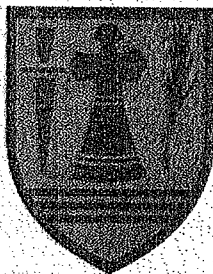




ГРАД ПОЖАРЕВАЦ



Република Србија
Град Пожаревац - Градска управа
Сидељње за општу управу

Број 214-179

Датум: 31 MAR 2020 године
Пожаревац

ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ КОМУНАЛНЕ
ДЕЛАТНОСТИ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА
ПОЖАРЕВЦА

ФИНАЛНИ НАЦРТ

март 2020.



констатовала да се прецметни пројекат може реализовати у у форми јавно-приватног партнерства.


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 ефикасности 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.;
- 6) 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 које 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

ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ

Драган Стевановић

5



САДРЖАЈ

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ	4
© Заштита ауторског права – <i>Copyright 2019</i>	4
Клаузула о поверљивости података	6
Одрицање од одговорности – <i>Disclaimer</i>	7
2. РЕЗИМЕ	7
3. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	9
4. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	12
4.1. Могућност реализације пројекта за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза у граду Пожаревцу територији града Пожаревца уговарањем јавно-приватног партнерства без елемената концесије	14
5. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ ПОЖАРЕВЦУ	16
6. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	18
6.1. Тренутно стање градског и приградског превоза на територији града Пожаревца	18
6.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства	23
6.3. Будуће стање градског и приградског превоза на територији града Пожаревца	25
6.4. Динамика и опис реализације пројекта	29
7. ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	32
7.1. Оснивање друштва посебне намене	34
7.2. Одређивање цене комуналних услуга	35
8. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА	36
9. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	37
9.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова	37
9.2. Капитални трошкови	39
9.3. Оперативни трошкови	42
9.4. Пројекције прихода	46
9.5. Анализа ризика и матрица расподеле ризика	47
9.6. Дисконтовани токови новца	55
10. ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА	64
11. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП	65
12. УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	67
13. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА	70



14.	КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА	72
15.	РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР	73
16.	САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА	74
17.	САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР	77
18.	ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА	78
19.	ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР	79
19.1.	Општи и посебни циљеви заштите животне средине	79
19.2.	Утицај јавног превоза на животну средину	80
19.3.	Утицај на земљиште	81
19.4.	Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује приватни партнер	81
19.5.	Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама	82
20.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	83
21.	ЗАКЉУЧАК	84
22.	СТРУЧНИ ТИМ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ ПРОЈЕКТА	85



УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

У складу са Уговором о пружању консултантске услуге везане за јавно-приватно партнерство у градском саобраћају, заведен код Извршиоца под бројем UG-201-108-1/2020 од 08.01.2020.. године (у даљем тексту: Уговор), Консултант, односно Аутор **PPP Investment doo Beograd** је за Наручиоца Градску управу града Пожаревца израдио Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза, пружање услуга пријема и отпреме путника на територији града Пожаревца (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 Града Пожаревца.

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 целисти 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.

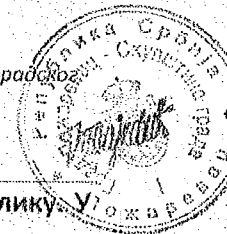
Без дозволе Аутора и без плаћања ауторске накнаде објављено ауторско дело може се
умножавати и јавно саопштавати ради спровођења поступка пред судским или другим
државним органима или у сврху обезбеђења јавне сигурности.



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 строгом 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 третирати 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 показала 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 целисти 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 на територији града Пожаревца на период од 15 година



закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Града Пожареваца 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 Пожаревац као Јавни партнер подноси Комисији за јавно-приватно партнерство и концесије Владе Републике Србије, ради давања мишљења и сцене 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 Пожаревацу на дужи временски период и редукцију загађења животне средине смањењем емисије CO₂.

Предложени пројекат јавно-приватног партнерства из области превоза 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
Јавни партнер	Град Пожаревац
Представник Јавног партнера	Градначелник Бане Спасовић
Седиште	Дринска 2, 12000 Пожаревац
Контакт телефон	+381/12-539-602
Интернет страница	www.pozarevac.rs
Процењена вредност пројекта	2.800.909.065 динара
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство без елемената концесије. Рок трајања јавног уговора је 15 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 у граду Пожаревцу на период од 15 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Града Пожаревца и приватног партнера.

Предмет Предлога пројекта јавно-приватног партнерства обухвата пројектовање, финансирање, набавку половних возила, унапређење услуге, односно пружање услуге градског и приградског превоза (домаћег линијског превоза), у граду.

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 градски и приградски. Истим Чланом дефинисано је следеће:

- 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 једне 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.

Функција система јавног градског и приградског превоза путника (ЈГПП) као саобраћајне делатности је пружање услуга превоза на одређеном подручју. Та делатност треба да подстиче друштвено-економски развој градова и општина у реализацији програма комплексног уређења простора. Истовремено, она би морала да смањи степен угрожавања околине буком и загађивањем, допринесе економском искоришћењу материјалних ресурса и повећа мобилност становништва. ЈГПП има двоструку функцију: то је просторно економичан облик транспорта, који са једне стране растеређује загушене градске саобраћајнице, а са друге обезбеђује превоз онима који не располажу никаквим другим саобраћајним средством.

У већини европских земаља ЈГПП је схваћен као друштвени интерес, чије се предности не мере само у функцији броја превезених путника и цене превоза, већ поједнако и у функцији фактора као што су:

- смањење загушења у саобраћају,
- повећање безбедности саобраћаја,
- унапређење животне средине,
- повећање мобилност становништва и др.

Данас не треба више доказивати значај и улогу јавног превоза путника, пошто је општеприхваћен став, да је то незаменљива функција у животу свих грађана, привреде и свих активности у граду.

Значај система јавног превоза путника огледа се у:

1. Систем јавног превоза великом броју становника омогућава реализацију једне од основних потреба, потреба за кретањем,
2. Квалитет превозне услуге овог система утиче на ефективност и ефикасност свих производних, пратећих процеса и других активности људи у граду.



3. Посредно, утиче на рационално коришћење градских површина, саобраћајна загушења, брзину и капацитет, безбедност и загађење околине у укупном градском транспортном систему,

4. За велики број становника, обзиром на њихове финансијске могућности, као и одређене социјалне групе (ученици, студенти, инвалиди, пензионери, стара лица, незапослени и сл.) ЈГПП

представља често једину могућност за реализацију превозних потреба,

5. Систем јавног превоза је такође делатност која ангажује велика средства уложена у ресурсе: возила, запослене, објекте и опрему, енергију и сл. па је за економију градова и Републике Србије од интереса да свако предузеће ЈГПП-а ефикасно функционише.

Већи је проблем, међутим, како обезбедити да овај систем функционише боље, односно како створити услове да се квалитет превозне услуге подигне на један виши ниво и приближи квалитету јавног градског и приградског превоза путника у градовима развијених европских земаља.

Наиме, делатност јавног градског превоза путника није профитабилна јер нема стандардне економске карактеристике, пре свега због чињенице да се ради о јавној услузи.

Наведена констатација односи се на случај обављања ове функције од стране јавних предузећа која су у власништву локалних или регионалних власти, пошто иста послују у окружењу непостојања стандардних принципа слободног тржишта (ограничење цена превоза, повлашћене цене превоза за поједине категорије путника, мањи пораст цена превоза у односу на пораст трошкова пословања итд.). У овом случају, недостајућа средства до нивоа цене коштања-оперативних текућих трошкова пословања предузећа (без стварања услова за остваривање профита) као и потребних финансијских средстава за развој (инвестиције) обезбеђују се из других извора.

Коначно, треба напоменути да увођење тржишне логике као основе пословања приватних предузећа има за циљ смањење дотација и субвенција, односно подстицање (и одговорности) локалних власти за стварање услова да се квалитет превоза подигне на виши ниво.

Овде треба истаћи разлику у карактеру јавног превоза код већих и мањих градова. Док



код већих градова имамо јаче изражен јавни градски превоз који се одвија на ужем-континуално изграђеном подручју у односу на градски превоз, код мањих градова, какав је случај у Пожаревцу, јаче је изражен приградски превоз, који је организован у склопу локалног и међуградског превоза.

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 целисти 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 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 15 година.

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

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 преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже виша ефикасност оваквих пројеката. Концепт јавно-приватног партнерства без елемената концесије, у примеру комуналне делатности градског и приградског превоза, омогућује Граду Пожаревцу, 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-приватном 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

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 пројеката 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.



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 у граду Пожаревцу територији града Пожаревца уговарањем јавно-приватног партнерства без елемената концесије

На основу члана..... Статута града Пожаревца ("Службени лист града Пожаревца" бр. – пречишћен текст) Градско веће града Пожаревца је на седници одржаној дана године донело Решење број 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 Статута града Пожаревца ("Службени лист града Пожаревца" бр.....), градоначелник Града Пожаревца је дана године донео Решење о образовању Стручног тима за припрему и реализацију јавно-приватног партнерства за јавни превоз на територији града Пожаревца, број.....

