

**Република Србија
ОПШТИНА КЛАДОВО**



**КОНЦЕСИОНИ АКТ ЗА ПОВЕРАВАЊЕ ОБАВЉАЊА ДЕЛАТНОСТИ
ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КЛАДОВО**

Март, 2023. године

Садржај

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ	4
2. РЕЗИМЕ	7
3. ПОЈАМ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА И КОНЦЕСИЈЕ	8
4. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О КЛАДОВУ	11
5. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ.....	13
6. ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ/КОНЦЕДЕНТА И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА/КОНЦЕСИОНАРА	15
6.1. ОСНИВАЊА ДРУШТВА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ	16
7. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ	18
7.1. ТРЕНУТНО СТАЊЕ	19
7.2. ПРЕДЛОГ БУДУЋЕГ СТАЊА	23
8. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА.....	40
9. ПОДАЦИ О УТИЦАЈУ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ.....	42
9.1. УТИЦАЈ ВОЗИЛА НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ	43
9.2. УТИЦАЈ НА ЗЕМЉИШТЕ.....	45
9.3. БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР	45
9.4. БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА СИГУРНОСТИ КОРИСНИКА ЈАВНОГ ПРЕВОЗА.....	45
9.5. ПОТРЕБНИ УСЛОВИ ЗА НЕСМЕТАНО КРЕТАЊЕ ЛИЦА СА ПОСЕБНИМ ПОТРЕБАМА	46
10. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	47
11. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА	50
12. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТЕ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	50
12.1. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА	51
12.1.1. МЕТОДОЛОГИЈА ДОБИЈЕНЕ ВРЕДНОСТИ У ОДНОСУ НА УЛОЖЕНИ НОВАЦ	51
12.1.2. КАПИТАЛНИ ТРОШКОВИ И ПРОЈЕКЦИЈА ФИНАНСИЈСКИХ ОДЛИВА	52
12.1.3. ОПЕРАТИВНИ ТРОШКОВИ И ПРОЈЕКЦИЈА ФИНАНСИЈСКИХ ОДЛИВА	54
12.1.4. ПРОЈЕКЦИЈЕ ПРИЛИВА	56
12.2. АНАЛИЗА РИЗИКА И МАТРИЦА РАСПОДЕЛЕ РИЗИКА	58
12.2.1. ДИСКОНТОВАНИ ТОКОВИ НОВЦА	64

12.3.	ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА	
	75	
12.4.	ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП	75
13.	ПОДАЦИ О НАКНАДАМА КОЈЕ ПЛАЋА КОНЦЕСИОНАР	77
14.	ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ	78
14.1.	ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА.....	78
14.2.	КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА	80
14.3.	САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА	80
14.4.	САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР	82
14.5.	ПОТПИСИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА.....	83
15.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА.....	84
16.	ЗАКЉУЧАК	85

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

У складу са Уговором о пружању саветодавних услуга за израду предлога пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање комуналне делатности превоза путника на територији Општине Кладово и саветодавних услуга у току поступка набавке за избор приватног партнера, заведен код Извршиоца под бројем UG-201-723-1/2021. од 23.07.2021. године (у даљем тексту: Уговор), Консултант, односно Аутор **PPP Investment doo Beograd** је за Наручиоца **Општинску управу Кладова** израдио Концесиони акт за поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Кладово (у даљем тексту: Концесиони акт).

© Заштита ауторског права – Copyright 2023.

Израђен Концесиони акт 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 **Општинској управи Кладово**.

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 строгим тајношћу, у складу са законом и добрим пословним обичајима, третирајући их са истом пажњом са којом поступа са сопственим пословним тајнама;
- 3) да, супротно закону и другим прописима којима се уређује правна заштита пословне тајне од свих радњи нелојалне конкуренције, добрим пословним обичајима и овом Уговору, неће неовлашћено прибављати, користити или открити без писане сагласности друге стране ни једној трећој страни било коју информацију која се штити као пословна тајна друге стране у чији је посед дошла, без писане сагласности друге уговорне стране;
- 4) изузетак од ове клаузуле су запослени код сваке од уговорних страна, односно сарадници и/или консултанти који сарађују са уговорним странама са истом обавезом заштите пословне тајне, у складу са законом.
- 5) да неће копирати, отиснути, ставити у писани облик или сачувати у електронском облику, било који материјални део добијене информације, изузев у случајевима када је то неопходно за реализацију Уговора;
- 6) да ће, у случају када стиче нову информацију која се штити као пословна тајна друге уговорне стране, а односи се на предмет Уговора, тако стечену информацију третирати као пословну тајну и исту неће пренети трећим лицима,

односно искористити на било који начин без претходне писмене сагласности друге уговорне стране.

- 7) да ће на захтев једне од уговорних страна, у свако доба трајно избрисати све информације (укључујући белешке, извештаје, анализе, налазе, сагласности, мишљења и др.) који су у вези или произлазе из информације друге стране, као и све њихове копије, у случају када је иста сачувана у електронском облику. У случајевима када је могуће, пружити доказе о уништењу или брисању.

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

Одрицање од одговорности – Disclaimer

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

Уколико сте овај документ добили грешком, обавештавамо Вас да је његово отварање, читање, копирање, умножавање, чување, обелодањивање, дистрибуирање и/или обрађивање строго забрањено. Молимо да у том случају о насталој грешки одмах обавестите аутора или пошиљаоца и да му документ са свим прилозима предате.

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

2. РЕЗИМЕ

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

Стварање правног оквира за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије (у наставку: ЈПП) 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, у решавању питања која су од јавног значаја.

Предмет предложеног пројекта ЈПП **са елементима концесије** је поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији Општине Кладово на период од 20 година закључењем јавног уговора између Општине Кладово и приватног партнера.

Сходно томе, а у циљу одабира приватног партнера који има потребан ниво компетентности и успешности да извршава услуге које су предмет Концесионог акта, Општина Кладово као Јавни партнер исти подноси Комисији за јавно-приватно партнерство и концесије Владе Републике Србије, ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП, како би се побољшао квалитет транспортне услуге и превоза путника у Републици Србији, односно Општине Кладово.

Имплементација ове концесије би допринела побољшању и унапређењу ове комуналне делатности, омогућавању одрживог система превоза у Општини Кладово на дужи временски период и редукцију загађења животне средине смањењем емисије CO₂ и оксида азота.

Реализација предложене концесије из области превоза путника оправдана је са економско-финансијског и техничког становишта.

Као најважнији циљ ове концесије јесте подизање квалитета пружања комуналне услуге уз уштеде у буџету локалне самоуправе, као и заштита животне средине смањењем емисије CO₂ и оксида азота.

Предмет концесије	Концесиони акт за поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Кладово
Јавни партнер	Општина Кладово
Представник Јавног партнера	Златко Калиновић, начелник
Седиште	Улица Краља Александра бр. 35, 19 320 Кладово
Контакт телефон	тел: +381 (019) 801 450 факс: +381 (019) 801 563
Интернет страница	http://kladovo.org.rs/
Електронска адреса	opstina@kladovonet.rs
Процењена вредност концесије	1.091.500.800,00 динара без пдв-а
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство са елементима концесије. Рок трајања јавног уговора је 20 година.

3. ПОЈАМ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА И КОНЦЕСИЈЕ

Чланом 7. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016), прописано је да је јавно-приватно партнерство 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, или као концесија која представља посебан облик јавно-приватног партнерства.

Чланом 8. истог закона је прописано да се Јавним уговором којим се даје концесија уређују права и обавезе даваоца концесије и концесионара у складу са одредбама овог закона и одредбама посебних прописа којима се уређује област из које је предмет концесије.

Чланом 10. ставом 1 истог закона је дефинисано да је концесија у смислу овог закона, уговорно или институционално јавно-приватно партнерство са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног богатства, добра у општој употреби која су у јавној својини, односно добра у својини јавног тела или обављања делатности од општег интереса, које јавни партнер уступа приватном партнеру, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнер сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

Став 4. истог члана дефинише да је концесија за јавне услуге, у смислу овог закона, уговорни однос истоветан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или од тог права заједно са плаћањем.

Члан 11. истог закона дефинише да се концесија може дати ради комерцијалног коришћења природног богатства, односно добра у општој употреби која су у јавној својини или обављања делатности од општег интереса, а између осталог и за јавни превоз.

Анализирајући могуће законом дефинисане облике јавно-приватног партнерства за будућу сарадњу у сектору јавног превоза путника у општини Кладово погодан је модел **уговорног јавно-приватног партнерства са елементима концесије**, којим би се обезбедило поверавање обављања делатности јавног превоза путника, које обухвата аспекте структуре система (возила, енергију, људске ресурсе, мрежу линија), функционисања, организацију и управљање целином система, као и унапређење и развој система и транспортне услуге.

За локалне самоуправе или јавна предузећа које немају довољно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројеката, ангажовање приватног партнера представља атрактивно решење.

Ово јавно-приватно партнерство подразумева финансирање пројекта од стране приватног партнера чиме се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује, већ је обавеза локалне самоуправе да омогући приватном партнеру несметано обављање комуналне делатности. Јавно-приватно партнерство у суштини представља оквир за заједничке акције јавног сектора (у овом случају Општине Кладово) и капитала приватног партнера, ради обезбеђења функционисања делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре.

Овакав модел пословне сарадње јавног и приватног сектора подржан је од стране Владе Републике Србије¹, а сваки појединачни пројекат захтева претходну проверу и добијање сагласности од стране Комисије за јавно-приватно партнерство и концесије Владе Републике Србије.²

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 већа ефикасност оваквих пројеката. Концепт јавно-приватног партнерства са елементима концесије, у примеру комуналне делатности обављања приградског превоза путника, омогућује Општини Кладово, као јавном партнеру, унапређење услуге превоза путника и смањење трошкова у буџету локалне самоуправе.

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011 и 104/2016) 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 Општине Кладово је да обезбеди превоз путника на приградским линијама одговарајућег квалитета, одн. да унапреди постојећи квалитет возног парка што ће бити једино могуће кроз инвестицију у нова возила од стране приватног партнера.

Чланом 3. ставом 5. истог Закона дефинисано је да је градски и приградски 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).

¹www.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.

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

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 превоз је превоз унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе;
- Међумесни превоз је превоз између насељених места која се налазе на територији две или више јединица локалне самоуправе.

Домаћи превоз се обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају. Приградски превоз путника који је предмет концесије обавља ће се на основу лиценце за 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.

4. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О КЛАДОВУ

Општина Кладово се налази на крајњем југоистоку Србије у Тимочној Крајини, територијално припада Борском округу и задња је тачка на истоку према Бугарској и Румунији. Простире се на површини од 629 м² и чине је 22 насељена места. Убраја се у старије општине у Подунављу. На данашњој територији Кладова, у римско доба, постојало је утврђење у којем се налазио војно цивилни логор који су подигли Римљани на граници док у античко доба, постојао је град са именом Занес. Када је војно цивилни логор разорен, Словени су на његовим темељима подигли своје насеље Нови Град. Изградњом турске тврђаве Фетислам, Нови Град све више губи словенски карактер. Под данашњим именом, Кладово се први пут помиње у једном аустријском војном документу у коме је забележен напад хајдука из Влашке на општину 1596. године. Верује се да име општине потиче од речи „кладенац“, јер Кладово обилује изворима или из речи „клада“, од посечених шума, при чему се сматра да су такве сече каснијег датума у односу на прве писане помене имена општине.

Општина је повезана Ђердапском магистралом са Београдом од којег је удаљена 260 км. Од Параћина, са којим је повезује аутопут Београд- Ниш, удаљена је 200 км, док се до Ниша стиже преко Зајечара, Књажевца и планинског превоја Тресобаба и од њега је удаљена 200 км. Према подацима Републичког завода за статистику за 2021. годину, укупна дужина путева у Кладову износи 257 км.

Према резултатима Пописа становништва, домаћинства и станова 2022. године, у општини Кладово живи 18.002 становника што је за 12,8% мање у односу на попис из 2011. године када је у општини Кладово живјело 20.635 становника. Последњи доступни подаци Републичког завода за статистику за 2021. годину показују да је густина насељености у општини Кладово 28 становника по км². Када говоримо о просечним зарадама без пореза и доприноса, изражен је тренд раста при чему је у 2021. години достигнута висина од 57.971 РСД. У погледу образовања, највећи проценат становништва старости 15 и више година има средње образовање и то 30% жене и 42% мушкарци, затим основно образовање док само 4% жена и 6% мушкараца од укупног броја становника општине има високо образовање.

Пољопривредна производња као једна од кључних привредних грана у региону није довољно конкурентна, а потенцијали за друге привредне активности на селу нису довољно развијени. Стога, млади у потрази за запослењем и незадовољни квалитетом живота одлазе из села. Континуирано смањивање укупног броја становника, а самим тим и расположивог радног потенцијала на територији Општине, један је од кључних чинилаца који може остварити негативан утицај на даљи развој пољопривреде и привреде уопште.

