



Република Србија
Град Крагујевац
Градско веће
Број: 34-363/23-V
Датум: 6. април 2023. године
Крагујевац

ГРАД КРАГУЈЕВАЦ СКУПШТИНА ГРАДА КРАГУЈЕВЦА					
Примљено:					
Орган	Скуп. ред.	Б. Р. Б.	Датум	Прийем.	Својеруч.
Г		34-393	07 APR 2023		

СКУПШТИНА ГРАДА КРАГУЈЕВЦА
- за Председника Скупштине града Крагујевца -

У складу са чланом 127. став 1. Пословника Скупштине града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 16/21) достављамо Вам, како бисте уврстили у предложени дневни ред седнице Скупштине града Крагујевца, као допуну

- Предлог решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије

Уколико у дневни ред седнице Скупштине града уврстите као допуну, Предлог решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, за представника предлагача на седници Скупштине града Крагујевца, Градско веће одредило је г-ђу Мају Ангеловску, члана Градског већа за комуналне делатности.



Заменик Градоначелника,
Ивица Момчиловић



Република Србија
Град Крагујевац
Градско веће
Број: 34-363/23-V
Датум: 6. април 2023. године
К р а г у ј е в а ц

Градско веће, на основу члана 46. став 1. тачка 1. у вези члана 66. став 5. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14- др. закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21 – др. закон), члана 59. став 1. тачка 1. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), члана 2. став 1. тачка 1. Одлуке о Градском већу ("Службени лист града Крагујевца", број 8/22-пречишћен текст) и члана 49. став 3. Пословника о раду Градског већа ("Службени лист града Крагујевца", број 28/22-пречишћен текст), на седници одржаној дана 6. априла 2023. године, доноси

З А К Л Ј У Ч А К

о утврђивању Предлога решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије

I Утврђује се Предлог решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије и упућује се Скупштини града Крагујевца, на разматрање и доношење.

II За представника предлагача на седници Скупштине града Крагујевца одређује се Маја Ангеловска, члан Градског већа за комуналне делатности.

О б р а з л о ж е њ е

Правни основ за доношење Закључка о утврђивању Предлога решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије (у даљем тексту: Закључак), садржан је у члану 46. став 1. тачка 1. у вези члана 66. став 5. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", бр. 129/07, 83/14-др. закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21 – др. закон), члану 59. став 1. тачка 1. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), члану 2. став 1. тачка 1. Одлуке о Градском већу ("Службени лист града Крагујевца", број 8/22-пречишћен текст) и члану 49. став 3. Пословника о раду Градског већа ("Службени лист града Крагујевца", број 28/22-пречишћен текст), којима је утврђено да је Градско веће предлагач аката које доноси Скупштина града Крагујевца, као и да закључком одлучује о процедуралним питањима и иницира доношење и предлагање одлука и других аката, као и начин решавања појединих питања.

Разлог за доношење овог закључка је процедуралног карактера и основ је за упућивање Предлога решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, Скупштини града Крагујевца, на разматрање и доношење.

Заменик Градоначелника,

Ивица Момчиловић, с.р.



Република Србија
Град Крагујевац
Градска управа за комуналне послове
Број: XXVIII-387/23
Дана: 29. март 2023. године
К р а г у ј е в а ц

ГРАДСКО ВЕЋЕ
- за председника Градског већа -

Градска управа за комуналне послове, припремила је, у складу са чланом 52. став 1. тачка 1. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14-др.закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21-др.закон), чланом 68. став 1. тачка 1. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19), чланом 11. став 1. алинеја четврта и чланом 19. став 2. тачка ц) алинеја трећа Одлуке о организацији градских управа града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 37/21-пречишћен текст) и упућује Градском већу, на разматрање и одлучивање:

Нацрт решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије

Нацрт решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, припремљен је у складу са одредбама:

1. 32. став 1. тачка 20. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14-др. закон, 101/16-др. закон, 47/18 и 111/21-др.закон),
2. члана 40. став 1. тачка 42. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19),
3. члана 26. став 1. тачка 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник Републике Србије", број 88/11, 15/16 и 104/16), као и у складу са одредбама:
 - Правилника о припреми, достављању и контроли нацрта/предлога аката који се упућују Градском већу ("Службени лист града Крагујевца" број 21/21) и
 - Јединствених методолошких правила за припрему прописа и других општих аката ("Службени лист града Крагујевца" број 23/21).

Предлажемо да у дневни ред седнице уврстите Нацрт решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије и уколико то учините за представника предлагача на седници Градског већа одређује се Маја Ангеловска, члан Градског већа за комуналне делатности.

ВД ЗАМЕНИКА НАЧЕЛНИКА

Ивана Ћупић, с.р.

Скупштина града Крагујевца, на основу члана 32. став 1. тачка 20. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14- др. закон, 101/16- др. закон, 47/18 и 111/21 - др.закон), члана 40. став 1. тачка 42. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19) и члана 26. став 1. тачка 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник Републике Србије", број 88/11, 15/16 и 104/16), на седници одржаној _____ 2023. године, доноси

Р Е Ш Е Њ Е

о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије

I Даје се сагласност и усваја се Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, ради покретања поступка јавне набавке за одабир приватног партнера.

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије налази се у прилогу овог решења и чини његов саставни део.

II Овлашћује се Градска управа за комуналне послове да реализује Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама.

О реализацији овог решења стараће се Градска управа за комуналне послове.

III За реализацију овог решења обезбедиће се финансијска средства у буџету Града.

IV Ово решење објавити у "Службеном листу града Крагујевца".

О б р а з л о ж е њ е

Правни основ за доношење Решења о давању сагласности и усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије (у даљем тексту: Решење), садржан је у одредбама члана 32. став 1. тачка 20. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник Републике Србије", број 129/07, 83/14- др. закон, 101/16- др. закон, 47/18 и 111/21 - др.закон), члана 40. став 1. тачка 42. Статута града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/19) који прописују да Скупштина у складу са законом даје сагласност и усваја предлог пројекта јавно-приватног партнерства, даје сагласност на нацрт јавног уговора у пројекту јавно-приватног партнерства, даје овлашћење Градоначелнику да потпише јавни уговор у име Града и обавља и друге послове у складу са законом и члана 26. став 1. тачка 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник Републике Србије", број 88/11, 15/16 и 104/16) који прописује да јавно тело подноси предлог пројекта ЈПП ради давања сагласности и усвајања скупштини јединице локалне самоуправе.

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије израдио је Пројектни тим за спровођење и реализацију пројекта јавно-приватног партнерства "Обављање комуналне делатности јавног градског и приградског транспорта путника на територији града Крагујевца", који је образовало Градско веће Решењем број: 112-1200/22-V на седници одржаној 28. октобра 2022. године и 112-807/23-V од 10. марта 2023. године.

На Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, прибављено је Мишљење Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије број: 5/2023 од 17. марта 2023. године, да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Разлог за доношење Решења налази се у неопходности да, у складу са чланом 26. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник Републике Србије", број 88/11, 15/16 и 104/16), Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, одобри Скупштина града, као орган за одобравање пројекта.

Ово решење конципирано је кроз четири поглавља.

У првом поглављу овог решења Скупштина града даје сагласност и усваја Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, ради покретања поступка јавне набавке за одабир приватног партнера.

У другом поглављу овог решења дато је овлашћење Градској управи за комуналне послове за реализацију Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама.

У трећем поглављу овог решења предвиђено је да ће се финансијска средства за реализацију овог решења обезбедити у буџету Града.

У четвртом поглављу овог решења уређено је питање објављивања решење у Службеном листу града Крагујевца.

Доношење овог решења има за циљ давање сагласности и усвајање од стране надлежног органа Пројекта јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза града Крагујевца без елемената концесије, како би се омогућило покретање поступка јавне набавке за одабир приватног партнера, у складу са Законом о јавним набавкама.

СКУПШТИНА ГРАДА КРАГУЈЕВЦА

Број: _____
У Крагујевцу, _____ 2023. године

ПРЕДСЕДНИК,

Мирослав Петрашиновић

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
Комисија за јавно-приватно
партнерство
Број: 5/2023
17. март 2023. године
Београд

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

МИШЉЕЊЕ

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

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

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

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

5. Ово мишљење се објављује на интернет страници Комисије.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Град Крагујевац је у складу са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (у даљем тексту: Закон), дана 21. децембра 2022. године поднео Предлог пројекта јавно-приватног партнерства ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства. Комисија је предметни Предлог пројекта разматрала на седници одржаној 27. децембра 2022. године и констатовала да је у Предлогу пројекта потребно извршити одређене измене.

Подносилац Предлога пројекта је 03. марта 2023. године доставио Предлог пројекта са инкорпорираним сугестијама и извршеним изменама.

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

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

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

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

Доставити:
- Јавном телу
- Архиви

ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ

Драган Стевановић

Република Србија
ГРАД КРАГУЈЕВАЦ



**Предлог пројекта ЈПП за поверавање обављања комуналне делатности јавног превоза
путника града Крагујевца без елемената концесије**

Крагујевац, март 2023. године

Садржај

1	ПОЈАМ, ПРЕДМЕТ, НАЗНАКА ГЕОГРАФСКОГ ПОДРУЧЈА И ЦИЉЕВИ ЈПП-А	4
1.1	ПОЈАМ УГОВОРНОГ ЈПП	4
1.2	ПРЕДМЕТ УГОВОРНОГ ЈПП	4
1.3	РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈПП	5
1.4	ПРЕДЛОЖЕНИ РОК ТРАЈАЊА И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ РОКА ТРАЈАЊА УГОВОРНОГ ЈПП	7
1.5	ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА	7
1.6	ГЕОГРАФСКЕ И ДЕМОГРАФСКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ПОДРУЧЈА	7
1.7	ТРЕНУТНО СТАЊЕ	11
1.8	ЦИЉЕВИ ГРАДА У ПОГЛЕДУ РАЗВОЈА ЛИНИЈСКОГ ПРЕВОЗА	11
1.9	ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	11
1.10	ОСНОВНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ТРАНСПОРТНЕ МРЕЖЕ	13
1.11	ПРЕТХОДНО СТАЊЕ	13
1.12	ДИНАМИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ МРЕЖЕ ЛИНИЈА	14
1.12.1	ДЕФИНИСАЊЕ ОБИМА ПРЕВОЗА У СКЛАДУ СА САОБРАЋАЈНО-ТЕХНОЛОШКИМ ГРАДСКИХ И ПРИГРАДСКИХ ЛИНИЈА ЗА ТРАНСПОРТ ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА КРАГУЈЕВЦА	15
1.12.2	СТАТИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ТРАНСПОРТНЕ ЛИНИЈА - ПРЕДЛОГ БУДУЋЕГ СТАЊА	16
1.12.3	ДИНАМИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ГРАДСКИХ И ПРИГРАДСКИХ ЛИНИЈА - ПРЕДЛОГ БУДУЋЕГ СТАЊА	17
2	АНАЛИЗА ДОБИЈЕНЕ ВРЕДНОСТИ У ОДНОСУ НА УЛОЖЕНА СРЕДСТВА (VALUE-FOR-MONEY)	19
2.1	ПРОЦЕНА ТРОШКОВА И АНАЛИЗА ДОБИЈЕНЕ ВРЕДНОСТИ У ОДНОСУ НА УЛОЖЕНА СРЕДСТВА (VALUE-FOR-MONEY)	19
2.2	ПРЕТПОСТАВКЕ АНАЛИЗИРАНИХ МОДЕЛА	19
2.3	НЕТО САДАШЊА ВРЕДНОСТ НОВЧАНИХ ТОКОВА И ДИСКОНТНА СТОПА	19
2.4	ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА	20
2.5	ПРЕТПОСТАВКЕ АНАЛИЗИРАНИХ МОДЕЛА	21
2.6	ВРЕМЕНСКИ ОКВИР АНАЛИЗЕ	22
2.7	ВРЕДНОСТ ПРОЈЕКТА	22
2.8	ПРОЈЕКЦИЈА ТРОШКОВА	22
2.8.1	КАПИТАЛНИ ТРОШКОВИ	22
2.8.2	ОПЕРАТИВНИ ТРОШКОВИ	23
2.9	ПРИХОДИ ПРОЈЕКТА	28
2.10	АНАЛИЗА ПРОМЕТА	29
2.11	ФИНАНСИЈСКА ОДРЖИВОСТ ПРОЈЕКТА	35
2.12	ОБРАЧУН ПОКАЗАТЕЉА ФИНАНСИЈСКЕ РЕНТАБИЛНОСТИ ПРОЈЕКТА	35

2.17	ИНДИКАТИВНА ПОДЕЛА РИЗИКА	36
2.17.1	МАТРИЦА АЛОКАЦИЈЕ РИЗИКА.....	37
3	АНАЛИЗА ЕКОНОМСКЕ ЕФИКАСНОСТИ ПРОЈЕКТА	44
3.1	ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ	44
3.2	ПРОЈЕКАТ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....	44
3А	ФИНАНСИЈСКИ ЕФЕКТИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА И УТИЦАЈ НА БУЏЕТ ЛОКАЛНЕ САМОУПРАВЕ ТОКОМ ЖИВОТНОГ ВЕКА ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА	45
4	ВРСТЕ И ИЗНОСИ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА КОЈЕ ТРЕБА ДА ОБЕЗБЕДЕ ПАРТНЕРИ У ПРОЈЕКТУ	45
5	ПРЕГЛЕД УСЛОВА, ЗАХТЕВА И НАЧИНА ОБЕЗБЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ И УСЛУГА КОРИСНИЦИМА ОД СТРАНЕ ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	46
5.1	ПРАВА И ОБАВЕЗЕ ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА.....	46
6.	ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ, КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ, ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ, ПРЕГЛЕД САДРЖИНЕ ЈАВНОГ УГОВОРА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 46. ЗАКОНА.....	47
7	ЗАХТЕВИ У ОБЛАСТИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, У ПОГЛЕДУ УСЛОВА РАДА, БЕЗБЕДНОСТИ И ЗАШТИТЕ ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТИ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР	54
7.1	ЗАХТЕВИ У ОБЛАСТИ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ.....	54
7.2	ЗАХТЕВИ У ПОГЛЕДУ УСЛОВА РАДА, БЕЗБЕДНОСТИ И ЗАШТИТЕ ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТИ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР	56
7.3	ЕКОЛОШКИ ФАКТОР КОРИШЋЕЊА ЕНЕРГЕТСКИ ЕФИКАСНИХ И ЕКОЛОШКИ ЧИСТИХ АУТОБУСА У ЈАВНОМ ГРАДСКОМ ПРЕВОЗУ.....	58
8	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	59
9	ПРОЈЕКТНИ ТИМ	60

1 Појам, предмет, назнака географског подручја и циљеви ЈПП-а

1.1 Појам уговорног ЈПП

Чланом 7. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Службени гласник РС", бр. 80/11, 15/16 и 104/16; у даљем тексту: ЗЈППК), прописано је да је јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) 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 8. истог закона је прописано да је уговорно ЈПП модел у коме се у реализацији пројекта, међусобна права и обавезе уговорних страна, са или без елемената концесије, уређују јавним уговором чија је садржина прописана чланом 46. овог закона. На питања која се односе на јавне уговоре, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

1.2 Предмет уговорног ЈПП

Организација обављања комуналне делатности градског и приградског транспорта путника на територији града Крагујевца је у надлежности града Крагујевца, што је прописано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", број 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020), Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник РС", број 129/07, 83/14 - др. Закон, 101/16 - др. закон и 47/18), и Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", број 88/2011, 104/2016 и 95/2018 - у даљем тексту: ЗКД), као и Статутом града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 8/2019), Одлуком о јавном превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 18/2014 - пречишћен текст, 38/2014, 9/2017, 11/2018, 12/2019, 27/2019 и 16/2021), Одлуком о утврђивању јединственог тарифног система у јавном превозу путника у градским и приградском саобраћају на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца" број 33/2018) и Одлуком о комуналним делатностима на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 30/2014 и 41/2015).

Ближе посматрано, интегрисани систем организације јавног градског и приградског превоза у Крагујевцу према члану 2. став 1. тачка 5. Одлуке о комуналним делатностима на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 30/2014 и 41/2015), представља комуналну делатност од интереса за Град. Према члану 4. став 2. тачка (1) исте Одлуке, ова делатност припада категорији комуналних послова који се финансирају из цене услуге (интегрисани тарифни систем наплате превоза путника у јавном градском и приградском саобраћају). Са гледишта организације, функционисања и управљања системом јавног градског и приградског саобраћаја у Крагујевцу, постоје три кључна актера - субјекта:

- Органи града Крагујевца,
- Јавно комунално предузеће Шумадија Крагујевац
- Оператори - превозници којима је поверено обављање ове комуналне делатности.