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 Пожаревца је да обезбеди градски и приградски превоз путника одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет возног парка.



Закон о комуналним делатностима је утврдио да су комуналне делатности у смислу овог закона, делатности и 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.

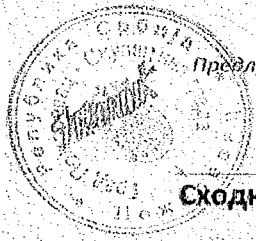
Наведеним законом је дефинисано да су комуналне делатности од општег интереса и да градски и приградски превоз путника, између осталих, спадају у комуналне делатности.

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. ЗППК 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. ЗППК.

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.

5. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ ПОЖАРЕВЦУ

Пожаревац је значајан административни, економски и културни центар Србије, налази се на осамдесетак километара југоисточно од Београда. Смештен је између три реке: Дунава, Велике Мораве и Млаве и испод брда Чачалица. Територија данашње општине захвата површину од 491 km², од чега чак 39.240 хектара (односно око 80% укупне територије) чини обрадиво земљиште. Та земља представља и једно од највреднијих богатстава овог краја, плодну стишку равницу и гоморавско, подунавко и млавско приобаље. Састоји се од 2 градска (град Пожаревац и велики енергетски центар Костолац) и 24 сеоска насеља, у којима живи око 90.000 становника.

Пожаревац је, како привредни и културни, тако и административни центар и седиште Браничевског округа, од великог значаја за цео регион. Браничевски округ поред Пожаревца обухвата и општине Велико Градиште, Голубац, Жабари, Жагубица, Кучево, Мало Црниће и Петровац. Добра саобраћајна повезаност и велика природна богатства округа учинили су да Пожаревац постане веома развијен индустријски центар бивше Југославије, али рат и тешка економска ситуација су у последњој деценији 20. века узроковали пропаст значајног дела индустријских постројења. Зато је привреда насеља



у лошијем положају, а запосленост становништва мања него током поратног развоја. Најпознатије предузеће је прехранбена фабрика „Концерн здраве хране Бамби“, једина преостала велика фирма. Данас се јавља све више малих предузећа која представљају окосницу развоја региона. Пожаревац се први пут помиње 1467. године у турском дефтеру као село у нахији Лучица које је имало 49 домаћинстава. Био је део мулка (добра у пуној приватној својини) санџак-бега Смедеревског санџака Балибега Јахјапашића. Место је брзо напредовало и 1476. године у њему су пописане 123 куће, од тога 20 удовичких. Крајем XV или почетком XVI века Пожаревац је запуство и поново је насељен тек 1521-23. Место је постало познато после Пожаревачког мира закљученог 1713. године између Аустрије и Турске. Прва школа и једна од најстаријих у Србији основана је у оквиру локалне православне цркве још 1733. године (данас носи име Доситеја Обрадовића). Процват доживљава доласком књаза Милоша Обреновића на власт. Његовом заслугом у Пожаревцу је 1819. године подигнута Саборна црква, двор-конак (1825. године), нова чаршија (1827. године) и на крају, за време његове друге владавине, Љубичево (1860. године чије уређење је наставио и кнез Микаило Обреновић). Године 1842. Пожаревљани су добили позориште, где је одржана и премијера „Ромеа и Јулије“, и уопште неког дела Вилијема Шекспира, на Балкану. А нека од најзначајнијих имена српске науке и уметности потичу или су значајан део свог живота и каријере провели управо у Пожаревцу ("можемо рећи да у вароши Пожаревцу већина Пожаревљана нису варошани, а већина варошана нису Пожаревљани" како је то написао М. Миладиновић). На територији општине и округа налазе се изузетно богати и бројни археолошки локалитети, од којих су најзначајнији Лепенски Вир (Голубац), Маргум (Дубравица), Виминацијум (Костолац) и локалитет Рукумија. У атару Кличевца пронађена је и светски чувена Велика мајка (или Кличевачки идол) из бронзаног периода. Традиционалне манифестације су Љубичевске коњичке игре и Дани глуме Миливоја Живановића. Дан града Пожареваца и слава Пожареваца је Света Тројица. Град обележава и 15. октобар дан ослобађања у Првом и Другом светском рату. У Пожаревцу се налази више образовних институција. Међу знаменитости убраја се Табачка чаршија и Галерија Милене Павловић-Барили.



6 РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

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

Као што је већ наведено, на комплетној мрежи линија, превоз обавља један превозник којем је поверена делатност обављања јавног превоза од града Пожаревца. Организационо, превозник обавља комплетну функцију превоза, а према одлуци о превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији града Пожаревца сагласност на ред вожње даје Градско веће града Пожаревца. У структури градских служби не постоји посебно тело које је задужено за одлуке на стратешком и тактичком нивоу па се стиче утисак да се комплетан систем заснива на одлукама које доноси сам превозник уз сагласности надлежних градских органа. Међутим превозник тренутно обавља превоз без одређеног реда вожње, тарифног система и цене карата.

Анализом начина функционисања система на подручју Пожаревца, може се закључити да превозник од градске управе не тражи сагласност и сам управља системом јавног превоза на територији града Пожаревца.

Приградски превоз на територији града Пожаревца, који повезује приградска насеља са ужим градским подручјем има исту функцију као и ЈПП на ужим градском подручју, јер превасходно служи дневним мигрантима који путују на посао, у школу и сл. Овакав превоз има далекосежни друштвено-економски значај, јер становници живе у малим приградским насељима, најчешће у сопственим кућама, а раде или се школују на ужим континуално изграђеном градском подручју, чију инфраструктуру не оптерећују.

За разматрање могућности покретања предметног поступка ЈПП неопходно је било анализирати тренутно стање градског и приградског превоза путника и изградити 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 Пожаревцу се тренутно обавља на 8 градских и 31 приградској линији.



Годишње се реализује 1.287.616 километара, од чега се 28% пређених километара односи на градски превоз, док се преосталих 72% односи на приградски превоз на територији Града.

У систему јавног превоза на територији Града Пожареваца користи се комбиновани тарифни систем, тј. на мрежи градских линија у примени је јединствена тарифа, док се на приградским линијама користи релацијски тарифни систем. На мрежи градских и приградских линија у употреби су појединачне и претплатне карте. Појединачне карте важе за једну вожњу.

У складу са начином организације постојећег система ЈГПП-а на територији града Пожареваца, превозник самостално организује и спроводи систем наплате. Примењен је електронски систем наплате без кондуктера у возилу. Корисници појединачне карте могу да купе у возилу код возача, док електронске месечне карте купују на аутобуској станици у Пожаревацу. Превозник на мрежи градских и приградских линија организује превоз путника само са возачем у возилу, без кондуктера, тако да продају/контролу појединачних карата врши возач за време задржавања возила на стајалишту, док се путници са месечним картама чекирају на предвиђеном апарату приликом уласка у возило. У складу са системом наплате у возилу организован је и режим измене путника, односно улазак путника врши се искључиво на предњим вратима, док се излазак путника обавља на осталим вратима.

Комплетно пословање превозника засновано је на приходима оствареним од наплате карата, па је превозник приморан да обавља поласке који су профитабилни, односно није посебно заинтересован да обавља поласке на мање атрактивним релацијама.

С обзиром да Град Пожаревац нема своје комунално предузеће којим обавља ову комуналну делатност, већ ангажовани превозник обавља делатност градског и приградског превоза путника, као и да су уговори о јавним набавкама које Град закључује са превозницима краткорочни и не дају очекиване резултате, Град је поднео



иницијативу за решавањем питања ове комуналне делатности на дужи временски период.

Идеја је да се реализацијом овог пројекта обнови возни парк и да се обезбеди очекивани комфор путницима. Такође, неопходно је обезбедити техничку поузданост возила, смањити трошкове експлоатације и смањити емисију CO₂.