Најважније географске карактеристике општине Кладово јесу разграната хидрографска мрежа, са Дунавом као највећом и водом најбогатијом реком, равничарско-терасаста терени поред обале Дунава и брдско планински предели са надморском висином до 500 метара. Клима је континентална, са жарким, топлим летима са мало падавина, и дуга и хладна зима са снегом од новембра. Ветрови су честа појава, и обично доносе обилне и изненадне падавине.

Туристичку понуду општине Кладово чини неколико споменика културе као што је Трајанова табла и Трајанов мост, тврђава Диана Занес, као и трђава Фетислам, балон станице „Пена“ и „Варница“ на Ђердапу, црква Светог Ђорђа, манастир Свете Тројице и археолошки музеј Ђердапа основан 1996. године са богатом збирком сакупљаном преко 50 година.

5. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ

На основу члана 4. став 3. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011 и 104/2016 и 95/2018), Скупштина Општине Кладово донела је Одлуку о покретању поступка поверавања обављања комуналне делатности приградски превоз путника на територији Општине Кладово. Чланом 2. поменуте Одлуке Општина Кладово определила се за спровођење поступка ЈПП са елементима концесије.

Предмет пројекта јесте поверавање обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији Општине Кладово, на период од 20 година, закључењем јавног уговора између Општине Кладово и приватног партнера и обухвата пружање услуге приградског превоза путника, финансирање, набавку возила и унапређење услуге превоза увођењем система електронске наплате карата и бројања путника.

Овај пројекат ће се реализовати по моделу уговорног ЈПП са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално обављање делатности од општег интереса, које јавни партнер уступа приватном партнеру, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране јавног партнера, при чему приватни партнер сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

Предлог пројекта ЈПП са елементима концесије подразумева финансирање пројекта од стране приватног партнера/концесионара и на тај начин се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује, већ је обавеза локалне самоуправе да омогући приватном партнеру несметано обављање комуналне делатности у складу са овим Пројектом, а за коју би приватном партнеру исплаћивао накнаду у виду концесионе накнаде у висини од 10.000.000,00 динара нето на годишњем нивоу. Износ концесионе накнаде који би се исплаћивао приватном партнеру током периода реализације уговора представљао би издвајања из буџета Општине Кладово која би служила за покриће дела трошкова организовања превоза за повлашћене категорије путника (ученици, пензионери, лица са посебним потребама и сл.). Број и категорија путника који би се уврстили у повлашћене категорије одређивао би јавни партнер односно Општина Кладово у складу са потребама у датом тренутку (Општина би одређивала ко је носилац повлашћене карте, колики је број повлашћених путника, колико би износио износ наплаћеног дела карата, да ли ће вршити 100% рефундације тј. да ли неко од повлашћених категорија уопште неће плаћати накнаду за услугу превоза и сл.) и за то би приватном партнеру исплаћивала накнаду од 10.000.000,00 динара нето на годишњем нивоу односно према броју процењених пређених километара од око 32 динара по пређеном километру. Јавни партнер Јавно-приватно партнерство у суштини представља оквир за сарадњу јавног сектора (у овом случају Општине Кладово) и капитала приватног партнера, ради обезбеђења функционисања делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре. Приватни партнер би у потпуности организовао превоз путника и вршио наплату карата, уз обавезу увођења електронског система наплате карата и бројања путника.

Реализација пројекта поверавања приградског превоза путника на територији општине Кладово путем јавно-приватног партнерства представља ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба мобилности становништва. Реализација у сектору комуналних делатности (а нарочито у аутобуском подсистему јавног превоза путника) се обезбеђује кроз синергију јавног и приватног партнера.

У том смислу, основни циљеви реализације пројекта у сектору јавног превоза путника у општини Кладово су:

- Усаглашеност реализације мобилности становништва са важећим законским прописима и потпуно уређење тржишта транспортних услуга;
- Повећање транспортне понуде система јавног превоза путника кроз повећање мреже линија;
- Равномерна и континуална транспортна понуда у времену и простору на тржишту транспортних услуга;
- Постизање дугорочних оптималних и квалитетних решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, производне и економске ефикасности и ефективности;
- Обезбеђивање савременог превоза путника унапређењем возног парка возилима која задовољавају емисиони стандард ЕУРО6;
- Омогућавање одрживог система превоза путника на период од 20 година;
- Заштита животне средине смањењем емисије штетних издувних гасова и смањење емисије CO₂;
- Оптимизација трошкова функционисања;
- Задовољење широког спектра социјалних потреба и друго.

6. ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ/КОНЦЕДЕНТА И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА/КОНЦЕСИОНАРА

Обавезе јавног партнера би биле:

- Да спроведе поступак одабира приватног партнера/концесионара;
- Да активно учествује у исходовању свих дозвола, сагласности, лиценци и друге неопходне документације у циљу квалитетне реализације пројекта;
- Да врши надзор над реализацијом пројекта, односно стара се да се приградски превоз путника обавља у складу са стандардом квалитета дефинисаним јавним уговором;
- Да редовно исплаћује новчана средства приватном партнеру/концесионару на име концесионе накнаде у износу од максимално **10.000.000,00 динара нето** годишње;
- Онемогућавање другом субјекту током трајања јавног уговора вршење услуга превоза путника предвиђених јавним уговором, а у складу са законом.

Права јавног партнера би била:

- Да разматра и усваја оправдане захтеве за изменом цена;
- Да разматра и усваја оправдане захтеве за изменом линија и полазака;
- Да одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником);
- Редовна контрола квалитета пружања комуналне услуге.

Обавезе приватног партнера/концесионара биле би да обезбеди финансијска и техничка средства за спровођење ове делатности кроз следеће активности:

- Оснивање друштва за посебне намене;
- Подношење захтева за добијање лиценце за обављање превоза путника у друмском саобраћају;
- Одмах по закључењу јавног уговора вршиће се припрема, запошљавање нових кадрова уколико буде потребе за тим, обезбедиће се возила за превоз путника за несметано обављање превоза путника до набавке возила, преузимаће се тренутне линије и вршиће се друге припремне активности;
- Обнављање возног парка одмах по закључењу јавног уговора, а најкасније у року од 18 месеци од потписивања јавног уговора;
- Приватни партнер је у обавези да уведе системе електронске наплате карата и бројање путника у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника и да исте одржава, а у складу са предвиђеном динамиком;
- Сва возила којима се буде обављао приградски превоз путника на територији општине Кладово треба да задовоље емисиони стандард ЕУРО6;
- Приватни партнер је у обавези да обезбеди простор за паркирање возила;
- Приватни партнер ће подносити квартални и годишњи извештај Скупштини Општине Кладово;

- Инвестирање у опрему и возила потребним за вршење услуге;
- Реинвестирање у обнову возног парка по истеку употребног века (максимална старост возила у коришћењу - 15 година старости возила);
- Вршење приградског превоза путника у складу са стандардом квалитета дефинисаним јавним уговором;
- Најмање једном годишње приватни партнер/концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене линија и цена.

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

- 1) Искључиво право обављања превоза на целокупној територији општине Кладово;
- 2) Остваривање прихода од продаје карата;
- 3) Остваривање прихода – издвајања из буџета Општине за надокнаду трошкова пређених километара (за субвенционисане категорије, школски превоз и сл.);
- 4) Вршење услуге превоза путника на територијама других локалних самоуправа у складу са претходним одобрењем Општине Кладово.

Права и обавезе приватног и јавног партнера ће бити детаљније дефинисане и одредбама јавног уговора о поверавању обављања делатности приградског линијског превоза путника на територији општине Кладово.

6.1. Оснивања друштва посебне намене

Приватни партнер је у обавези да најкасније 30 дана од дана закључења јавног уговора оснује **друштво посебне намене**. Конкретно у овом случају, друштво посебне намене се оснива само и искључиво ради реализације пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности домаћег линијског превоза путника на територији Општине Кладово.

Друштво посебне намене је у **Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама дефинисано** као привредно друштво које оснива приватни партнер за потребе реализације пројекта јавно-приватног партнерства.

Сходно члану 15. наведеног закона:

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

Предности ДПН огледају се у генерисању искључиво новчаних токова пројекта и одвајању имовине и обавеза приватног партнера од имовине пројекта, а јавни сектор се штити од неликвидности приватног партнера.

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 Републике Србије;
- 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.

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

ДПН се обавезно оснива ради реализације јавног уговора, осим ако концесионим актом није другачије одређено и може учествовати искључиво у спровођењу концесије у чију сврху је основано.

7. РАЗЛОЗИ ЗА ДАВАЊЕ КОНЦЕСИЈЕ

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

Разлози за давање концесије се огледају у следећем:

- Смањењу јавних расхода;
- Смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;
- Повећање транспарентности преумеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- Одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;
- Смањење јавног дуга, и сл.

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.

Значај система јавног превоза путника огледа се у следећем:

1. Омогућава мобилност становништва и задовољење потребе за кретањем;
2. Квалитет превозне услуге овог система утиче на ефективност и ефикасност свих производних, пратећих процеса и других активности људи у општини;
3. Посредно, утиче на рационално коришћење јавних површина, смањење саобраћајних гужви, безбедност и редукцију загађења околине у укупном транспортном систему општине;
4. За велики број становника, обзиром на њихове финансијске могућности, као и одређене социјалне групе (ученици, студенти, инвалиди, пензионери, стара лица, незапослени и сл.) јавни превоз путника представља често једину могућност за реализацију превозних потреба;
5. Улагању новчаних средстава у неопходне ресурсе: возила, запослене, објекте и опрему, енергију и сл. па је за економију локалних самоуправа, као и за Републику Србију, од интереса да градски и приградски превоз путника ефикасно функционише.

С обзиром на то да је основни циљ обезбеђење бољег функционисања система превоза путника и омогућавање услова да се квалитет превозне услуге подигне на један виши ниво и приближи квалитету јавног приградског превоза путника у градовима развијених европских земаља, а у оквиру средстава која локалне самоуправе имају на располагању, реализација ове комуналне делатности представља посебан изазов.

Систем јавног превоза је такође делатност за коју је потребно уложити велика средства и ресурсе: возила, објекте и опрему, запослене и сл. па је за економију локалних самоуправа од интереса да систем превоза путника ефикасно функционише и ради, а све то уз предузете мере за заштиту животне средине.

Један од главних приоритета Општине јесте и стварање економски исплативог и прихватљивог система превоза путника који ће задовољити потребе становништва и допринети развијенијем саобраћајном систему.

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 са елементима концесије поверавања обављања комуналне делатности приградског превоза путника на територији општине Кладово, реализоваће се у складу са Чланом 8. Закона о ЈПП и концесијама, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије, у коме међусобна права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП са или без елемената концесије, уговорне стране уређују јавним уговором, чија је садржина прописана чланом 46. овог Закона.

Након спроведеног поступка избора приватног партнера/концесионара, јавно тело и одабрани приватни партнер/концесионар закључују јавни уговор. Приватни партнер/концесионар ће основати друштво за посебне намене на које се примењују одредбе закона којима се уређује положај привредних друштава.

За разматрање могућности покретања поступка ЈПП са елементима концесије неопходно је било анализирати тренутно стање домаћег линијског превоза путника.

7.1.Тренутно стање

На подручју општине Кладово превоз путника на приградским линијама врше следећи превозници:

1. „Пига -Турс“ Текија;
2. „Томић“ Велика Врбица;
3. „Топ Турист“ д.о.о. Грабовица;
4. „Мото Боем“;
5. „Арива Литас“.

Превоз путника обавља се аутобусима по унапред утврђеном Плану линија, и то на:

- Сталним линијама којима се превоз обавља током целе године;
- Сезонским линијама које раде у одређеном периоду у току године;
- Повременим (ванредним) линијама – за време одржавања културних, уметничких, спортских и других манифестација, ванредних догађаја, прекида саобраћаја због више силе, извођења радова на путу и др;
- Пробним линијама.