Према наведеној Одлуци, Градско веће града Крагујевца склопило је Уговор о поверавању обављања комуналних послова јавног градског и приградског транспорта путника са ЈКП „Шумадија“ Крагујевац.

Предмет јавног уговора који ће, по спроведеном поступку јавне набавке, јавни партнер закључити са приватним партнерима је обављање комуналне делатности ЈГПТП на територији града Крагујевца, као делатности од општег интереса, на период **од 10 (десет) година**, и то на подручју мреже линија на административној територији града Крагујевца.

Предмет ЈПП ће обухватити линије предвиђене пројектованим стањем, што укључује **22 градске и 14 приградских аутобуских линија**. За потребе транспорта путника на овим аутобуским линијама планирано је да приватни партнери обезбеде **65 возила** на раду и **7 возила** у обавезној резерви у складу са Правилником о општим условима за возила у систему јавног транспорта путника у граду Крагујевцу), према следећој структури возила:

- **49 соло градских аутобуса(1. класа), и**
- **16 соло приградских аутобуса(2. класа)**

1.3 Разлози за уговарање ЈПП

Разлози, односно оправданост за уговарање ЈПП, садржани су у законској обавези града Крагујевца да обезбеди организацију обављања комуналне делатности транспорта путника у градском и приградском транспорту путника на територији града, а што је дефинисано:

- Чланом 7. Закона о превозу у друмском саобраћају ("Службени гласник РС", број 46/95, 66/2001, 61/2005, 91/2005, 62/2006, 31/2011 и 68/2015 - др. закони) је прописано да општина, град уређују и обезбеђују, у складу са законом, организацију и начин обављања јавног превоза путника који се обавља на територији једне општине, односно града и ауто-такси превоза,
- Чланом 20. став 1. тачка 2. Закона о локалној самоуправи ("Службени гласник РС", број 129/07, 83/14 - др. Закон, 101/16 - др. закон и 47/18) је прописано да општине преко својих органа у складу са Уставом и Законом уређују и обезбеђују обављање и развој комуналне делатности, између осталог локални превоз,
- Чланом 2. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", број 88/11, 104/16 и 95/18) је прописано да су комуналне делатности у смислу овог закона, делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем, да су комуналне делатности делатности од општег економског интереса, као и да је као комунална делатност, између осталог, дефинисана и делатност градског и приградског превоза путника,
- Чланом 4. став 1. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", број 88/11, 104/16 и 95/18) прописано је да јединица локалне самоуправе, у складу са овим законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката, техничко и технолошко јединство система, уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој,
- Чланом 4. став 3. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", број 88/11, 104/16 и 95/18) је прописано да јединица локалне самоуправе уређује у складу са законом услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито:
 - 1) Одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који нарочито подразумева: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга;
 - 2) Развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга;
 - 3) Сагласност са начелима одрживог развоја;

- 4) Ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналних делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност;
 - 5) Конкуренцију у обављању делатности.
- Чланом 9. став 3. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", број 88/11, 104/16 и 95/18) је прописано да се поверавање обављања комуналне делатности врши на основу одлуке скупштине јединице локалне самоуправе о начину обављања комуналне делатности и уговора о поверавању, осим када се оснива јавно предузеће,
 - Чланом 9. став 7. Закона о комуналним делатностима ("Службени гласник РС", број 88/11, 104/16 и 95/18) је прописано да уколико је одлуком о начину обављања комуналне делатности предвиђено да у поступку поверавања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета, или се у целости или делимично врши наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују се одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.
 - Регулаторним актима града Крагујевца који третирају делатност јавног градског и приградског транспорта путника, а нарочито
 - Одлука о јавном превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 18/2014 - пречишћен текст, 38/2014, 9/2017, 11/2018, 12/2019, 27/2019 и 16/2021);
 - Одлуком о утврђивању јединственог тарифног система у јавном превозу путника у градским и приградском саобраћају на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца" број 33/2018)
 - Одлука о комуналним делатностима на територији града Крагујевца („Службени лист града Крагујевца“ број 30/14 и 41/15);
 - Решење о стајалиштима у градском, приградском и међуградском саобраћају на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 30/2018, 32/2019, 7/2020, 8/2021 и 18/2021)
 - Решење и одређивању сталних и сезонских линија у јавном превозу путника у градском и приградском саобраћају на територији града Крагујевца („Службени лист града Крагујевца“ број 17/2018, 29/2018, 3/2019, 23/2019, 7/2020, 30/2020 и 36/2020);
 - Решење о утврђивању цена годишњих карата за превоз путника – корисника права на повлашћену возњу у јавном градском и приградском превозу путника ("Службени лист града Крагујевца", број 37/2017)
 - Одлука о остваривању права на превоз повлашћених категорија грађана на територији града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца", број 33/2019 и 12/2020)
 - Поред наведених законских и регулаторних оквира, основни циљеви и разлози за увођење јавног - приватног партнерства су:
 - Непостојање јавног оператора (ЈП Аутосаобраћај-Крагујевац је угашено у претходном периоду) на тржишту транспортних услуга на административној територији града Крагујевца;
 - Константан притисак грађана на експертски део органа локалне управе да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену, као и обавезе локалних заједница за обезбеђење квалитетне мобилности становника представљају кључне захтеве ка систему градског и приградског транспорта путника;
 - Постизање дугорочних оптималних, трајних и квалитетних решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, ефикасности и ефективности, итд.

1.4 Предложени рок трајања и образложење рока трајања уговорног ЈПП

Предложени рок трајања уговора о јавно-приватном партнерству без елемената концесије је 10 година.

Предложени рок од 10 година проистиче из анализе будућих прихода и расхода пројекта који обухвата период од 10 година, простог периода повраћаја од 9 година и остварене стопе приноса од 11,02%. Временски оквир анализе изабран је на основу периода експлоатације оних елемената инвестиције који се могу комерцијално користити, а који омогућује повраћај инвестиције уз остваривање разумне стопе приноса будућег приватног партнера и која ће се у већем делу изамортизовати у датом временском периоду.

Изабрана опција пројекта је: јавно-приватно партнерство без елемената концесије.

Основни разлози за примену концепта јавно-приватног партнерства јесу 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 ових пројеката. Концепт јавно-приватног партнерства у случају пројекта финансирања набавке и обављања делатности градског и приградског транспорта путника на територији града Крагујевца на период од 10 година ослобађа јавног партнера доброг дела трошкова које би иначе морао да сноси, имајући у виду цену нових возила и чињеницу да би за успешно обављање делатности град морао да оснује јавно предузеће и да купи 72 нова возила и преузме све трошкове одржавања и управљања истим. На тај начин се смањује проблем фискалног притиска, а истовремено се граду омогућава да користи управљачке, техничке, финансијске и иновативне способности приватног партнера у тој области.

Образложење предложеног рока је садржано у одредбама ЗЈППК, где треба истаћи да је:

- чланом 18. ЗЈППК дефинисано да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора, али и да рок из става 1. овог члана не може бити краћи од 5 година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом,

1.5 Вредност пројекта

Укупна вредност пројекта за време трајања од 10 година, по моделу јавно-приватног партнерства у току трајања пројекта износи **11,409.945.156 динара без ПДВ-а, односно 96.694.450 евра.**

1.6 Географске и демографске карактеристике подручја

Крагујевац се налази у југоисточној Европи, на Балканском полуострву и у географском контексту спада у централне пределе Републике Србије и припада Шумадијском управном округу. У оквиру Шумадијске области, Крагујевац заузима 35% површине и има највећу концентрацију становника – 62,1% укупног броја становника ове области. Поред града Крагујева, Шумадијски управни округ чине и шест општина: (i) Аранђеловац, (ii) Баточина, (iii) Кнић, (iv) Лапово, (v) Рача и (vi) Топола.

Укупна површина града Крагујевца износи 835 км², док укупан број становника износи 176.699 са густином насељености од 212 становника по км², што је у односу на републички просек више од два пута. Град Крагујевац има укупно 57 насеља, од којих само једно насеље припада категорији градских насеља – Крагујевац, док преосталих 56 насеља припада категорији

осталих (руралних) насеља и повезана су широко разгранатом мрежом магистралних и локалних путева..

Табела бр.1.1. - Површине општинских територија и укупан број насеља

Ред бр.	Назив насеља	Број становника 2011. године	Површина (km)	Тип насеља	Густина становника (становника km ²)
1	Аџине ливаде	51	9,8	О	5,2
2	Баљковац	627	8,4	О	74,6
3	Ботунје	669	13,1	О	51
4	Букуровац	218	14,3	О	15,2
5	Велика Сугубина	226	20,3	О	11,1
6	Велике Пчелице	498	40,7	О	12,2
7	Велики Шењ	329	10,4	О	31,6
8	Вињиште	387	7,1	О	53,2
9	Влакча	592	18,8	О	31,5
10	Голочело	520	9,4	О	55,3
11	Горња Сабанта	748	14,9	О	50,2
12	Горње Грбице	226	6,6	О	34,2
13	Горње Јарушице	548	12,9	О	42,5
14	Горње Комарице	241	18,4	О	13,1
15	Грошница	1.383	25,9	О	53,4
16	Десимиrowaц	1.623	16,3	О	99,6
17	Дивостин	422	5,7	О	74,0
18	Добрача	425	13,5	О	31,5
19	Доња Сабанта	540	25,2	О	21,4
20	Доње Грбице	509	18,5	О	27,5
21	Доње Комарице	492	27,8	О	17,7
22	Драгобраћа	1.150	7,0	О	164,3
23	Драча	915	18,1	О	50,5
24	Дреновац	333	7,6	О	43,8
25	Дулене	153	25,7	О	5,9
26	Ђурисело	736	5,5	О	133,8
27	Ердеч	55	5,4	О	10,2
28	Јабучје	165	5,2	О	31,7
29	Јовановац	1.279	8,9	О	143,7
30	Каменица	329	27,3	О	12,0
31	Корман	630	7,6	О	82,9
32	Котража	185	9,1	О	20,3
33	Крагујевац	150.835	82,8	G	1.821,7
34	Кутлово	234	8,3	О	28,2
35	Лужнице	981	22,2	О	44,2
36	Љувичевац	44	13,2	О	3,3
37	Мала Врбица	203	7,6	О	26,7
38	Мали Шењ	89	7,6	О	11,7
39	Маршич	267	5,1	О	52,3
40	Маслошево	436	8,9	О	49,0
41	Миромић	86	3,0	О	28,7
42	Нови Милановац	404	7,2	О	56,1
43	Опорсница	603	5,7	О	105,8
44	Пајазитово	187	8,6	О	21,7
45	Поскурице	516	7,1	О	72,7
46	Прекопеча	89	2,4	О	37,1

47	Рамаћа	318	18,3	О	17,4
48	Ресник	1.080	30,3	О	35,6
49	Рогојевац	394	10,3	О	38,2
50	Страгари	827	31,2	О	26,5
51	Трешњевак	15	11,9	О	1,3
52	Трмбас	814	7,3	О	111,5
53	Угљаревац	129	6,8	О	19,0
54	Цветовевац	841	8,1	О	103,8
55	Церовац	935	12,2	О	76,6
56	Чумић	1.478	38,4	О	38,5
57	Шљивовац	417	7,8	О	53,5

Извор: Статистички годишњак 2014, РЗС

У градском насељу Крагујевац живи 84,1% укупног броја становника града Крагујевца, док преосталих 15,9% становника живи у осталим – руралним насељима. Највећи пораст броја становника од 1991. године до 2011. године забележен је у градском насељу Крагујевац, од 144.876 (1991. година) до 176.699 (2011. година) становника. У великој већини осталих насеља присутна је депопулација становништва, при томе посебно треба нагласити да од укупно 56 осталих насеља, према попису из 2011. године, свега 6 насеља има више од 1.000 становника, а највећи број становника има насеље Десимировац (1.623 становника), при томе 7 насеља има мање од 100 становника. Насеље Трешњевак има само 15 становника.

У табели бр.1.2. дат је приказ структуре становника града према основним старосним категоријама становника (попис 2011. године).

Табела бр.1.2. - Старосна структура становника

Редни број	Старосна категорија	Број становника	%
1.	0-14 година	25.127	14,0
2.	15-64 година	126.318	69,6
3.	65-84 година	26.250	15,2
4.	Више од 85 година	1.722	1,2
УКУПНО		179.417	100,0

Просечна старост становника износи 41,8 година, при чему је просечна старост особа мушког пола 40,7 године, односно женског пола 42,8 године.

У наредној табели приказана је структура становника града према школској спреми.

Табела бр.1.3. - Школска спрема становника

Редни број	Школска спрема	Број становника	%
1.	Без школске спреме и непотпуним основним образовањем	15.368	5,5
2.	Основно образовање	27.162	13,9
3.	Средње образовање	84.187	52,5
4.	Више образовање	9.711	8,2
5.	Високо образовање	17.552	19,6
6.	Непознато	310	0,5
УКУПНО		154.290	100,0

У табели бр. 1.4. презентирана је структура становника града Крагујевца према економској активности.

Табела бр.1.4.- Економска активност становника

Редни	Школска спрема	Број становника	%
-------	----------------	-----------------	---

број			
1.	Економски активни	78.273	43,5
2.	Обављају занимање	56.126	35,7
3.	Незапослени	22.147	7,8
4.	Економски неактивни	101.144	56,5
5.	Пензионери	39.600	23,7
6.	Деца, ученици, студенти	40.226	22,6
7.	Домаћице	11.797	5,2
8.	Остало	9.074	5,0
УКУПНО		179.417	100,0

У односу на укупан број становника, учешће економски активног становништва је за 12,8% мање у односу на број економски неактивних становника. Ипак, однос између економски активних и економски неактивних становника у граду Крагујевцу је повољнији за око 2% у односу на републички узорак. У следећој табели приказана је структура економски активних и економски неактивних становника.

Економија, тржиште рада, запосленост

Према подацима Републичког завода за статистику број регистрованих запослених у граду Крагујевцу у 2016. години износи 49.708 (укључујући и регистроване индивидуалне пољопривреднике). Број регистрованих незапослених лица је у 2016. години, према истом извору износи 22.511.

Са друге стране, према званичним подацима Агенције за привредне регистре за 2015. годину у граду Крагујевцу има 1.878 активних производних друштва и 5.604 активних предузетника. Регистрована запосленост код правних лица, физичких лица и индивидуалних пољопривредна лица приказана је у следећој табели.

Табела бр.1.5. – регистрована запосленост (2015.)

Укуп но	Запосле ни у правни м лицама	Приватни предузе тници	Регистровани индивидуал ни пољопривре дници	Број запослених на 1000 становника			
				укуп но	Прав на лица	Предузе тници	Регистровани индивидуални пољопривред ници
47.037	37.755	8.038	1.294	264	211	45	8

Извор: Агенција за привредне регистре, 2015. година

Од укупно 20 делатности које се статистички прате, у погледу броја запослених у правним лицима (привредно-друштвена предузећа, установе, задруге и друге организације), предузетници, лица која самостално обављају делатност и запослени код њих и регистровани индивидуални пољопривредници у граду Крагујевцу су према броју запослених најзаступљеније следеће делатности:

- Прерађивачка индустрија (26,3%)
- Трговина на велико и мало и поправка моторних возила (14,8%)
- Здравствена и социјална заштита (11,5%)
- Образовање (8,6%)
- Државна управа и обавезно социјално осигурање (5,8%)

- Саобраћај и складиштење (3,7%)
- Стручне, научне, иновационе и техничке делатности (3,7%)

Број запослених у прерађивачкој индустрији је и даље доминантан, иако је у овој делатности забележен значајан пад броја запослених од 2001. године као последица процеса приватизације и реструктурирања привреде.

