном простору сматрају се општи циљеви заштите животне средине.

- пажљиво управљање и очување у највећој могућој мери необновљивих ресурса;
- рационална (одржива) употреба енергије и природних ресурса (вода, земљиште, шуме и сл.);
- минимизирање отпада, ефикасно спречавање и контрола загађења, као и минимизирање еколошких ризика;
- примена принципа предострожности, тј. захтева да се очува природна равнотежа у околностима када нема поузданих информација о одређеном проблему;
- поштовање еколошког интегритета – треба заштитити еколошке процесе од којих зависи опстанак врста, као и станишта од којих зависи њихов опстанак;
- избор најбољих технологија које су на располагању и најбољих примера из праксе за заштиту животне средине;
- примена принципа пажљивог доношења одлука, на основу најбољих могућих информација;
- посебан циљ заштите животне средине на предметном простору је одрживи развој туристичке делатности чиме ће се обезбедити дугорочна заштита свих елемената животне средине, кроз контролисано обављање предвиђених делатности.

На основу предходно наведеног, констатује се да ће предложено урбанистичко – техничко решење имати одређени утицај на животну средину, због чега се планирањем комплетне инфраструктурне мреже морају обезбедити адекватна решења која ће елиминисати негативне утицаје на животну средину или их довести до прихватљивог нивоа.

19.2. Утицај јавног превоза на животну средину

Емисија штетних издувних гасова од стране моторних возила представља главни чинилац аеро загађења у свим већим срединама. Посебну угроженост имају најоптерећеније

саобраћајнице које имају највећи пролазак аутобуса, што доводи до повећане концентрације штетних материја изнад дозвољених вредности.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално гориво су: угљен моноксид, оксиди азота, угљо-водоници, сумпордиоксид, микро честице као и емисија угљен диоксида која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

У земљама Европске уније се од 2010. године, примењује Директива 33/2009 која се односи на промовисање енергетски ефикасних и еколошки чистих возила у друмском транспорту која се користе у јавном сектору, као што су аутобуси за јавни превоз. Директива дефинише стратегију смањења емисије угљен моноксида за 20% до 2020. године, у поређењу са 1990. годином, као и еколошке и енергетске критеријуме код набавки нових возила. На основу наведеног, спроведена су бројна истраживања, те се дошло до закључка да један аутобус са ЕУРО 0 стандардом загађује исто као и 20 аутобуса са ЕУРО 4 стандардом.

Јасно је, из свега напред наведеног, да постоји потреба за увођењем виших стандарда мотора аутобуса који ће обављати превоз путника заснована на одредбама Закона о заштити животне средине као и Закона о управљању отпадом.

Коришћење услуга јавног превоза само по себи има повољан утицај на животну средину јер утиче на смањење броја путничких аутомобила у саобраћају и самим тиме на смањење емисије штетних гасова. Подизање квалитета услуге јавног превоза допринеће порасту корисника у категорији лица са нижим и средњим примањима која ће изабрати коришћење услуга јавног превоза као економичније средство превоза него коришћење сопствених путничких аутомобила. Како та лица обично располажу са возилима старије производње, која су изузетно неефикасна када је у питању емисија штетних гасова, намеће се јасан закључак да подизање квалитета јавног превоза има директан утицај на смањење емисије штетних гасова.

Реализација овог пројекта имаће и директне последице и са становишта смањења емисије штетних гасова од стране самог превозника и то преласком свих возила на CNG погон.

За Град Ужице од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног домаћег линијског превоза путника јер се на тај начин директно утиче на квалитет услова рада. Наиме, квалитетном повезаношћу приградских насеља са градом, као и приградских насеља међусобно, линијама градског и приградског превоза омогућава се већа покретљивост радно способног становништа што ствара економске користи за Град по питању запошљавања радне снаге. Осим што ће употребом чистијих погонских горива у јавном превозу Град утицати на животну средину, додатно ће подстаћи развој мреже за

снабдевање овим горивима на територији града Ужице јер мрежа за снабдевање овом врстом горива у граду Ужицу није развијена. Анализом стања и проценом потреба (обрађено у поглављу 9.3), јасно је да ће трошак за погонско гориво CNG износити око 25 милиона РСД годишње, што је довољан и квалитетан пословни подстрек за развој мреже снабдевања CNG-ом на територији Града Ужице. Оваквим захтевом Град не преузима било какву обавезу у организовању и обезбеђивању мреже снабдевања или самог снабдевања овим енергентом будућег превозника, већ је довољно што на овај начин подстиче тржиште. Из тог разлога је и омогућио будућем приватном партнеру да може започети превоз са ЕУРО 5 или ЕУРО 6 возилима како би обезбедио и уговорио мрежу снабдевања, а најдуже 2 године од закључења јавног уговора када мора прећи не чистија возила и нови систем снабдевања експлоатисати у целости. Ово је такође један од позитивних економских ефеката овог пројекта, јер ће обезбеђивање ове мреже омогућити и грађанима коришћење овог економски и еколошки бољег енергента (лична путничка возила, такси возила, возила за дистрибуцију и др.)

