



РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ГРАД УЖИЦЕ

СКУПШТИНА ГРАДА

I Број: 344-36/20-2

Датум: _____ .2020.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. став 1. тачка 46. Статута града Ужица ("Службени лист града Ужица", број 4/19), Скупштина града Ужица на седници одржаној _____ .2020. 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, на који је добијено позитивно Мишљење Комисије за јавно приватно партнерство Владе Републике Србије број 18/2020 од 20.маја 2020.године, да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Члан 2.

Одлука ступа на снагу даном објављивања у "Службеном листу града".

Члан 3.

Даном ступања на снагу ове одлуке престаје да важи Одлука 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 ("Службени лист града Ужица" број 4/20).

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ

Бранислав Митровић

Образложење

Чланом 26. став 1. тачка 3) Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама прописано је да јавно тело подноси предлог пројекта ЈПП ради давања сагласности и усвајања следећим органима за одобравање пројеката скупштини јединице локалне самоуправе, ако је јавни партнер јединица локалне самоуправе или друго јавно тело те јединице локалне самоуправе.

ГРАД УЖИЦЕ

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

Чланом 60. став 1. тачка 46. Статута града Ужице прописано је да Скупштина даје сагласност и усваја предлог пројекта јавно-приватног партнерства, даје сагласност на нацрт јавног уговора у пројекту јавно-приватног партнерства и даје овлашћење градоначелнику да потпише јавни уговор у име Града.

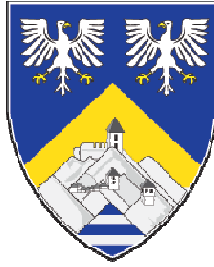
Скупштина града Ужица је на седници одржаној 04.02.2020.године, усвојила предлог Пројекта јавно-приватног партнерства у обављању комуналне делатности локалног превоза путника на територији града Ужица и пружања станичних услуга на Аутобуској станици у Ужицу.

Комисија за јавно приватно партнерство Владе Републике Србије дала је позитивно мишљење на предлог Пројекта, који се у односу на првобитни пројекат разликује у следећем:

- Првобитни предлог да се оснује Друштво посебне намене је промењен односно ДПН је брисано из пројекта.
- Због непредвиђених околности и проглашења ванредног стања Републичка комисије за јавно-приватно партнерство није заседала и из тог разлога Мишљење о основаности предлога пројекта ЈПП није добијено у планирано време, па су и остали рокови за реализацију истог морали бити померени. (измењена страна бр. 77 . планирана Динамика развоја пројекта).

Градско веће је на седници одржаној 25.05.2020.године, разматрало Предлог пројекта и предлаже Скупштини да предлог размотри и усвоји.

ГРАД УЖИЦЕ



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

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	22
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. Одређивање цене комуналних услуга	30
8. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА	31
9. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	32
9.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова	32
9.2. Капитални трошкови	34
9.3. Оперативни трошкови	37
9.4. Пројекције прихода	40
9.5. Анализа ризика и матрица расподеле ризика	41
9.6. Дисконтовани токови новца	47
10. ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА	58
11. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП	59
12. УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	61
13. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА	63
14. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА	65
15. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР	66
16. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА	67
17. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР	70
18. ЗАКЉУЧЕЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА	71
19. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР	72

19.1.	Општи и посебни циљеви заштите животне средине.....	72
19.2.	Утицај јавног превоза на животну средину.....	72
19.3.	Утицај на земљиште	74
19.4.	Заштита од елементарних непогода и цивилна заштита.....	74
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.....	76
20.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА.....	77
21.	ЗАКЉУЧАК.....	78
22.	ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА УЖИЦА ЋЕПРАТИТИ ЦЕО ПРОЈЕКАТ И ОБАВЉАТИ ФУНКЦИЈУ КОНКУРСНЕ КОМИСИЈЕ КОЈА ВРШИ ОДАБИР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА У САРАДЊИ СА СТРУЧНИМ ТИМОМ	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	5.587.500.000 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.

Оснивање друштва посебне намене (ДПН) у овом случају није примењиво јер лиценца за превоз путника у друмском саобраћају и лиценца за пружање станичних услуга није преносива на ново правно лице, те ДПН као ново правно лице, од момента ступања јавног уговора на снагу не би испуњавао услове за исту, што би практично директно утицало на организацију превоза јавног путника.

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 1.148.465,20 километара, од чега се 36% пређених километара односи на градски превоз, док се преосталих 64% 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.