1.7 Тренутно стање

Одлуком о организацији градских управа града Крагујевца ("Службени лист града Крагујевца" број 16/21) предвиђено је да се у Градској управи за комуналне послове обављају послови:

- градски и приградски превоз путника - обављање јавног линијског превоза путника на територији Града унутар насељеног места или између два насељена места, аутобусима као и обезбеђивање места за укрцавање и искрцавање путника, пријема и отпреме путника на станицама и стајалиштима, као саобраћајним објектима који се користе у јавном превозу, јавни превоз путника експрес линијама, као и друге послове везане за ову делатност,

- интегрисани тарифни систем организације јавног градског и приградског превоза - дефинисање и пријава градских и приградских линија, утврђивање редова вожње и места аутобуских стајалишта, организација наплате превоза за правна и физичка лица, надзор над обављањем делатности од стране превозника, исплата уговорене накнаде превозницима, развој и унапређење мреже градског и приградског превоза, система праћења и наплате, као и друге послове везане за ову делатност,

Тренутно се врши превоз путника по основу уговора са приватним превозником, изабраним у поступку јавне набавке. Истицање поменутог уговора, резултира овим пројектом којим је дат предлог увођења приватног партнера који ће вршити обављање делатности градског и приградског транспорта путника на територији града Крагујевца, по моделу јавно-приватног партнерства.

Приватни партнери ће вршити услугу превоза путника на територији града Крагујевца до окончања поступка ЈПП и избора новог приватног партнера у поступку јавне набавке, која ће бити расписана након добијања позитивног Мишљења Комисије за ЈПП и одобрења од стране надлежног органа града Крагујевца.

1.8 Циљеви града у погледу развоја линијског превоза

Задржавање високог нивоа учешћа јавног у укупном превозу путника, као услов ефикасности и ефективности укупног транспортног система (загушења, брзине, временски губици, утрошак ресурса површина и енергије):

- Обезбеђење квалитетнијег, ефикаснијег и економичнијег јавног превоза;
- Уређено тржиште транспортних услуга;
- Подизање нивоа квалитета система и услуге;
- Значајно снижење трошкова функционисања;
- Задовољење широког спектра социјалних циљева;
- Очувања природне околине и квалитета живота у градовима, итд.

1.9 Евентуално одузимање поверених послова

Град Крагујевац има закључен уговор са приватним оператерима, који ће услугу превоза путника у градском и приградском саобраћају вршити до окончања поступка избор новог приватног оператера у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр. 80/11, 15/16 и 104/16). Истеком закључених уговора неће постојати услови за одузимање поверених послова садашњим оператерима.

Чланом 53, ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр. 80/11, 15/16 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 ништавним или поништава.

Чланом 53, ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр. 80/11, 15/16 и 104/16) је такође дефинисано и да ЈПП са или без елемената концесије престаје испуњењем законских услова:

- истеком рока на који је закључен јавни уговор;
- смрћу приватног партнера, односно ликвидацијом или стечајем приватног партнера.

Истим чланом, ставом 3. је дефинисано 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.

Чланом 54. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама («Службени гласник РС», бр. 80/11, 15/16 и 104/16) дефинисан је превремени раскид јавног уговора због пропуста приватног партнера, а у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- ако приватни партнер у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду;
- ако приватни партнер не обавља јавне радове или не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве радове, односно услуге на начин како је договорено јавним уговором;
- ако приватни партнер не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;
- ако је приватни партнер дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;
- ако приватни партнер својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;
- ако приватни партнер обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;
- ако је приватни партнер пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера;

- 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 . 80/11, 15/16 и 104/16) је дефинисано да се критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1. тач. 2) до 7) овог члана утврђују јавним уговором.

Ставом 3. истог члана ја дефинисано 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, где је ставом 4. поменутог члана дефинисано 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. 80/11, 15/16 и 104/16) је дефинисано да у случају једностраног раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнер има право на накнаду штете коју му је проузроковао приватни партнер у складу са општим правилима облигационог права.

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

1.10 Основне карактеристике транспортне мреже

1.11 Претходно стање

Мрежу линија система јавног градског и приградског транспорта путника у граду Крагујевцу чини мрежа од 34 линија укупне експлоатационе дужине од 641,66 км. Посматрајући по подсистемима, градска мрежа се састоји од 21 линије укупне експлоатационе дужине 301,38 км. Приградски подсистем има мрежу од 13 линија чија је експлоатациона дужина 340,28 км.

Један од основних показатеља којим се мери квалитет мреже линија у простору исказан кроз однос укупне дужине линија и површине подручја коју мрежа линија опслужује зове се густина мреже линија (σ_{UK}). Овај показатељ за мрежу линија система јавног градског и приградског транспорта путника у граду Крагујевцу износи 0,77 км км². Наведена вредност густине мреже линија је висока и последица је изузетно велике експлоатационе дужине приградских и великог броја градских линија у односу на величину територије коју систем опслужује (835 км²). У следећој табели приказани су основни статички елементи мреже линија

Табела 2.1. Статичке карактеристике подсистема транспортне мреже

Подсистем	Показатељ			
	Број линија	Експлоатациона дужина линија	Број стајалишта	Средња дужина међустаничног растојања
	n_l (линија)	L_e (km)	n_s (стајалишта)	l_{sr} (km)
ГРАДСКИ ПОДСИСТЕМ	21	301,38	523	0,536
ПРИГРАДСКИ ПОДСИСТЕМ	13	340,28	450	0,807
СИСТЕМ УКУПНО	34	641,66	810	0,672

Основа подела линија у систему јавног градског транспорта путника према технологији рада је на градске и приградске линије.

Градске линије опслужују континуално изграђено градско подручје (насеље Крагујевац), а приградске линије опслужују издвојена насеља ван тог подручја. У погледу статичких карактеристика основне разлике су у просечној дужини линија и просечној вредности међу станичних растојања. Значајне разлике су у динамичким карактеристикама: мањи ангажовани транспортни капацитети на приградским линијама и већина возила на линијама немају интервално кретање, и сл. Такође, постоје разлике у режиму рада. Приградске линије често не функционишу током целог дана, већ само одређеним периодима дана, међутим, са друге стране, одређени број приградских линија не функционише свим данима у недељи.

1.12 Динамичке карактеристике мреже линија

Динамички елементи линије или елементи функционисања линије, представљају оне елементе линије чијом се променом у складу са транспортним захтевима и пројектованим квалитетом услуге врши оптимизација функционисања линије.

Табела 2.2. Динамичке карактеристике мреже линија

Број линије	Назив линије	Тр (мин)	Vp (km/h)	i _{min} (мин)	N _{max} (возила)	Режим рада*	Прој по смеровима					
							RD _A	SU _A	ND _A	RD _B	SU _B	ND _B
1	(Голочело) Драгобраћа - Корман (Ботунје)	45	25,80	35	4	R, S, N	35	26	18	35	27	18
2	(Нови Милановац) Петровац - Ждраљица (Доња Сабанга)	47	21,85	25	5	R, S, N	40	26	19	39	26	19
3	(Водовод) Бресница - Денино Брдо	40	16,91	20	5	R, S, N	41	24	24	41	24	24
4	Аутобуска Станица - Стара Колонија - Аутобуска Станица	25	16,68	35	1	R, S, N	27	27	16	-	-	-
5	Виногради - Мале Пчелице	45	22,90	50	4	R, S, N	37	29	12	37	28	11
6	Кванташ - Аутобуска Станица - Грошница	42	22,14	50	2	R, S, N	17	11	9	16	11	8
7	(Вишњак) Батремар - Илићево Споменик (С.Општина)	50	17,70	40	4	R, S, N	41	21	10	41	21	10
9	Тифтина Њуприја - Цветојевац	50 (45)	24,96 (22,93)	55	2	R, S, N	23	8	7	24	8	7
10	Ердеч - Маршић	34	21,44	30	3	R, S, N	29	23	9	29	23	9
11	Хотел - Станово - Пијац	45	16,87	20	3	R, S, N	29	21	10	20	20	10
13	Трмбас - Грошница	55	19,95 (20,82)	120	1	R, S, N	9	9	9	9	9	9
14	Трмбас - Кванташ	40	16,73	80	1	R, S, N	8	8	-	8	8	-
15	Корићани - Шумарице (Драча)	45	24,07	20	6	R, S, N	42	30	17	43	31	17
16	Велико Поље - Десимир овац (Село)	52	21,58	50	2	R, S, N	20	9	7	20	9	7
17	Баљковац - Дом Старих (Језеро)	34	16,90	75	1	R, S, N	13	13	12	13	13	11
18	Бозман - Мала Вага - Бозман	52	16,62	60	1	R, S, N	10	10	10	-	-	-
19	Денино Брдо - Центар - Денино Брдо	43	16,99	20	2	R, S, N	20	10	10	19	10	11
20	Денино брдо - Корићани	44	21,85	55	2	R, S, N	19	15	14	19	14	14
24	Ђава - Кошутњак Брдо	32	17,81	35	2	R, S, N	22	22	9	21	21	8
25	Ердеч - Шумски Рај	40	19,35	60	1	R, S, N	10	9	5	10	9	5

25	Мале Пчелице (Старо Село) - Теферин (Викенд Насеље)	52	18,00	40	2	R, S, N	18	8	8	18	9	8
УКУПНО		43	19,86	-	54	-	510	359	235	462	321	206

Напомена: * R – Радни дан, S – Субота, N – Недеља

Један од најважнијих показатеља функционисања мреже линија, како са гледишта транспортне понуде, тако и са аспекта квалитета услуга је интервал између два узастопна поласка возила на линији, односно фреквенција возила на линији, као реципрочна вредност интервала. Према важећим редовима вожње вредности минималних интервала на градским линијама у Крагујевцу крећу се од 20 минута на линијама 3: (Водовод) Бресница - Денино Брдо, 11: Хотел - Станово - Пијац, 15: Корићани - Шумарице(Драча) и 19: Денино Брдо - Центар - Денино Брдо.

Приказ основних динамичких карактеристика приградских линија на основу планираних редова вожње дата је у следећој табели. На већини приградских линија (линија 600, 602, 605, 608, 610 и 611) није било могуће утврдити време и брзину превоза због различитих експлоатационих дужина линије, односно све те линије у зависности од поласка имају различиту трасу и или почетно завршне терминусе.

Табела 2.3 динамичне карактеристике приградских линија

Број линије	Назив линије	Тр (мин)	Vp (km/h)	N _{max} (возила)	Режим рада*	n _{pol} по смеровима					
						RD _A	SU _A	ND _A	RD _B	SU _B	ND _B
600	Крагујевац (А.Станица) - В.Сугубина - Први Ракаљ	-	-	1	R, S, N	5	3	2	5	3	2
601	Крагујевац (Ћ.Ђуприја) - Буковарац	30	22,85	1	R, S, N	4	2	2	5	2	2
602	Крагујевац (А.Станица) - Рогојевац - Рамаћа - Каменица	-	-	2	R, S, N	8	4	3	8	4	3
603	Крагујевац (А.Станица) - Доње Грбице	43	26,06	1	R, S, N	5	2	2	6	2	2
604	Крагујевац (Ћ. Ђуприја) - Ресник Брест - Доња Мала	40	26,85	1	R, S, N	8	4	4	8	4	4
605	Крагујевац (А.Станица) - Дулене (Велика Сугубина)	-	-	1	R, S, N	4	2	2	4	2	2
606	Крагујевац (А.Станица) - Страгари	62	31,81	1	R, S, N	6	4	4	6	4	4
607	Крагујевац (А.Станица) - Доње Комарице	43	30,73	1	R, S, N	4	4	2	4	4	2
608	Крагујевац (А.Станица) - Лужнице - Мала Врбица	-	-	1	R, S, N	3	2	2	3	2	2
609	Крагујевац (А.Станица) - Грбице - Пајазитово – Мала Врбица	46	35,41	1	R, S, N	7	4	3	7	5	3
610	Крагујевац (А.Станица) - Дреновац - Ђурицело - Голочело	-	-	2	R, S, N	8	7	4	8	9	5
611	Крагујевац (А.Станица) - Лужнице	-	-	1	R, S, N	8	5	5	9	6	6
612	Крагујевац (А.Станица) - Вињиште				R, S, N	8	8	5	9	9	5
Укупно		44	28,95	-	-	78	51	40	82	56	42

1.12.1 Дефинисање обима превоза у складу са саобраћајно-технолошким градских и приградских линија за транспорт путника на територији града Крагујевца

Основни захтеви које треба да испуни транспортна мрежа система јавног градског транспорта путника произилазе из општих циљева система, који се пре свега односе на

максимизацију производне и економске ефикасности и ефективности система и усклађености обима транспортних капацитета са транспортним захтевима.

Анализа постојеће мреже линија градског и приградског транспорта путника у граду Крагујевцу показала је низ недостатака који се коначно рефлектују на ефикасност и ефективност целокупног система и посебно на његов даљи развој у реалним друштвено-економским условима у којима се данас налази град Крагујевац. Сублимирана оцена постојећег стања система са становишта једног од његових најважнијих инфраструктурних и оперативних сегмената - мреже линија могла би се исказати према следећем: екстензивни статистички елементи са недефинисаном структуром мреже уз минималне динамичке елементе у погледу функционисања, што за логичну последицу има висок степен неатрактивности целокупног градског транспортног система. Оваквом закључку доприносе и одређени екстерни утицаји нелојалне конкуренције, недостатак инфраструктурних елемената за давање приоритета возилима јавног транспорта путника, и др.

На основу генералне оцене стања система јавног градског и приградског транспорта путника у Крагујевцу, основни циљ побољшања је: реинжењеринг постојеће мреже линија кроз постављање транспортне понуде система, која ће оптимизовати доступност система корисницима - становницима града у простору (мрежа линија са својим статичким карактеристикама: трасама линија, стајалиштима и др.) и временским динамичким карактеристикама (бројем и карактеристикама возила и прихватљивим режимом рада, целодневно функционисање са адекватним интервалима - фреквенцијама возила, итд.).

При томе, дефинисана мрежа линија је у сагласности са егзактно утврђеним транспортним потребама корисника - линијама жеља (изворно-циљним кретањима) и величином транспортних захтева које корисници реално испостављају у систему јавног градског и приградског транспорта путника у Крагујевцу..

1.12.2 Статичке карактеристике транспортне линија - предлог будућег стања

Основни статички елементи дати су у наредној табели. У новој мрежи линија направљена је подела линија према њиховим технолошким одликама на два подсистема: градски и приградски. Подсистем градских линија има укупно 22 линије, 16 дијаметралних, 1 радијална и 5 кружне.