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

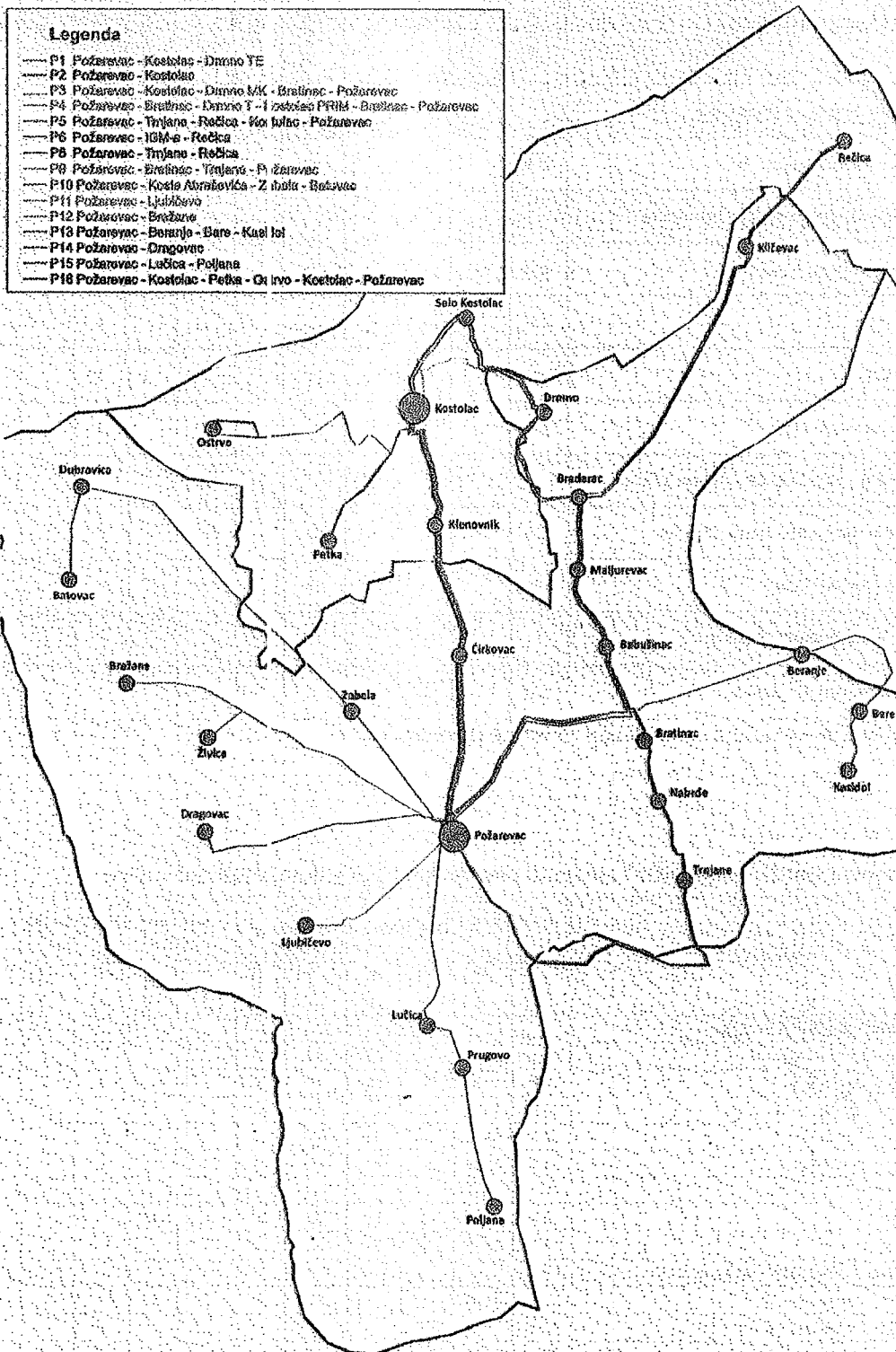
Уколико се не примени адекватан модел финансирања унапређења превоза и обнове возног парка, све израженији ће бити и ризик опстанка превоза путника на захтеваном нивоу на тржишту градског и приградског превоза и губитак интересовања потенцијалних партнера за стратешку сарадњу.

Обзиром да се град Пожаревац последњих година интензивно развија, преваходно у индустријској и услужној делатности, захваљујући општем порасту стандарда становништва постоји велики друштвено-економски интерес да се јавни приградски превоз третира исто тако као и јавни градски превоз, односно да се на територији града организује и уведе један савремени интегрисани систем јавног градског и приградског превоза путника који ће омогућити повећање производне, трошковне и економске ефикасности овог система у Пожаревцу.

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



Табела основних стапличких карактеристика мреже градских и приградских линија





Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне дела тности градског и приградског превоза на територији града Пожаревца

Sifra linije	Naziv linije	Dužina linije [km]		Broj stajališta		Vreme polazaka [min]		Interval [min]		Broj polazaka R.D	
		Smer A	Smer B	Smer A	Smer B	Smer A	Smer B	Smer A	Smer B	Smer A	Smer B
G1	PO – Bambi – Brežanska pruga – PO										
1112	PO – Bambi – Brežanska pruga – PO	10,46		14		27		/		1	
G2	Busište – PO – Brežanska pruga – PO – Busište										
118	Busište – Brežanska pruga – Busište	9,86		25		35		35*		11	
118-A	Busište O.Š. – PO	1,45		5		6		/		6	
118-B	PO – Busište O.Š.	2,62		9		10		/		1	
118-C	PO – Brežanska pruga – Busište	9,13		23		30		/		5	
G3	Fabrika šećera – PO – Bolnica – Fabrika šećera										
119	Fabrika šećera – ŠUP – MIP – Bolnica – Fab. šeć.	8,56		24		33		35*		11	
119-B	PO – Bolnica – Fabrika šećera	9,06		20		25		/		1	
G4	Kostolac – Motel „Dragulj“ – Kostolac										
1120	Kostolac – Motel „Dragulj“ – Kostolac	7,00		14				/		3	

*Dinamički elementi su prikazana za radni dan za vreme rada škola

Tabela 1. 5. Osnovni statički i dinamički* elementi prigradskih linija – dc stavljen red vožnje

Sifra linije	Naziv linije	Dužina linije [km]		Broj stajališta		Vreme polazaka [min]		Interval [min]		Broj polazaka R.D	
		Smer A	Smer B	Smer A	Smer B	Smer A	Smer B	Smer A	Smer B	Smer A	Smer B
P1	PO – Kostolac – Drmno TE										
101	PO – Kostolac – PRIM – Drobilana	17,28	17,28	22	22	35	35	/	/	1	2
1102-B	PO – Kostolac – Drmno TE	19,89	19,89	30	30	45	45	/	/	3	2
104	PO – Čirkovac – Kostolac – Drmno MK	20,34	20,34	29	29	48	47	/	/	1	1
102-C	PO – Kostolac – Drmno kop	32,21	32,21	35	35	65	70	/	/	0	0
1105	PO – Kostolac – Drmno kop 2	31,58	31,58	34	34	65	65	/	/	1	1
P2	PO – Kostolac										
1100	PO – Kostolac	12,75	12,75	21	21	30	30	30	30	23	21
1100-A	PO – Kostolac	12,75	12,75	21	21	30	30	/	/		
P3	PO – Kostolac – Drmno MK – Bratinac – PO										
102	PO – Kostolac – Drmno MK – PO	36,67	36,67	42	42	80	80	/	/	4	3
1102-A	PO – Bratinac – Drmno TE – Kostolac – PO	35,00		44		80		/		1	
1102-C	PO – Kostolac – Drmno kop – PO	43,67	43,67	46	46	80	80	/	/	2	2
1105-A	PO – Bratinac – Drmno TE – Kostolac center – PO	37,29		42		80		/		1	
P4	PO – Bratinac – Drmno T – Kostolac – Brat. – PO										
103	PO – Bratinac – Drmno T – Kostolac – Bratinac – PO	54,32		50		107		/		1	



103-A	PO – Bratinac – Drmno Kop – Drmno TE	26,17	26,17	20	20	55	50	/	/	0	0
1103-A	PO – Bratinac – Drmno Kop – Drmno TE	21,03	21,03	18	18	45	45	/	/	1	1
P5	PO – Trnjane – Rečica – Kostolac – PO										
1106	PO – Trnjane – Rečica – Kostolac – PO	69,49		61		130		/		1	
1106-A	PO – Trnjane – Drmno – Kostolac – PO	47,98		49		100		/		1	
P6	PO – IGM-a – Rečica										
107	PO – IGM-a – Rečica	24,13	24,13	19	19	45	45	/	/	3	3
107-B	PO – Kostolac – Drmno Kop – Rečica	37,21	37,21	38	38	80	80	/	/	0	0
P8	PO – Trnjane – Rečica										
108	PO – Trnjane – Rečica	33,96	33,96	26	26	60	60	/	/	2	2
108-A	Rečica – Trnjane – PO	38,31		31		65		/		1	
P9	PO – Bratinac – Trnjane – PO										
1109	PO – Bratinac – Trnjane – PO	24,71		20		45		/		1	
P10	PO – Zabela – Batovac										
111	PO – Zabela – Batovac	17,20	17,20	17	17	35	35	75	75	10	9
111-A	PO – Zabela	5,73	5,73	11	11	12	12	/	/	1	1
111-B	Batovac – Zabela – Ul. Kosi e Abraševića – PO	19,12		18		40		/		4	
111-C	PO – Zabela – Batovac	19,92		18		35		/		1	
P11	PO – Ljubičevo										
112	PO – Ljubičevo	12,49		17		40		/		3	
P12	PO – Živica – Brežane										
113	PO – Brežane	11,04	11,04	13	13	20	20	/	/	1	2
113-A	PO – Živica – Brežane	13,22	13,22	15	15	25	25	80	80	5	4
P13	PO – Beranje – Bare – Kaskol										
114	PO – Beranje – Bare – Kaskol	36,16	36,16	26	26	66	67	/	/	1	1
P14	PO – Dragovac										
115	PO – Dragovac	7,72	7,72	14	14	15	15	/	/	3	3
P15	PO – Lučica – Poljana										
116	PO – Lučica S. – Poljana	13,50		17		30		/		1	
116-A	Poljana – PO	11,98		12		20		/		1	
P16	PO – Kostolac – Petka – Ostrvo – Kostolac – PO										
1110	PO – Kostolac – Petka – Ostrvo – Kostolac – PO	47,86		65		90		/		1	
1110-B	PO – Kostolac – Petka – Ostrvo – Kostolac – PO	27,79		36		60		/		1	
1110-C	Kostolac – Petka – Ostrvo – Kostolac – PO	35,68		48		70		/		4	

*Dinamički elementi su prikazana za radni dan za vreme rada škola

6.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства

Сврха примене ЈПП-а у делу друштвених и економских активности у подручју јавних инвестиција, била би потреба да се усклади однос трошкова јавних инвестиција са користима и квалитетом јавних услуга које се посредством тих инвестиција пружају члановима друштва, тј. потребно је постићи највећу могућу вредност јавних услуга за новац који у буџет уплаћују порески обвезници.