Поред поверавања услуге превоза путника Град Ужице поверава и станичне услуге и то давањем постојеће аутобуске станице у закуп, на основу чега пружалац станичних услуга има право да врши станичне услуге. Циљ овог пројекта јесте да се пронађе најадекватније решење за услуге превоза путника и пружања станичних услуга због чега Град одређивањем предмета овог пројекта настоји да обе услуге повери приватном партнеру и на тај начин створи одрживи систем који ће функционисати на дужем временском периоду и омогући својим грађанима услугу на високом нивоу. Приватни партнер неће бити у обавези да сноси трошкове закупа, што ће се индиректно одразити на буџет Града јер ће сама понуда у поступку избора приватног партнера бити утолико нижа колико би износили

трошкови закупа. Стварањем оваквог система видљиви су бенефити и за јавног и за приватног партнера.

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)	Нста (km)	Нств (km)	Дср (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 – Татинац	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 –	45,40	46,17	45,79	41	41	1,145	дијаметрална

	Караићи							
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 – Збојштица – 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, Татицац, 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 преусмеравања 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.

Током трајања 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 је, са друге стране, препоручњиво да нити једно возило које се користи за пружање услуге градског и приградског превоза путника не 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. Максимална старост возила која је прихватљива јавном партнеру биће ближе одређена у конкурсној документацији и позиву за подношење понуда за избор приватног партнера. Напред наведено нема елемент обавезности за поступак јавне набавке у смислу старости возила и еколошке класе, већ ће исто бити ближе дефинисано конкурсном документацијом. Ово су приближно одређени 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 стандард најмање ЕУРО 5.

Укупна вредност инвестиције износи 1.090.800.000,00 динара за све време трајања уговора и она се односи на набавку 23 половних возила (16 соло аутобуса и 7 мидибусева) категорије ЕУРО 5 како би услуга могла да почне да се реализује одмах након закључења уговора, и обнову возног парка у свакој петој години уговорног периода. Како је у току пете године од почетка реализације пројекта неопходна набавка нових возила старости до пет година 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 старих пет година 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.

Трошкове имплементације електронског система наплате карата би сносио приватни партнер. До момента увођења система електронске наплате, приватни партнер сноси трошкове наплате карата по садашњем моделу, а сад приход који се оствари (за појединачне карте у возилима, месечне карте и карте продате на билетарници аутобуске станице, а односе се на карте у систему јавног градског превоза) представља приход јавног партнера из којег би јавни партнер исплаћивао накнаду приватном партнеру.

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 том периоду приватни партнер је дужан да, у складу са чланом 15. Закона о превозу путника у друмском саобраћају, поседује лиценцу за вршење превоза путника у друмском саобраћају и лиценцу 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 закључења уговора, приватни партнер 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 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 исходавање свих неопходних дозвола, сертификата, лиценци и да активно учествује у исходавању истих код свих јавних и других надлежних тела како би се овај пројекат реализовао.

Уколико се период исходавања потребних лиценци буде продужио због разлога на које приватни партнер не буде могао да утиче, период пружања уговорене услуге ће почети тек након исходавања 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, приватни партнер ће почети са пружањем уговорене услуге. Превоз путника ће моћи да се обавља возилима категорије ЕУРО 5.

Приватни партнер ће у року од пет година или дужем од дана закључења уговора, обновити возни парк уговора тако да сва возила буду старости од приближно пет година, са капиталним инвестирањем у износу од најмање 181.800.000,00 динара.

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 181.800.000,00 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 треба да буду најмање категорије ЕУРО 5.

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) сва возила којима се буде обављао градски и приградски превоз путника на територији града Ужица треба да задовоље стандард ЕУРО 5;
- 4) капитално инвестирање у износу од најмање 181.800.000,00 динара у петој години;
- 5) обнављање возног парка у петој години од дана закључења јавног уговора тако да сва возила задовоље стандард ЕУРО 5;
- 6) занављање возног парка у износу од најмање 181.800.000,00 динара на сваких пет година до краја уговорног периода уколико је узето у обзир да су возила старости 5 година;
- 7) 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;
- 8) 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;
- 9) 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;
- 10) 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;
- 11) одржавање аутобуске станице на годишњем нивоу у износу од најмање 1 милион динара;
 - 12) 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;
 - 13) 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;
 - 14) једном годишње најмање приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене;
 - 15) 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;
 - 16) извештавања Скупштине Града о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране 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) 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. Одређивање цене комуналних услуга

Одлуку о промени цена комуналних услуга утврђује и усваја надлежни орган Града Ужица. Цена комуналних услуга се односи на цене појединачних карата купљених у возилима, месечних и перонских карата које се односе на кориснике услуге превоза приликом уласка на аутобуску станицу.

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 изнајмањења 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 изради 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 ће бити ЕУРО 5.