Табела 3.1. Планиране статичке карактеристике градске транспортне линије

Број линије	Назив линије	L _d (km)	L _B (km)	L _{SR} (km)	n _{STA}	n _{STB}	l _{sr} (km)	Тип линије
1	(Голочело) Драгобраћа - Корман (Ботунје)	26,650	26,350	26,500	38	38	0,716	dijametralna
2	(Нови Милановац) Петровац - Ждралица (Доња Сабанта)	17,300	16,950	17,125	29	28	0,623	dijametralna
3	(Водовод) Бресница - Денино Брдо	11,250	11,300	11,275	25	25	0,470	dijametralna
4	Аутобуска Станица - Стара Колонија - Аутобуска Станица	6,950	-	6,950	14	-	0,535	kružna
5	Виногради - Мале Пчелице	12,050	13,400	12,725	27	31	0,454	dijametralna
6	(Кванташ) Аутобуска Станица - Грошница	15,400	15,600	15,500	25	25	0,646	dijametralna
7	Палата Правде-Центар-Палата Правде	7,750	8,400	8,075	18	19	0,461	kružna
8	(Вишњак) Багремар - Илићево Споменик (С.Општина)	14,800	14,700	14,750	33	33	0,461	dijametralna
9	Ћифтина Ћуприја - Цветојевац	13,750	13,050	13,400	25	24	0,570	radijalna
10	Ердеч - Маршић	12,000	12,300	12,150	26	26	0,516	dijametralna
11	(Дата центар) Хотел - Станово - Хотел (Дата центар)	12,450	13,600	13,025	28	31	0,534	kružna

13	Трмбас - Грошница	16,800	17,100	17,100	30	31	0,580	dijametralna
14	Трмбас - Кванташ	11,100	11,200	11,500	22	23	0,519	dijametralna
15	Корићани - Шумарице/Драча	18,050	18,050	18,050	33	33	0,564	dijametralna
16	Велико Поље – Десиминовац село	17,350	20,050	12,175	34	37	0,541	dijametralna
17	Баљковац - Дом Старих(Језеро)	12,450	11,550	12,000	24	20	0,575	dijametralna
18	Бозман - Мала Вага - Бозман	16,600		16,600	31		0,553	kružna
19	Денино Брдо - Центар - Денино Брдо	12,600	13,050	12,825	28	29	0,466	kružna
20	Денино брдо - Корићани	11,150	10,950	11,050	23	23	0,502	dijametralna
24	Ћава - Кошутњак Брдо	9,500	9,500	9,500	20	20	0,500	dijametralna
25	Ердеч - Шумски Рај	12,900	12,900	12,900	28	28	0,478	dijametralna
26	Мале Пчелице (Старо Село) - Теферич (Викенд Насеље)	15,600	16,000	15,600	37	36	0,451	dijametralna

Табела 3.2 Статички елементи приградских линија

СТАТИЧКИ ЕЛЕМЕНТИ ПРИГРАДСКИХ ЛИНИЈА								
Број линије	Назив линије	L _A (km)	L _B (km)	L _{SR} (km)	п _{СТА}	п _{СТВ}	I _{гр} (km)	Тип линије
600	Крагујевац (А.Станица) - В.Сугубина - Први Ракаљ	24,2	24,05	24,13	26	26	0,965	радијална
601	Крагујевац (Ћ.Ћуприја) - Буковац	11	11,85	11,43	18	20	0,635	радијална
602	Крагујевац (А.Станица) - Рогојевац - Рамаћа - Каменица	45,6	45,4	45,5	48	48	0,966	радијална
603	Крагујевац (А.Станица) - Доње Грбице	18,8	18,55	11,68	30	30	0,644	радијална
604	Крагујевац (Ћ. Ћуприја) - Ресник Брест - Доња Мала	16,25	19,45	17,85	25	29	0,686	радијална
605	Крагујевац (А.Станица) - Дуљене (Велика Сугубина)	42,25	42,1	42,18	38	38	1,14	радијална
606	Крагујевац (А.Станица) - Страгари	33,3	32,65	32,98	36	36	0,942	радијална
607	Крагујевац (А.Станица) - Доње Комарице	21	23,05	22,03	28	32	0,761	радијална
608	Крагујевац (А.Станица) - МИНД – Г.Јарушице	25,95	25,3	25,63	31	31	0,854	радијална
609	Крагујевац(А.Станица) - Грбице - Пејазитово - Мала Врбица	27,4	26,9	27,15	34	33	0,835	радијална
610	Крагујевац (А.Станица) - Дреновац - Ђурисело	21	20,9	20,95	34	34	0,635	радијална
611	Крагујевац (А.Станица) - Лужнице	18,6	20,5	19,55	30	34	0,631	радијална
612	Крагујевац (А.Станица) - Вињиште	11,1	12,25	11,68	21	22	0,569	радијална
613	Крагујевац (А.Станица) - Лужнице - Мала Врбица	29,4	29,2	29,3	38	38	0,792	радијална

1.12.3 Динамичке карактеристике градских и приградских линија - предлог будућег стања

У претходном периоду је дошло до значајног измештања радно пословних, трговинских и других зона атрактивности које су се углавном налазиле уз „Лепенички коридор“ и у административном центру Града. Пре свега то су радно пословне зоне са својим садржајима „Феникс“, „Сервис“, Петровац, Минд, Сименс, стамбена зона „Денино брдо“ и др. Најављене су реализације инфраструктурних пројеката као што су „Северна обилазница“. Узевши у обзир дислокацију поменутих садржаја као и изражене транспортне захтеве корисника предлагемо делимичну измену мреже линија:

Табела 3.3 Динамички елементи мреже градских линија

DINAMIČKI ELEMENTI LINIJA										
	Naziv linije	broj vozila	pod sistem	klasa vozila	broj polazaka	Bruto transportni rad			godišnje	godišnje po vozilu
						251	52	62		
						radni dan	subota	nedjelja praznik		
1	(GOLOČELO)DRAGOBRAČA - KORMAN(BOTUNJE)	3	gr	I	55	1.152,10	1.050,25	702,65	387.354,40	129.118,13
2	(N.MILANOVAČ)PETROVAČ - ŽDRAVICA(D.SABANICA)	3	gr	I	61	823,20	584,85	488,55	267.325,50	89.108,50
3	(ŽDRAVICA)BRESNICA - DENINO BRDO	4	gr	I	74	764,50	497,80	243,85	232.918,90	56.229,73
4	A.S. - STARA KOLONJA	1	gr	I	23	159,85	152,90	111,20	54.967,55	54.967,55
5	VINOGRADI - MALE PČELICE	4	gr	I	74	941,85	559,90	190,20	277.261,35	89.315,34
6	GROŠNICA - ASTANICA(KVANTAŠ)	2	gr	I	33	479,10	302,00	208,25	148.869,60	74.434,80
7	PALATA PRAVDE - CENTAR - PALATA PRAVDE	2	gr	I	32	309,80	0,00	0,00	77.759,80	38.879,90
8	VIŠNJAK - STARA OPŠTINA	3	gr	I	48	639,05	266,60	221,25	187.982,25	62.660,75
9	ČIPTINA ČUPRIJA - CVETOJEVAČ	2	gr	I	36	498,90	218,00	200,50	148.990,90	74.485,45
10	ERDEČ - MARŠIČ	3	gr	I	58	748,20	387,00	232,20	222.318,60	74.106,20
11	DATA CENTAR/HOTEL - STANOVO - HOTEL/DATA CENTAR	3	gr	I	41	617,00	491,45	268,00	197.038,40	65.679,47
13	TRMBAS - GROŠNICA	1	gr	I	18	307,80	307,80	307,80	112.347,00	112.347,00
14	TRMBAS - KVANTAŠ	1	gr	I	16	178,40	178,40	0,00	54.055,20	54.055,20
15	KORIČANI - ŠUMARICE(DRAČA)	4	gr	I	60	969,60	613,00	300,60	293.882,80	73.470,70
16	VELIKO POLJE - DESMIROVAČ	2	gr	I	31	537,80	309,60	240,80	166.016,80	83.008,30
17	BALJKOVAČ - DOM STARIH	1	gr	I	27	294,00	294,00	259,05	105.143,10	105.143,10
18	BOZMAN - M.VAGA - BOZMAN	1	gr	I	10	159,50	159,50	142,90	57.188,30	57.188,30
19	D.BRDO.CENTAR.D.BRDO	2	gr	I	32	410,40	269,55	269,55	133.739,10	86.869,55
20	KORIČANI - DENINO BRDO	2	gr	I	42	464,10	320,55	320,55	153.031,80	76.515,90
24	ČAVA - KOŠUTNJAK BRDO	2	gr	I	36	342,00	199,50	161,50	106.229,00	53.114,50
25	ERDEČ - ŠUMSKI RAJ	1	gr	I	20	258,00	232,20	129,00	84.830,40	84.830,40
26	M. PČELICE(S.SELO) - TEFERIČ(V.NASELJE)	2	gr	I	28	454,40	268,80	252,80	143.705,60	71.852,80
UKUPNO GRADSKI		49			855	11.509,45	7.663,65	5.251,20	3.612.956,15	73.733,80
600	KRAGUJEVAČ - V.SUGUBINA-IRAKALJ	1	pr	I, II	10	190,95	119,70	79,80	59.100,45	59.100,45
601	KRAGUJEVAČ (Č.ČUPRIJA) - BUKOROVAČ	1	pr	I, II	11	126,10	45,70	45,70	36.860,90	36.860,90
602	KRAGUJEVAČ(A.STANICA) - ROGOJEVAČ - RAMAČA - KAMENICA	2	pr	I, II	16	460,85	279,15	244,10	145.323,35	72.661,68
603	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - DONJE GRBICE	1	pr	I, II	11	205,30	74,70	74,70	80.046,10	80.046,10
604	KRAGUJEVAČ (Č.ČUPRIJA) - RESNIK BREST - D.MALA	1	pr	I, II	16	285,60	142,80	142,80	87.964,80	87.964,80
605	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - DULENE	1	pr	I, II	10	292,55	106,30	106,30	85.548,25	85.548,25
606	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - STRAGARI	2	pr	I	14	466,00	263,80	263,80	147.039,20	73.519,60
607	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - DONJE KOMARICE	1	pr	I, II	8	220,55	86,20	86,20	85.412,85	85.412,85
608	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - MIND - GORNJE JARUŠKE	1	pr	I, II	12	307,50	307,50	153,75	102.705,00	102.705,00
609	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - G.GRBICE - MALA VRBICA	1	pr	I, II	14	293,75	204,85	147,20	93.509,85	93.509,85
610	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - DRENOVAČ - ĐURISELO	1	pr	I	16	282,70	192,90	158,50	90.815,50	90.815,50
611	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - LUŽNICE	1	pr	I	17	321,00	209,85	203,70	104.112,60	104.112,60
612	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - VINJIŠTE	1	pr	I	17	201,30	201,30	116,75	88.232,40	88.232,40
613	KRAGUJEVAČ (A.STANICA) - LUŽNICE - MALA VRBICA	1	pr	I	4	117,20			29.417,20	29.417,20
UKUPNO PRIGRADSKI		16			176	3771,35	2236,75	1825,30	1.176.068,45	73.505,53
UKUPNO JTP		65			1031	15.280,80	9.900,40	7.076,50	4.789.044,60	73.677,61

Измене на мрежи пре свега подразумевају повећање броја линија и то 1 у градском и 1 у приградском превозу.

У градском превозу успоставља се линија са ознаком 7 Палата правде – Центар – Палата правде. Линија би била кружна и повезивала би међусобно садржаје у ширем прстену око центра са центром, а уједно би била и „сабирна“ линија обзиром на територијалну разрушеност Града.

2 Анализа добијене вредности у односу на уложена средства (value-for-money)

2.1 Процена трошкова и анализа добијене вредности у односу на уложена средства (value-for-money)

Методологија се заснива на поређењу трошкова инвестиционих алтернатива, чији је циљ да се одабере она алтернатива која је трошковно ефективнија. Инвестиционе алтернативе се свode на традиционални модел (модел у коме је јавно тело инвеститор који преузима све ризике, укључујући ризике који произилазе из изградње и експлоатације, када се ради о објекту од јавног значаја) и модел ЈПП (модел у коме се одређени ризици преносе на инвеститора из приватног сектора).

2.2 Претпоставке анализираних модела

У традиционалном моделу пошло се од претпоставке да град Крагујевац врши услугу превоза путника и да за те потребе треба да обезбеди техничке и кадровске услове за јавно комунално предузеће у потребном броју аутобуса од 65 возила и то за потребе градског 49, а приградског 16 и 7 возила у резерви, радне снаге и других техничких услова за одржавање и сервисирање возила.

У ЈПП моделу, претпоставка је да приватни превозник у првој години поседује нове аутобусе за приградске линије и то 16 нових возила 2. класе и 2 возила у резерви и 30% нових возила 1. класе за градски превоз од потребних 49, што је 15 возила на раду и 2 у резерви, а остатак градских возила не старијих од 20 година класе 1 и класе 2.

Под „нови аутобус“ подразумева се некористишћен аутобус произведен у 2022/2023 години, са целокупном новом конструкцијом и уграђеним потпуно новим агрегатима, склоповима, подсклоповима, деловима и другим уградбеним ставкама. Возило не сме имати више од 2.000 пређених километара у тренутку изласка комисије за пријем и проверу техничких карактеристика возила.

Након истека прве 2 године приватни превозник је у обавези да обезбеди и остатак нових возила за градски превоз и то 34 возила у раду и 3 у резерви.

2.3 Нето садашња вредност новчаних токова и дисконтна стопа

Нето садашња вредност је збир нето позитивних ефеката пројекта из његовог економског тока, актуелизованих на садашњу вредност, те каматном стопом предвиђеном условима јавног позива. Ради се о интегралном и апсолутном показатељу за оцену економске рентабилности и прихватљивости пројекта. Да би пројекат био прихватљив, нето садашња вредност мора бити већа од нуле, што значи да позитивни ефекти пројекта надмашују трошкове улагања. Велику важност за процену укупних животних трошкова има анализа дисконтованог тока новца, као и дефинисање дисконтне стопе. Дисконтна стопа треба да представља реалну могућност капиталног трошка, односно опортунитетни трошак капитала, прилагођен за инфлацију (и субвенције, ако их има), за пројекте од јавног значаја.

У вези са питањем висине дисконтне стопе, у стручној литератури се наводи да дисконтну стопу чине два елемента:

- *општа временска вредност новца* (тј. она повезана са каматним стопама на финансијском тржишту)
- *премија за ризик својствен самој инвестицији.*

С обзиром да референтна каматна стопа НБС износи 4%, а она у поступку спровођења монетарне политике има улогу сигнализирајуће каматне стопе, као и улогу полазне каматне стопе, пошто се висина основних каматних стопа на новчаном тржишту, односно коридор каматних стопа, утврђује према висини те каматне стопе.

Референтна каматна стопа је највиша, односно најнижа каматна стопа коју Народна банка Србије примењује у поступку спровођења репо трансакција продаје, односно куповине хартија од вредности. Висина референтне каматне стопе утврђена је Одлуком о утврђивању референтне каматне стопе Народне банке Србије.

Према висини референтне каматне стопе утврђује се коридор каматних стопа, односно највиша и најнижа каматна стопа Народне банке Србије у спровођењу операција на новчаном тржишту.

Каматна стопа на кредитне олакшице (преконоћни кредит за одржавање дневне ликвидности) највиша је каматна стопа, а каматна стопа на депозитне олакшице (преконоћна депонована средства банака код НБС) најнижа каматна стопа Народне банке Србије у поменутих трансакцијама. Од 09. 02. 2023. године НБС је утврдила нову референтну каматну стопу.

Каматне стопе на новчаном тржишту	
Референтна каматна стопа	5,50%
Каматна стопа на депозитне олакшице	4,50% (рефер. стопа - 1,00 п.п.)
Каматна стопа на кредитне олакшице (кредит за ликвидност- О N - overnight позајмице)	6,50% (рефер. стопа +1,00 п.п.)

(Извор: сајт НБС)

Каматна стопа на кредитне олакшице највећа је и укључује референтну каматну стопу +1,00 п.п., то објективно представља опортунитетни трошак капитала што износи 6,50%.

С обзиром да је дисконтна стопа коју препоручује Европска комисија за дисконтовање новчаних токова 4,0% и да је процена ризика инвестиције и пројекта укупно 1%, стопа од 5,0% користиће се у даљој анализи за дисконтовање новчаних токова улагања као реална дисконтна стопа.

2.4 Финансијска анализа

Организација обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији града је у надлежности града Крагујевца, прописана је одредбама Закона о превозу у друмском саобраћају, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима, Одлуке о градској управи града Крагујевца и Одлуке о јавном линијском превозу путника на територији града Крагујевца.

Да би се на адекватан начин пружила корисницима градских и приградских линија, услуга превоза, граду су на располагању две алтернативе:

- Прва алтернатива се односи на поверавање поменуте услуге новооснованом ЈКП задуженом за обављање делатности градског и приградског транспорта путника на територији града Крагујевца (традиционални модел), где се јавља проблем недостатка капацитета возног парка и техничких и људских ресурса.
- Друга алтернатива се односи на покретање поступка реализације ЈПП (јавно – приватно партнерство), односно доделе уговора, где постоји могућност да се превозници могу јавити као будући приватни партнери, с обзиром да ће се уговор додељивати у поступку јавне набавке где се као понуђачи могу јавити приватни превозници уколико испуњавају услове дефинисане јавним позивом.

2.5 Претпоставке анализираних модела

Потребан обим планираних километара за десетогодишњи период, тј. период трајања уговора, утврђен је на бази пројекције потребних линија и њиховог броја полазака.

Пројектован износ неопходног обима броја километара на годишњем нивоу је око 4.789.044, што за поменути период од 10 година износи око 47.890.440 километара.

Потребан број аутобуса за подмирење потреба планираног броја километара је 65 возила у сталном раду и 7 возила у резерви, што укупно износи 72 возила.

Структура потребног возног парка по врсти возила је:

- 54 соло градских аутобуса, и
- 18 соло приградских аутобуса.

У прве 2 године рада, приватни превозник је дужан да обезбеди за градски превоз 30% нових возила, тј. 15 и 2 у резерви и сва нова возила за приградски превоз, тј. 16 и 2 у резерви. Након истека 2 године, приватни превозник је дужан да за градски превоз обезбеди сва нова возила, тј. 34 на раду и 3 у резерви.