Пробна линија 1- Кладово-Купузиште

Редни број полазака	1	2	3	км	Стајалишта	км	4	5	6	Редни број поласка
Време поласка	03:00	7:00	15:15	0	Кладово-АС	28	17:05	23:15	06:40	Време доласка
	03:05	07:05	15:20	3	Дедиње	26	16:59	23:09	06:35	
			15:22	5	Кључна тераса (раскрсница за Подвршку)	23			06:37	
	03:10	07:10	15:25	7	Раскрсница за Речицу	21	16:54	23:04	06:30	
	03:16	07:16	15:31	15	Велесница		16:44	22:54	06:20	
	03:20	07:20	15:35	18	Раскрсница за Љубичевац	10	16:39	22:49	06:15	
	03:28	07:28	15:43		Раскрсница за Велику Каменицу		16:37			
	03:30	07:30	15:45	21	Грабовица	7	16:34	22:44	06:10	
	03:35	07:35	15:50	24	Брза Паланка	4	16:29	22:39	06:05	
			15:53	25	Стара Брза Паланка	3			06:03	
Време доласка	03:40	07:40	15:55	28	Раскрсница за Купузиште	0	16:24	22:34	06:00	Време поласка

Пробна линија 2 – Кладово-Корбово-Кладово

Редни број поласка	1	2	км	Стајалишта	км	3	4	Редни број полазака
Време поласка	7:05	7:40	0	Кладово - АС	18			Време доласка
	7:02	07:37	2	Костол 1	16			
	7:00	07:35	3	Костол 2	15			
	6:55	07:30	6	Мала Врбица	12			
	6:50	7:20	8	Велика Врбица 1	10			
	06:48	07:18	9	Велика Врбица 2	9			
	06:45	07:28	12	Ртково	6			
		07:30	17	Корбово 1	1			
Време поласка		07:35	18	Корбово 2	0			Време доласка

Пробна линија 3 – Текија-Кладово

Редни број поласка	1	2	удаљеност у км	Стајалишта	удаљеност у км	3	4	Редни број поласка
Време поласка	6:20	10:25	0	Текија - А	23	10:20	14:25	Време доласка
	6:35	10:40	13	Караташ	10	10:05	14:10	
	6:37	10:42	15	Сип	8	10:03	14:08	
	6:38	10:43	16	Давидовац 1	7	10:02	14:07	
	6:39	10:44	17	Давидовац 2	6	10:01	14:06	
	6:41	10:46	19	Кладушница	4	9:59	14:04	
	6:43	10:48	21	Ђ.У. Стаклара	2	9:57	14:02	
	6:44	10:49	22	Пемци	1	9:56	14:01	
	6:45	10:50		Центар		9:55	14:00	
Време доласка	6:46	10:51	23	Кладово - АС	0	9:54	13:59	Време поласка

Пробна линија 4 – Кладово-Подвршка

Редни број поласка	1	км	Стајалишта	км	2	Редни број поласка
Време поласка	06:00		Подвршка	14	15:55	Време доласка
	06:10		Тронеђа	11	15:45	
Време доласка	06:25		Кладово АС	0	15:30	Време поласка

Пробна линија 5 – Кладово - Корбово- Кладово

Редни број полазака	1	км	Стајалиште	км	2	Редни број полазака
Време поласка	06:35	0	Кладово-АС	25	15:30	Време поласка
	06:33	2	Костол 1	23	15:33	
	06:31	3	Костол 2	22	15:36	
	6:30	6	Мала Врбица	19	15:40	
	6:25	8	Велика Врбица 1	17	15:45	
	6:21	9	Велика Врбица 2	16	15:46	
	6:20	12	Ртково	13	15:50	
	6:15	17	Корбово 1	8	16:00	
	6:07	18	Корбово 2	7	16:02	
	6:05	24	Вајуга 2	1	16:15	
Време поласка						Време доласка

Од наведених постојећих линија, тренутно су у функцији само пробна линија 2: Кладово-Корбово-Кладово и пробна линија 3: Текија-Кладово, што је недовољно у односу на потребе становништва Општине Кладово.

Општина Кладово не располаже тачним подацима о висини остварених прихода и броју продатих карата на територији Општине.

7.2. Предлог будућег стања

Приватни партнер ће бити у обавези да набави 3 аутобуса и 4 минибуса стандарда EURO6, који ће саобраћати на 7 нових линија и то:

- Линија 1: Кладово - Купузиште;
- Линија 2: Корбово - Кладово;
- Линија 3: Текија - Кладово;
- Линија 4: Подвршка - Манастирица – Кладово – Подвршка;
- Линија 5: Подвршка – Милутиновац – Корбово – Караташ – Кладово;
- Линија 6: Грабовица – Љубичевац - Каменица;
- Линија 7: Корбово – Милутиновац - Кладово.

Укупна годишња пређена километража процењује се на нивоу од око **310.000 км.** Потребан број возила на раду по линијама одређен је на 7 возила, од чега је 3 возила врсте аутобус, док је 4 возила врсте минибус. Приказ врсте и броја возила која се користе на линијама приказан је у наредној табели :

Линија бр.	аутобус	минибус
1	1	
2		1
3		1
4	1	
5	1	
6		1
7		1
Укупно:	3	4

У наставку следи детаљан приказ линија, стајалишта и времена полазака:

1. Кладово – Купузиште (1 аутобус)

Линија 1														
Кладово - Брза Паланка - Купузиште														
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово	Дедиње	Кључка тераса	Раскрсница за Подвршку	Раскрсница за Речицу	Милутиновац Р.	Велесница	Раскрсница за Љубичевац	Раскрсница за В.Каменицу	Грабовица	Брза Паланка	Стара Б. Паланка Р.	Купузиште
Удаљеност (км)		0	2	4	5	6	11	15	18	19	21	24	25	28
1	Време поласка	05:10	05:15	05:18	05:19	05:20	05:26	05:30	05:35	05:38	05:40	05:45	05:47	05:50
2		06:30	06:35	06:38	06:39	06:40	06:46	06:50	06:55	06:58	07:00	07:05	07:07	07:10
3		12:00	12:05	12:08	12:09	12:10	12:16	12:20	12:25	12:28	12:30	12:35	12:37	12:40
4		14:15	14:20	14:23	14:24	14:25	14:31	14:35	14:40	14:43	14:45	14:50	14:52	14:55

Линија 1														
Купузиште - Брза Паланка - Кладово														
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Купузиште	Стара Б. Паланка Р.	Брза Паланка	Грабовица	Раскрсница за В.Каменицу	Раскрсница за Љубичевац	Велесница	Милутиновац Р.	Раскрсница за Речицу	Раскрсница за Подвршку	Кључка тераса	Дедиње	Кладово
Удаљеност (км)		0	3	4	7	9	10	13	17	22	23	24	26	28
5	Време поласка	05:50	05:53	05:55	06:00	06:02	06:05	06:10	06:14	06:20	06:21	06:22	06:25	06:30
6		07:10	07:13	07:15	07:20	07:22	07:25	07:30	07:34	07:40	07:41	07:42	07:45	07:50
7		13:00	13:03	13:05	13:10	13:12	13:15	13:20	13:24	13:30	13:31	13:32	13:35	13:40
8		15:05	15:08	15:10	15:15	15:17	15:20	15:25	15:29	15:35	15:36	15:37	15:40	15:45



Овом линијом предвиђен је превоз ученика који похађају основну школу, ученика који похађају средње школе, радника у трговини, радника у здравственим установама, радника индустријске зоне, случајних путника, осталих.

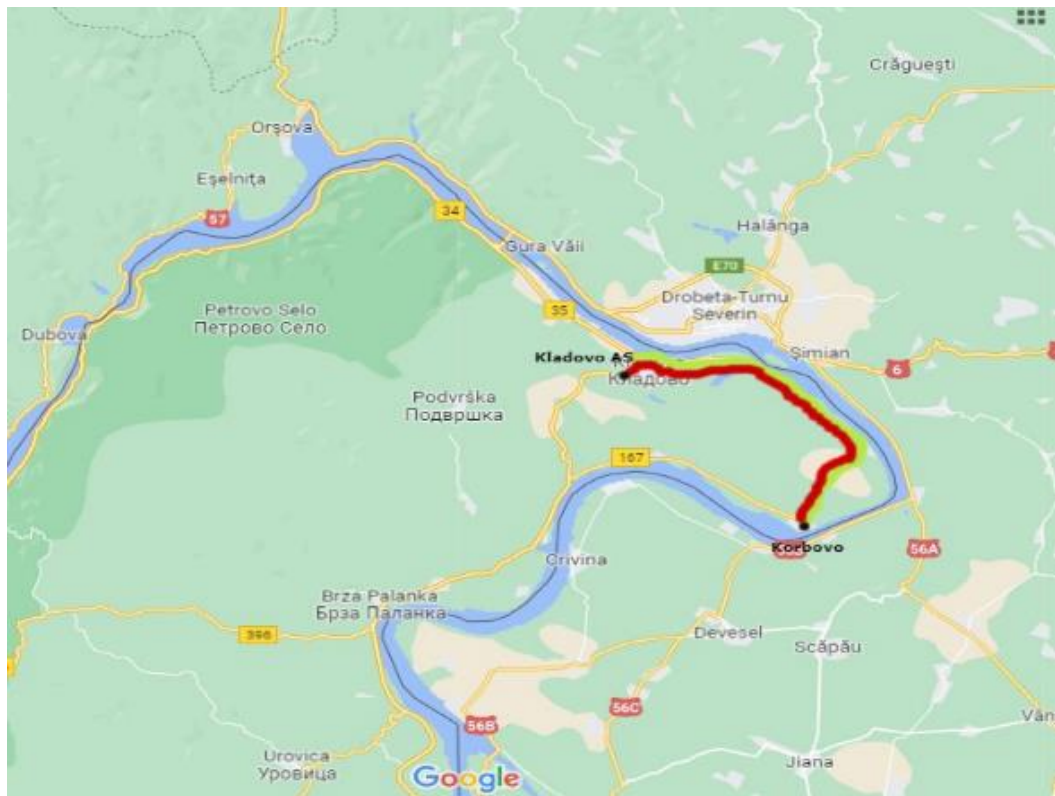
Поласком бр.8 предвиђен је повратак возила на почетни терминус.

Осим ових полазака, на датој релацији постоје и међуградски поласци: 7:00, 8:16, 15:00, 16:00 на релацији Кладово – Неготин, а која се преклапа са линијом Кладово – Купузиште. Такође, постоје поласци у супротном смеру на релацији Купузиште – Кладово у 13:00 и 18:30.

2. Корбово – Кладово (1 минибус)

Линија 2										
Корбово - Кладово										
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Корбово2	Корбово1	Ртково	Велика Врбица 2	Велика Врбица 1	Мала Врбица	Костол 2	Костол 1	Кладово
Удаљеност (км)		0	1	6	9	10	12	15	16	18
1	Време поласка	-	-	06:20	06:23	06:25	06:30	06:35	06:37	06:40
2		07:20	07:21	07:30	07:33	07:35	07:40	07:45	07:47	07:50
3		11:34	11:35	11:45	11:48	11:50	11:55	12:00	12:02	12:05

Линија 2										
Кладово - Корбово										
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово	Костол 1	Костол 2	Мала Врбица	Велика Врбица 1	Велика Врбица 2	Ртково	Корбово 1	Корбово2
Удаљеност (км)		0	2	3	6	8	9	12	17	18
4	Време поласка	06:45	06:48	06:50	06:55	07:00	07:03	07:05	07:15	07:16
5		11:00	11:05	11:07	11:10	11:15	11:16	11:20	11:30	11:31
6		14:15	14:25	14:27	14:30	14:35	14:36	14:40	14:50	14:51

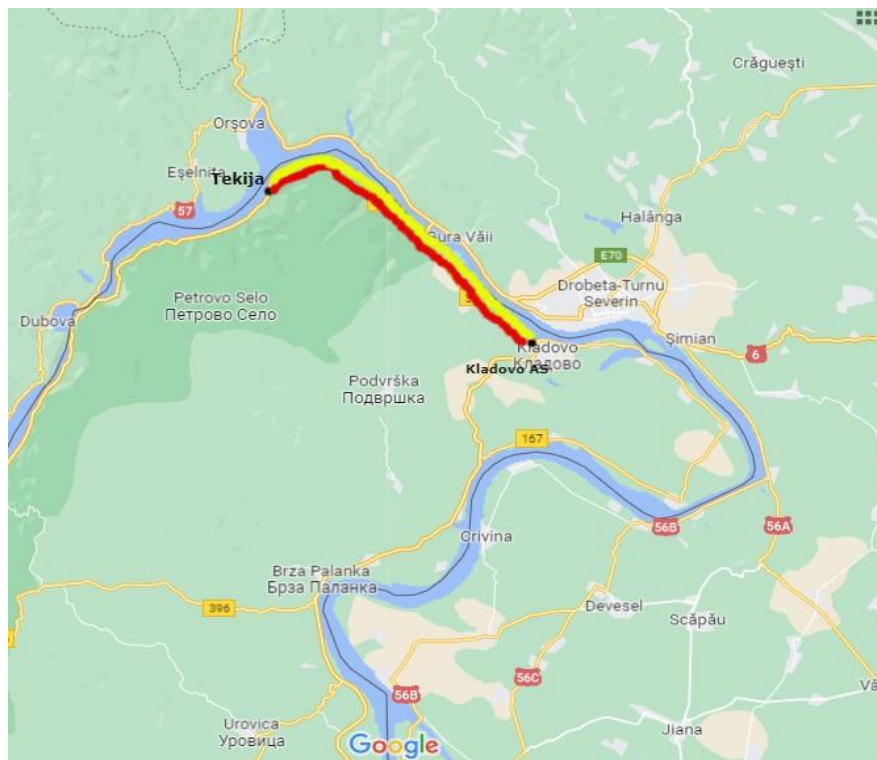


Линијом Корбово – Кладово предвиђен је превоз ученика који похађају основну школу, ученика који похађају средње школе, радника у трговини, радника у здравственим установама, радника индустријске зоне, радника комуналних предузећа, случајних путника, осталих.