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 возила у циљу заштите животне средине и смањења емисије издувних гасова и CO₂.

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																											
Сопствени	144.000.000				144.000.000					144.000.000					144.000.000						144.000.000						144.000.000
Милјубеви	37.800.000				37.800.000					37.800.000					37.800.000						37.800.000						37.800.000
Укупно:	181.800.000	0	0	0	181.800.000	0	0	0	0	181.800.000	0	0	0	0	181.800.000	0	0	0	0	0	181.800.000	0	0	0	0	181.800.000	
Приход од продаје старих возила																											
Сопствени					72.000.000					72.000.000					72.000.000						72.000.000						72.000.000
Милјубеви					18.900.000					18.900.000					18.900.000						18.900.000						18.900.000
Укупно:	0	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	90.900.000	
Разлика:	181.800.000	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	0	90.900.000	0	0	0	0	90.900.000	

Укупна вредност инвестиције 1.090.800.000,00 за све време трајања уговора и односи се на куповину 23 половних возила (16 соло аутобуса и 7 мидибусева) категорије ЕУРО 5 возила како би услуга могла да почне да се реализује одмах након закључења уговора, и обнову возног парка у петој, а затим свакој петој години уговорног периода. У току пете године од почетка реализације пројекта неопходно је занављање возилног парка 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 5 година бити умањена за 50% .

Процена цене набавке возила извршена је на бази искуствених података и анализе тржишта на територији Републике Србије и износи 9.000.000,00 динара (75.000 евра) и за соло аутобусе на дизел, док процењена цена мидибусева износи 5.400.000,00 динара (45.000 евра).

Цена половних аутобуса 5 година старости (РСД)	Дизел
Соло аутобус	9.000.000,00
Мидибус	5.400.000,00

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 132.605.440,00 динара.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

Оперативни трошкови	Уколико су возила са погоном на дизел
Трошкови горива	51.825.600,00
Трошкови зарада	60.600.000,00
Трошкови годишњег одржавања	6.156.000,00
Трошкови замене пнеуматика	2.490.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	2.760.000,00
Остали административни трошкови	7.773.840,00
Трошкови одржавања аутобуске станице	1.000.000,00
Укупно:	132.605.440,00

Процена висине трошкова горива извршена је на основу броја пређених километара годишње који се остварују на територији Града Ужица и који износе 1.148.465,20 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.

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
Период замене у км	80.000,00	80.000,00
Број пнеуматика	6,00	4,00
Број измена	9,00	6,00
Укупан број замењених пнеуматика	54,00	24,00
Просечна цена пнеуматику	35.000,00	25.000,00
Укупан трошак пнеуматика	1.890.000,00	600.000,00
Укупно:	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 динара месечно.

Одржавање аутобуске станице и квалитетно управљање генерише минималне годишње трошкове у износу од 1.000.000,00 динара.

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 трошкове Града према оператору услуге јавног масовног линијског превоза који се односе највећим делом на субвенционисање превоза повлашћених категорија и лица која остарују право на бесплатан превоз.

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 36.000.000,00 динара на годишњем нивоу минимално.

У наредној табели је представљен табеларни преглед свих прилива **пројекта** на основу којих се израђују финансијске анализе и новчани токови Приватног и Јавног партнера. Представљени приливи не односе се само на приливе Јавног или само приливе Приватног партнера, већ представљају све приливе по износима и врстама који постоје у пројекту, а врста прилива која припада Приватном или Јавном партнеру детаљније је представљена у новчаним токовима Јавног и Приватног партнера.

Приливи пројекта	Тренутно стање	Будући приливи (уз повећање за 25%)
Приливи од наплате карата	75.755.455,00	94.694.318,75
Приливи за рефундацију трошкова према оператору услуге јавног масовног линијског превоза	74.244.545,00	92.805.681,25
Приливи од перонизације	36.000.000,00	36.000.000,00
Укупно	186.000.000,00	223.500.000,00