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

- смањењу јавних расхода;



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

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

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

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

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији града Пожареваца реализоваће се у складу са чланом 8. ЗППК, односно као уговорно ЈПП без елемената концесије.

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

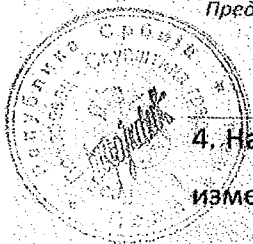
Пројекат поверавања обављања делатности градског и приградског превоза путника приватном партнеру, довео би до смањења буџетских трошкова, раста буџетских прихода, стварања одрживог система превоза путника као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању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



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

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији града Пожаревца реализоваће се у складу са чланом 8. ЗППК, односно као уговорно ЈПП без елемената концесије. Ово становиште оправдано је из следећих разлога:

1. Превозник врши превоз по одређеним условима, са задатим линијама и обрачунава превоз по гаженом километру чија је цена дефинисана у понуди и Одговоран је за квалитетно обављање услуге по свим задатим условима;
2. Превозник не врши наплату, већ се наплата уз помоћ савременог система наплате врши од стране Града и могуће је остварити систем дислоциране наплате на више различитих места (кисци и сл.). Цео приход се слива у буџет локане самоуправе и то покрива део трошкова за превоз или трошкове за превоз у целости. Град одлучује коме даје повлашћене карте за превоз и у којем проценту (ђаци, студенти, осетљиве групе, пензионери итд.) и располаже целокупним буџетом за наплату;
3. Превозник не обезбеђује контролу у аутобусу, већ само превоз, а контролу врши Град. На тај начин се умањује потреба за кондуктерским кадром код превозника, а возачи не морају наплаћивати карте. Са друге стране возачи без кондуктера не могу контролисати да ли путници поседују карте. У том случају, превознику је неопходно duplo особље (кондуктери). Сваки остварени трошак, па и кондуктера, превозник као добар привредник мора урачунати у своју понуду и исту ће учинити скупљом. Град у сваком случају мора организовати контролу путника и наплате карата, јер је то и једини начин да контролише превозника да ли наплаћује и приказује реалне приходе и има велики ризик да не може обезбедити квалитетну контролу на тај начин. По овом предлогу, Град и наплаћује и врши контролу која у овом случају мора бити нешто већа, али не толико колико би било да кроз цену превоза плати кондуктере приватном партнеру и још организује и плати контролу превоза и наплате. Добро организована контрола по предложеном начину је ефикаснија него константна потреба за кондуктерима у свакој возилу и додатна контрола од стране Града за исте;



4. На овај начин Град би могао лакше одређивати додатне полусте, бесплатне вожње, измене линија, измене захтева и квалитетније задовољавати потребе грађана за превозом што и јесте јединствен циљ;

5. Ефикаснији превоз који би се остварио на овај начин ће позитивно утицати на квалитет превоза, повећану потребу за таквим превозом и његово коришћење, а што доводи до позитивних ефеката на квалитет живота грађана, улањење миграција село-град и повећање вредности удаљених локација које су добро повезане, позитивних ефеката по животну средину, по урбанизам, по саобраћајну инфраструктуру и др.

Идеја је да градски и приградски превоз путника на територији града Пожаревца буде унапређен у односу на постојећи систем као и да се такав унапређени систем превоза одржава у наредних 15 година. Инвестирање у половна возила подразумева да ће се набавити 25 половних возила на ЦНГ погон која су значајно еколошки исправнија и квалитетнија у односу на возила којима се тренутно обавља превоз.

Такође, током трајања пројекта у најкасније осмој години уговорног периода, односно у периоду пружања уговорене услуге, биће обновљен возни парк.

Максимална старост возила којима би се обављао превоз су старости 10 година и у току реализације уговора ће бити једном зановљена – најкасније у осмој години. 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 приступак јавне набавке у смислу старости возила и еколошке класе, већ ће исто бити ближе дефинисано конкурсном документацијом.

Укупна вредност инвестиције износи 690.000.000,00 динара за све време трајања уговора и она се односи на набавку 25 половних возила ЦНГ категорије и обнову возног парка у осмој години уговорног периода.

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 само градски аутобуси који ће се користити на градским и приградским линијама. За обављање делатности превоза путника на територији града Пожаревца неопходно је обезбедити најмање 23 аутобуса. Број возила у резерви које је неопходно обезбедити износи најмање 2 резервна возила за само аутобусе. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је најмање 25, 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. Аутобуси треба да садрже савремене системе управљања флотом, бројања путника и електронских карата и то:

Управљање флотом

Примена савремених технологија Аутоматског Лоцирања Возила омогућава управљање флотом коришћењем стандардних персоналних рачунара и преношењем података путем интернета или путем мобилног телефона. Имплементирани систем треба да обезбеди:

- Праћење возила путем ГПС система у реалном времену;
- Централизовано управљање транспортном мрежом;
- Даљински надзор статуса возила и извештавање;
- Дојаву нередовног критичног стања возила;
- Идентификација возача;
- Паник тастер и слично.

Бројање путника



Систем који чини комбинација ИР пријемника контролисаног микроконтролерским системом и наменски израђеног паметног софтвера који врши анализу добијених снимака. Уређај је намењен контроли броја улазака и излазака путника у аутобусим где пружа велику поузданост детекције пролазака. ИР пријемници би требали бити постављени на сва врата на којима путници улазе у возила односно из њих излазе.

Систем може бити постављен за потпуно аутономан рад и независно од постојећих Ticketing система или у комбинацији са Ticketing системом. У првом случају систем даје информације о броју улазака односно излазака путника чиме се на фреквентним градским линијама добијају тачне информације о оптерећености линија и возила као и о броју путника који се у њима налазе. У случају да се користи у комбинацији са Ticketing системима превозницима даје далеко више могућности контроле наплате карата у аутобусима.

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 сав приход који се оствари (за појединачне карте/периодичне чију продају организује јавни партнер, а односе се на



карте у систему јавног градског превоза) представља приход јавног партнера из којег би јавни партнер исплаћивао накнаду приватном партнеру. Један од циљева пројекта јесте да се овај систем имплементира одмах по закључењу уговора и то ће бити детаљније дефинисано у конкурсној документацији за избор приватног партнера.

6.4. Динамика и опис реализације пројекта

Период припреме

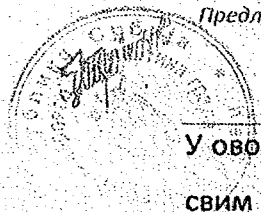
План је да се одмах по закључењу уговора врши припрема, запошљавају нови кадрови у случају потребе за тим, да се преузму тренутне линије, прибаве дозволе и сагласности надлежних органа за обављање делатности градског и приградског превоза путника и да се врше друге припремне активности.

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

У том периоду приватни партнер, у складу са чланом 15. Закона о превозу путника у друмском саобраћају има обавезу да у име друштва посебне намене (ДПН), поднесе министарству надлежном за послове саобраћаја документацију потребну за добијање лиценце за вршење превоза путника у друмском саобраћају. Све до момента исходавања лиценце за вршење превоза путника од стране друштва посебне намене, услугу превоза ће обављати изабрани понуђач.

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.

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 план реализовао.



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 десет година у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које јавни партнер може да изнесе приговор уколико возила и опрема (систем за наплату електронских карата) не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Након прибављања потребних лиценци друштво посебне намене ће у потпуности преузети обављање услуге превоза. 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 обезбедис све неопходне дозволе и сагласности које су у његовој обавези. Град ће бити у обавези да омогући исходовање свих неопходних дозвола, сертификата, лиценци и да активно учествује у исходовању истих код свих јавних и других надлежних тела како би се овај пројекат реализовао.

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

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

Период пружања комплетне уговорене услуге

Након истека периода припреме, односно након прибављених потребних лиценци од стране друштва посебне намене, ДПН ће почети са пружањем уговорене услуге. Превоз путника ће моћи да се обавља возилима ЦНГ категорије.