19.3. Утицај на земљиште

Када су у питању физички утицаја на земљиште (промена локалне топографије, ерозија тла, клизање земљишта и слично), изградњом предметних објеката на локацији пројекта неће доћи до њихове промене.

Неадекватно одлагање замењеног уља и пуњење резервоара аутобуса, може довести услед просипања уља или горива до загађења земљишта.

Због комплексности садржаја пројекта могући су утицаји његовог функционисања на земљиште. Овај утицај се првенствено може јавити услед неадекватног одлагања комуналног отпада који се ствара услед функционисања превоза.

На локацији нема минералних богатстава, па нема ни утицаја пројекта на њих.

Одлагање отпада може имати утицаја на квалитет животне средине на локацији пројекта уколико се не буде вршило његово адекватно одлагање. Тако је током извођења пројекта сав грађевински отпад потребно уклонити са локације.

Такође је неопходно у току функционисања пројекта сав комунални отпад уклањати у складу са законском регулативом.

19.4. Заштита од елементарних непогода и цивилна заштита

У циљу прилагођавања планираног просторног решења, потребама заштите од елементарних непогода (земљотреса, пожара, поплава) и потреба значајних за одбрану,

планирана реконструкција аутобуске станице биће вршена уз примену одговарајућих просторних и грађевинско-техничких решења, у складу са законском регулативом из те области.

19.5. Мере заштите од пожара

- 8) Реализовати објекат у складу са Законом о заштити од пожара ("Сл. гласник РС", бр. 111/10, 20/2015, 87/2018 и 87/2018 – др. закони).
- 9) Обезбедити одговарајућу хидрантску мрежу, која се по притиску и протоку пројектује у складу са Правилником о техничким нормативима за инсталације хидрантске мреже за гашење пожара ("Сл. гласник РС", бр. 3/2018).
- 10) Реализовати гаражу за путничке аутомобиле у складу са Правилником о техничким захтевима за заштиту гаража за путничке аутомобиле од пожара и експлозија ("Сл. лист СЦГ" бр. 31/2005).
- 11) Обезбедити објекту приступни пут за ватрогасна возила у складу са Правилником о техничким нормативима за приступне путеве, окретнице и уређење платоа за ватрогасна возила у близини објеката повећаног ризика од пожара ("Сл. лист СРЈ", бр. 8/95).
- 12) Реализовати објекте у складу са Правилником о техничким нормативима за електричне инсталације ниског напона ("Сл. лист СФРЈ", бр. 53/88, 54/88 и 28/95) и Правилником о техничким нормативима за заштиту објеката од атмосферског пражњења ("Сл. лист СРЈ", бр. 11/96).
- 13) Обезбедити сигурну евакуацију конструкцијом одговарајуће отпорности на пожар, постављањем врата са одговарајућим смером отварања, са одговарајућом дужином путева евакуације.
- 14) Уколико се планира изградња објекта висине преко 22 метара, потребно је реализовати објекат у складу са Правилником о техничким нормативима за заштиту високих објеката од пожара ("Сл. гласник РС" бр. 80/2015, 67/2017 и 103/2018).

У циљу заштите од пожара објекту је обезбеђен прописани приступ ватрогасном возилу са прописаном удаљеношћу коловоза од објекта. Профил саобраћајнице прилагођен је приступу ватрогасних возила (3,5м-6,0м) као и максимални успони и тип окретница. У оквиру планског решења хидротехничких система обезбеђена је вода за гашење пожара. Приликом пројектовања објеката, а применом свих правилника који важе за ову област, обезбеђују се све остале мере заштите од пожара.

19.6. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује приватни партнер

Безбедност и здравље на раду подразумева остваривање услова рада у којима се предузимају одређене мере и активности у циљу заштите живота и здравља запослених и других лица који на то имају право. Интерес друштва, свих субјеката и сваког појединца је да се оствари највиши ниво безбедности и здравља на раду, да се нежељене последице као што су повреде на раду, професионалне болести и болести у вези са радом сведу на најмању могућу меру, односно да се остваре услови рада у којима би запослени имао осећај задовољства при обављању својих професионалних задатака.