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 ублажававање 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 ризицом – 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 ризицом 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		Х		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 ЈПП	Вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП	Годишња вредност ризика без ЈПП	Годишња вредност пренетог ризика на ЈПП	Годишња вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ									33.689.820,32	25.049.167,52	8.640.652,80	1.347.592,81	1.001.966,70	8.640.652,80
Ризик припреме пројекта														
Планирање пројекта	ЈП	ЈП	7%	Трошкови припреме документације	25%	50%	100%	109.080.000,00	4.454.100,00	4.454.100,00	0,00			
Ризик припреме документације	ЈП	ЈП	6%	Трошкови припреме документације	25%	50%	100%	109.080.000,00	3.817.800,00	3.817.800,00	0,00			
Временско прекорачење и кашњења	ЈП	ЈП	25%	Годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	72.005.440,00	1.800.136,00	1.800.136,00	0,00			
Рокви за завршетак пројектно-техничке документације	ЈП	ЈП	28%	Годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	72.005.440,00	2.016.152,32	2.016.152,32	0,00			
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	ЈП	ЈП	4%	Годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	72.005.440,00	8.640.652,80	0,00	8.640.652,80			
Буџет пројекта и трошкови	ЈП	ЈП	6%	Годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	72.005.440,00	12.960.979,20	12.960.979,20	0,00			
ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ									26.888.343,14	26.888.343,14	0,00	26.888.343,14	26.888.343,14	0,00
Ризик набавке неопходне опреме за адекватни квалитет превоза									23.189.660,64	23.189.660,64	0,00			
Ризик набавке опреме (кашњење у испоруци возила)	ЈП	ЈП	9%	вредност опреме	1%	3%	5%	1.090.800.000,00	8.835.480,00	8.835.480,00	0,00			
Располагање са потребном опремом, квалитет	ЈП	ЈП	4%	вредност опреме	2%	4%	6%	1.090.800.000,00	5.235.840,00	5.235.840,00	0,00			
Недостатак стручне радне снаге	ЈП	ЈП	12%	вредност опреме	10%	15%	20%	60.600.000,00	3.272.400,00	3.272.400,00	0,00			
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	ЈП	ЈП	10%	Годишња уштеда трошкова	10%	15%	20%	72.005.440,00	3.240.244,80	3.240.244,80	0,00			
Ризик учинка, прекид радова, на више од 5 дана, временски услови	ЈП	ЈП	10%	Годишња уштеда трошкова	10%	12%	14%	72.005.440,00	2.592.195,84	2.592.195,84	0,00			
Повереде 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									3.698.682,50	3.698.682,50	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	ЈП	25%	Трошкови припреме документације	2%	4%	6%	109.080.000,00	3.272.400,00	3.272.400,00	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	ЈП	25%	Трошкови финансирања	5%	10%	15%	5.683.766,65	426.282,50	426.282,50	0,00			
ЗА ВРЕМЕ ТРАЈАЊА УГОВОРА									87.842.940,86	87.284.662,17	558.278,70	3.513.717,63	3.491.386,49	22.331,15
Ризици за време трајања уговора о ЈПП-у														
Наплата услуге	ЈП	ЈП	6%	вредност пројекта	2%	4%	5%	3.721.857.968,75	24.564.262,59	24.564.262,59	0,00			
Ризик тражења	ЈП	ЈП	1%	вредност пројекта	1%	3%	5%	3.721.857.968,75	3.349.672,17	3.349.672,17	0,00			
Ризик кретања цена услуге	ЈП	ЈП	4%	вредност пројекта	2%	4%	6%	3.721.857.968,75	17.864.918,25	17.864.918,25	0,00			
Ризик промене Законске регулативе	ЈП	подељен	1%	вредност пројекта	0%	1%	2%	3.721.857.968,75	1.116.557,39	558.278,70	558.278,70			
Инфлаторни ризик	ЈП	ЈП	4%	вредност пројекта	1%	4%	5%	3.721.857.968,75	14.887.431,88	14.887.431,88	0,00			
Валутни ризик	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	3.721.857.968,75	13.026.502,89	13.026.502,89	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%	3.721.857.968,75	13.026.502,89	13.026.502,89	0,00			
УКУПНО								148.421.104,32	139.222.172,83	9.198.931,50	31.749.653,59	31.381.696,33	8.662.983,95	

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта градског и приградског превоза путника на територији града процењен на 148.421.104,32 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 139.222.172,83 динара преноси на приватног партнера, што износи око 93% 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 поменутог 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