Приватни партнер ће у осмој години од дана закључења уговора обновити возни парк уговора тако да сва возила буду старости од приближно десет година, са капиталним инвестирањем у износу од најмање 345.000.000,00 динара.

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



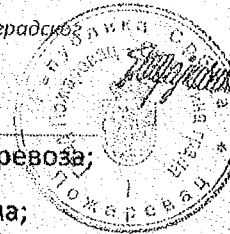
Период пружања комплетне уговорене услуге ће трајати 15 година.



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, обезбедиће се возила за превоз путника у складу са уговором, преузимаће се тренутне линије и вршиће се друге припремне активности;
- 2) приватни партнер је у обавези да уведе бројање путника, управљање флотом и електронску наплату карата у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника;
- 3) оснивање друштва посебне намене;
- 4) исходавање лиценци за превоз путника од стране друштва посебне намене;
- 5) сва возила којима се буде обављао градски и приградски превоз путника на територији града Пожаревца треба да задовоље стандард ЦНГ;
- 6) капитално инвестирање у износу од најмање 690.000.000,00 динара које се односи на набавку 25 половних возила ЦНГ категорије и занављање возног парка у складу са овим пројектом;
- 7) обнављање возног парка у најкасније у осмој години од дана закључења јавног уговора тако да сва возила задовоље стандард ЦНГ;
- 8) приватни партнер је у обавези да током целог 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;
- 9) 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;
- 10) 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;

- 11) 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;
- 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) једном годишње најмање приватни партнер је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене;
- 14) уколико се повећа број путника и број пређене километраже приватни партнер ће бити у обавези да набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим;
- 15) извештавања Скупштине Града о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране друштва посебне намене на сваких 6 месеци.

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

- 1) искључиво право обављања превоза на целокупној територији града Пожаревца;
- 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 Пожаревца;

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) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом линија и полазака;
- 5) редовно извршење плаћања новчане накнаде приватном партнеру;
- 6) онемогућавање другом субјекту вршење ових услуга током трајања уговора, у складу са законом.

7.1. Оснивање друштва посебне намене

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

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

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

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

Статутом ДПН дефинисаће се минимално следећа права јавног партнера:

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



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

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

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

7.2. Одређивање цене комуналних услуга

Одлуку о промени цена комуналних услуга утврђује и усваја надлежни орган Града Пожаревца. Цена комуналних услуга се односи на цене појединачних/периодичних карата купљених у систему продаје коју организује јавни партнер и других карата за превоз.

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

Скупштина града Пожаревца 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, као и развој и побољшање квалитета и доступности инфраструктуре кроз подстицање улагања у инфраструктуру 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. Узимајући у обзир искуства других локалних самоуправа, поверавање делатности градског и приградског превоза у граду Пожаревцу 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 унапређењем возног парка;
- омогућавање одрживог система превоза путника на период од 15 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 Пожаревца, 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 пројеката јавно-приватног партнерства. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енгл. *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 (лоцирајући) 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 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 објекта током одређеног периода.



Припрема Компаратива укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

- Капитални трошкови;
- Оперативни трошкови;
- Пројекције прихода;
- Вредност имовине;
- Матрица алокације ризика;
- Анализа осетљивости;
- Дисконтовани токови новца;
- Поређење алтернативних варијанти.

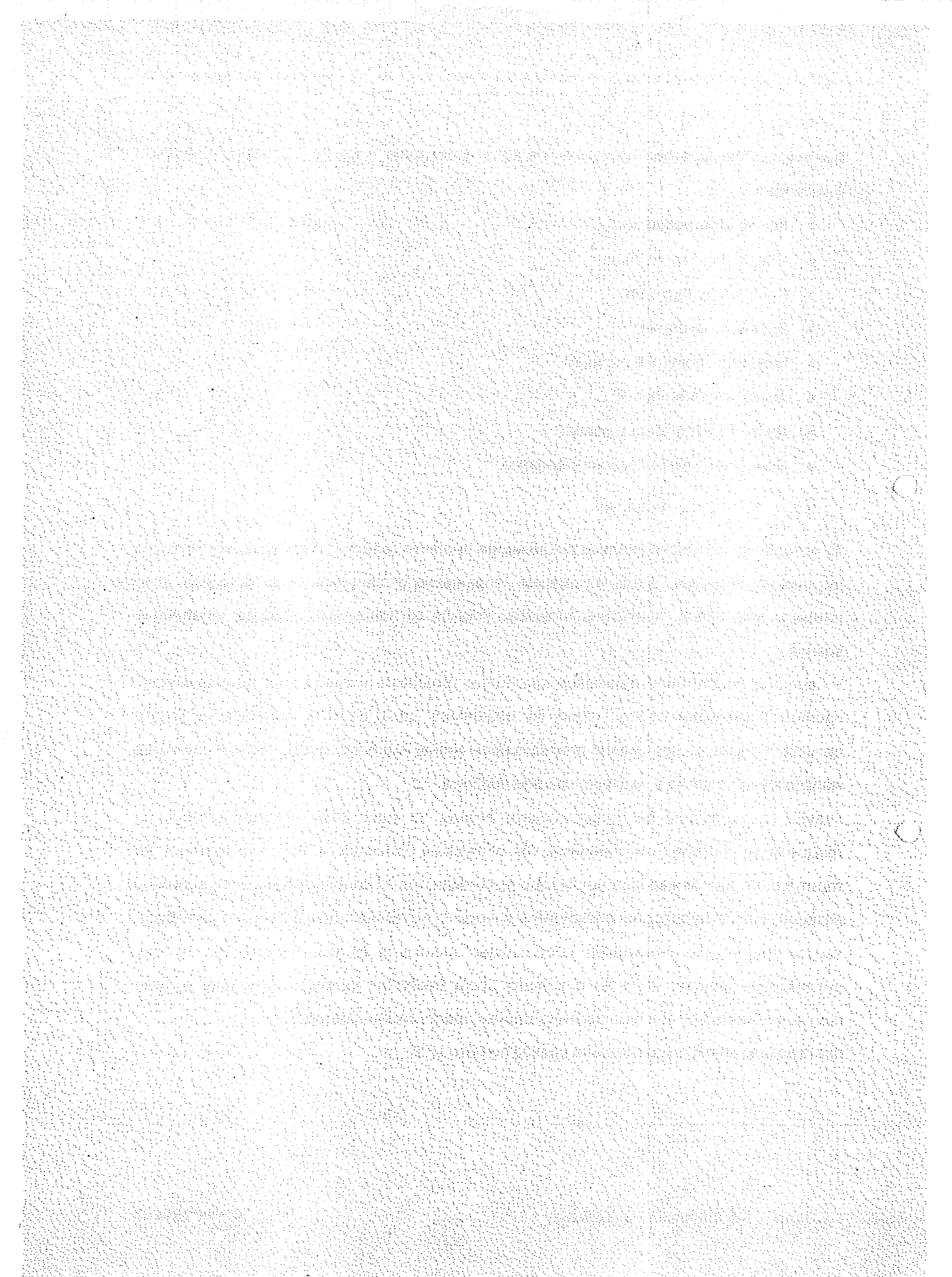
9.2. Капитални трошкови

За потребе финансијске анализе реализације пројекта градског и приградског превоза путника на територији града Пожаревца 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), као и занављање амортизоване опреме у току реализације пројекта.

Будуће стање возила ће подразумевати возила по типу: соло градски аутобус на градским и приградским линијама. За обављање делатности превоза путника на територији града Пожаревца неопходно је обезбедити 23 соло аутобуса. Број возила у резерви које је неопходно обезбедити износи 2 резервна возила за соло аутобусе. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је 25 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 ЦНГ.



У наредној табели је представљена структура капиталних улагања за период од 15 година:

Опис	Година															
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Расход за инвестирање																
Соло аутобуси	345,000,000								345,000,000							
Укупно:	345,000,000	0	0	0	0	0	0	0	345,000,000	0	0	0	0	0	0	0
Приход од продаје старих возила																
Соло аутобуси									69,000,000							
Укупно:	0	0	0	0	0	0	0	0	69,000,000	0	0	0	0	0	0	0
Разлика:	345,000,000	0	0	0	0	0	0	0	276,000,000	0	0	0	0	0	0	0



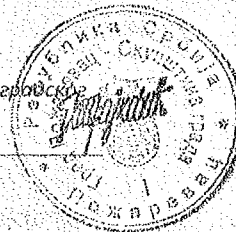


Укупна вредност инвестиције 690.000.000,00 РСД за све време трајања уговора и односи се на куповину 25 половних возила ЦНГ категорије како би услуга могла да почне да се реализује одмах након закључења уговора, и обнову возног парка у осмој години уговорног периода. У току осме године од почетка реализације пројекта неопходно је занављање возног 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 ће се продати у осмој години реализације пројекта ће бити амортизована 80% па је и претпостављена продајна цена умањена за 80%. Процена цене набавке возила извршена је на бази искуствених података и анализе тржишта на територији Републике Србије и износи 13.800.000,00 динара за соло аутобусе на ЦНГ погон.