У савременим условима заштита као друштвена делатност може се посматрати у ширем и ужем смислу. У ширем смислу она се обезбеђује законодавством о раду и социјалном осигурању које уређује права: на ограничено радно време, скраћено радно време, одморе и одсуства са рада, на зараду и друга примања, на безбедне услове рада и посебну заштиту жена, омладине и инвалида, на здравствену заштиту, на помоћи и накнаде, права за случај инвалидности и друга права којима се гарантује социјална и материјална сигурност за случај немогућности рада. У ужем смислу, под заштитом се подразумева предузимање свих мера и активности у циљу стварања безбедних услова рада и заштите здравља радника од ризика који се јављају у радној средини и на радном месту.

Будући превозник је у обавези да се придржава одредби закона којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и закона којим се уређује безбедност и здравље на раду.

19.7. Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама

Приликом набавке нових возила, посебно је важно да сва возила имају омогућен приступ особама са посебним потребама или инвалидитетом. Приватни партнер се обавезује да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са смањеном мобилношћу и инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности. Такође, сва нова возила морају имати најмање једно место резервисано за инвалиде.

Такође, посебно је важно да сви објекти (аутобуска станица и други објекти) имају омогућен приступ особама са посебним потребама или инвалидитетом и да су примењене Законом предвиђене мере и решења које омогућавају лицима са посебним потребама у простору неометано и континуално кретање како у комплексу тако и приступ објектима у комплексу, а у складу са Правилником о техничким стандардима планирања, пројектовања и изградње

објекта, којима се осигурава несметано кретање и приступ особа са инвалидитетом, деци и старијим особама ("Службени гласник РС", бр. 22/15).

20. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Планирање времена реализације пројекта дефинише се као одвијање процеса реализације пројекта по појединим фазама и односи се на планирање и разраду времена реализације пројекта. Овим планирањем се анализира време потребно за реализацију пројекта, и утврђује термин завршетка, како појединих делова пројекта, тако и пројекат у целини.

р.бр.	Назив активности	почетак активности	крај активности	период трајања
1.	Иницијатива јавног тела за покретање поступка ЈПП	01/02/2019	27/02/2019	26
2.	Одлука скупштине о започињању реализације поступка ЈПП	13/06/2019	13/06/2019	0
3.	Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП	27/02/2019	27/02/2019	0
4.	Припрема студије за предлог пројекта	21/11/2019	06/12/2019	15
5.	Упућивање Предлога пројекта Комисији за ЈПП и концесије	15/12/2019	30/12/2019	15
6.	Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП и концесије	30/12/2019	29/03/2020	90
7.	Припрема техничке документације	30/03/2020	29/04/2020	30
8.	Припрема тендерске документације	30/04/2020	30/05/2020	30
9.	Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење ЗЗЗП	31/05/2020	29/08/2020	90
10.	Сагласност Скупштине општине на Јавни уговор	30/08/2020	29/09/2020	30
11.	Закључивање и објављивање Јавног уговора	30/09/2020	30/10/2020	30
12.	Припремни период	31/10/2020	29/04/2021	180
13.	Почетак вршења уговорене услуге	30/04/2021	30/04/2021	0
	УКУПНО			536

21. ЗАКЉУЧАК

На основу предложеног Пројекта, закључује се да је Град Ужице анализирао и сачинио Предлог пројекта у складу са чланом 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

Доноси се закључак да је за јавна тела која немају довољно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројекта поверавања обављања делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника услуга, ангажовање приватног партнера јесте адекватно решење.

Пројекат је могуће реализовати са становишта повећања комфора становништва, побољшања и унапређења комуналне делатности, и имплементације одрживог система превоза на период од 25 година. Реализацијом пројекта могуће је редуковати загађење животне средине смањењем емисије CO₂.

Предметни пројекат је економско-финансијски оправдан и омогућиће смањење расхода, додатне приходе и остваривање директних и индиректних економских користи пре свега за јавног партнера, а затим и за приватног.

Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге јавног превоза уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије CO₂.

22. ПРОЈЕКТНИ ТИМ ЈАВНОГ ТЕЛА КОЈИ ЋЕ ПРАТИТИ ЦЕО ПРОЈЕКАТ И ОБАВЉАТИ ФУНКЦИЈУ КОНКУРСНЕ КОМИСИЈЕ КОЈА ВРШИ ОДАБИР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Задатак Стручног тима за припрему и реализацију јавно-приватног партнерства за јавни превоз на територији града Ужица јесте да спроведе све потребне активности и послове у складу са чланом 30. ЗЈПК. Стручни тим чине следећи чланови:

Председник Стручног тима:

- 1) Будимир Вујовић, члан Градског већа Града Ужица

Чланови Стручног тима:

- 2) Гордана Урошевић, в.д. начелник Градске управе за послове органа Града, општу управу и друштвене делатности
- 3) Миодраг Петковић, члан Градског већа Града Ужица
- 4) Зоран Мелентијевић, представник ЈП „Ужице развој“ Ужице
- 5) Драгутин Друловић, представник ЈП „Ужице развој“ Ужице