Опис	РЧД	НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА																												
		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			
Деловна ствара	3,00%																													
Деловни фактор		1,00000	0,970074	0,942336	0,915142	0,888487	0,862929	0,837484	0,813032	0,788409	0,764547	0,740994	0,722421	0,703130	0,690951	0,681118	0,641862	0,625167	0,620516	0,597355	0,570286	0,555676	0,537549	0,521893	0,506692	0,491984	0,477606			
Приливи		2.573.937,473	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	3.721.857,969	221.594.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	221.594.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	21.594.319		
Приливи од продаје возила		1.648.236.158	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	2.367.337.969	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	
Приливи од продаје старог возила		298.137.899	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	454.500.000	90.900.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	90.900.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	
Приливи од персоналне		626.873.317	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	900.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000
Одливи		3.087.134,109	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	4.405.936,000	314.405.440	132.605.440	132.605.440	132.605.440	132.605.440	314.405.440	132.605.440	132.605.440	132.605.440	132.605.440	132.605.440	314.405.440		
Копирање инвестиционих расходи		779.075.397	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	1.090.800.000	181.800.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	181.800.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	60.600.000	
Трошак зарада		1.055.236.750	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	1.515.000.000	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 одржањем одржавања		107.195.337	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	133.900.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000
Трошак пенуитета		46.338.739	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	62.250.000	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 опреме		902.446.927	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	1.295.640.000	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600
Трошак регистрације са осигурањем		48.060.288	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	69.000.000	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		135.367.024	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	194.346.000	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840
Трошак одржања аутобуске станице		17.413.148	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	25.000.000	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
Непоновљиви (НП)		-513.216.655	-684.078.031	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121	-92.811.121
Деловна стварања и непроходи		513.216.655	-181.800.000	-1.855.658	-1.748.947	-1.698.006	-80.059.688	-1.600.534	-1.553.916	-1.508.657	-1.464.715	-69.660.191	-1.380.635	-1.340.022	-1.300.381	-1.263.476	-59.571.927	-1.190.948	-1.155.260	-1.127.582	-1.099.886	-1.089.886	-1.079.298	-997.000	-988.349	-940.145	-928.121	-928.121	-928.121	-928.121
Укупни докловани него приходи		-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-181.800.000	-409.009.368	-410.200.315	-411.366.575	-412.479.157	-413.569.043	-464.956.311	-465.988.633	-466.981.032	-467.948.382	-468.889.327	-513.216.655			

Период опореза (стубе)	> 25
ИЗУЧРЧД	513.216.655

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 – 513.216.635 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 1.090.800.000,00 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 5 до 25 године износи 181.800.000,00 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	181.800.000,00						181.800.000,00
Накнада	90.900,00						90.900,00
Камата	9.090.000,00	8.344.538,33	6.665.151,84	4.899.844,76	3.044.221,21	1.093.660,45	33.137.416,59
Трошкови камате и накнаде (2+3)	9.180.900,00	8.344.538,33	6.665.151,84	4.899.844,76	3.044.221,21	1.093.660,45	33.228.316,59
Отплата главнице	0,00	32.824.944,99	34.504.331,48	36.269.638,56	38.125.262,10	40.075.822,87	181.800.000,00
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	9.180.900,00	41.169.483,32	41.169.483,32	41.169.483,32	41.169.483,32	41.169.483,32	215.028.316,59

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 215.028.316,59 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 181.800.000,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 33.228.316,59 динара.

Услови задуживања за финансирање пројекта		
Опис услова	јединица	износ/датум
Грејс период	(месеци)	12
Каматна стопа	%	5,00
Укупна главница кредита	(РСД)	181.800.000
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)	3.030.000,00
Накнада		90.900,00
Годишњи износ кредита без камате	(РСД)	36.360.000,00