Цена половних аутобуса (РСД)	ЦНГ
Соло аутобус	13.800.000,00

Структура возила представљена је на следећи начин:

Структура потребног броја возила	Број возила
Број соло аутобуса	23
Резерва соло аутобус	2
Укупан број возила	25



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 Пожаревца 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, 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 Пожаревца на годишњем нивоу неопходно издвојити приближно 133.479.576,09 динара.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

Оперативни трошкови	ЕУР
Трошкови горива	38,306,587.90
Трошкови зарада	70,080,000.00
Трошкови годишњег одржавања	12,075,000.00
Трошкови замене пнеуматика	3,840,000.00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	3,000,000.00
Остали административни трошкови	5,745,988.19
Функционисање друштва посебне намене	432,000.00
Укупно:	133,479,576.09



Процена висине трошкова горива извршена је на основу броја пређених километара годишње који се остварују на територији града Пожаревца и који износе 1.287.616,40 километара.

Трошкови зарада процењени су на 70.090.000,00 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 Пожаревца, затим шеф саобраћаја, диспечери, аутомеханичари, аутоелектричари, перачи, књиговођа и директор.

У наредној табели представљен је табеларни преглед ангажоване радне снаге:

Функције	Директор	Књиговођа	Административни радник	Шеф саобраћаја	Диспетчер	Аутоелектричар	Аутомеханичар	Перач	Возачи	Укупно
Број извршилаца	1	1	1	1	3	1	4	1	46	59
Висина бруто зараде	140,000	95,000	63,000	85,000	75,000	60,000	70,000	60,000	105,000	805,000
Укупан износ	1,680,000	1,140,000	710,000	1,020,000	2,700,000	720,000	3,360,000	720,000	57,960,000	70,080,000

Процена висине бруто зараде извршена је на основу кретања цене рада по радном сату на територији Републике 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 3,5% вредности возила на годишњем нивоу и у складу са потребним бројем возила они износе 12.075.000,00 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 Пожаревца процењен је број пнеуматика које је потребно заменити на годишњем нивоу.

Опис	Број аутобуса ЦНГ
Период замене у км	80,000.00
Број пнеуматика	6.00
Број измена	16.00
Укупан број замењених пнеуматика	96.00
Просечна цена пнеуматика	40,000.00
Укупан трошак пнеуматика	3,840,000.00
Укупно:	3,840,000.00

Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем процењују се на 120.000,00 динара по возилу што укупно чини 3.000.000,00 динара годишњих трошкова. Остали административни трошкови процењени су на 15% вредности трошкова утрошеног горива и износе 5.745.988,19 динара месечно.

Поред наведених трошкова уколико би се за реализацију пројекта основало друштво за посебне намене годишњи износ оперативних трошкова би износио 432.000,00 динара



односно 36.000,00 динара на месечном нивоу (трошкови пореза, функционисања и сл.).

9.4. Пројекције трихода

Приходе пројекта представљају приходи од продајте карата у градском и приградском саобраћају путника на територији града Пожаревца. Град не располаже егзактним подацима који се односе на приходе од продаје карата, међутим на основу процене приходи од продаје карата износе минимално 141.000.000,00 динара. Превоз ученика основних и средњих школа се субвенционисање и према достављеним подацима висина субвенција износи 45.727.271,00 динара. Збирни износ представљаће укупне приливе пројекта из којих ће бити финансирана инвестиција, као и пратећи оперативни трошкови. Потенцијалном Приватном партнеру ће се накнада исплаћивати по пређеном километру, и износ од 186.727.271,00 динара представља максимални годишњи износ потенцијалне накнаде ($1.287.616,40 \text{ км} * 145,02 \text{ динара по пређеном км}$).

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	Износ
Приливи од наплате карата	141.000.000,00
Издајања из буџета за субвенционисање превоза повлашћених категорија	45.727.271,00
Укупно	186.727.271,00



9.5. Анализа ризика и матрица расподеле ризика

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

Квалитативна анализа ризика у обзир узима најзначајније финансијске, еколошке, оперативне, институционалне и друштвено-економске ризике везане за пројекат и његово спровођење. Процењује се вероватноћа остварења тих ризика и тежина негативних последица, а предлажу се мере за ублажавање ризика.

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

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

За квалитетну анализу ризика врши се подела по категоријама:

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



Табела: Категоризација ризика у пројекту

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



Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства

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

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ЈПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Стручно управљање
Квалитет предлога пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Информисати се о критеријумима



потребних сагласности						и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X		Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X	Процена трошкова
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА						
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X	Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X	Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X	Покривено уговором и гаранцијама
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X	Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака
Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X	Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању је



							дефинисан уговором
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Постављање искусног руководства у компаније која је изабрана
Одржавање објеката	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Покривено уговором и гаранцијама
Наплата услуге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Покривено уговором и гаранцијама
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Покривено уговором и гаранцијама
Ризик тражње	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Адекватна процена потреба
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Регулисано законом
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Увек бити у току, пратити
Инфлаторни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Адекватна процена
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив			X	Каматне стопе израђене фиксно кроз аранжман са банком



Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		X	Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		X	Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење), објектима и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив			X Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

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

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

Контрола пројекта ЈПП подразумева да је неопходно пратити напредовање пројекта како би он био реализован у складу са планом. Кључ контроле пројекта јесте мерење актуелног напредовања и поређење са планираним временским распоредом, уколико



се приметете 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 карактеристичниом 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 Компјутатора јавно-приватног партнерства су приказани у следећој табели:

Категорија ризика	Процентни део укупног ризика	Процент ризика укупног ризика	Процентни део укупног ризика	Укупна вредност ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)	Процентни део укупног ризика (у динарима)
НЕПОКРИЋЕНОСТ										12.726.234,40	31.451.092,71	43.121.148,79	1.166.412,14	1.028.004,29	11.304.163,70
Грешка у изградњи															
Плоштасти постојеће	1%	10%	10%	Плоштасти постојеће	10%	10%	10%	80.000.000,00	4.018.000,00	4.018.000,00	0,00				
Ризик промене финансирања	1%	10%	10%	Промена у поступку финансирања	10%	10%	10%	50.000.000,00	4.018.000,00	4.018.000,00	0,00				
Промена у пројекцији и изградњи	1%	10%	10%	Промена у изградњи	10%	10%	10%	31.300.545,43	4.044.312,64	4.044.312,64	0,00				
Промена у изградњи и експлуатацији	1%	10%	10%	Промена у експлуатацији	10%	10%	10%	31.710.545,43	4.112.416,37	4.112.416,37	0,00				
Будуће постојеће и изградње	1%	10%	10%	Промена у експлуатацији	10%	10%	10%	31.710.545,43	4.112.416,37	4.112.416,37	0,00				
ПЕРИОД РАПОРАЦИЈЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ															
Ризик од неочекиваног краја пројекта															
Број нових објеката (у складу са изградњом)	1%	10%	10%	Број нових објеката	10%	10%	10%	40.000.000,00	4.210.000,00	4.210.000,00	0,00				
Број нових објеката (у складу са изградњом)	1%	10%	10%	Број нових објеката	10%	10%	10%	60.000.000,00	4.242.000,00	4.242.000,00	0,00				
Неочекиван крај пројекта	1%	10%	10%	Неочекиван крај пројекта	10%	10%	10%	10.000.000,00	3.151.000,00	3.151.000,00	0,00				
Степен изградње (у складу са изградњом)	1%	10%	10%	Степен изградње	10%	10%	10%	31.110.188,42	3.701.124,55	3.701.124,55	0,00				
Промена у експлуатацији, изградњи, изградњи, изградњи	1%	10%	10%	Промена у експлуатацији	10%	10%	10%	31.780.311,85	3.360.000,00	3.360.000,00	0,00				
Промена у експлуатацији	1%	10%	10%	Промена у експлуатацији	10%	10%	10%	100.000,00	11.500,00	11.500,00	0,00				
Промена у експлуатацији															
Број финансирања	1%	10%	10%	Број финансирања	10%	10%	10%	10.000.000,00	2.010.000,00	2.010.000,00	0,00				
Број финансирања	1%	10%	10%	Број финансирања	10%	10%	10%	3.100.000,00	243.000,00	243.000,00	0,00				
УКУПНО															
УКУПНО										88.012.755,76	4.443.287,42	10.445,00	1.177.613,31	1.091.004,40	11.407,79
Начин изградње															
Начин изградње	1%	10%	10%	Начин изградње	10%	10%	10%	2.882.902.045,00	21.524.420,72	21.524.420,72	0,00				
Број изградње	1%	10%	10%	Број изградње	10%	10%	10%	2.882.902.045,00	21.524.420,72	21.524.420,72	0,00				
Број изградње	1%	10%	10%	Број изградње	10%	10%	10%	8.669.909.025,00	17.216.454,25	17.216.454,25	0,00				
Број изградње	1%	10%	10%	Број изградње	10%	10%	10%	1.280.900.025,00	655.972,71	655.972,71	0,00				
Број изградње	1%	10%	10%	Број изградње	10%	10%	10%	2.669.909.025,00	14.244.245,21	14.244.245,21	0,00				
Број изградње	1%	10%	10%	Број изградње	10%	10%	10%	2.269.909.025,00	10.944.011,71	10.944.011,71	0,00				
Број изградње	1%	10%	10%	Број изградње	10%	10%	10%	345.900.000,00	2.747.500,00	2.747.500,00	0,00				
УКУПНО															
УКУПНО										14.882.441,71	118.618.194,81	11.644.000,00	21.000.000,00	24.222.004,40	11.304.163,70