3. Текија – Кладово (1 минибус)

Линија 3									
Текија - Кладово									
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Текија	Караташ	Сип	Давидовац	Кладушница	Бродоградил иште	Пемци	Кладово-АС
Удаљеност (км)		0	13	15	16	19	21	22	23
1	Време поласка	05:10	05:25	05:27	05:28	05:29	05:33	05:34	05:40
2		06:20	06:35	06:37	06:38	06:39	06:43	06:44	06:50
3		07:30	07:45	07:47	07:48	07:49	07:53	07:54	08:00
4		14:40	14:55	14:57	14:58	14:59	15:03	15:04	15:10

Линија 3									
Кладово - Текија									
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово- АС	Пемци	Бродоградил иште	Кладушница	Давидовац	Сип	Караташ	Текија
Удаљеност (км)		0	1	2	4	7	8	10	23
5	Време поласка	05:45	05:51	05:52	05:56	05:57	05:58	06:00	06:15
6		06:55	07:01	07:02	07:06	07:07	07:08	07:10	07:25
7		14:05	14:11	14:12	14:16	14:17	14:18	14:20	14:35
8		15:15	15:21	15:22	15:23	15:24	15:25	15:27	15:45



Линијом Текија – Кладово предвиђен је превоз радника бродоградилишта, радника у здравственим установама, радника комуналних предузећа, радника општинских управа, радника хидроелектрана Ђердап I и Ђердап II, ученика који похађају средње школе, наставника основне школе у Текији, случајних путника и осталих.

Насеље Текија има основну школу и ученици основних школа који живе у Текији не путују.

Након доласка из Текије, возило превози ученике основне школе а у подне их враћа.

4. Подвршка – Манастирица – Кладово -Подвршка (1 аутобус)

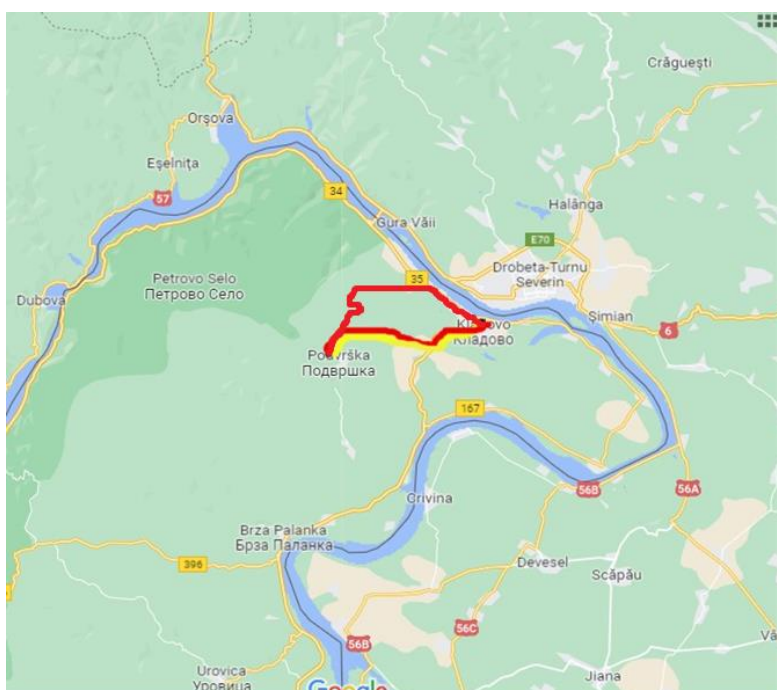
Линија 4									
Подвршка – Кладово (преко Манастирице)									
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Подвршка	Манастирица Р.	Манастирица	Давидовац Р.	Кладушница	Бродоград.	Пемци	Кладово-АС
Удаљеност (км)		0	3,1	5,5	11,3	12,4	13,5	15	16,4
1	Време поласка	05:15	05:21	05:26	05:37	05:39	05:41	05:43	05:45
2		06:20	06:26	06:31	06:42	06:44	06:46	06:48	06:50
3		07:25	07:31	07:36	07:47	07:49	07:51	07:53	07:55
4		13:20	13:26	13:31	13:42	13:44	13:46	13:48	13:50
5		14:45	14:51	14:56	15:07	15:09	15:11	15:13	15:15

Линија 4			
Кладово - Подвршка			
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово-АС	Подвршка
Удаљеност (км)		0	12,5
6	Време поласка	05:50	06:15
7		06:55	07:20
8		10:50	11:15
9		14:15	14:40

Линија 4									
Кладово – Подвршка (преко Манастирице)									
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово-АС	Пемци	Бродоград.	Кладушница	Давидовац Р.	Манастирица	Манастирица Р.	Подвршка
Удаљеност (км)		0	3,1	5,5	11,3	12,4	13,5	15	16,4
10	Време поласка	15:20	15:22	15:24	15:26	15:28	15:39	15:44	15:50

Линијом **Подвршка – Манастирица – Кладово – Подвршка** циклично ће саобраћати један аутобус са 10 полазака дневно. Линијом је предвиђен превоз радника индустријске зоне, радника комуналних предузећа и ученика из Подвршке, Манастирице и околних места, до Кладова.

*Полазак у **14:45h** из Подвршке планиран је да покупи раднике који су запослени у Кладову и превезао их назад својим местима која се налазе на овој линији. Како не живе сви радници у Подвршци, полазак из Кладова у 15:20h саобраћа у супротном смеру (полази из Кладова, иде преко Манастирице и враћа се у Подвршку) како би радници брже стигли кући и враћали се краћим путем.



Поменутом линијом предвиђен је превоз радника индустријске зоне, радника комуналних предузећа, радника општинске управе, ученика који похађају средње школе, случајни путници и остали.

Поласцима бр.6, бр. 7., бр. 8. и бр. 9 возило се враћа на почетни терминус у Подвршку, али не преко Манастирице.

Насеље Подвршка има основну школу од I до VIII разреда и ученици основних школа који живе у Подвршци не путују, али наставници путују сопственим превозом из разлога што одржавају предавања у више школа.

5. Кладово – Милутиновац – Корбово – Караташ – Кладово (1 аутобус)

Линија 5																	
Кладово - Милутиновац - Корбово - Караташ – Кладово																	
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово	Милутиновац	Стражев ица	Вајуга 1	Вајуга 2	Корбово2	Корбово1	Ртково	Велика Врбица 2	Велика Врбица 1	Мала Врбица	Костол 2	Костол 1	Кладово	Караташ	Кладово
Удаљеност (км)		0	10	15	17	18	24	25	30	33	34	36	39	40	42	52	62
1	Време поласка	05:30	05:44	05:51	05:54	05:55	06:05	06:06	06:12	06:17	06:18	06:21	06:25	06:27	06:30	06:45	07:00

Линија 5																	
Кладово - Караташ - Корбово - Милутиновац – Кладово																	
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово	Караташ	Кладово	Костол 1	Костол 2	Мала Врбица	Велика Врбица 1	Велика Врбица 2	Ртково	Корбово1	Корбово2	Вајуга 2	Вајуга 1	Стражевица	Милутиновац	Кладово
Удаљеност (км)		0	10	20	22	23	26	28	29	32	37	38	44	45	47	52	62
1	Време поласка	14:50	15:05	15:20	15:23	15:25	15:29	15:32	15:33	15:38	15:44	15:45	15:55	15:56	16:01	16:08	16:20

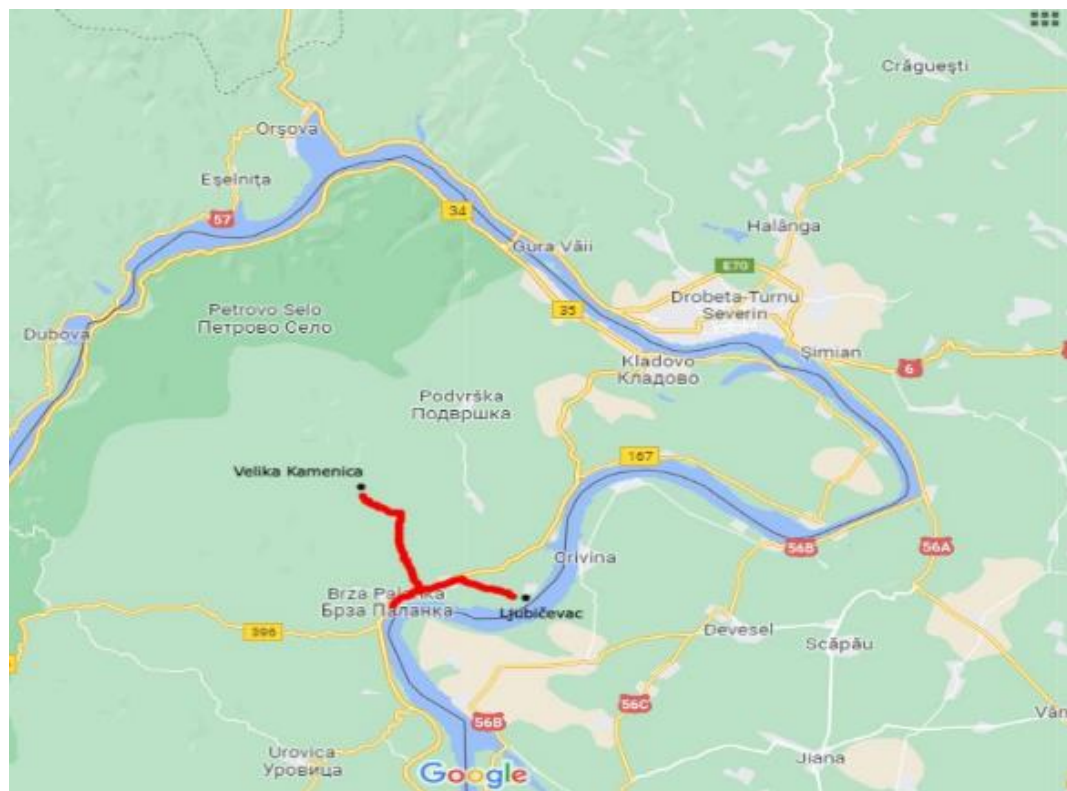


Поласком бр. 1,2 превозе се радници болнице, комуналног предузећа Ђердап, случајни путници.

6. Грабовица – Љубичевац – Каменица (1 минибус)

Линија 6							
Грабовица - Љубичевац - Каменица							
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Грабовица	Раскрсница за Љубичевац	Љубичевац	Раскрсница за Љубичевац	Раскрсница за В.Каменицу	Каменица
Удаљеност (км)		0	3	4.8	6.6	8.75	13.57
1	Време поласка	05:25	05:30	05:32	05:35	05:38	05:45
2		06:45	06:50	06:52	06:55	06:58	07:05
3		12:05	12:19	12:22	12:25	12:28	12:35
4		14:30	14:34	14:37	14:40	14:43	14:50

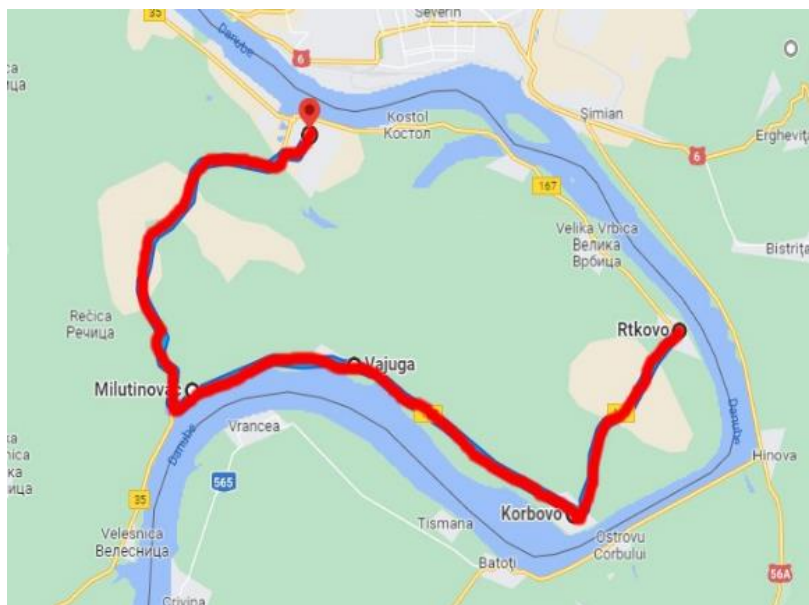
Линија 6							
Каменица - Љубичевац - Грабовица							
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Каменица	Раскрсница за В.Каменицу	Раскрсница за Љубичевац	Љубичевац	Раскрсница за Љубичевац	Грабовица
Удаљеност (км)		0	4,82	6,97	8,77	10,57	13,57
5	Време поласка	05:50	05:57	06:00	06:03	06:05	06:10
6		07:10	07:17	07:20	07:23	07:25	07:30
7		13:00	13:07	13:10	13:13	13:15	13:10
8		15:05	15:12	15:15	15:18	15:20	15:25



7. Корбово – Милутиновац - Кладово (1 минибус)

Линија 7									
Ртково - Корбово - Милутиновац - Кладово									
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Ртково	Корбово1	Корбово2	Вајуга 2	Вајуга 1	Стражевица	Милутиновац	Кладово
Удаљеност (км)		0	6	7	13	14	16	21	31
1	Време поласка	07:05	07:15	07:16	07:25	07:26	07:29	07:36	07:50
2		13:25	13:35	13:36	13:45	13:46	13:49	13:56	14:10
3		15:05	15:15	15:16	15:25	15:26	15:29	15:36	15:50

Линија 7									
Кладово - Милутиновац - Корбово - Ртково									
Бр. Поласка	Станице/ Стајалишта	Кладово	Милутиновац	Стражевица	Вајуга 1	Вајуга 2	Корбово2	Корбово1	Ртково
Удаљеност (км)		0	10	15	17	18	24	25	31
4	Време поласка	06:15	06:24	06:31	06:36	06:37	06:46	06:47	06:57
5		12:33	12:42	12:49	12:54	12:55	13:04	13:05	13:15
6		14:15	14:29	14:36	14:38	14:40	14:49	14:50	15:00



На линији Корбово – Милутиновац – Кладово ради једно возило типа минибус.