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

Опис	РЧД	НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЈНО С АР ЕДИТОМ																												
		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			
Дисциплина слова	3,00%																													
Дисциплина фактор		1,00000	0,97024	0,94056	0,91042	0,88087	0,85209	0,82384	0,79647	0,74094	0,72421	0,70130	0,68051	0,66118	0,64382	0,62817	0,61395	0,57006	0,55267	0,53789	0,52456	0,51256	0,50176	0,49201	0,48329	0,47461	0,46597	0,45736		
Приливи	2.573.974,73	3.721.857.965	0	130.694.319	130.694.319	130.694.319	221.594.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	221.594.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	130.694.319	221.594.319	
Приливи од продаје квота	1.648.906.158	2.367.357.959	0	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	
Приливи од продаје старих возила	298.137.999	454.900.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Приливи од приватизације	626.873.317	900.000.000	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	
Одливи	3.180.361.972	4.548.080.166	181.800.000	137.605.440	137.605.440	137.605.440	323.386.340	140.949.978	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	324.680.000	140.949.978	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	137.505.285	
Капитални инвестициони расходи	778.075.997	1.090.800.000	181.800.000	0	0	0	181.800.000	0	0	0	0	0	0	0	181.800.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак зарада	1.055.295.750	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	60.600.000	60.600.000	
Трошак годишњег одржавања	107.055.337	153.900.000	0	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	6.156.000	
Трошак енергије	43.359.738	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	2.490.000	2.490.000	
Трошак опреме	902.446.827	1.295.600.000	0	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	51.825.600	
Трошак реконструкције са опорукама	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	2.760.000	2.760.000	
Остали административни трошкови	153.397.024	194.346.000	0	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	7.773.840	
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	1.000.000	1.000.000	
Трошак финансирања	93.207.863	142.094.166	0	0	0	0	9.190.900	8.344.538	4.893.845	3.044.221	10.274.950	8.344.538	6.665.152	4.893.845	3.044.221	10.274.950	8.344.538	6.665.152	4.893.845	3.044.221	10.274.950	8.344.538	6.665.152	4.893.845	3.044.221	10.274.950	8.344.538	6.665.152	4.893.845	
Нето новчани ток (ННТ)	-606.424.498	-825.172.198	-181.800.000	-1.911.121	-1.911.121	-1.911.121	-101.992.021	-10.355.668	-6.810.966	-4.855.340	-108.085.682	-4.955.340	-103.085.682	-4.955.340	-103.085.682	-4.855.340	-6.810.966	-8.576.273	-6.810.966	-4.855.340	-103.085.682	-4.855.340	-103.085.682	-4.855.340	-6.810.966	-8.576.273	-6.810.966	-4.855.340	-108.085.682	
Дисциплина нето приходи	17.413.148	-181.800.000	-181.800.000	-1.801.415	-1.748.947	-1.698.006	-87.979.213	8.388.933	-6.973.395	-5.376.837	-7.408.907	-6.013.225	-4.637.936	-3.276.065	-661.665.776	-4.000.725	-5.188.786	-5.188.786	-4.000.725	-2.823.963	-57.076.043	-5.513.922	-4.475.839	-3.461.000	-2.437.700	-4.475.839	-3.461.000	-2.437.700		
Укупни дископозитивни нето приходи	-181.800.000	-183.625.458	-185.456.973	-187.203.819	-188.903.826	-189.603.029	-202.445.337	-205.471.933	-209.821.527	-210.619.794	-210.925.219	-211.749.346	-212.603.281	-213.506.346	-214.448.621	-215.481.944	-216.607.488	-217.825.343	-219.135.687	-220.537.631	-222.024.175	-223.595.919	-225.250.063	-226.987.707	-228.809.951	-230.718.895	-232.716.539	-234.804.983	-236.985.227	

Период повраћаја (година)	>15
НСЗ РСД	-606.424.498

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају негативна и износи –606.424.498 динара, период повраћаја инвестиције дужи од 25 година, што указује на неисплативост пројекта за јавног партнера и у овом случају.

задржава све процењене ризике износи –728.187.546 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. Наплату перонских карата за физичка лица ће одређивати Град, а за превознике Приватни партнер, док ће обавеза одржавања аутобуске станице бити на Приватном партнеру.

Опис	РЧД	НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДИМА ПРОЕКТА ЗА ГРАДУ ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ																											
		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		
Дисковне стопе																													
Дисковни фактор		1,00000	0,97074	0,94256	0,91542	0,88987	0,86609	0,83764	0,81392	0,78949	0,76417	0,74094	0,71900	0,69851	0,66118	0,64062	0,62167	0,60506	0,58795	0,57026	0,55276	0,53549	0,51893	0,50692	0,49194	0,47706			
Приливи																													
Приливи од продаје карата	3.895.814,427	5.948.802,239	242.378.163	170.213.476	170.213.476	170.213.476	178.538.015	178.538.015	176.878.628	175.113.321	173.257.698	362.288.037	178.538.015	178.538.015	178.538.015	176.878.628	175.113.321	173.257.698	362.288.037	178.538.015	176.878.628	175.113.321	175.113.321	178.257.698	178.257.698	362.288.037			
Улагања у трошковима	1.648.926,158	2.367.357,966	0	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	94.694.319	
Вредност инвестиције	778.075,957	1.090.800,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	181.800,000	0	0	0	0	0	0	181.800,000	0	0	0	0	0	0	0	0	181.800,000	
Одливи																													
Намена приватном партнеру	3.265.354,046	4.680.058,779	0	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	187.522.331	
Трошкови улагања	3.264.963,192	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	
Чисте новчане приходе	630.460,379	860.750,961	242.378.163	-17.308,855	-17.308,855	-17.308,855	173.672,046	-8.964,316	-10.643,709	-12.409,010	-14.264,634	174.765,706	-8.964,316	-8.964,316	-8.964,316	-10.643,709	-12.409,010	-14.264,634	174.765,706	-8.964,316	-8.964,316	-10.643,709	-12.409,010	-14.264,634	-14.264,634	-14.264,634	-14.264,634	174.765,706	
Дисконтовани нето приходи	242.378,163	166.804,713	209.258,194	-15.840,054	-15.378,693	149.811,032	-7.507,474	-8.654,394	-9.795,787	-10.932,654	130.042,098	-6.476,013	-6.476,013	-6.476,013	-6.476,013	-7.865,279	-8.449,932	-9.430,603	112.175,456	-5.362,266	-5.362,266	-6.438,762	-7.288,986	-8.134,921	-8.134,921	-8.134,921	-8.134,921	112.175,456	
Укупни дисконтовани нето приходи	242.378,163	235.573,450	209.258,194	158.418,140	178.093,407	320.348,005	311.688,701	300.827,913	290.960,260	421.002,358	444.526,346	407.061,066	388.611,134	388.187,530	301.355,997	495.769,721	493.330,106	482.041,120	473.906,199	570.660,738	365.850,971	360.265,102	554.008,559	546.991,305	546.991,305	546.991,305	604.460,379		
КСЧ РЧД																													
КСЧ РЧД																													