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта градског и приградског превоза путника на територији града процењен на 140.603.404,92 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 128.838.754,86 динара преноси на приватног партнера, што износи 91,63% 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 у пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања

Опис	Код	0	Година															
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
Дисциплина трошак	3.000	0	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	
Дисциплина фактор		1.00000	0.97874	0.96299	0.94847	0.93447	0.92097	0.90797	0.89547	0.88307	0.87097	0.85927	0.84807	0.83727	0.82687	0.81677	0.80697	
Обв	Месечно																	
Приходи		2,282,607,177	2,399,499,668	0	0,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	
Платени порези		2,220,138,291	2,300,909,015	0	0,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	186,727,271	
Промена од старог/новог стања		54,668,886	69,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Остале		1,285,418,783	1,188,713,641	0	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	0,000,000	
Капитални инвестициони расходи		617,846,198	890,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак изградње		146,055,091	1,091,200,000	0	0,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	70,000,000	
Трошак покривања одржавања		244,130,956	181,125,000	0	2,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	12,075,000	
Трошак финансирања		48,041,871	87,680,000	0	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	
Трошак стамбених		617,307,560	571,998,919	0	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	3,840,000	
Трошак депонирања са осигурањем		31,811,819	45,000,000	0	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
Остали административни трошкови		68,975,234	66,189,283	0	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	3,745,000	
Нето износ/износ (ПНП)		77,947,786	288,191,654	0	5,675,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	181,679,000	
Дисциплина трошак		77,947,786	845,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Месечни дисконтирани нето трошкови			345,000,000	0	0,883,771	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	142,181,811	
Вредна инвестиција (износ)			12,790,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ПНП			6,479,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
НСВ у РСД			77,047,786	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

56





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 финансијски средства у пројекат, за период од 15 година при дисконтној стопи од 3% су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је 71.947.765,00 динара;
- интерна стопа приноса износи 6,15%;
- период повраћаја износи 12,78 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.

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 690.000.000,00,00 динара за све време трајања уговора представљају како смо и раније објаснили вредност иницијалне набаве (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



Договор пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности градског и приградског превоза на територији града Пожаревца

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 за занављање опреме у осмој години износи 345.000.000,00 динара. Услови под којима поменута средства за финансирање могу бити обезбеђена су тренутно важећи услови задуживања на финансијском тржишту Републике Србије. Каматна стопа која је узета у обзир приликом обрачунавања трошкова финансирања износи 5%, а период задуживања 7 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

Показатељ	План финансирања у току реализације пројекта (РСД)										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Повлачење кредита	345.000.000,00										345.000.000,00
Накнада	172.500,00										172.500,00
Камата	17.250.000,00	16.291.100,00	14.130.876,68	11.860.132,24	9.473.212,18	6.964.172,79	4.326.766,17	1.584.424,83			81.850.694,99
Трошкови камате и накнаде (2+3)	17.422.500,00	16.291.100,00	14.130.876,68	11.860.132,24	9.473.212,18	6.964.172,79	4.326.766,17	1.584.424,83			82.023.184,99
Отплата главнице	0,00	42.223.283,55	44.383.506,88	46.654.251,32	49.041.371,36	51.550.210,77	54.187.617,38	56.979.958,78			345.000.000,00
Укупна отплата	17.422.500,00	58.514.383,56	58.514.383,56	58.514.383,56	58.514.383,56	58.514.383,56	58.514.383,56	58.514.383,56			427.023.184,99

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 427.023.184,90 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 345.000.000,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 82.023.184,90 динара.

Услови задуживања за финансирање пројекта			
Опис услова	јединица	износ/датум	
Грејс период	(месеци)	12	
Каматна стопа	%	5,00	
Укупна главница кредита	(РСД)	345.000.000	
Отплата главнице кредита			
Број отплата у години		12	
Рок	(година)	7,00	
Укупан број отплата		84	
План отплате	Једнаки анuitети		
Рата главнице на месечном нивоу	(РСД)	4.107.142,86	
Накнада		172.500,00	
Годишњи износ кредита без камате	(РСД)	49.285.714,29	

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

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

Опис	ПСК	НОВЧАНИ ПРИЛИВИ И ОДЛИВИ ПЕТА ЗА ПУЛАСАМОСТАЛНЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ										НОВЧАНИ ПРИЛИВИ И ОДЛИВИ ПЕТА ЗА ПУЛАСАМОСТАЛНЕ РЕАЛИЗАЦИЈЕ					
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Дисконтна стапа	3,02%																
Дисконтни фактор		1,000000	0,972274	0,944598	0,916922	0,889247	0,861571	0,833895	0,806219	0,778544	0,750868	0,723192	0,695517	0,667841	0,640165	0,612490	0,584814
Приливи	СВ	Укупно															
Приливи из плата	2.286.727,271	2.286.727,271	0	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271	286.727,271
Приливи из продаје	5.229.185,290	5.229.185,290	0	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271
Приливи из продаје страних валута	34.669,237	34.669,237	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одливи	СВ	Укупно															
Издатке за инвестиционе издатке	3.344.528,399	3.344.528,399	3.344.528,399	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579	133.043,579
Издатке за одржавање	8.396.853,911	8.396.853,911	0	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000	70.080,000
Издатке за одржавање сервисирања	14.143.920,290	14.143.920,290	0	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000
Издатке за одржавање	52.341,271	52.341,271	0	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000
Издатке за одржавање	431.361,360	431.361,360	0	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588	36.306,588
Издатке за одржавање на испуњавање	22.313,285	22.313,285	0	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000
Одливи из финансирања из иностранства	48.375,284	48.375,284	0	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988	5.745,988
Издатке за одржавање	60.364,777	60.364,777	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Нова средства (НС)	17.380.988	17.380.988	0	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000
Допуњена нето вредност	17.380.988	17.380.988	0	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000	5.075,000
Укупни дисконтновани нето приливи	-9.310,000	-9.310,000	-291.803,791	-242.268,591	-193.181,000	-143.487,289	-93.182,713	-42.268,318	-9.310,000	17.380,988	17.380,988	17.380,988	17.380,988	17.380,988	17.380,988	17.380,988	17.380,988
Период реализације (година)		14,48															
НСИ		3,78%															
НСИ у ПСК		27,380,988															

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају износи 17.380.988 динара, интерна стога приноса износи 3,78%, а период повраћаја инвестиције 14,48 година, што указује на исплативост пројекта за Јавног партнера и у овим случају.

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

50





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

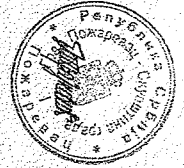
Table with 20 columns representing years from 2019 to 2034. Rows include 'Биланс успеха' (Balance Sheet), 'Изворни буџет' (Source Budget), 'Безначајне новчane вредности' (Insignificant monetary values), 'Платежи' (Payments), 'Приходи од продајe' (Revenues from sales), 'Приходи од издавања отпашних карта' (Revenues from ticket sales), 'Приходи' (Revenues), 'Издатци' (Expenditures), 'Издатци од издавања отпашних карта' (Expenditures from ticket sales), 'Издатци за набавку robe и услуга' (Expenditures for goods and services), 'Издатци за издавање отпашних карта' (Expenditures for issuing tickets), 'Издатци на одржавање' (Expenditures for maintenance), 'Издатци на закуп непокретности' (Expenditures for leasing real estate), 'Издатци на закуп аутомобила' (Expenditures for leasing vehicles), 'Издатци на закуп опреме' (Expenditures for leasing equipment), 'Издатци на закуп услуга' (Expenditures for leasing services), 'Издатци на закуп осталих' (Expenditures for leasing others), 'Издатци на закуп земаљних ресурса' (Expenditures for leasing land resources), 'Издатци на закуп енергије' (Expenditures for leasing energy), 'Издатци на закуп осталих' (Expenditures for leasing others), 'Издатци на закуп осталих' (Expenditures for leasing others), 'Издатци на закуп осталих' (Expenditures for leasing others), 'Издатци на закуп осталих' (Expenditures for leasing others). Includes a summary row for 'Чиста вредност' and 'NBV u KSD'.

3

Нето садашња вредност је у овом случају у негативна и повећана за вредност ризика у периоду припреме пројекта, реализације пројекта и за време трајања уговора. Нето садашња вредност уколико Јавни партнер реализује пројекат самостално са изворима финансирања и задржава све процењене ризике износи -105.071.771 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.