Поласцима бр. 1 и 6 предвиђен је превоз ученика средњих школа.

Поласцима бр. 2, 3, 4, и 5 предвиђен је превоз ученика основне школе.

У наставку се налази нови преглед пређене километраже у току рада превозних средстава на основу поменутих измењених линија и реда вожње:

Нови табеларни преглед пређене километраже у току рада превозних средстава и процена висине остварених прихода на годишњем нивоу												
Број линије	Број пређених км на дневном нивоу (линија)	Број пређених км на дневном нивоу (основна школа)	Недељно пређених километара (линије)	Недељно пређених километара (о. школе)	Годишње пређених километара (на линијама)	Годишње пређених километара (превоз деце)	Број путника	Број дана	Просечна цена карте	Максимални износ потенцијалних прихода од продаје карата	Процењени износ прихода од продаје карата на бази искоришћености капацитета возила	Искоришћеност капацитета
							Дневно путника	Годишње дана				
	224	комбиновано	6*224= 1344	-	52*1344=69.888	-	560	312	230,00	40.185.600,00	16.074.240,00	40%
	102	(Корбово) - 50	(6*102)= 612		52*612=31.824	-	120	312	230,00	8.611.200,00	3.444.480,00	40%
	184	(Сип, В. Врбница) - 60	6*184= 1104	5*100=500	52*1.104=57.408	36*500=18.000	160	312	240,00	11.980.800,00	4.792.320,00	40%
4. По-Ма-Кл-По	138		6*138= 828		52*828= 43.056		700	312	260,00	56.784.000,00	22.713.600,00	40%
	14		6*14= 84		52*84= 4.368							40%
5.; Кл-Ми-Ко-Кл	124	-	(5*124)= 620	-	52*620=32.240	-	140	260	230,00	8.372.000,00	3.348.800,00	40%
	56	комбин. - 14	6*9,12=54,72	5*22,8=114	52*336=17.472	36*114=4.104	160	260	185,00	7.696.000,00	3.078.400,00	40%
7.; Ко-Ми-Кл	-	17	-	5*100=500 5*75 =375 = 875	-	36*875=31.500	60	260	180,00	2.808.000,00	1.123.200,00	40%
Укупно					256.256	53.604				136.437.600,00	54.575.040,00	
УКУПНО (годишње пређених километара транспортног					309.860 км							

Процењује се да би сва возила укупно годишње прешла **око 310.000 км**. На основу броја пређених километара, као и просечне попуњености возила од 40%, процењује се да би приликом продаје карата могло да буде остварено **око 54.575.040,00 РСД** на годишњем нивоу (око 176 динара прихода по пређеном километру). Како би искоришћеност капацитета варирала у зависности од дана и потреба становника, процењује се да би искоришћеност капацитета износила 40%, с тим да остварени приходи могу бити виши или нижи у зависности од потреба становништва. У табели су представљени укупни приходи који би могли бити остварени за све превезене путнике, пошто се на одређеним линијама превозе и путници који представљају повлашћене категорије. Као што је претходно објашњено, наплата карата за повлашћене категорије и рефундација дела или целокупне накнаде вршила би се у сарадњи са јавним партнером, односно јавни партнер би одређивао број, категорију путника који се могу сврстати у повлашћене категорије и за то приватном партнеру исплаћивао накнаду у износу до **10.000.000,00 динара нето**. То практично значи да би приватни партнер могао да наплати око 44.575.040,00 динара прихода на годишњем нивоу за превезене путнике који не представљају повлашћене категорије путника. Уколико претпоставимо да је просечна цена карте 220,00 динара то значи да би просечно дневно требало да буде превезено 80 путника по линији (на свим поласцима у току дана).

8. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

Чланом 53. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је дефинисан начин престанка ЈПП-а, односно дефинисано је да ЈПП са или без елемената концесије престаје:

- Испуњењем законских услова;
- Раскидом јавног уговора због јавног интереса;
- Споразумним раскидом јавног уговора;
- Једностраним раскидом јавног уговора;
- Правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава

ништавим или поништава.

Чланом 53. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр . 88/2011, 15/2016 и 104/16) је такође дефинисано и да ЈПП са или без елемената концесије престаје испуњењем законских услова:

- 1) Истеком рока на који је закључен јавни уговор;
- 2) Смрћу приватног партнера, односно ликвидацијом или стечајем приватног партнера.

Истим чланом, ставом 3. је предвиђено и да изузетно од става 2. тачка 2) овог члана ЈПП са или без елемената концесије не мора престати ликвидацијом или стечајем члана конзорцијума, ако најмање један члан конзорцијума преузме неограничено солидарно обавезу испуњења дела јавног уговора члана конзорцијума који је ликвидиран, односно над којим је окончан стечајни поступак, уз претходну сагласност јавног партнера.

Превремени раскид јавног уговора због пропуста приватног партнера је нормиран чланом 54. ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр . 88/2011 , 15/2016 и 104/16), а у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

1) Ако приватни партнер/концесионар у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду,

2) Ако приватни партнер/концесионар не обавља јавне радове или не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве радове, односно услуге на начин како је договорено јавним уговором,

3) Ако приватни партнер/концесионар не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара,

4) Ако је приватни партнер/концесионар дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде,

5) Ако приватни партнер/концесионар својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року,

6) Ако приватни партнер/концесионар обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором,

7) Ако је приватни партнер/концесионар пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера,

8) У другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора.

Чланом 54. ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је прописано да се критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1, тачке. 2) до 7) овог члана утврђују јавним уговором.

Ставом 3. истог члана ја уређено да пре једностраног раскида јавног уговора, јавни партнер мора претходно писаним путем упозорити приватног партнера о таквој својој намери и одредити примерени рок за отклањање разлога за раскид јавног уговора и за изјашњавање о тим разлозима, а ставом 4. поменутог члана дефинисано је да ако приватни партнер не отклони разлоге за раскид јавног уговора у року из става 3. овог члана, јавни партнер раскида јавни уговор.

Чланом 54. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр. 88/2011, 15/2016 и 104/16) је предвиђено да у случају једностраног раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнер има право на накнаду штете коју му је проузроковао приватни партнер/концесионар у складу са општим правилима облигационог права.

Ставом 6. поменутог члана је нормирано да се на последице превременог раскида јавног уговора због пропуста приватног партнера примењују посебна правила утврђена јавним уговором као и општа правила облигационог права.

9. ПОДАЦИ О УТИЦАЈУ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ

Животна средина је скуп природних и створених вредности чији комплексни међусобни односи чине окружење, односно простор и услове за живот. Заштита животне средине представља скуп активности и мера за спречавање загађења, смањивања и отклањања штете нанете животној средини и враћања живе и неживе природе у стање пре настанка штете. У систематском мониторингу праћења узајамног деловања ових процеса настаје велика количина нумеричких података и индикатора као репрезентативних вредности које су добијене из скупова тих података. Пример систематизовања индикатора приказом узајамног дејства људи и животне средине, којим се описује однос између узрока и последице проблема, развијен је од стране Европске агенције за животну средину (ЕЕА). Овај систем је познат као DPSIR framework (D - Driving Forces, P – Pressures, S – State, I – Impact, R – Response).

Циљеви заштите животне средине су:

- Очување и заштита здравља људи, целовитости, разноврсности и квалитета екосистема;
- Очување генофонда животињских и биљних врста;
- Очување плодности земљишта;
- Очување природних лепота и просторних вредности;
- Очување културне баштине и добара које је створио човек;
- Обезбеђење услова за ограничено, разумно и одрживо газдовање живом и неживом природом;
- Очување еколошке стабилности природе, количине и квалитета природних богатстава;
- Спречавање опасности и ризика по животну средину.

У неким замљама постоји пракса где се дан у години означаи као дан чистог ваздуха и тада се цела нација активира да учини нешто у циљу смањења штетних компонената. Светски дан чистог ваздуха обележава се 3. новембра, а овој акцији придружила се и Република Србија различитим пригодним манифестацијама. Заштита животне средине обухвата мере за: смањење буке, контроле воде, смањење штетних испусних гасова из индустријских постојења и промета, контролу квалитета прехранбених производа, забране производње једињења која разграђују озонски омотач или негативно контаминирају постојеће екосистеме.

9.1. Утицај возила 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.

Европска унија својом политиком коју спроводи и мерама које предузима активно доприноси заштити животне средине. У земљама Европске уније се од 2010. године, примењује Директива 33/2009 која се односи на промовисање енергетски ефикасних и еколошки чистих возила у друмском транспорту која се користе у јавном сектору, као што су аутобуси за јавни превоз. Директива дефинише стратегију смањења емисије угљен моноксида за 20% до 2020. године, у поређењу са 1990. годином, као и еколошке и енергетске критеријуме код набавки нових возила. На основу наведеног, спроведена су бројна истраживања, те се дошло до закључка да један аутобус са ЕУРО0 стандардом загађује исто као и 20 аутобуса са ЕУРО4 стандардом.

У децембру 2019. године, вође ЕУ у оквиру Европског савета су се сложили да би ЕУ требала постићи климатску неутралност до 2050. године. То значи да ће до 2050. године државе чланице морати драстично смањити гасове са ефектом стаклене баште и пронаћи начине за компензацију преосталих и неизбежних емисија како би постигле равнотежу с нултом стопом емисија. Стратегија ЕУ за постизање овог циља је Европски зелени план. У прилог томе, донесен је и Европски закон о клими којим су се државе чланице обавезале да ће до 2030. године смањити нето емисије гасова са ефектом стаклене баште за најмање 55% у односу на ниво из 1990. године. Овај циљ је велики искорак у односу на претходни циљ ЕУ за 2030. годину који је договорен 2014. године а који подразумева да се емисије смање за 40%.

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

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

Реализација овог пројекта имаће и директне последице и са становишта смањења емисије штетних гасова од стране самог превозника. Јавни приградски превоз путника на територији општине Кладово тренутно се обавља аутобусима старије генерације. Реализацијом овог пројекта обезбедиће се да обнављање возног парка одмах по закључењу јавног уговора, а најкасније у року од 18 месеци од потписивања јавног уговора и то куповином 7 возила (3 аутобуса и 4 минибуса). Сва возила морају да задовоље емисиони стандард ЕУРО6 који се односи на законски захтев према произвођачима возила да просечне емисије CO₂ буду испод 98 г/км.

За Општину Кладово од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног приградског превоза путника јер се тиме потенцијално стварају бољи услови за рад и запошљавање становништва. Наиме, квалитетном повезаношћу приградских насеља са градом, као и приградских насеља међусобно, линијама приградског превоза, омогућава се већа покретљивост радно способног становништва што ствара додатне погодности по питању запошљавања радне снаге.

Општи и посебни циљеви заштите животне средине

За реализацију пројекта на територији општине релевантни су следећи циљеви заштите животне средине:

- Рационална (одржива) употреба енергије и природних ресурса (вода, земљиште, шуме и сл.);
- Минимизирање отпада, ефикасно спречавање и контрола загађења, као и смањење 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 и станишта;
- Избор најбољих технологија које су на располагању и најбољих примера из праксе за заштиту животне средине;
- Посебан циљ заштите животне средине је одрживи развој туристичке делатности чиме ће се обезбедити дугорочна заштита свих елемената животне средине, кроз контролисано обављање предвиђених делатности.

9.2. Утицај на земљиште

Када су у питању физички утицаји 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.

9.3. 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.