КСЧ РЧД 604.460,379

Презентовани модел јавно-приватног партнерства је изузетно исплатив и резултира нето садашњом вредности у износу од **630.460.379** 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 (93%).

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 36.000.000,00 динара.

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	-513,216,635	-606,424,498	-728,187,546	630,460,379	598,742,998
Период повраћаја	>25	>25	>25	-	-
Интерна стопа приноса	-	-	-	-	27.03%

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 630.460.379 динара, док би НСВ Приватног партнера била 598.742.998 динара, а интерна стопа приноса (ИСП) 27,03%.

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 на годишњем нивоу усвајањем буџета за текућу годину издавати банкарску гаранцију приватном партнеру која би износила 2-5% од уговорене накнаде на годишњем нивоу у циљу преузимања 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.

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 или одговарајући
 - SRPS ISO 14001 – систем менаџмента заштите животне средине или одговарајући
 - SRPS OHSAS 18001, односно SRPS ISO 45001 – систем управљања заштитом здравља и безбедношћу на раду или одговарајући

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:

- 1 инжењер саобраћаја;
- 20 возача аутобуса;
- 2 лица на одржавању 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 нека од следећих 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. Власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености.
7. Накнада приватном партнеру.
8. Механизми за умањење уговорене накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката.
9. 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.
10. 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).

11. 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.
12. Њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера.
13. Могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена.
14. Евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима.
15. Јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима).
16. Покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер.
17. Расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе.
18. 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.).
19. 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.
20. Последице штетне промене прописа.
21. Разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру), уговорне казне и слично.
22. Евентуална ограничења одговорности уговорних страна.
23. 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.
24. Меродавно право и механизам за решавање спорова.

25. 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.
26. 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.
27. 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 Градског већа града Ужица јесте давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Градско веће града Ужица дужно 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 Градског већа 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. ЗАКЉУЧЕЊЕ 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 Градског већа града Ужица.

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, 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 ЕУРО 5 стандард.

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 становништва што ствара економске користи за Град по питању запошљавања радне снаге.

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) 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).

- 11) 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).
- 12) Обезбедити сигурну евакуацију конструкцијом одговарајуће отпорности на пожар, постављањем врата са одговарајућим смером отварања, са одговарајућом дужином путева евакуације.

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 објеката, 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	05/03/2020	30/12/2019	15
6.	Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП и концесије	30/05/2020	29/03/2020	90
7.	Припрема техничке документације	30/06/2020	29/04/2020	30
8.	Припрема тендерске документације	30/06/2020	30/05/2020	30
9.	Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење ЗЗЗП	30/09/2020	29/08/2020	90
10.	Сагласност Градског већа на Јавни уговор	30/10/2020	29/09/2020	30
11.	Закључивање и објављивање Јавног уговора	30/10/2020	30/10/2020	30
12.	Припремни период	31/11/2020	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. ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА УЖИЦА ЋЕПРАТИТИ ЦЕО ПРОЈЕКАТ И ОБАВЉАТИ ФУНКЦИЈУ КОНКУРСНЕ КОМИСИЈЕ КОЈА ВРШИ ОДАБИР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА У САРАДЊИ СА СТРУЧНИМ ТИМОМ

Задатак Стручног тима за припрему и реализацију јавно-приватног партнерства за јавни превоз на територији града Ужица јесте да буде стручна помоћ Градској управи Града Ужица приликом спровођења свих потребних активности и послова у складу са чланом 30. ЗЈПК. Стручни тим чине следећи чланови:

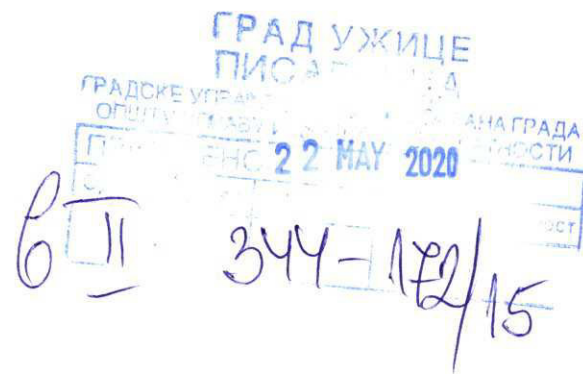
Председник Стручног тима:

- 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

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
Комисија за јавно-приватно
партнерство
Број: 18/2020
20. мај 2020. године
Београд



На основу члана 68. став 1. тачка 3), а у вези са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије”, број 88/11, 15/16, 104/16), Комисија за јавно приватно партнерство даје следеће

МИШЉЕЊЕ

1. На Предлог пројекта јавно-приватног партнерства поднетог од стране града Ужица у складу са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, којим се предлаже 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, по моделу јавно-приватног партнерства без елемената концесије. Комисија за јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: Комисија) је мишљења да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

2. Давање мишљења из тачке 1. од стране Комисије не подразумева одговорност Комисије за процену исплативости предложеног правног посла, за даљу реализацију Предлога пројекта, као ни за евентуалне спорове и штетне последице које настану из те реализације, за које је увек одговорно јавно тело које је јавни партнер у јавном уговору, у складу са законом.

3. Комисија констатује да је јавно тело у обавези да у даљем поступку додељивања јавног уговора не одступи од услова и ризика предвиђених Предлогом пројекта из тачке 1. овог мишљења.

4. Предметно мишљење дато је искључиво на основу података и анализа достављених од стране подносиоца Предлога пројекта из тачке 1. овог мишљења.

5. Ово мишљење се објављује на интернет страници Комисије.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Град Ужице је у складу са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (у даљем тексту: Закон), дана 09. марта 2020. године поднео Предлог пројекта јавно-приватног партнерства ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства. Комисија је предметни Предлог пројекта разматрала на седници одржаној 28. априла 2020. године и констатовала

да је у Предлогу пројекта потребно извршити одређене измене. Подносилац Предлога пројекта је 11. маја 2020. године доставио Предлог пројекта са инкорпорираним сугестијама и извршеним изменама.

Комисија је у претходној анализи утврдила да је Подносилац Предлога пројекта јавно-приватног партнерства јавно тело у складу са чланом 4. став 1. тач. 7) и 8) Закона, те да може бити Предлагач пројекта јавно-приватног партнерства из члана 26.

Из достављеног Предлога пројекта јавно-приватног партнерства, Комисија је закључила да Предлог пројекта садржи све елементе у складу са чланом 27. став 1. Закона и то:

- 1) предмет предложеног ЈПП, назнаку географског подручја на којем би се обављала делатност ЈПП и циљеви у оквиру јавних задатака које треба остварити пројектом;
- 2) пословни план, укључујући услове ЈПП, процену трошкова и анализу добијене вредности у односу на уложена средства (value-for-money, у складу са Методологијом коју доноси Комисија за ЈПП), спецификације о финансијској прихватљивости ЈПП за јавно тело, спецификације у погледу финансирања пројекта (из буџета, финансирање од стране међународних финансијских институција, приватно финансирање и цена финансирања) и расположивост средстава, планирану расподелу ризика;
- 3) анализу економске ефикасности предложеног пројекта;
- 3а) финансијске ефекте предложеног пројекта на буџет Републике Србије, односно буџет аутономне покрајине и буџет јединице локалне самоуправе током животног века трајања пројекта;
- 4) врсте и износе средстава обезбеђења које треба да обезбеде партнери у пројекту;
- 5) кратак преглед услова, захтева и начина обезбеђења инфраструктуре и услуга корисницима од стране приватног партнера, као што је пројектни квалитет, спецификације резултата за услуге или ниво цена, и сл.;
- б) информације о поступку доделе, посебно о критеријумима избора и доделе, одабрани поступак доделе, преглед садржине јавног уговора у складу са чланом 46. овог закона;
- 7) захтеви у области заштите животне средине, у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер;
- 8) планирана динамика развоја пројекта, од поступка доделе све до почетка пружања услуге или пуштања у рад објеката или друге инфраструктуре;
- 9) пројектни тим јавног тела који ће пратити цео пројекат и обављати функцију конкурсне комисије која врши одабир понуђача, односно економски најповољније понуде, укључујући спољне саветнике.

У складу са информацијама и подацима достављеним од стране јавног тела, као и у складу са свим изнетим, Комисија је дала мишљење како је наведено.

Доставити:
- Јавном телу
- Архиви

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
МИНИСТАРСТВО
ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ
Драган Стевановић