За аутобусе узете су следеће претпоставке:

1. Цена новог аутобуса је за 1. класу, 170.000, а за 2. класу, 150.000 евра без ПДВ,
2. Потрошња на 100км 42 литара,
3. Тренутна цена евро и опти дизел је 213,00 динара/литар са ПДВ*(цене се формирају на недељном нивоу у складу са одлуком Владе Р Србије)

С обзиром на тренутну ситуацију, плате возача, трошкови мазива, резервних делова, гума и осталог материјала су поскупеле у односу на почетак године и због гео политичке ситуације у свету треба узети у обзир да се наведени трошкови могу значајно променити у наредним годинама.

Да би се елиминисали ефекти инфлације и динамике њеног предвиђања одређени обрачуни рађени су у девизном еквивалентима (ЕУР) (1 ЕУР=117,6 РСД), уз поштовање следећих прописа који су важили на исти дан:

- Закон о јавно приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ бр. 88/11, 15/16 и 104/16)
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 - др. закон),
- Закон о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС“ бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020),

- Закон о комуналним делатностима („Службени гласник РС“ бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018),
- Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима („Службени гласник РС“ бр. 40/2012, 102/2012, 19/2013, 41/2013, 102/2014, 41/2015, 78/2015, 111/2015, 14/2016, 108/2016, 7/2017 - испр., 63/2017, 45/2018, 70/2018, 95/2018, 104/2018, 93/2019, 2/2020 - испр. и 64/2021).

2.6 Временски оквир анализе

Прогноза будућих кретања новчаног тока пројекта обухвата претпостављени економски век пројекта од **10 година**.

Наведени период трајања је реалан с обзиром да интерна стопа приноса на уложена средства износи **11,02%** и да је виша од дисконтне стопе коришћене у дисконтовању токова новца, а прост период повраћаја је **9 година**, што приватном партнеру омогућава поврат инвестиције.

То омогућује да приватни партнер реално поврати уложена средства и оствари разумну добит током трајања уговора.

2.7 Вредност пројекта

Укупна вредност пројекта за време трајања од **10 година**, по моделу јавно-приватног партнерства у току трајања пројекта износи **11,409.945.156 динара без ПДВ-а**, односно **96.694.450 евра**.

Упоредна пројекција дисконтованог новчаног тока по традиционалном и по моделу јавно-приватног партнерства показује да **сума нето прилива по традиционалном моделу је негативна и износи -396.113 евра**, док је по моделу јавно-приватног партнерства за период трајања уговора од 10 година износи **3.325.013 евра**, што резултује у већем приходу од **3.325.013 евра**.

2.8 Пројекција трошкова

2.8.1 Капитални трошкови

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

У складу са тренутним стањем и потребама, јавно предузеће треба да обезбеди 65 нових возила у раду и 7 у резерви.

Пројекција набавке неопходног броја аутобуса за потребе градских и приградских линија је извршена на бази претпоставке да би сва возила која би се набавила за 2022. годину била нова. У наредној табели је процењена набавна вредност по Класи, као и подаци о елементима финансирања путем кредита на период отплате од 5 година и каматном стопом од 6.5%.

Табела бр. 5.1. - Калкулација кредита за набавку аутобуса (традиционални модел)

Набавка I (EUR)	Инвестиција у возила (Класа I)	Инвестиција у возила (Класа II)	Број потребних возила (Класа I)	Број потребних возила (Класа II)	Класа I укупно	Класа II укупно	Укупна вредност свих возила	Вр. Аутобуса (у динарима) 1 евр=118 рсд
Цена возила	170.000,0	150.000,0	54	18	9.180.000,0	2.700.000,0	11.880.000,0	1.401.840.000,0
ПДВ	34.000,0	30.000,0			1.836.000,0	540.000,0	2.376.000,0	280.368.000,0
Укупне цене са ПДВ	204.000,0	180.000,0			11.016.000,0	3.240.000,0	14.256.000,0	1.682.208.000,0
Број рата	60,0	60,0			-	-	-	-
Камата	24.842,8	21.920,1			1.341.508,9	394.561,4	1.736.070,4	204.856.304,6
Укупан износ са каматом и ПДВ-ом	228.842,8	201.920,1			12.357.508,9	3.634.561,4	15.992.070,4	1.887.064.304,6
Учешће	61.200,0	54.000,0			3.304.800,0	972.000,0	4.276.800,0	504.662.400,0
Укупан износ	228.842,8	201.920,1			12.357.508,9	3.634.561,4	15.992.070,4	1.887.064.304,6
Годишњи износ рате са каматом	33.528,6	29.584,0			1.810.541,8	532.512,3	2.343.054,1	276.480.380,9

Укупна капитална улагања по основу набавке возног парка од 72 аутобуса износила би око 14.256.000 евра, или 1.682.208.000 динара.

ЈПП МОДЕЛ

За разлику од традиционалног модела, у коме због непостојања возног парка капитална инвестиција укључује куповину нових 72 возила, у ЈПП моделу се креће на основу претпоставке да приватни партнер за почетак обављања делатности мора да обезбеди сва нова возила за приградски превоз и 30% нових возила за градски превоз.

Након истека 2 године од почетка рада приватни партнер је у обавези да обезбеди и осталих 70% нових возила за градски превоз.

Табела бр. 5.2. - *Калкулација кредита за набавку аутобуса (ЈПП модел)*

Набавка I (EUR)	Инвестиција у возила (Класа I)	Инвестиција у возила (Класа II)	Број потребних возила (Класа I)	Број потребних возила (Класа II)	Класа I укупно	Класа II укупно	Укупна вредност свих возила	Вр. Аутобуса (у динарима) 1 евр=118 РСД
Цена возила	170.000,0	150.000,0	17	18	2.890.000,0	2.700.000,0	5.590.000,0	657.384.000,0
ПДВ	34.000,0	30.000,0			-	540.000,0	540.000,0	63.504.000,0
Укупна цена са ПДВ	204.000,0	180.000,0			2.890.000,0	3.240.000,0	6.130.000,0	720.888.000,0
Број рата	60,0	60,0			-	-	-	-
Камата	24.842,8	21.920,1			422.326,9	394.561,4	816.888,3	96.066.068,1
Укупан износ са каматом и ПДВ-ом	228.842,8	201.920,1			3.890.326,9	3.634.561,4	7.524.888,3	884.926.868,1
Учешће	61.200,0	54.000,0			1.040.400,0	972.000,0	2.012.400,0	236.658.240,0
Укупан износ	228.842,8	201.920,1			3.890.326,9	3.634.561,4	7.524.888,3	884.926.868,1
Годишњи износ рате са каматом	33.528,6	29.584,0			569.985,4	532.512,3	1.102.497,7	129.653.725,6

Набавка II (EUR)	Инвестиција у возила (Класа I)	Инвестиција у возила (Класа II)	Број потребних возила (Класа I)	Број потребних возила (Класа II)	Класа I укупно	Класа II укупно	Укупна вредност свих возила	Вр. Аутобуса (у динарима) 1 евр=118 РСД
Цена возила	170.000,0	150.000,0	37	0	6.290.000,0	-	6.290.000,0	739.704.000,0
ПДВ	34.000,0	30.000,0			1.258.000,0	-	1.258.000,0	147.940.800,0
Укупна цена са ПДВ	204.000,0	180.000,0			7.548.000,0	-	7.548.000,0	887.644.800,0
Број рата	60,0	60,0			-	-	-	-
Камата	24.842,8	21.920,1			919.182,0	-	919.182,0	108.095.808,3
Укупан износ са каматом и ПДВ-ом	228.842,8	201.920,1			8.467.182,0	-	8.467.182,0	995.740.608,3
Учешће	61.200,0	54.000,0			2.264.400,0	-	2.264.400,0	266.293.440,0
Укупан износ	228.842,8	201.920,1			8.467.182,0	-	8.467.182,0	995.740.608,3
Годишњи износ рате са каматом	33.528,6	29.584,0			1.240.556,4	-	1.240.556,4	145.889.433,7

Укупна капитална улагања по основу набавке возног парка од 72 аутобуса износила би око 11.252.924,45 евра, или 1.323.343.915,34 динара без ПДВ.

2.8.2 Оперативни трошкови

Пројекција је заснована на планираном броју километра за 2021. годину која је послужила за апроксимацију броја потребних возила за остварење плана.

Пројекција оперативних трошкова у традиционалном моделу извршена је као пројекција оперативних трошкова које би потенцијално направило комунално предузеће у раду градских и приградских линија.

Табела бр. 5.3. – *Пројекција расхода у динарима (традиционални модел)*

Редни број	Структура трошкова	Базна година (12 месеци)	Учешће трошкова сегмената приградског и локалног саобраћаја у укупним трошковима сегмента
1.	Трошкови зарада и осталих личних примања	RSD 374.913.120,00	28%
1.1.	Бруто зараде возача	RSD 344.964.000,00	26%
1.2.	Бруто зараде осталих радника (опште службе)	RSD 21.885.120,00	2%
1.3.	Остала лична примања	RSD 8.064.000,00	1%
2.	Трошкови погонског горива	RSD 342.742.343,93	26%
3.	Амортизација возила	RSD 140.184.000,00	11%
4.	Трошкови премија осигурања и регистрације	RSD 18.200.000,00	1%
4.1.	Трошкови регистрације и обавезног осигурања	RSD 11.700.000,00	1%
4.2.	Трошкови каско осигурања	RSD 6.500.000,00	0%
5.	Трошкови ауто гума	RSD 18.396.993,11	1%
6.	Трошкови паркинга и сервиса	RSD 19.160.836,80	1%
7.	Остали трошкови пословања	RSD 10.280.673,32	1%
7.1.	Средства за одржавање објеката и паркинга	RSD 3.600.064,44	0%
7.2.	Осигурање имовине	RSD 360.006,44	0%
7.3.	Порез на имовину	RSD 360.006,44	0%
7.4.	Комуналне услуге	RSD 2.351.600,00	0%
7.5.	Канцеларијски материјал	RSD 141.096,00	0%
7.6.	Остали стални трошкови	RSD 587.900,00	0%
7.7.	ХТЗ за запослене	RSD 2.880.000,00	0%
8.	Трошкови одржавања возила	RSD 37.531.536,00	3%
9.	Трошкови опреме у возилу	RSD 69.137.040,00	5%
10.	Финансијски трошкови	RSD 276.480.380,93	21%
11	Трошкови одржавања опреме на возилу	RSD 11.852.064,00	1%
11	УКУПНО	RSD 1.318.878.988,09	

Цена дин/км са ПДВ	242,43 RSD
Цена дин/км без ПДВ	220,39 RSD

Као што се види из горње табеле, цена коштања превоза путника по километру у традиционалном моделу износила би око 242,43 динара са ПДВ-ом, или 220,39 динара без ПДВ-а, што покрива капиталне и оперативне трошкове, без могућности остваривања профита на ангажовани капитал.

Табела бр. 5.4. - Пројекција расхода у динарима (ЈПП модел)

Редни број	Структура трошкова	Базна година (12 месеци)	Учешће трошкова сегмената приградског и локалног саобраћаја у
1.	Трошкови зарада и осталих личних примања	RSD 377.840.520,00	35%
1.1.	Бруто зараде возача	RSD 347.483.400,00	32%
1.2.	Бруто зараде осталих радника (опште службе)	RSD 22.293.120,00	2%
1.3.	Остала лична примања	RSD 8.064.000,00	1%
2.	Трошкови погонског горива	RSD 342.742.343,93	32%
3.	Амортизација возила	RSD 65.738.400,00	6%
4.	Трошкови премија осигурања и регистрације	RSD 18.200.000,00	2%
4.1.	Трошкови регистрације и обавезног осигурања	RSD 11.700.000,00	1%
4.2.	Трошкови каско осигурања	RSD 6.500.000,00	1%
5.	Трошкови ауто гума	RSD 18.396.993,11	2%
6.	Трошкови паркинга и сервиса	RSD 19.160.836,80	2%
7.	Остали трошкови пословања	RSD 10.280.673,32	1%
7.1.	Средства за одржавање објеката и паркинга	RSD 3.600.064,44	0%
7.2.	Осигурање имовине	RSD 360.006,44	0%
7.3.	Порез на имовину	RSD 360.006,44	0%
7.4.	Комуналне услуге	RSD 2.351.600,00	0%
7.5.	Канцеларијски материјал	RSD 141.096,00	0%
7.6.	Остали стални трошкови	RSD 587.900,00	0%
7.7.	ХТЗ за запослене	RSD 2.880.000,00	0%
8.	Трошкови одржавања возила	RSD 37.531.536,00	3%
9.	Трошкови опреме у возилу	RSD 55.137.250,00	5%
10.	Финансијски трошкови	RSD 129.653.725,63	12%
11.	Трошкови одржавања опреме на возилу	RSD 11.852.064,00	1%
12.	Резидуална вредност	RSD (1.258.000,00)	
11	УКУПНО	RSD 1.085.276.342,79	

Цена дин/км са ПДВ	226,62 RSD
Цена дин/км без ПДВ	206,01 RSD

Цена коштања превоза путника по километру у ЈПП моделу износила би око 226,62 динар са ПДВ-ом и 206,01 динар без ПДВ-а, без остваривања приноса на ангажовани капитал.

У случају ЈПП модела укључуна је и резидуална вредност неамортизованих 70% градских возила за 9 и 10-ту годину, с обзиром да је обавеза приватног превозника да има сва нова возила у 2. години, а амортизациона стопа од 10% је примењена на 8 година употребе 70% нових возила од 2. године трајања пројекта у градском превозу.

Из претходних табела се види да су најзначајнији трошкови зарада, погонског горива, амортизације и трошкови финансирања набавке аутобуса.

Трошкови зарада су пројектовани на бази тренутних трошкова зарада, посебно возача аутобуса, чије се плате тренутно крећу од 100-120.000 динара, са тенденцијом раста, с обзиром да у овом тренутку за област друмског превоза путника у Србији недостаје преко 14.000 возача аутобуса. Плате возача аутобуса су пројектоване у нето износу од 95.000 динара. За 65 возила неопходно је ангажовати 65 возача са коефицијентом од 2,5 по аутобусу, што износи 163 возача.

Претпоставка је да плата возача неће прећи 1.000 евра у домаћем линијском саобраћају. Структура трошкова по запосленим дата је у доњој табели.

Табела 5.5. – Трошкови зарада и остала лична примања и трошкови горива

Зараде и остала лична примања					
	Број	Нето	Бруто 2	Месечно	Годишње
Директор	1	170.000,0	289.000,0	289.000,0	3.468.000,0
Финансијски директор	1	136.000,0	231.200,0	231.200,0	2.774.400,0
Технички директор	1	136.000,0	231.200,0	231.200,0	2.774.400,0
Књиговодство и правна	1	130.000,0	221.000,0	221.000,0	2.652.000,0
Секретарица	1	75.000,0	127.500,0	127.500,0	1.530.000,0
Возач аутобуса	163	95.000,0	161.500,0	26.324.500,0	315.894.000,0
Благајник	1	80.000,0	136.000,0	136.000,0	1.632.000,0
Техничко лице	1	177.000,0	300.900,0	300.900,0	3.610.800,0
Комерцијалиста	2	94.400,0	160.480,0	320.960,0	3.851.520,0
Укупно	172	1.093.400,00	1.858.780,00	28.182.260,00	338.187.120,00

ПЕРИОД ТРАЈАЊА ПРОЈЕКТА	
Потрошња	Сви аутобуси
Потрошња л / 100км	42
Укупно км годишње	4.789.045
Укупно литара дизела	2.011.399
Цена дизела (са ПДВ)	RSD 213,00
ПДВ	20%
Цена дизела (без ПДВ)	RSD 170,40
Рефакција дизел (по литру)	RSD -
Трошкови горива	RSD 342.742.343,93
Трошкови горива	£2.914.475,71

Са аспекта динамике репродукције сви трошкови се могу поделити на сталне-фиксне и променљиве-оперативне. Ниво сталних трошкова није функција интензитета експлоатације возила, за разлику од променљивих трошкова који су пропорционално зависности од интензитета експлоатације возила. Сходно наведеним карактеристикама извршена је пројекција укупних трошкова у наредном десетогодишњем периоду.