9.4. Безбедност и заштита сигурности корисника јавног превоза

Концесионар је у обавези да се придржава мера које се обавезно предузимају ради заштите сигурности и безбедности корисника јавног превоза као и обавезна опрема која се треба користити у сваком јавном превозном возилу, који су садржани у Закону о заштити од пожара као и Закону о смањењу ризика од катастрофа и управљању ванредним ситуацијама и другим законима и подзаконским актима.

9.5. 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.

10. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА

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

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

Поред критеријума за квалитативни избор привредног субјекта које сви учесници у поступку избора привредног субјекта морају доказати да испуњавају, а који су дефинисани члановима 111. и 112. ЗЈН, критеријуми за избор привредног субјекта могу да се односе на испуњеност услова за обављање професионалне делатности, финансијски и економски капацитет, технички и стручни капацитет који су дефинисани члановима 115., 116. и 117. ЗЈН, а које учесници у поступку избора привредног субјекта треба да испуњавају.

Предлог пројекта садржи минималне техничке, финансијске и искуствене квалификације које учесник у поступку мора да испуњава да би му се омогућило учествовање у поступку избора приватног партнера и преговарања који ће прецизно бити дефинисан у оквиру јавног позива и конкурсне документације.

Привредни субјект мора да задовољи критеријуме за избор привредног субјекта за учешће у поступку јавне набавке, а који ће оквирно бити дефинисани на следећи начин:

Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

Привредни субјект треба да докаже да је уписан у регистар привредних субјеката, судски регистар, професионални регистар или други одговарајући регистар, ако се такав регистар води у земљи у којој привредни субјект има седиште.

Привредни субјект мора да поседује дозволу надлежног органа за обављање делатности која је предмет јавне набавке – Решење Министарства надлежног за послове саобраћаја за обављање јавног превоза путника – Лиценца за домаћи линијски превоз путника у друмском саобраћају у складу са Законом о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020).

Финансијски и економски капацитет

Понуђач треба да докаже има одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати:

- да има одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да је у последње три (3) финансијске године (2020., 2021. и 2022.) имао укупни пословни приход од минимум _____ милиона динара;
- да је у последње три (3) финансијске године (2020., 2021. и 2022.), рачунајући до дана објављивања јавног позива на Порталу јавних набавки, имао одговарајући финансијски капацитет на основу кога ће доказати да није имао пословни губитак.

Технички и стручни капацитет

Понуђач треба да докаже да има одговарајући технички капацитет на основу кога ће доказати да има потребне техничке ресурсе и то најмање:

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

Понуђач треба да докаже да има одговарајући стручни капацитет на основу кога ће доказати да има потребне кадровске ресурсе радно ангажоване у складу са Законом о раду („Сл. гласник РС“ бр. 24/2005, 61/2005, 54/2009, 32/2013, 75/2014, 13/2017 – одлука УС и 113/2017) најмање:

- 1 лице одговорно за превоз путника са сертификатом издатим од стране министарства у складу са Законом о превозу робе и путника у друмском саобраћају;
- _____ инжењера саобраћаја;
- _____ возача аутобуса;
- _____ лица на одржавању аутобуса од чега најмање _____ аутомеханичара, _____ аутоелектричар, _____ бравар.

Пословни капацитет

Понуђач треба да докаже да има одговарајући пословни капацитет, на основу кога ће доказати:

- да има искуство и да је у претходне три (3) године (2020., 2021. и 2022.) квалитетно пружио јавну услугу превоза путника у најмање једној локалној самоуправи у трајању од најмање једне године;
- доказ да поседује следеће интегрисане системе:
 - SRPS ISO 9001 – систем менаџмента квалитета или одговарајући;
 - SRPS ISO 14001 – систем менаџмента заштите животне средине или одговарајући;

- SRPS ISO 45001 – систем управљања заштитом здравља и безбедношћу на раду или одговарајући.

11. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

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/концесионара 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/концесионара на начин и у поступку прописаном овим законом.

Предложени пројекат је планиран на период од 20 година.

12. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗА КОНЦЕСИОНАРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТЕ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ

12.1. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА

Предмет овог предлога пројекта ЈПП је поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији Општине Кладово, са циљем ефикаснијег коришћења расположивих ресурса и успостављања ефикасног система превоза путника. Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење савременијих возила којима је могуће на ефикаснији 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.

12.1.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

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

За јавног партнера је пројекат ЈПП успешан ако пружа "вредност за новац", што обухвата трошковну ефикасност, поуздану и правовремену услугу по уговореним ценама и по уговореном квалитету, онако како је то дефинисано у јавном уговору. Поређење (компарација) начина реализације јавне инвестиције подразумева упоредну анализу традиционалног модела и модела ЈПП. У том смислу, "вредност за новац" се рачуна на основу поређења ефеката ових модела реализације јавне инвестиције.

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

Приликом упоређивања 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 целисти 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 Општине Кладово 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 Компаратора укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

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

12.1.2. Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива

За потребе финансијске анализе реализације пројекта приградског превоза путника на територији општине Кладово креирана је спецификација трошкова иницијалне набавке возила којима ће се обављати превоз путника, као и вредност потребна за обнову опреме током реализације пројекта (планирано је да возила која се набављају иницијално не могу бити старија од 5 година и да током периода трајања уговора никада не могу бити старија од укупно 15 година, што значи да би се реинвестирање вршило у складу са старошћу возила, а најкасније у десетој години реализације пројекта уколико су возила била стара 5 година приликом иницијалне набавке).

У наставку текста ће бити приказани капитални трошкови пројекта који подразумевају набавку комплетног возног парка за обављање делатности и спровођење услуге превоза путника на прихватљивом нивоу (соло аутобуси и минибусеви).

За обављање делатности превоза путника на територији Општине Кладово неопходно је обезбедити 3 соло аутобуса за приградски саобраћај и 4 минибуса.

Према представљеној спецификацији укупан број возила неопходних за обављање превоза је 7, 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 којима би се обављао превоз је ЕУРО 6 емисиона категорија возила и планира се иницијална набавка возила у првих 18 месеци периода реализације уговорне обавезе.

У наредним табелама биће представљени укупни капитални расходи који се односе на набавку возила.

Иницијална вредност трошкова набавке возила и успостављања возног парка

Преглед потребних возила	Количина (број возила)	Вредност аутобуса (ЕУР нето)	Вредност улагања ЕУР	Курс евра	Вредност улагања РСД нето
Соло аутобус	3	75.000,00	225.000,00	117,50	26.437.500,00
Минибус	4	58.333,33	233.333,33	117,50	27.416.666,67
Укупно	7		458.333,33	117,50	53.854.166,67

Као што смо већ навели, за обављање квалитетне услуге превоза путника на територији општине неопходно је обезбедити укупно 7 возила. Према тренутно доступним тржишним подацима вредност иницијалне набавке процењује се на **53.854.166,67 динара** и састоји се од следећег:

1. Иницијалне набавке 3 соло аутобуса чија је нето вредност набавке процењена на 26.437.500,00 динара нето, односно 225.000,00 евра нето. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте аутобуса потребно је издвојити 8.812.500,00 динара за сваки аутобус односно 75.000,00 евра изражено у нето вредности (90.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
2. Иницијалне набавке 4 минибуса процењене вредности 27.416.666,67 динара, односно 233.333,33 евра изражено у нето вредности за вредност набавке. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте аутобуса потребно је издвојити 6.854.166,67 динара за сваки аутобус односно 58.333,33 евра изражено у нето вредности (70.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке).

Наведеним возилима ће се обављати превоз путника све док она не достигну максималну старост од 15 година након чега ће бити омогућена продаја старих возила и генерисање одређене вредности новца, као и обнављање возног парка истим бројем возила и у истом износу. На основу тренутно доступних тржишних података процењује се да би просечна цена продаје возила након истека корисног века трајања износила просечно 21.825,40 евра изражено у нето вредности односно 2.564.484,13 динара према тренутном курсу (117,50). У

наредној табели представљена је вредност продаје искоришћених возила након истека периода реализације пружања услуге:

Продајна вредност возила након истека процењеног корисног века трајања возила:

Количина (број возила)	Просечна процењена продајна вредност возила (ЕУР нето)	Укупна процењена продајна вредност након максималне старости возила од 15 година	Курс евра	Вредност улагања РСД нето
7	21.825,40	152.777,78	117,50	17.951.388,89

На основу представљених података вредност која може бити генерисана од продаје искоришћених возила износи **17.951.388,89** динара нето.

12.1.3. Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива

Оперативни трошкови односе се на редовне годишње трошкове који се појављују како би пружање услуге превоза функционисало на оптималном нивоу. За пружање услуге приградског превоза путника на територији општине Кладово 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.

Процењује се да је за обављање делатности приградског превоза путника на територији општине Кладово на годишњем нивоу неопходно издвојити приближно 46.955.717,03 динара.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

Оперативни трошкови	Годишњи износ трошкова (РСД нето)
Трошкови горива	15.062.338,87
Трошкови зарада и накнада зарада	28.206.024,00
Трошкови годишњег одржавања	1.364.354,17,00

Трошкови замене пнеуматика	800.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем возила	1.400.000,00
Функционисање друштва посебне намене са режијским трошковима	141.000,00
Укупно:	46.955.717,03

Процена висине трошкова горива извршена је на основу будућег броја пређених километара који ће се остваривати годишње на територији Општине и који ће према процени износити 310.000 километара, а на основу очекиване просечне потрошње возила од 30 литара на 100 пређених километара (0,3 литра по пређеном километру) и просечном ценом погонског горива од 179,09 динара без ПДВ.

Трошкови зарада процењени су на 28.206.024,00 динара и односе се на трошкове ангажовања неопходне радне снаге у бруто износу. Структуру запослене радне снаге представљају највећим делом возачи који би вршили услугу приградског превоза путника, затим диспечери, перачи и административни радници.

У наредној табели представљен је табеларни преглед ангазоване радне снаге:

Функција	Административни радник	Диспечер	Перач	Возач	Укупно
Број извршилаца	1	2	1	14	18
Висина месечне нето зараде	65.000	75.000	65.000	85.000	/
Висина месечне бруто зараде	103.206	119.632	103.206	136.059	/
Укупан износ	1.238.472	2.871.168	1.238.472	22.857.912	28.206.024

Процена висине бруто зараде извршена је на основу кретања цене рада по радном сату на територији Републике Србије, са посебним нагласком на разматрање цене рада на територији Источне 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 2,5% вредности возила на годишњем нивоу и у складу са потребним бројем возила они износе 1.346.354,17 динара.

Предвиђено је да се замена пнеуматика врши на 80.000 км. У складу са будућим бројем пређених километара на територији Општине Кладово, процењен је број пнеуматика које је потребно заменити на годишњем нивоу.

Опис	Соло аутобус	Минибус
Период замене у км	80.000	80.000
Број пнеуматика	6	4
Број измена	2,00	2,00
Укупан број замењених пнеуматика	12	8
Просечна цена пнеуматика	40.000,00	40.000,00
Укупан трошак пнеуматика	480.000,00	320.000,00
Укупно:	800.000,00	

Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем процењују се на 200.000 динара по возилу што укупно чини 1.400.000,00 динара годишњих трошкова.

Поред свих наведених трошкова, функционисање друштва за посебне намене производило би трошкове у висини од просечно 141.000,00 динара.

12.1.4. Пројекције прилива

Основни приход пројекта представља продаја карата за превоз путника у приградском превозу на територији Општине Кладово и процењује се да би за све превезене категорије путника приход могао да износи око 54,5 милиона динара нето годишње. Како је већ описано у делу који се односи на тренутно стање превоза путника не постоје егзактни подаци о висини остварених прихода и броју продатих карата на територији Општине. Пројектовањем броја продатих карата на основу броја линија, просечне попуњености капацитета и просечне висине цена карата на територији Општине извршена је процена висине прихода у наредних 20 година тј. за све време трајања пројекта.

Поред прихода од продаје карата превоз путника на територији Општине је до сада функционисао тако што је превозницима са којима су закључени уговори о вршењу услуге Општина исплаћивала одређену количину новца тј. целокупну наплату карата вршили су превозници и у складу са бројем остварених километара годишње добијали су од Општине надокнаду висине остварених трошкова. Износ средстава који је до сада био издвајан из буџета износио је 7.760.980,68 динара бруто односно 7.055.436,98 динара нето и односио се на рефундацију трошкова за повлашћене категорије путника. Како је предвиђен значајно већи број линија, полазака, возила за обављање превоза путника и унапређење услуге потребно је годишње издвојити додатна средства како би било могуће обављање превоза и како би делатност била исплатива за обе уговорне стране. Укупан износ средстава који би било потребно издвојити годишње процењује се на **10.000.000,00 динара**.

У складу са овим предлогом пројекта јавно-приватног партнерства начин наплате и плаћања биће организован на следећи начин:

1. Превозник ће током периода трајања пројекта вршити продају карата и наплату од стране комитената.
2. Превозник ће вршити услугу превоза путника у складу са уговореним условима (организованим линијама, пређеним км и сл.), а Општина ће превознику исплаћивати концесиону накнаду за повлашћене категорије путника у износу од максимално **10.000.000,00 динара** годишње како би услуга превоза путника могла бити организована на наведени начин.