Опис	ЈСД	НОВИ СЕД										СТАРИ СЕД					
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисциплина строја	3.00%	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Безовредан финансијски		1.000000	0.570814	0.942595	0.513142	0.888241	0.807626	0.837724	0.213073	0.789409	0.786417	0.746294	0.723421	0.701390	0.680911	0.661118	0.641851
Поправке	ЈВ	Укупно	345.070.000	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576	135.007.576
Учешће у пројектовима			0	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576
Вредност инвестиције			345.070.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Сумма			345.070.000	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576	133.047.576
Начинац приватног партнерства			0	183.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271	186.727.271
Табелна ознака				21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699	21.699
Вредност новчаног тока (ННТ)				11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650	11.765.650
Динамички нето токови				313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818
Укупни дисконттовани нето ерилади				313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818
НОВ и ЈСД				313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818	313.043.818





Презентовани модел јавно-приватног партнерства је изузетно исплатив и резултира нето садашњом вредности у износу од **25.411.478** 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 (91,63%).

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 186.727.271,00 динара на годишњем нивоу. Поред размотрених трошкова, трошак Приватног партнера би представљали и трошкови функционисања друштва за посебне намене који би износили 432.000,00 динара на годишњем нивоу.

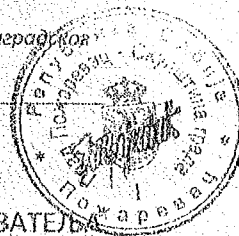
Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Приватног партнера

Опис	ИРСЦ	Година												
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Дисконтна стопа	3,5%													
Дисконтни фактор		1,000000	0,979314	0,958595	0,937842	0,917057	0,896239	0,875389	0,854507	0,833593	0,812657	0,791698	0,770717	0,749714
Приливи	РП	Укупно												
Приливи	2.283.927,271	2.882.976,005	0	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271
Минорна од стране јавног партнера	2.283.180,340	2.880,999,005	0	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271	186.727,271
Приливи од стране страног власника	54.069,217	499,000,000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одливи	РП	Укупно												
Капиталски инвестициони расходи	2.201.333,477	2.774.216,826	245.800,000	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576	133.479,576
Трговна запаса	858.820,491	1.661.200,000	0	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000	70.000,000
Трговна готовина	144.160,566	18.111,880	0	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000	12.075,000
Трговна имовина	45.841,671	57.000,000	0	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000	3.840,000
Трговна поруча	497.801,566	374.518,919	0	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588	38.104,588
Трговна резервација на оскућеним	15.813,805	45.076,000	0	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000	3.000,000
Остале административне трошкове	66.785,231	86.500,000	0	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888	5.745,888
Финансијске делатне пасиве	5.167,188	6.800,000	0	432,000	432,000	432,000	432,000	432,000	432,000	432,000	432,000	432,000	432,000	432,000
Трговна финансијска	86.566,777	82.019,185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток	12.223.800	60.692.219	-143.000,000	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695	53.247,695
Укупни дисконтновани нето приливи	12.223.800	145.000,000	1.616,781	50.193,000	49.720,184	49.249,607	48.779,029	48.308,451	47.837,873	47.367,295	46.896,717	46.426,139	45.955,561	45.484,983
Укупни дисконтновани нето одливи	143.000,000	393.307,781	-243.112,219	-191.232,306	-191.482,601	-191.732,906	-191.983,211	-192.233,516	-192.483,821	-192.734,126	-192.984,431	-193.234,736	-193.485,041	-193.735,346
Вредност прилива (излива)	14.88													
ИРСЦ	3,5%													
ИЗ и РСЦ	12.223.800													

Финансијски показатељи рентабилности пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног Приватног партнера. Нето садашња вредност износи 12.223.800 динара, а интерна стопа приноса износи 3,55%.



63



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 позвљеним изворима финансирања и без ризика	Са позвљеним изворима финансирања и са ризицима	Јавни партнер	Приватни партнер
Нето садашња вредност	77,947,765	17,380,988	-105,071,771	25,411,478	12,223,800
Период повраћаја	11.78	14.48	>15	-	14.63
Интерна стопа приноса	6.15%	3.78%	-	-	3.55%

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 15 година. У случају реализације предметног пројекта моделом јавно-приватног партнерства нето садашња вредност (НСВ) Јавног партнера би била 25.411.478 динара, док би НСВ Приватног партнера била 12.223.800 динара, а интерна стопа приноса (ИСП) 3,55%.

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



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 годишње 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 средства 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 годишње 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 дужиим за 60 дана од дужине трајања предвиђене године за коју се гарантује. Јавни партнер прихвата да на годишњем нивоу издаје средства финансијског обезбеђења и то мјнице, приватном партнеру 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 зажећим 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.

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 5 година квалитетно пружио јавну услугу превоза путника у најмање једној **1** локалној самоуправи у трајању од најмање **1** 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
- SRPS ISO 27001 – систем менаџмента безбедношћу информација
- SRPS ISO 39001 – систем за управљање безбедношћу друмског саобраћаја
- SRPS ISO 50001 – систем менаџмента енергијом.

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 30 милиона динара.
- Понуђач треба да докаже да је у последње три (3) године, рачунајући до дана објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки, 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 или располаже са најмање:

- 25 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 ангажоване у складу са законом којим се уређује радни однос најмање:

- 1 лице одговорном за превоз путника са сертификатом издатим од стране министарства у складу са Законом о превозу робе путника у друмском саобраћају;
- 46 возача аутобуса;
- 3 лица на одржавању аутобуса.



Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне дела тности градског и приградског
превоза на територији града Пожаревца



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 инострано 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 И ЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ 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 15 година трајања уговорног периода и еколошке предности и заштита животне средине.

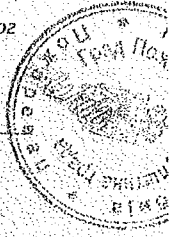
Критеријум за оцењивање понуда ће се ближе одредити у конкурсној документацији за избор приватног партнера.

Вредност уговорене накнаде коју јавни партнер треба да плати приватном партнеру за реализацију овог пројекта не може бити већа од 186.727.271,00 динара на годишњем ниову и иста представља праг прихватљивости пројекта за јавног партнера.



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 15 година.

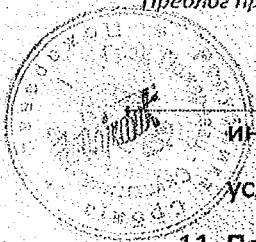


16. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи права и обавезе уговорних страна, 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.

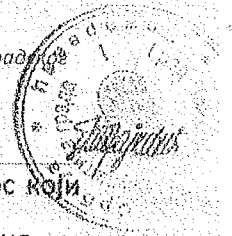
Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавно тело би требало да уреди нека од следећих питања:

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. Захтеве у вези са друштвом посебне намене у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности.
7. Власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености.
8. Накнада приватном партнеру.
9. Механизми за умањење уговорене накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката.
10. Поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројекта, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну



инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно.

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



22. Разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру), уговорне казне и слично.
23. Евентуална ограничења одговорности уговорних страна.
24. Сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима.
25. Метродавно право и механизам за решавање спорова.
26. Околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објекта који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза.
27. Евентуално право јавног партнера или надлежног државног органа да у циљу заштите јавног интереса као и у случају постојања опасности за јавну безбедност или угрожавање животне средине и здравља људи или повреде обавеза приватног партнера из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера (step-in right), уз дефинисање последица коришћења тог права.
28. Опорезивање и фискална питања – ако постоје.

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



САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР

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

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



18. ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача. 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 монооксида 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, док је са ЦНГ возилима много веће.

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 коришћену услугу 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 ЦНГ.

За град Пожаревац 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), реализацијом 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.

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

19.4. 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.

19.5. 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.



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.

бр	Назив активности	почетак активности	завршетак активности	период трајања
1	Иницијатива јавног тела за покретање поступка ЈПП	01/02/2019	08/02/2019	7
2	Одлука скупштине о започињању реализације поступка ЈПП	01/10/2019	16/10/2019	15
3	Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП	16/10/2019	15/11/2019	30
4	Припрема студије за предлог пројекта	15/01/2020	14/04/2020	90
5	Упућивање Предлога пројекта Комисији за ЈПП и концесије	14/04/2020	29/04/2020	15
6	Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП и концесије	29/04/2020	28/07/2020	90
7	Припрема тендерске документације	28/07/2020	27/08/2020	30
8	Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење ЗЗЗП	28/08/2020	26/11/2020	90
9	Сагласност Скупштине локалне самоуправе на Јавни уговор	27/11/2020	27/12/2020	30
10	Закључивање и објављивање Јавног уговора	28/12/2020	27/01/2021	30
11	Припремни период	28/01/2021	27/07/2021	180
12	Почетак вршења комплетне уговорене услуге	28/07/2021	28/07/2021	0
	Укупно			607



21. ЗАКЉУЧАК

На основу предложеног Пројекта, закључује се да је Град Пожаревац 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 15 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.

СТРУЧНИ ТИМ ЗА РЕАЛИЗАЦИЈУ ПРОЈЕКТА

Градска управа Града Пожаревца ће пратити цео пројекат у сарадњи са стручним тимом.

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