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

Табела бр. 5.6. - Пројекција расхода у еврима по годинама у периоду од 10. година (традиционални модел)

Трошкови (EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ефекат повећања трошкова материјала	-	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Ефекат повећања трошкова горива	-	10%	5%	3%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Ефекат повећања трошкова зарада	-	15%	10%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Пондер периода почетка / календарска година	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1. Трошкови зарада и осталих личних примања	-	3.177.230	3.494.953	3.669.700	3.853.185	4.045.845	4.248.137	4.460.544	4.683.571	4.917.750	5.163.637
2. Трошкови погонског горива	-	2.904.596	3.049.826	3.141.321	3.172.734	3.204.461	3.236.506	3.268.871	3.301.560	3.334.575	3.367.921
3. Амортизација возила	-	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000
4. Трошкови премија осигурања и регистрације	-	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237
5. Трошкови ауто гума	-	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907
6. Трошкови паркинга и сервиса	-	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380
7. Остали трошкови пословања	-	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124
8. Трошкови одржавања возила	-	318.064	327.606	337.434	347.557	357.984	368.723	379.785	391.178	402.914	415.001
9. Трошкови опреме у возилу	585.907	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Финансијски трошкови	-	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054
11. Трошкови одржавања опреме на возилу	-	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441
Укупно	585.907	10.675.033	11.147.528	11.423.599	11.648.620	11.883.433	12.128.510	12.384.343	12.651.453	12.930.382	13.221.703
Укупно без тачке 3,10	585.907	7.059.979	7.532.474	7.808.545	8.033.566	8.268.379	8.513.456	8.769.289	9.036.399	9.315.328	9.606.649

ЈПП МОДЕЛ

Табела бр. 5.7. - Пројекција расхода у еврима по годинама у периоду од 10. година (ЈПП)

Трошкови (EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ефекат повећања трошкова материјала	-	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Ефекат повећања трошкова горива	-	10%	5%	3%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Ефекат повећања трошкова зарада	-	15%	10%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Пондер периода почетка / календарска година	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1. Трошкови зарада и осталих личних примања	-	3.212.930	3.534.223	3.710.934	3.896.480	4.091.304	4.295.870	4.510.663	4.736.196	4.973.006	5.221.656
2. Трошкови погонског горива	-	2.914.476	3.060.199	3.152.005	3.183.526	3.215.361	3.247.514	3.279.990	3.312.789	3.345.917	3.379.377
3. Амортизација возила	-	1.125.292	1.012.763	900.234	787.705	675.175	562.646	450.117	337.588	225.058	-
4. Трошкови премија осигурања и регистрације	-	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762
5. Трошкови ауто гума	-	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437
6. Трошкови паркинга и сервиса	-	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932
7. Остали трошкови пословања	-	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421
8. Трошкови одржавања возила	-	319.146	328.720	338.582	348.739	359.201	369.977	381.077	392.509	404.284	416.413
9. Трошкови опреме у возилу	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Финансијски трошкови	-	1.102.498	1.102.498	1.102.498	1.102.498	1.102.498	1.240.556	1.240.556	1.240.556	1.240.556	1.240.556
11. Трошкови одржавања опреме на возилу	-	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783
Укупно	-	9.336.676	9.700.738	9.866.587	9.981.282	10.105.874	10.378.899	10.524.737	10.681.974	10.851.157	10.920.337
Укупно без тачке 3,10	-	7.108.886	7.585.477	7.863.856	8.091.080	8.328.201	8.575.696	8.834.064	9.103.829	9.385.542	9.679.780

2.9 Приходи пројекта

Планирање прихода у укупном износу од 96.694.450 евра, вршено је на основу историјских података о продаји карата на постојећим градским и приградским линијама, планираног раста продаје од 5.0% годишње у периоду од десет година. Напомињемо да нулта година представља остварени резултат и не улази у калкулацију.

Табела бр. 5.8. - Пројекција прихода у еврима по годинама у периоду од 10 година

Приходи (РСД)	Године економског века пројекта										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Укупни приходи	-	907.142.840,0	952.499.982,0	1.000.124.981,1	1.050.131.230,2	1.102.637.791,7	1.157.769.681,2	1.215.658.165,3	1.276.441.073,6	1.340.263.127,3	1.407.276.283,6
Приходи (ЕУР)	Године економског века пројекта										
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Укупни приходи	-	7.713.799,7	8.099.489,6	8.504.464,1	8.929.687,3	9.376.171,7	9.844.980,3	10.337.229,3	10.854.090,8	11.396.795,3	11.966.635,1

2.10 Анализа промета

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

Табела бр. 5.9. – Пројекција Биланса успеха економског новчаног тока по традиционалном моделу у периоду од 10 година у еврима

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ-економски ток(EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Пословни приходи	0	7.711.174	8.212.400	8.746.206	9.314.709	9.920.165	10.564.976	11.251.699	11.983.060	12.761.959	13.591.486
Оперативни трошкови	585.907	7.059.979	7.532.474	7.808.545	8.033.566	8.268.379	8.513.456	8.769.289	9.036.399	9.315.328	9.606.649
Бруто добит	-585.907	651.194	679.926	937.661	1.281.143	1.651.786	2.051.520	2.482.410	2.946.661	3.446.631	3.984.837
ЕБИТДА	-585.907	651.194	679.926	937.661	1.281.143	1.651.786	2.051.520	2.482.410	2.946.661	3.446.631	3.984.837
ЕБИТДА стопа	0%	8%	8%	11%	14%	17%	19%	22%	25%	27%	29%
минус: Амортизација	0	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000
ЕБИТ	-585.907	-620.806	-592.074	-334.339	9.143	379.786	779.520	1.210.410	1.674.661	2.174.631	2.712.837
ЕБИТ стопа	0%	-8%	-7%	-4%	0%	4%	7%	11%	14%	17%	20%
Порез на добит	0	0	0	0	914	37.979	77.952	121.041	167.466	217.463	271.284
НЕТО ДОБИТ	-585.907	-620.806	-592.074	-334.339	8.229	341.807	701.568	1.089.369	1.507.195	1.957.168	2.441.554
Амортизација (видети)	0	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000
Бруто новчани ток	-585.907	651.194	679.926	937.661	1.280.229	1.613.807	1.973.568	2.361.369	2.779.195	3.229.168	3.713.554
Инвестиционе активности											
Улагање у основна средства	(14.256.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нето одливи из инвестиционих активности	(14.256.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Финансијске активности											
Приливи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Одливи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нето приливи одливи из финансијских активности	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
НЕТО ОДЛИВ - НЕДОСТАЈУЋА СРЕДСТВА	(14.841.907)	651.194	679.926	937.661	1.280.229	1.613.807	1.973.568	2.361.369	2.779.195	3.229.168	3.713.554
Дисконтна стопа	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Дисконтнифактор	1	1	0,952	0,907	0,864	0,823	0,784	0,746	0,711	0,677	0,645
Садашња вредност нето прилива	(14.841.907)	651.194	647.548	850.486	1.105.910	1.327.683	1.546.342	1.762.090	1.975.122	2.185.628	2.393.790
Кумулатив нето прилива	(14.841.907)	(14.190.713)	(13.543.165)	(12.692.678)	(11.586.769)	(10.259.085)	(8.712.743)	(6.950.653)	(4.975.531)	(2.789.903)	(396.113)
Сума нето прилива по традиционалном моделу (10)	-396.113										
IRR (10)	3,82%										
Сума нето прилива	-396.113										
Интерна стопа приноса	3,8%										
Прост период повраћаја	11										
Коефицијент користи трошкова	(0,00)										

Интерна стопа приноса(енг. IRR) износи 3,82%, што је ниже од примењене дисконтне стопе, а прости период повраћаја 11 година.

ЈПП

Табела бр. 5.10. – Пројекција Биланса успеха економског новчаног тока по моделу ЈПП у периоду од 10 година у еврима

ЈПП МОДЕЛ-економски ток (EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Пословни приходи	0	7.713.800	8.099.490	8.504.464	8.929.687	9.376.172	9.844.980	10.337.229	10.854.091	11.396.795	11.966.635
Оперативни трошкови	0	7.108.886	7.585.477	7.863.856	8.091.080	8.328.201	8.575.696	8.834.064	9.103.829	9.385.542	9.679.780
Бруто добит	0	604.914	514.013	640.609	838.608	1.047.970	1.269.284	1.503.165	1.750.261	2.011.253	2.286.855
ЕБИТДА	0	604.914	514.013	640.609	838.608	1.047.970	1.269.284	1.503.165	1.750.261	2.011.253	2.286.855
ЕБИТДА стопа	0%	8%	6%	8%	9%	11%	13%	15%	16%	18%	19%
минус: Амортизација	0	-1.125.292	-1.012.763	-900.234	-787.705	-675.175	-562.646	-450.117	-337.588	-225.058	0
ЕБИТ	0	-520.379	-498.750	-259.625	50.903	372.795	706.638	1.053.048	1.412.674	1.786.194	2.286.855
ЕБИТ стопа	0%	-7%	-6%	-3%	1%	4%	7%	10%	13%	16%	19%
Порез на добит	0	0	0	0	5.090	37.279	70.664	105.305	141.267	178.619	228.685
НЕТО ДОБИТ	0	-520.379	-498.750	-259.625	45.813	335.515	635.974	947.743	1.271.406	1.607.575	2.058.169
Амортизација (видети)	0	1.125.292	1.012.763	900.234	787.705	675.175	562.646	450.117	337.588	225.058	0
Бруто новчани ток	0	604.914	514.013	640.609	833.517	1.010.691	1.198.620	1.397.860	1.608.994	1.832.633	2.058.169
Инвестиционе активности											
Улагање у основна средства	(11.252.924)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нето одливи из инвестиционих активности	(11.252.924)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Финансијске активности											
Приливи	4.712.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.467.658
Одливи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нето приливи одливи из финансијских активности	4.712.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.467.658
НЕТО ОДЛИВ - НЕДОСТАЈУЋА СРЕДСТВА	(6.540.924)	604.914	514.013	640.609	833.517	1.010.691	1.198.620	1.397.860	1.608.994	1.832.633	3.525.827
Дисконтна стопа	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Дисконтнифактор	1	1	0,952	0,907	0,864	0,823	0,784	0,746	0,711	0,677	0,645
Садашња вредност нето прилива	(6.540.924)	604.914	489.536	581.051	720.024	831.498	939.150	1.043.105	1.143.482	1.240.398	2.272.780
Кумулатив нето прилива	(6.540.924)	(5.936.011)	(5.446.475)	(4.865.424)	(4.145.400)	(3.313.902)	(2.374.752)	(1.331.647)	(188.165)	1.052.234	3.325.013
Сума нето прилива по ЈПП моделу (10)	3.325.013										
IRR (10)	11,02%										
Сума нето прилива	3.325.013										
Интерна стопа приноса	11,0%										
Прост период повраћаја	9										
Коефицијент користи трошкова	0,04										
Стопа раста прихода	5,0%										

Интерна стопа приноса ЈПП модела износи **11,02%**, а прост период повраћаја 9 година.

Економски ток пројекта

Табела бр. 5.11. - Пројекција економског тока (традиционални модел)

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ-економски ток(EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Пословни приходи	0	7.711.174	8.212.400	8.746.206	9.314.709	9.920.165	10.564.976	11.251.699	11.983.060	12.761.959	13.591.486
Оперативни трошкови	585.907	7.059.979	7.532.474	7.808.545	8.033.566	8.268.379	8.513.456	8.769.289	9.036.399	9.315.328	9.606.649
Бруто добит	-585.907	651.194	679.926	937.661	1.281.143	1.651.786	2.051.520	2.482.410	2.946.661	3.446.631	3.984.837
ЕБИТДА	-585.907	651.194	679.926	937.661	1.281.143	1.651.786	2.051.520	2.482.410	2.946.661	3.446.631	3.984.837
ЕБИТДА стопа	0%	8%	8%	11%	14%	17%	19%	22%	25%	27%	29%
минус: Амортизација	0	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000	-1.272.000
ЕБИТ	-585.907	-620.806	-592.074	-334.339	9.143	379.786	779.520	1.210.410	1.674.661	2.174.631	2.712.837
ЕБИТ стопа	0%	-8%	-7%	-4%	0%	4%	7%	11%	14%	17%	20%
Порез на добит	0	0	0	0	914	37.979	77.952	121.041	167.466	217.463	271.284
НЕТО ДОБИТ	-585.907	-620.806	-592.074	-334.339	8.229	341.807	701.568	1.089.369	1.507.195	1.957.168	2.441.554
Амортизација (видети)	0	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000	1.272.000
Бруто новчани ток	-585.907	651.194	679.926	937.661	1.280.229	1.613.807	1.973.568	2.361.369	2.779.195	3.229.168	3.713.554
Инвестиционе активности											
Улагање у основна средства	(14.256.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нето одливи из инвестиционих активности	(14.256.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Финансијске активности											
Приливи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Одливи	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нето приливи одливи из финансијских активности	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
НЕТО ОДЛИВ - НЕДОСТАЈУЋА СРЕДСТВА	(14.841.907)	651.194	679.926	937.661	1.280.229	1.613.807	1.973.568	2.361.369	2.779.195	3.229.168	3.713.554
Дисконтна стопа	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Дисконтифактор	1	1	0,952	0,907	0,864	0,823	0,784	0,746	0,711	0,677	0,645
Садашња вредност нето прилива	(14.841.907)	651.194	647.548	850.486	1.105.910	1.327.683	1.546.342	1.762.090	1.975.122	2.185.628	2.393.790
Кумулатив нето прилива	(14.841.907)	(14.190.713)	(13.543.165)	(12.692.678)	(11.586.769)	(10.259.085)	(8.712.743)	(6.950.653)	(4.975.531)	(2.789.903)	(396.113)
Сума нето прилива по традиционалном моделу (10)	-396.113										
IRR (10)	3,82%										
Сума нето прилива	-396.113										
Интерна стопа приноса	3,8%										
Прост период повраћаја	11										
Коефицијент користи трошкова	(0,00)										

Табела бр. 5.12. - Пројекција економског тока (ЈПП модел)

Пројекција економског тока-ЈПП (EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
А Приходи	-	7.713.800	8.099.490	8.504.464	8.929.687	9.376.172	9.844.980	10.337.229	10.854.091	11.396.795	11.966.635
1. Укупни приходи	-	7.713.800	8.099.490	8.504.464	8.929.687	9.376.172	9.844.980	10.337.229	10.854.091	11.396.795	11.966.635
2. Извори финасирања	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Остатак вредноси пројекта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Б Расходи	11.252.924	7.008.103	7.484.694	7.763.073	7.990.297	8.227.418	8.474.913	8.733.281	9.003.047	9.284.760	9.578.998
1. Инвестиције	11.252.924	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Трошкови зарада и осталих личних примања	-	3.212.930	3.534.223	3.710.934	3.896.480	4.091.304	4.295.870	4.510.663	4.736.196	4.973.006	5.221.656
3. Трошкови погонског горива	-	2.914.476	3.060.199	3.152.005	3.183.526	3.215.361	3.247.514	3.279.990	3.312.789	3.345.917	3.379.377
4. Трошкови премија осигурања и регистрације	-	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762
5. Трошкови ауто гума	-	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437
6. Трошкови паркинга и сервиса	-	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932
7. Остали трошкови пословања	-	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421
8. Трошкови одржавања возила	-	319.146	328.720	338.582	348.739	359.201	369.977	381.077	392.509	404.284	416.413
9. Трошкови опреме у возилу	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Финансијски трошкови	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11. Трошкови одржавања опреме на возилу	-	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783
В Нето приход	(11.252.924)	705.697	614.796	741.391	939.390	1.148.753	1.370.067	1.603.948	1.851.044	2.112.036	2.387.638
Кумулатив (10)	2.221.836										
Тотал нето прихода	2.221.836										
НСВ прихода	(432.420)										
Интерна стопа приноса	2,75%										
Прост период повраћаја	10										
Коефицијент користи трошкова	0,63										

Финансијски ток пројекта

Табела бр. 5.13. - Пројекција финансијског тока (традиционални модел)