12.2. 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

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

Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства

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

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручно управљање
Квалитет предлога пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се

							разуме у дати пројекат
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Процена трошкова
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ И РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опреме и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама

Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х	Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака
Ризик учинка, прекид радова, временски услови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х	Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању је дефинисан уговором
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х	Адекватна опрема, осигурање
Изабрани понуђач	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х		Постављање искусног руководства у компаније која је изабрана
Одржавање објеката	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х	Покривено уговором и гаранцијама
Наплата услуге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х		Покривено уговором и гаранцијама
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х	Покривено уговором и гаранцијама
Ризик тражње	Минималан	Минималан	Занемарљив	Х		Адекватна процена потреба
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив	Х		Регулисано законом
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			Х Увек бити у току, пратити
Инфлаторн и ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х	Адекватна процена
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х	Цена услуге су дефинисане у еврима, али

							плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х		Каматне стопе израђене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру
Ризик од промене курса	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Мањи значај има него да постоји ризик од промене каматних стопа
Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење), објектима и повреди на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Јавни партнер ће пренети на приватног партнера/концесионара све ризике којима приватни партнер/концесионар 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 примете одступања неопходно је у што краћем року приступити корективним акцијама, уколико су оне у оквиру који прописује јавни уговор, не сме се прекорачити рок.

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

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

Анализа ризика и квантитативно вредновање је веома тешко и комплексно, због неизвесности везаних за дефинисање проблема, потешкоће које се јављају приликом вредновања чињеница, сложености откривања релевантних вредности, непредвидивости понашања учесника у процесу, и неједнозначности вредновања процеса. Постоје ризици чије квантитативно вредновање није могуће, може се само одредити његов значај и предвидети начин решавања уколико наступи.

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

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

Концесиони акт за поверавање обављања делатности приградског превоза путника на територији општине Кладово

Категорија ризика	Ризик јавног партнера без примене ЈПП	Подела ризика у оквиру ЈПП	Вероватноћа ризика	Основни трошак пројекта	Утицај ризика низак (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика средњи (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика висок (% тренутне вредности основног трошка)	Тренутна вредност основног трошка	Вредност ризика без ЈПП	Вредност пренетог ризика на ЈПП	Вредност ризика који остаје на ЈПП у ЈПП	Годишња вредност ризика без ЈПП	Годишња вредност пренетог ризика на ЈПП	Годишња вредност ризика који остаје на ЈПП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ														
Ризик припреме пројекта									6.988.074,68	6.541.466,04	446.608,63	349.403,73	327.073,30	446.608,63
Планирање пројекта	ЈП	НП	10%	трошкови припреме документације	25%	50%	100%	10.770.833,33	628.298,61	628.298,61	0,00			
Ризик припреме документације	ЈП	НП	10%	трошкови припреме документације	25%	50%	100%	10.770.833,33	628.298,61	628.298,61	0,00			
Временско прекорачење и кашњења	ЈП	НП	25%	годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	14.886.954,43	372.173,86	372.173,86	0,00			
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	ЈП	НП	30%	годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	14.886.954,43	446.608,63	446.608,63	0,00			
Ризик поступка јавне набавке и избора приватног партнера	ЈП	ЈП	1%	годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	14.886.954,43	446.608,63	0,00	446.608,63			
Буџет пројекта и трошкови	ЈП	НП	10%	годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	14.886.954,43	4.466.086,33	4.466.086,33	0,00			
ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ														
Ризик набавке неопходне опреме за адекватни квалитет превоза									4.104.239,39	4.104.239,39	0,00			
Ризик набавке опреме (кашњење у испоруци возила)	ЈП	НП	10%	вредност опреме	1%	3%	5%	107.708.333,33	969.375,00	969.375,00	0,00			
Располагање са потребном опремом, квалитет	ЈП	НП	5%	вредност опреме	2%	4%	6%	107.708.333,33	646.250,00	646.250,00	0,00			
Недостатак стручне радне снаге	ЈП	НП	10%	вредност опреме	10%	15%	20%	28.206.024,00	1.269.271,08	1.269.271,08	0,00			
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	ЈП	НП	10%	годишња уштеда трошкова	10%	15%	20%	14.886.954,43	669.912,95	669.912,95	0,00			
Ризик учинка, прекид радова, на више од 5 дана, временски услови	ЈП	НП	10%	годишња уштеда трошкова	10%	12%	14%	14.886.954,43	535.930,36	535.930,36	0,00			
Повреде на раду	ЈП	НП	20%	вредност осигурања	10%	15%	20%	150.000,00	13.500,00	13.500,00	0,00			
Ризик финансирања у току имплементације									1.292.382,31	1.292.382,31	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	НП	25%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	10.770.833,33	1.211.718,75	1.211.718,75	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	НП	25%	трошкови финансирања	10%	15%	20%	717.009,44	80.663,56	80.663,56	0,00			
ЗА ВРЕМЕ ТРАЈАЊА УГОВОРА														
Ризик за време трајања уговора о ЈПП-у									52.334.631,05	52.216.253,68	118.377,38	2.616.731,55	2.610.812,68	5.918,87
Наплата услуге	ЈП	НП	10%	вредност пројекта	5%	9%	13%	1.127.403.577,78	30.439.896,60	30.439.896,60	0,00			
Ризик тражења	ЈП	НП	1%	вредност пројекта	1%	3%	5%	1.127.403.577,78	1.014.663,22	1.014.663,22	0,00			
Ризик кретања цена услуге	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	2%	4%	6%	1.127.403.577,78	6.764.421,47	6.764.421,47	0,00			
Ризик промене Законске регулативе	ЈП	подељен	1%	вредност пројекта	0%	1%	2%	1.127.403.577,78	236.754,75	118.377,38	118.377,38			
Инфлаторни ризик	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	4%	5%	1.127.403.577,78	5.637.017,89	5.637.017,89	0,00			
Валутни ризик	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	1.127.403.577,78	3.945.912,52	3.945.912,52	0,00			
Ризик каматних стопа	ЈП	НП	5%	капитални трошкови	1%	4%	8%	53.854.166,67	350.052,08	350.052,08	0,00			
Порески ризик	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	1.127.403.577,78	3.945.912,52	3.945.912,52	0,00			
УКУПНО									64.719.327,43	64.154.341,42	564.986,01	8.362.756,99	8.334.507,69	452.527,50

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта процењен на 64.719.327,43 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 64.154.341,42 динара преноси на приватног партнера, што износи око 99,13% свих укалкулисаних ризика.

12.2.1. 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.

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 Општине Кладово уз претпоставку да Општина поседује новчана средства за реализацију поменутог пројекта. На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.

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

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ОПШТИНУ САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА																								
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Дисконтна стопа	3,00%																							
Дисконтни фактор			1,000000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888487	0,862609	0,837484	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676	
	СВ	Укупно																						
Приливи	835.235.554	1.127.403.578	0	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	72.526.429	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	72.526.429	
Приливи пројекта	811.938.786	1.091.500.800	0	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	
Приливи од продаје искоришћених возила	23.296.768	35.902.778	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17.951.389	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Одливи	790.411.500	1.044.002.674	53.854.167	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	100.668.884	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	46.814.717	
Капитални инвестициони расходи - куповина аутобуса	93.926.724	107.708.383	53.854.167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53.854.167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак зарада	419.634.413	564.120.480	0	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	
Трошак годишњег одржавања	20.030.350	26.927.083	0	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	
Трошак пнеуматика	11.901.980	16.000.000	0	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	
Трошак горива	224.089.568	301.246.777	0	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	
Трошак регистрације са осигурањем	20.828.465	28.000.000	0	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	
Нето новчани ток (ННТ)	44.824.054	83.400.904	-53.854.167	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	-28.142.455	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	7.760.323	25.711.712	
Дисконтовани нето приходи		44.824.054	-53.854.167	7.534.294	7.314.849	7.101.795	6.894.946	6.694.123	6.499.148	6.309.853	6.126.071	5.947.641	-20.940.629	5.606.222	5.442.934	5.284.402	5.130.488	4.981.056	4.835.977	4.695.123	4.558.372	4.425.604	14.235.951	
Укупни дисконтовани нето приходи			-53.854.167	-46.319.873	-39.005.024	-31.903.229	-25.008.283	-18.314.160	-11.815.011	-5.505.159	620.912	6.568.553	-14.372.076	-8.765.854	-3.322.919	1.961.483	7.091.971	12.073.027	16.909.003	21.604.126	26.162.498	30.588.102	44.824.054	
Период повраћаја (година)			12,63																					
ИСП			7,07%																					
НСВ у РСД			44.824.054																					
Коефицијент користи и трошкова			1,06																					

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

Показатељи финансијске рентабилности улагања финансијских средстава у пројекат, за период од 20 година су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је **44.824.054 динара**;
- период повраћаја **12,63 година**;
- интерна стопа приноса од **7,07%**;
- коефицијент користи и трошкова **1,06**.

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 позитивна указује на то да се инвестирањем у пројекат уложена средства враћају до краја планиране реализације пројекта и самим тим да је улагање у пројекат исплативо.

Период повраћаја инвестиције представља период за који ће инвестиција тј. уложена средства бити враћена, па период повраћаја краћи од периода трајања пројекта такође указује на исплативост пројекта.

Анализом показатеља финансијске исплативости улагања у овом случају можемо закључити да је пројекат исплатив у опцији самосталне реализације.

Извори финансирања пројекта

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

У овом кораку ћемо анализирати могућност финансирања пројекта од задуживања Општине, тако да радио однос дуга и буџетских средстава износи 70% према 30%.

Капитални инвестициони расходи од 53.854.167 динара представљају, како смо и раније објаснили, вредност иницијалне набавке. 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

План повлачења и отплате кредита (РСД)									
Година	0	1	2	3	4	5	6	7	Укупно
Повлачење кредита	37.697.916,67								37.697.916,67
Накнада	18.848,96								18.848,96
Камата	1.884.895,83	1.780.117,48	1.544.071,34	1.295.948,63	1.035.131,49	760.970,45	472.782,81	169.850,95	8.943.768,98
Трошкови камате и накнаде (2+3)	1.903.744,79	1.780.117,48	1.544.071,34	1.295.948,63	1.035.131,49	760.970,45	472.782,81	169.850,95	8.962.617,94
Отплата главнице	0,00	4.613.709,64	4.849.755,78	5.097.878,49	5.358.695,63	5.632.856,67	5.921.044,30	6.223.976,17	37.697.916,67
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	1.903.744,79	6.393.827,12	6.393.827,12	6.393.827,12	6.393.827,12	6.393.827,12	6.393.827,12	6.393.827,12	46.660.535

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 46.660.535 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 37.697.916,67 динара, док трошкови камате и накнаде износе 8.962.617,84 динара.

Услови задуживања за финансирање пројекта		
Опис услова	јединица	износ/датум
Грејс период	(месеци)	12
Каматна стопа	%	5,00%
Укупна главница кредита	(РСД)	37.697.917
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)	448.784,72
Накнада		18.848,96
Годишњи износ кредита без камате	(РСД)	5.385.416,67

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

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

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ОПШТИНУ САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ																						
Опис	РСД	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Дисконтна стопа	3,00%																					
Дисконтни фактор		1,000000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888487	0,862609	0,837484	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676
	СВ	Укупно																				
Приливи	835.235.554	1.127.403.578	0	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040
Приливи пројекта	811.938.786	1.091.500.800	0	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040
Приливи од продаје искоришћених возила	23.296.768	35.902.778	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17.951.389	0	0	0	0	0	0	0	0	17.951.389
Одливи	805.033.285	1.061.927.910	55.757.911	48.594.835	48.358.788	48.110.666	47.849.849	47.575.687	47.287.500	46.984.568	46.814.717	46.814.717	102.572.628	48.594.835	48.358.788	48.110.666	47.849.849	47.575.687	47.287.500	46.984.568	46.814.717	46.814.717
Капитални инвестициони расходи	93.926.724	107.708.333	53.854.167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53.854.167	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак зарада	419.634.413	564.120.480	0	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024
Трошак годишњег одржавања	20.030.350	26.927.083	0	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354
Трошак пнеуматика	11.901.980	16.000.000	0	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000
Трошак горива	224.089.568	301.246.777	0	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339
Трошак регистрације са осигурањем	20.828.465	28.000.000	0	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000
Трошак финансирања	14.621.785	17.925.236	1.903.745	1.780.117	1.544.071	1.295.949	1.035.131	760.970	472.783	169.851	0	0	1.903.745	1.780.117	1.544.071	1.295.949	1.035.131	760.970	472.783	169.851	0	0
Нето новчани ток (ННТ)	30.202.269	65.475.668	-55.757.911	5.980.205	6.216.252	6.464.374	6.725.191	6.999.353	7.287.540	7.590.472	7.760.323	7.760.323	-30.046.200	5.980.205	6.216.252	6.464.374	6.725.191	6.999.353	7.287.540	7.590.472	7.760.323	7.760.323
Дисконтовани нето приходи		-2.151.373	-55.757.911	5.806.025	5.859.413	5.915.818	5.975.246	6.037.703	6.103.200	6.171.748	6.126.071	5.947.641	-22.357.194	4.320.228	4.359.954	4.401.924	4.446.144	4.492.618	4.541.354	4.592.360	4.558.372	4.425.604
Укупни дисконтовани нето приходи			-55.757.911	-49.951.887	-44.092.473	-38.176.655	-32.201.410	-26.163.707	-20.060.506	-13.888.758	-7.762.687	-1.815.046	-24.172.240	-19.852.013	-15.492.059	-11.090.135	-6.643.991	-2.151.373	2.389.981	6.982.342	11.540.714	15.966.317
Период повраћаја (година)		15,47																				
ИСП		4,52%																				
НСВ у РСД		30.202.269																				
Коефицијент користи и трошкова		1,04																				

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају позитивна и износи 30.202.269 динара, период повраћаја инвестиције краћи је од 20 година, што указује на исплативост пројекта за Јавног партнера и у овом случају.

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

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ОПШТИНУ САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ И РИЗИКОМ																								
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Дисконтна стопа	3,00%																							
Дисконтни фактор			1,000000	0,970874	0,942596	0,915142	0,888487	0,862609	0,837484	0,813092	0,789409	0,766417	0,744094	0,722421	0,701380	0,680951	0,661118	0,641862	0,623167	0,605016	0,587395	0,570286	0,553676	
	СВ	Укупно																						
Приливи	835.235.554	1.127.403.578	0	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	
Приливи пројекта	811.938.786	1.091.500.800	0	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	54.575.040	
Приливи од продајне искоришћених возила	23.296.768	35.902.778	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17.951.389	0	0	0	0	0	0	0	17.951.389	
Одливи	856.348.339	1.126.647.237	68.142.608	51.211.566	50.975.520	50.727.397	50.466.580	50.192.419	49.904.231	49.601.300	49.431.449	49.431.449	105.189.360	51.211.566	50.975.520	50.727.397	50.466.580	50.192.419	49.904.231	49.601.300	49.431.449	49.431.449	49.431.449	
Капитални инвестициони расходи	93.926.724	107.708.333	53.854.167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53.854.167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак зарада	419.634.413	564.120.480	0	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	28.206.024	
Трошак годишњег одржавања	20.030.350	26.927.083	0	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	1.346.354	
Трошак пнеуматика	11.901.980	16.000.000	0	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	800.000	
Трошак горива	224.089.568	301.246.777	0	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	15.062.339	
Трошак регистрације са осигурањем	20.828.465	28.000.000	0	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	1.400.000	
Трошкови финансирања	14.621.785	17.925.236	1.903.745	1.780.117	1.544.071	1.295.949	1.035.131	760.970	472.783	169.851	0	0	1.903.745	1.780.117	1.544.071	1.295.949	1.035.131	760.970	472.783	169.851	0	0	0	
Трошак ризика у фази припреме	6.988.075	6.988.075	6.988.075	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак ризика у фази реализације и инвестиције	5.396.622	5.396.622	5.396.622	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Трошак ризика за време трајања уговора	38.930.358	52.334.631	0	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	2.616.732	
Нето новчани ток (ННТ)	-21.112.785	756.340	-68.142.608	3.363.474	3.599.520	3.847.643	4.108.460	4.382.621	4.670.809	4.973.740	5.143.591	5.143.591	-32.662.931	3.363.474	3.599.520	3.847.643	4.108.460	4.382.621	4.670.809	4.973.740	5.143.591	5.143.591	23.094.982	
Дисконтовани нето приходи	-68.142.608	-45.774.440	-68.142.608	3.265.509	3.392.893	3.521.138	3.650.313	3.780.487	3.911.729	4.044.106	4.060.399	3.942.135	-24.304.288	2.429.845	2.524.631	2.620.058	2.716.390	2.813.038	2.910.693	3.009.195	3.021.318	2.933.318	12.787.131	
Укупна дисконтована нето приходи			-68.142.608	-64.877.099	-61.484.206	-57.963.068	-54.312.755	-50.532.267	-46.620.539	-42.576.432	-38.516.034	-34.573.899	-58.878.188	-56.448.343	-53.923.712	-51.303.654	-48.587.478	-45.774.440	-42.863.747	-39.854.552	-36.833.234	-33.899.916	-21.112.785	
Период повраћаја (година)		>20																						
НСВ у РСД		-21.112.785																						
Коефицијент користи и трошкова		0,98																						

Нето садашња вредност је у овом случају негативна и повећана за вредност ризика у периоду припреме пројекта, реализације пројекта и за време трајања уговора. Нето садашња вредност уколико Јавни партнер реализује пројекат самостално са изворима финансирања и задржава све процењене ризике износи – 21.112.785 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/концесионара и где се највећи проценат ризика реализације пројекта преноси на приватног партнера.

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Општину Кладово у јавно-приватном партнерству

[illegible]

Презентовани модел јавно-приватног партнерства је исплатив за Јавног партнера и резултира нето садашњом вредности у износу од 43.874.887 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 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.

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

Табела: Новчани ток прилива и одлива пројекта за приватног партнера

[illegible]

Финансијски показатељи рентабилности пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног приватног партнера. Нето садашња вредност износи 28.104.545 динара, а период повраћаја инвестиције 15,86 година.

12.3. ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА

Финансијски показатељи	Самостална реализација пројекта од стране Јавног партнера			Јавно-приватно партнерство	
	Са сопственим средствима и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и са ризицима	Јавни партнер	Приватни партнер
Нето садашња вредност	44.824.054	30.202.269	-21.112.785	43.874.887	28.104.545
Период повраћаја	12,63	15,47	>20	-	15,86
Интерна стопа приноса	7,07%	4,52%	-	-	7,34%

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би у случају самосталне реализације пројекта од стране Јавног партнера нето садашња вредност (НСВ) била негативна, док би период повраћаја био дужи од 20 година. У случају реализације предметног пројекта моделом јавно-приватног партнерства нето садашња вредност (НСВ) Јавног партнера би била 43.874.887 динара, док би НСВ приватног партнера била 28.104.545 динара.

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

12.4. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП

Јавни партнер ће, сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 91/2019; у даљем тексту: ЗЈН), јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је привредни субјект 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 највише од 1 до 3% од процењене вредности јавне набавке без ПДВ-а са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења 30 дана дужим од рока важења понуде. Јавни партнер ће имати право да активира ово средство обезбеђења у случају да: понуђач

одустане од своје понуде у року важења понуде, не достави доказе о испуњености критеријума за квалитативни избор привредног субјекта у складу са чланом 119. ЗЈН, неосновано одбије да закључи уговор о јавној набавци или оквирни споразум или не достави обезбеђење за извршење уговора о јавној набавци и др.

Гаранција за озбиљност понуде мора се без одлагања вратити понуђачу који није доказао да испуњава услове за избор привредног субјекта. На сва питања у вези са гаранцијом за озбиљност понуде примењују се одредбе закона којима се уређују јавне набавке.

Средства обезбеђења је јавни партнер дужан да чува до момента важења у складу са законом.

Јавни партнер ће приликом закључења уговора са изабраним привредним субјектом тражити у року од 15 дана од закључења уговора и достављање **средстава финансијског обезбеђења за испуњење уговорних обавеза и то оригинал банкарску гаранцију** која би износила између 3-5% од вредности уговора без ПДВ-а, за сваку годину трајања уговорног периода, са роком трајања дужим за 30 дана од дужине трајања предвиђене године на коју се гаранција односи.

Приватни партнер прихвата да изда одређена, разумно захтевана, средства обезбеђења и прихвати преузимање одређених одговорности које су неопходне приватном партнеру у вези са било којом обавезом из јавног уговора као средство финансијског обезбеђења за поштовање уговорних обавеза у периоду пружања услуга и то: **муниципалне менице или овлашћење за задужење консолидованог рачуна трезора локалне самоуправе.**

13. ПОДАЦИ О НАКНАДАМА КОЈЕ ПЛАЋА КОНЦЕСИОНАР

Превозник ће током периода трајања пројекта вршити продају карата и наплату од стране комитената.

Превозник ће вршити услугу превоза путника у складу са уговореним условима (организованим линијама, пређеним км и сл.), а Општина ће превознику исплаћивати концесиону накнаду за повлашћене категорије путника у износу од максимално **10.000.000,00 динара** годишње како би услуга превоза путника могла бити организована на наведени начин.

14. ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ

14.1. 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 са елементима концесије**.

Ако је концесија која се додељује посебан облик концесије за јавне радове, односно јавне услуге у складу са чланом 10. ст. 2, 3. и 4. овог закона, на поступак одабира концесионара/приватног партнера примењују се поступци јавне набавке, одређени законом којим се уређују јавне набавке.

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 елементима 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 страно 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.

14.2. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА

За избор концесионара примењују се критеријуми за избор прописани законом којим се уређују јавне набавке, осим одредаба којима се уређује предност домаћих понуђача у односу на стране.

Имајући у виду да је концесија која се додељује посебан облик концесије за јавне услуге у складу са чланом 10. ст. 4. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, на поступак одабира концесионара примењују се поступци јавне набавке, одређени законом којим се уређују јавне набавке.

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 доделу уговора је, сходно члану 132. ЗЈН, економски најповољнија понуда, која ће се одређивати на основу критеријума укупна понуђена цена која представља укупну накнаду за приватног партнера током трајања уговора.

Додатни критеријум за избор приватног партнера је највиши износ понуђене концесионе накнаде коју би јавни партнер плаћао приватном партнеру за свих 20 година трајања уговорног периода.

Процењена вредност концесионе накнаде коју јавни партнер треба да плати приватном партнеру не може износити више од 10.000.000,00 динара на годишњем нивоу у нето износу и иста представља праг прихватљивости пројекта за јавног партнера.

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

14.3. 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 услуга које треба да обезбеди приватни партнер/концесионар и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
2. Расподела ризика између јавног и приватног партнера/концесионара;

3. Одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета;
4. Обим искључивих права приватног партнера/концесионара, ако постоје;
5. Евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру/концесионару за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију пројекта;
6. Власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
7. Накнада јавном партнеру;
8. Механизми за умањење уговорене накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру/концесионару у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
9. Поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројекта, планова пружања услуге и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно.
10. Поступци за измене пројекта и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању, односно умањењу накнаде (укључујући трошкове финансирања);
11. Обим обавезе приватног партнера/концесионара да зависно од случаја обезбеди измену објекта или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом;
12. Њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
13. Могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
14. Евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима;
15. Јемства која треба да обезбеди приватни партнер/концесионар или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима);
16. Покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер/концесионар;
17. Расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
18. Мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);
19. Рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;
20. Последице штетне промене прописа.
21. Разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру), уговорне казне и слично;

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

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

14.4. 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 је Скупштине Општине Кладово давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Скупштина Општине Кладово дужна је да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству 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 Општине Кладово. 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. Ако није другачије уговорено у писаном облику, јавни партнер, као уговорна страна, увек је одговоран за реализацију пројекта ЈПП и за његове евентуалне последице.

14.5. ПОТПИСИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, односно располагање уделима у заједничком привредном друштву, уговор се обавезно оверава. Потписивањем јавног уговора приватни партнер/концесионар 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.

15. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

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

Р.бр.	Назив активности	почетак активности	крај активности	период трајања
1.	Иницијатива јавног тела за покретање поступка ЈПП	01.03.2021	01.03.2021	0
2.	Одлука Скупштине о започињању реализације поступка ЈПП	05.03.2021	08.03.2021	3
3.	Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП			
4.	Припрема концесионог акта	27.01.2023	10.03.2023	42
5.	Упућивање концесионог акта Комисији за ЈПП	15.03.2023	20.03.2023	5
6.	Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП	20.03.2023	18.06.2023	90
7.	Припрема тендерске документације	18.06.2023	18.07.2023	30
8.	Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење ЗЗЗП	18.07.2023	16.10.2023	90
9.	Сагласност Скупштине локалне самоуправе на јавни уговор	17.10.2023	16.11.2023	30
10.	Закључивање и објављивање јавног уговора	17.11.2023	02.12.2023	15
11.	Припремни период	03.12.2023	02.01.2024	30
12.	Почетак вршења комплетне уговорене услуге	03.01.2024	03.01.2024	
	УКУПНО			335

16. ЗАКЉУЧАК

На основу предложеног Пројекта, закључује се да је Општина Кладово анализирила и сачинила 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 путника на период од 20 година. Реализацијом пројекта могуће је редуковати загађење животне средине смањењем емисије CO₂ и оксида азота.

Предметни пројекат је економско-финансијски оправдан и омогућиће 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 путника уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије CO₂ и оксида азота.