Пројекција финансијског тока-Традиционални (EU)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
А Приходи	9.979.200	7.711.174	8.212.400	8.746.206	9.314.709	9.920.165	10.564.976	11.251.699	11.983.060	12.761.959	13.591.486
1. Укупни приходи	-	7.711.174	8.212.400	8.746.206	9.314.709	9.920.165	10.564.976	11.251.699	11.983.060	12.761.959	13.591.486
2. Извори финасирања	9.979.200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Остатак вредноси пројекта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Б Расходи	14.841.907	9.302.592	9.775.087	10.051.158	10.276.179	#####	10.756.068	11.011.902	11.279.012	11.557.941	11.849.262
1. Инвестиције	14.256.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Трошкови зарада и осталих личних примања	-	3.177.230	3.494.953	3.669.700	3.853.185	4.045.845	4.248.137	4.460.544	4.683.571	4.917.750	5.163.637
3. Трошкови погонског горива	-	2.904.596	3.049.826	3.141.321	3.172.734	3.204.461	3.236.506	3.268.871	3.301.560	3.334.575	3.367.921
4. Трошкови премија осигурања и регистрације	-	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237	154.237
5. Трошкови ауто гума	-	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907	155.907
6. Трошкови паркинга и сервиса	-	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380	162.380
7. Остали трошкови пословања	-	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124	87.124
8. Трошкови одржавања возила	-	318.064	327.606	337.434	347.557	357.984	368.723	379.785	391.178	402.914	415.001
9. Трошкови опреме у возилу	585.907	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Финансијски трошкови	-	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054	2.343.054
11. Трошкови одржавања опреме на возилу	-	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441	100.441
В Нето приход	(4.862.707)	(1.591.419)	(1.562.687)	(1.304.952)	(961.470)	(590.827)	(191.092)	239.797	704.048	1.204.018	1.742.224
Кумулатив (10)	(7.175.066)										
Тотал нето прихода	(7.175.066)										
НСВ прихода	(7.851.697)										
Интерна стопа приноса	-13,03%										
Прост период повраћаја	11										
Коефицијент користи трошкова	-2,04										

Табела бр. 5.14. - Пројекција финансијског тока (ЈПП модел)

Пројекција финансијског тона-ЈПП (EUR)	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
А Приходи	4.117.600	7.713.800	8.099.490	8.504.464	8.929.687	9.376.172	9.844.980	10.337.229	10.854.091	11.396.795	11.966.635
1. Укупни приходи	-	7.713.800	8.099.490	8.504.464	8.929.687	9.376.172	9.844.980	10.337.229	10.854.091	11.396.795	11.966.635
2. Извори финасирања	4.117.600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Остатак вредноси пројекта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Б Расходи	11.252.924	8.110.601	8.587.192	8.865.570	9.092.795	9.329.916	9.715.470	9.973.838	10.243.603	10.525.316	10.819.554
1. Инвестиције	11.252.924	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Трошкови зарада и осталих личних примања	-	3.212.930	3.534.223	3.710.934	3.896.480	4.091.304	4.295.870	4.510.663	4.736.196	4.973.006	5.221.656
3. Трошкови погонског горива	-	2.914.476	3.060.199	3.152.005	3.183.526	3.215.361	3.247.514	3.279.990	3.312.789	3.345.917	3.379.377
4. Трошкови премија осигурања и регистрације	-	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762	154.762
5. Трошкови ауто гума	-	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437	156.437
6. Трошкови паркинга и сервиса	-	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932	162.932
7. Остали трошкови пословања	-	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421	87.421
8. Трошкови одржавања возила	-	319.146	328.720	338.582	348.739	359.201	369.977	381.077	392.509	404.284	416.413
9. Трошкови опреме у возилу	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Финансијски трошкови	-	1.102.498	1.102.498	1.102.498	1.102.498	1.102.498	1.240.556	1.240.556	1.240.556	1.240.556	1.240.556
11. Трошкови одржавања опреме на возилу	-	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783	100.783
В Нето приход	(7.135.324)	(396.801)	(487.702)	(361.106)	(163.107)	46.256	129.511	363.392	610.488	871.479	1.147.081
Кумулатив (10)	(5.375.835)										
Тотал нето прихода	(5.375.835)										
НСВ прихода	(6.140.127)										
Интерна стопа приноса	-11,10%										
Прост период повраћаја	11										
Коефицијент користи трошкова	-1,53										

2.11 Финансијска одрживост пројекта

У финансијском току су обухваћена и вреднована сва пословна збивања од почетка улагања до краја пројектованог периода. У суштини, овај ток је комбинација приказа инвестиционих улагања и финансирања тих улагања, закључно са пословним резултатима саме инвестиције у периоду њеног праћења.

Зато што даје преглед свих финансијских трансакција, погодан је за сагледавање финансијских потенцијала Пројекта, нарочито његове ликвидности која се исказује као нето примици, односно као позитивна разлика укупних примитака и укупних издатака, када је Пројекат ликвидан или као негативна разлика ако је Пројекат не ликвидан.

На основу пројектованих укупних прихода, расхода и извора финансирања, приступа се утврђивању финансијске одрживости, односно ликвидности пројекта.

На основу горе наведених табела закључујемо следеће:

- Нето новчани ток прихода и расхода је позитиван у ЈПП моделу, све време реализације пројекта, осим у првој и другој години када је највеће капитално улагање, што није случај у традиционалном моделу, с обзиром да је пројекат негативан свих година.
- Кумулативни нето новчани ток прихода и расхода на крају економског века пројекта тј. **-396.113 евра у случају традиционалног модела и 3.325.013 евра у ЈПП моделу**, потврђује већу финансијску профитабилност ЈПП модела у односу на Традиционални модел.
- НСВ новчаног тока прихода и расхода, на крају економског века пројекта, **од 3.325.013 евра у случају ЈПП модела** потврђује финансијску само одрживост и ликвидност тог модела значајно изнад стопе рентабилности.
- Прост период повраћаја инвестираних средстава из нето прихода у традиционалном моделу износи 11 година.
- Прост период повраћаја у ЈПП моделу је 9 година.
- Коефицијент користи и трошкова у традиционалном моделу је негативан у односу на исти коефицијент у ЈПП моделу од 0,04

2.12 Обрачун показатеља финансијске рентабилности пројекта

Дисконтовањем новчаног тока пројектованих прихода и расхода, 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.**

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

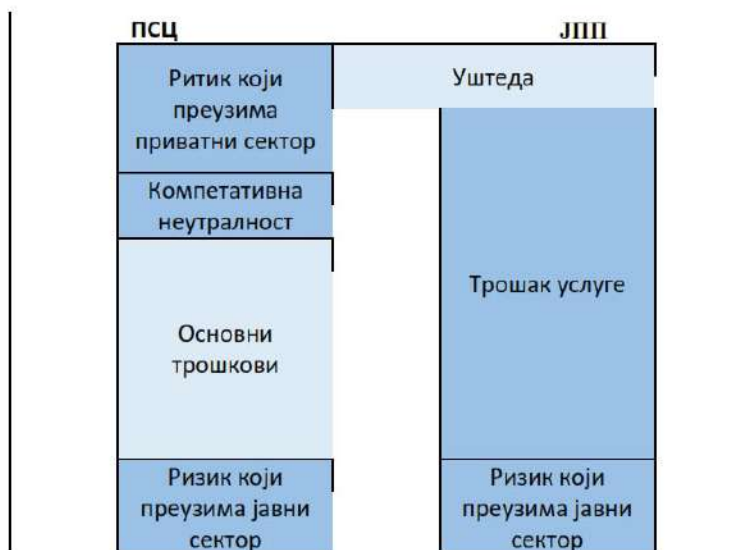
Показатељи финансијске рентабилности расхода пројекта, без обзира на начин њиховог финансирања у еврима:

- финансијска нето садашња вредност расхода пројекта FNPV(C) **-396.113**
- финансијска стопа рентабилности расхода пројекта FRR(C) **3,8%**

ЈПП МОДЕЛ

Показатељи финансијске рентабилности расхода пројекта, без обзира на начин њиховог финансирања:

- финансијска нето садашња вредност расхода пројекта FNPV(C) **3.325.013**



Графикон бр. 1. Компаратор и ЈПП

С обзиром да је у традиционалном моделу Финансијска НСВ расхода пројекта-FNPV(C) негативна и да је Финансијска стопа рентабилности FRR(C) мања од дисконтне стопе, пројекат је финансијски не исплатив за разлику од ЈПП модела у коме су оба показатеља позитивна.

2.17 Индикативна подела ризика

С обзиром на чињеницу да приватни партнер у овом пројекту обезбеђује финансирање и управљање пројектом, а да Град Крагујевац као јавни партнер ставља на располагање делове добара у општој употреби и део постојеће инфраструктуре, највећи део финансијског ризика у овом пројекту сноси приватни партнер.

Ризик пројекта је неизвесан догађај или стање које, ако се појави, има утицај на најмање један од циљева пројекта - рокове, трошкове, приходе, добит, квалитет или предмет пројекта. Ризик пројекта је кумулативни учинак неизвесних догађаја који би озбиљно могли угрозити циљеве пројекта. Ризик се повећава с повећањем изложености изворима опасности, а смањује ефикасном заштитом од њихових неповољних утицаја.

Успешни пројекти ЈПП имају за циљ оптималну расподелу ризика између јавног и приватног сектора, с тим што је већина ризика пројекта на страни приватног партнера, а најмање два од следећа три, у овом случају и више ризика као што су:

- 1) ризик доступности услуге која је предмет ЈПП;
- 2) ризик набавке, односно одржавања возила;
- 3) ризик флукуације цена горива и енергије;

Први корак је идентификација свих ризика који могу бити од значаја за пројекат, па се врши процена и евентуална расподела ризика кроз поступак доделе јавног уговора. Након идентификације свих релевантних ризика, потребно је квантификовати и проценити време могућих последица. Уобичајено је започети са лакшим ризицима који су подложнији квантификацији, па са другима који су томе мање подложни. Након што су идентификовани

ризици и установљене могуће последице, потребно је проценити вероватноћу, односно могућност настанка сваке од могућих последица.

Један од разлога за анализу ризика у ЈПП-у је разматрање да ли одговорност за финансијске последице неког ризика треба доделити приватном партнеру. Циљ је да се добије оптимална равнотежа ризика у оквиру преноса ризика, кад год је корист за јавног партнера већа од трошка преноса, као и надоградња искуства за преговоре о послу, јер ће се мање времена потрошити за преговарање о алокацији главних ризика.

Одређене ризике традиционално сноси јавни сектор, који их минимизује кроз примену стратегије управљања ризицима. Одређени ризици се могу умањити путем одговарајућих уговорних клаузула или уговарања осигурања, као и регулаторним мерама. Преостале ризике треба надзирати и смањивати кроз животни век ризика и пројекта, односно његове поједине фазе.

Идентификација ризика

Ризици који су идентификовани у вези са пројектом су:

Ризик расположивости
Ризик тражње
Ризик набавке аутобуса (занављања возног парка)
Ризик да ли уговорена услуга одговара потребама и очекивањима јавности
Ризик кашњења са почетком рада
Ризик неизвршења уговорних обавеза
Финансијски ризик
Ризик настанка штете на возилима и другој имовини
Промена закона

2.17.1 Матрица алокације ризика

Реализација система превоза путника у градским и приградским линијама, у наредном десетогодишњем периоду подразумевала би следећу алокацију ризика:

Табела 6.1. - Матрица алокације ризика

Ризик	Индикативна расподела ризика	Процена утицаја ризика	Вероватноћа појаве ризика	Финансијски утицаји ризика	Индикативни детаљи и умањење ризика
Ризик расположивости	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер у потпуности сноси ризик расположивости уговореног обима услуге јавног превоза.
Ризик тражње	Јавни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Занемарљив	Ризик тражње преузима јавни партнер због цене карата
Ризик набавке аутобуса (занављања возног парка)	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер у потпуности сноси ризик занављања возног парка и одржавања квалитета уговореног обима услуге јавног превоза.
Ризик да ли уговорена услуга одговара потребама и очекивањима јавности	Заједнички	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Занемарљив	Оба партнера сnose овај ризик с обзиром да ЈП одређује критеријуме за доделу јавног уговора и избор ПП, с тим да га може умањити адекватном припремом јавности и едукативним акцијама. ПП вршењем услуге у складу са уговором обезбеђује да услуга одговара потребама и очекивањима јавности.

Ризик кашњења са почетком рада	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер сноси додатне трошкове који могу настати у случају кашњења са почетком рада за које је он одговоран.
Ризик неизвршења уговорних обавеза	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Овај ризик се преваљује на приватног партнера, с обзиром да се он покрива банкарском гаранцијом која се издаје у корист јавног партнера у складу са јавним уговором.
Финансијски ризик	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Финансијски ризици услед кретања на тржишту (цене на мало, цене нафте, курс динара и просечна бруто плата) падају на терет ПП, с тим да по уговору има право на корекцију цене у складу са формулом за израчунавање нове цене.
Ризик настанка штете на возилима и другој имовини	Приватни партнер	Минималан	Минималан	Занемарљив	Овај ризик се преваљује на приватног партнера, с обзиром да се он покрива полисом осигурања коју плаћа приватни партнер у складу са јавним уговором.
Промена закона	Заједнички	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер сноси ризик општих промена закона, али јавни партнер може сносити ризике промена прописа који се доносе на нивоу Града Крагујевац, изузев оних који су се могли предвидети у време доделе јавног уговора. Такође, јавни партнер сноси ризик дискриминаторних промена закона.

Квантификација последица ризика

Након идентификације ризика који су укључени у матрицу ризика, потребно је квантификовати и проценити време могућих последица.

Квантификовање утицаја ризика може се лакше направити брендирањем ризика у мање категорије према њиховом утицају. У доњој табели дате су карактеристике и категорије ризика:

1	2	3	4	5=(1*3)+(1*4)/2
Ранг	Утицај	Вероватноћа	Учесталост	Укупно максимално
1	прихватљив	1-5	1-5	0,20
2	мали	1-5	1-5	0,40
3	умерени	1-5	1-5	0,60
4	високи	1-5	1-5	0,80
5	веома висок	1-5	1-5	1,00

Користан алат при идентификацији општих и финансијских последица ризика је матрица ризика, која показује како би сваки ризик требао бити алоциран (пренесен, задржан или подељен) и

идентификује главне последице, финансијски учинак и потенцијалне стратегије за смањење сваког ризика.

Табела 6.2.- Распoдела и квантификација ризика

Број	Ризик	Индикатив на расподела ризика	Процена утицаја ризика	Вероватноћа појаве ризика	Финансијск и утицаји ризика	Индикативни детаљи и умањење ризика	Ранг	Тежински коефицијент	Вредност	Вредност ризика ЈП	Вредност ризика ПП
1	Ризик расположивости	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер у потпуности сноси ризик расположивости уговореног обима услуге јавног превоза.	1	0,01	8.105.417	0	5.403
2	Ризик тражње	Јавни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Занемарљив	Ризик тражње преузима јавни партнер због цене карата	1	0,01	8.105.417	3.241	0
3	Ризик набавке аутобуса (занављања возног парка)	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер у потпуности сноси ризик занављања возног парка и одржавања квалитета уговореног обима услуге јавног превоза.	2	0,03	2.337.137	0	23.371
4	Ризик да ли уговорена услуга одговара потребама и очекивањима јавности	Заједнички	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Занемарљив	Оба партнера носе овај ризик с обзиром да ЈП одређује критеријуме за доделу јавног уговора и избор ПП, с тим да га може умањити адекватном припремом јавности и едукативним акцијама. ПП вршењем услуге у	2	0,02	912.500	18.250	0

						складу са уговором обезбеђује да услуга одговара потребама и очекивањима јавности.					
5	Ризик кашњења са почетком рада	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер сноси додатне трошкове који могу настати у случају кашњења са почетком рада за које је он одговоран.	2	0,02	270.170	0	54.030
6	Ризик неизвршења уговорних обавеза	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Овај ризик се преваљује на приватног партнера, с обзиром да се он покрива банкарском гаранцијом која се издаје у корист јавног партнера у складу са јавним уговором.	2	0,02	8.105.417	0	10.806
7	Финансијски ризик	Приватни партнер	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Финансијски ризици услед кретања на тржишту (цене на мало, цене нафте, курс динара и просечна бруто плата) падају на терет ПП, с тим да по уговору има право на корекцију цене у складу са	2	0,02	210.000	0	4.108

						формулом за израчунавање нове цене					
8	Ризик настанка штете на возилима и другој имовини	Приватни партнер	Минималан	Минималан	Занемарљив	Овај ризик се преваљује на приватног партнера, с обиром да се он покрива полисом осигурања коју плаћа приватни партнер у складу са јавним уговором.	1	0,01	210.000	0	2.056
9	Промена закона	Заједнички	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Умерен Ограничен	Приватни партнер сноси ризик општих промена закона, али јавни партнер може сносити ризике промена прописа који се доносе на нивоу Града Крагујевац, изузев оних који су се могли предвидети у време доделе јавног уговора. Такође, јавни партнер сноси ризик дискриминаторних промена закона.	2	0,02	912.500	18.250	18.250
Укупна вредност квантификованих ризика									ЕУР	39.741	118.024

Као што се види из горње табеле квантификације ризика, укупна вредност квантификованих ризика на страни јавног партнера износи 39.741 евра, а на страни приватног партнера 118.024 евра, што је последица расподеле ризика и више пренетих ризика на приватног партнера.

Уговором о јавно-приватном партнерству дефинисаће се расподела ризика на следећи начин:

ЈАВНИ ПАРТНЕР:

- Ризик тражње је ризик ЈП, с обзиром да јавни партнер регулише ценовну политику јавног превоза и наплату прихода и продају месечних претплатних карата, што директно доводи до повећања или смањења обима тражње за јавним превозом у зависности од зонског система и цене карте за возњу. Повећање цене доводи до смањења тражње и супротно смањење цене доводи до повећања тражње;

ЗАЈЕДНИЧКИ РИЗИК:

- Ризик да ли уговорена услуга одговара потребама и очекивањима јавности. Оба партнера сnose овај ризик с обзиром да ЈП одређује критеријуме за доделу јавног уговора и да одређује критеријуме за доделу јавног уговора, пре свега кроз техничке карактеристике аутобуса, с тим да га може умањити са минималним захтеваним карактеристикама, клима, бежични интернет и сл и избор ПП. Приватни партнер вршењем услуге у складу са уговором обезбеђује да услуга одговара потребама и очекивањима јавности.;
- Ризик промене закона је подељени, с тим да јавни партнер сноси ризик промене прописа на нивоу града Крагујевца и дискриминаторских промена прописа, када је у обавези да приватном партнеру накнади штету и доведе га у положај у време када је уговор закључен тзв. Стабилизациона клаузула.

ПРИВАТНИ ПАРТНЕР:

- Ризик расположивости је пренет на Приватног партнера у потпуности и он сноси ризик расположивости уговореног обима услуге јавног превоза, а то подразумева довољан број возила у раду и резерви, предвиђених пројектом, чиме се обезбеђује возни парк који може задовољити расположивост за пружањем услуге превоза;
- Ризик набавке аутобуса. Приватни партнер у потпуности сноси ризик набавке возног парка, јер у другој години рада мора имати све нове аутобусе, чиме се обезбеђује одржавање квалитета уговореног обима услуге јавног превоза;
- Ризик кашњења са почетком рада, уколико Приватни партнер не почне на време са радом, он сноси додатне трошкове који могу настати у случају кашњења са почетком рада за које је он одговоран;
- Ризик неизвршења уговорних обавеза се преваљује на приватног партнера, с обзиром да се он покрива средством обезбеђења које се издаје у корист јавног партнера у складу са јавним уговором;
- Финансијски ризик услед кретања на тржишту (цене на мало, цене нафте, курс динара и просечна бруто плата возача аутобуса). Повећање наведених параметара доводи до повећања јединичне цене пређеног километра према методологији обрачуна и његово умањење се врши кроз промену јединичне цене у складу са формулом, која је саставни део Уговора.
- Ризик настанка штете на возилима и другој имовини се преваљује на приватног партнера, с обзиром да се он покрива полисом осигурања коју плаћа приватни партнер у складу са јавним уговором;

3 Анализа економске ефикасности пројекта

На основу свих претходно изведених анализа утврђена је динамичка финансијско – тржишна оцена пројекта.

Економски ток даје преглед свих трансакција пројекта и представља основ за оцену ликвидности.

У анализи економског тока је констатовано да су и традиционални и ЈПП модел ликвидни у свих 10 година трајања пројекта.

Метода нето садашње вредности пројекта утврђује укупне ефекте пројекта у читавом његовом економском веку. При томе, уважава временске преференције и техником дисконтовања своди све будуће ефекте пројекта на његову садашњу вредност.

При дисконтовању нето примитака у економском току се примењује реална дисконтна стопа и за овај пројекат је изабрана 5%.

Израчуната НСВ пројекта по моделу јавно-приватног партнерства (применом дисконтне стопе 5%) је **3.325.013 евра**, док је по традиционалном моделу НСВ новчаног тока **-396.113 евра, што је значајно мање у односу на ЈПП модел.**

Интерна стопа приноса од 11,02% у ЈПП моделу је скоро дупло виша и у односу на ИСП традиционалног модела од 3,75% и нешто мало виша у односу на дисконтну стопу од 5%.

С обзиром на нужност задовољења потреба градског и приградског превоза путника, избор између два модела своди се на избор оног који производи већу НСВ и мање укупне трошкове, а то је у овом случају модел јавно-приватног партнерства.

3.1 Традиционални модел

Узимајући у обзир наведено чињенично стање може се закључити да је традиционални модел инвестирања економски неефикаснији у односу на модел пројекта јавно-приватног партнерства, с обзиром да остварена цена коштања по оствареном километру износи 242,43 динара са ПДВ-ом.

Пројектовани капитални расход иницијалне набавке недостајућег броја од 72 аутобуса, износи 14.256.000 евра, што са трошковима финансирања у износу од 1.736.070 ЕУР износи укупно 15.992.070 евра.

Укупни трошкови по пређеном километру на годишњем нивоу од 4.789.045 км износили би 1,302.557.924 динара, или 11.076.172 евра, а за 10 година 13,025.579.240 динара, или 110.761.720 евра.

3.2 Пројекат јавно-приватног партнерства

Узимајући у обзир да је планиран износ потребних километара аутобуског саобраћаја 4.789.045 км у првој години операција, садашњу пројектовану цену коштања у износу од 226,62 динара са ПДВ по оствареном км, укупна вредност за годину дана би износила 1,085.242.342 динара, или 9.228.251 евра.

Може се закључити да ефекат трансфера 100% учешћа са новооснованог ЈКП на приватног партнера у пројекту јавно - приватног партнерства у укупном фонду потребних километара градског и приградског саобраћаја износи најмање 217.315.581 динара, или 1.847.921 евра уштеде годишње, односно 2,173.558.100 динара, или 18.479.210 евра за 10 година трајања уговора.

За Финансијски ефекти предложеног пројекта и утицај на буџет локалне самоуправе током животног века трајања пројекта

На основу претходних анализа може се закључити да разлика између цене коштања аутобуског превоза сегмента градски и приградски саобраћај у оквиру ЈКП по километру од 242,43 динара са ПДВ-ом и трошка по реализованом километру приватних превозника 226,62 дин/км са ПДВ-ом представља меру неефикасности ЈКП.

Чињеница је да је и традиционални модел исплатив нарочито уколико би се набавка возила и остале опреме неопходне за техничко оспособљавање ЈКП финансирало из буџета Града, а не из позајмљених извора финансирања-кредита банака, што би значило уштеду за буџет од 1.736.070 ЕУР.

Уколико град Крагујевац нема финансијског капацитета да финансира набавку нових аутобуса и почетак рада ЈКП за јавни превоз путника, једина опција која преостаје је да се у будућем периоду јавни превоз градског и приградског саобраћаја града Крагујевца организује по моделу јавно-приватног партнерства са апсолутним учешћем приватног партнера у реализацији неопходног броја километара.

На тај начин се избегава притисак на буџет Града и средства се ослобађају за друге намене, а услуга превоза се финансира из остварених прихода од наплате карата и делом из буџетских прихода.

4 Врсте и износи средстава обезбеђења које треба да обезбеде партнери у пројекту

• Средство обезбеђења за озбиљност понуде

Понуђачи који подносе понуду у поступку избора приватног партнера, односно поступку јавне набавке, ће бити у обавези да у циљу обезбеђења испуњења својих обавеза у поступку јавне набавке, доставе средство обезбеђења за озбиљност понуде, и то:

- Банкарску гаранцију за озбиљност понуде, на износ од 1% од вредности понуде, неопозиву, безусловну, плативу на први позив, без права на приговор и примедбе са роком важења 30 дана дуже од важења понуде.

Наручилац ће уновчити банкарску гаранцију дату уз понуду уколико 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. Закона о јавним набавкама, неосновано одбије да закључи уговор или не достави обезбеђење за извршење уговорних обавеза.

• Средство обезбеђења за добро извршење посла

Изабрани понуђач, односно приватни партнер са којим буде закључен уговор биће дужан да у року од 30 (тридесет) дана од дана закључења уговора, као средство финансијског обезбеђења за испуњење уговорних обавеза, достави банкарску гаранцију на износ од 200.000 динара по аутобусу.

Гаранција за испуњење уговорних обавеза мора бити неопозива, безусловна, платива на први позив, без права на приговор и примедбе, са роком важења 30 дана дуже од уговором дефинисаног трајања јавно приватног партнерства. Узимајући у обзир да уговор траје 10 године, изабрани понуђач, односно приватни партнер са којим буде закључен уговор, имаће могућност да достави ову банкарску гаранцију и са краћим роком важења, уз обавзу да је најкасније 15 дана пре истека рока продужи или достави нову, тако да током трајања уговора у сваком тренутку наручилац поседује тражену банкарску гаранцију за добро извршење посла. У овом случају банкарска гаранција мора бити наплатива уколико се не продужи или не достави нова у наведеном року.

Достављање напред наведених средстава обезбеђења за озбиљност понуде и добро извршење посла ће бити дефинисано документацијом о набавци.

Тражене банкарске гаранције морају бити неопозиве, безусловне, плативе на први позив, без права на приговор и примедбе и морају имати одговарајући рок важења, износ и месну надлежност и не могу садржати: додатне услове, краће рокове од оних које је одредио наручилац, мањи износ од онога који је одредио, промењену месну надлежност за решавање спорова одређену моделом уговора, нити услове везане за пословну политику банака.

5 Преглед услова, захтева и начина обезбеђења инфраструктуре и услуга корисницима од стране приватног партнера

Учешће приватног партнера у пружању услуге превоза у Крагујевцу, одређено је испуњењем одређених група услова. У том смислу, сагласно одредбама Закона о јавним набавкама, документацијом о набавци биће дефинисани критеријуми за квалитативни избор привредног субјекта.

Од битног значаја за избор приватног партнера представља технички капацитет у погледу поседовања одговарајућег возног парка.

Поред возног парка, приватни партнер је у обавези да поседује возила за одржавање возног парка (сервисно возило), као и да у радном односу има потребан број возача у складу са бројем возила и радним временом возила, те одговарајуће искуство у пружању услуга градског и приградског превоза путника.

Уговор се закључује на период од 10 (десет) година.

5.1 Права и обавезе јавног и приватног партнера

Обавезе приватног партнера

Приватни партнер је дужан да услугу превоза путника изведе у свему према:

- важећим законским и подзаконским прописима;
- важећим техничким прописима, нормативима и стандардима;
- опште усвојеним правилима струке;
- упутствима и примедбама овлашћеног лица за контролу квалитета јавног партнера,
- и према одредбама уговора,
- да обезбеди континуирано обављање превоза путника у јавном линијском превозу,
- да организује свој рад и пословање тако да обезбеди квалитет превоза који захтевају услови утврђени конкурсном документацијом и овим предлогом пројекта,
- да послове превоза обавља у складу са одредбама закона који уређује превоз путника у линијском саобраћају, закона који уређује обављање комуналне делатности и прописима који уређују ову област,
- да обезбеди поуздану, тачну и редовну услугу на линијама према планираном обиму и регистрованим и овереним редовима вожње по линијама,
- да у случају поремећаја у вршењу превоза или прекида превоза услед разлога које превозник није могао да предвиди или спречи, предузме мере на отклањању узрока поремећаја или прекида и о томе одмах обавести надлежни орган за послове саобраћаја,
- да настоји обезбеђивању развоја и унапређењу обављања поверене делатности.

Обавезе јавног партнера

Обавезе јавног партнера су да:

- Плати приватном партнеру пружену услугу у уговореном року,
- Организује све сегменте обављања услуге јавног превоза путника,
- Изради редове возњи,
- Разматра и врши промену статичких и динамичких карактеристика линија,
- Изради коначне месечне обрачунае као и све друге активности везане за организацију превоза,
- Одреди трасе, број полазака и режим рада у редовним и ванредним околностима,
- Врши контролу услуге јавног линијског превоза путника у складу са уговором,
- Онемогући другим превозницима да врше превоз путника на територији града Крагујевца.

6. Информације о поступку доделе, критеријуми избора и доделе, одабрани поступак доделе, преглед садржине јавног уговора у складу са чланом 46. закона

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

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

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

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

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

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

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

У складу са чланом 20. ЗППК, поступак избора приватног партнера спровешће се у складу са Законом о јавним набавкама у складу са чланом 52. као **отворени поступак јавне набавке**.

У поступку избора приватног партнера, односно поступку јавне набавке, **уговор ће бити додељен економски најповољнијој понуди** применом следећих критеријума:

- *Понуђена цена;
- *Просечна старост возног парка;

*Емисиона класа мотора;

*Капацитет возила

Документацијом о набавци биће одређен релативни значај у пондерима за сваки од ових критеријума за доделу уговора, коју ће израдити пројектни тим, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке. У документацији о набавци ће бити одређени и резервни критеријуми на основу којих ће се доделити уговор у ситуацији када постоје две или више понуда које су након примене критеријума једнаке.

У документацији о набавци биће одређени **критеријуми за квалитативни избор привредног субјекта** сагласно одредбама Закона о јавним набавкама, и то:

- **Основи за искључење**, прописани чл. 111. и 112. Закона о јавним набавкама.
- **Критеријуми за избор привредног субјекта**, прописани чл. 114. до 117. Закона о јавним набавкама, како следи:
 - **Испуњеност услова за обављање професионалне делатности**

Да понуђач има Лиценцу за обављање делатности превоза путника у друмском саобраћају као и извод лиценце за свако возило којим ће обављати превоз.

- **Финансијски и економски капацитет**

Да понуђач има остварен минимални приход од 5,0 милијарде динара у последње три финансијске године (2020, 2021 и 2022. година).

- **Технички и стручни капацитет**

1. Да понуђач поседује у власништву, закупу или лизингу минимум 72 аутобуса за превоз путника, од којих је минимум 17 нових аутобуса прве класе класе, 18 нових аутобуса друге класе.

2. Да понуђач има у радном односу или радно ангажовано по другом основу у складу са одредбама закона о раду:

- a) најмање 1 лице одговорно за превоз путника са сертификатом издатим од стране надлежног министарства у складу са Законом о превозу путника у друмском саобраћају, које поседује диплому о завршеном факултету из области саобраћајног инжењерства
- b) најмање 160 возача аутобуса

3. Да понуђач поседује у власништву или закупу простор за паркирање аутобуса.

4. Да поседује у власништву или закупу простор за одржавање возила (сервисну радионицу)

5. Да је по основу најмање два уговора понуђач у периоду од претходне 3 године обављао превоз путника по уговору о ЈПП у градовима од минимум 100.000 становника.

Пројектни тим, односно комисија за спровођење поступка набавке, документацијом о набавци ближе ће дефинисати напред наведене критеријуме за квалитативни избор привредног субјекта и начин доказивања.

Јавни уговор ће садржати све одредбе које су неопходне за законито извршење обавеза јавног и приватног партнера у складу са овим предлогом пројекта ЈПП. Главна уговорна обавеза приватног партнера биће да дугорочно пружа услугу обављања комуналне делатности градског превоза путника на територији града Крагујевца, као делатности од општег интереса, на период од десет година, и то на подручју мреже градских и приградских локалних линија.

Међусобна права и обавезе у реализацији уговора ЈПП, без елемената концесије, уговорне стране уређују јавним уговором чија је садржина прописана чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

Поред тога, у складу са чланом 46. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавни уговор укључује, између осталог, следеће параметре:

1. Карактер и обим услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;

Приватни партнер је у обавези да у тренутку подношења понуде у поступку јавне набавке поседује сва нова возила за приградски и 30% нових за градски превоз.

По истеку периода од 2 године од потписивања Уговора, у трећој години, приватни превозник је у обавези да обезбеди и остатак нових возила за градски превоз, како би несметано вршио поверену комуналну делатност у линијском превозу путника на територији града Крагујевца, у складу са свим прописима који регулишу ту област.

2. Расподелу ризика између јавног и приватног партнера;

Расподела ризика између јавног и приватног партнера је ближе дефинисана у делу Квантификације и расподеле ризика. Табелом алокације ризика из матрице квантификованих ризика, констатовано је да не постоје ризици који би спречавали јавног партнера да реализацију уговора повери приватном партнеру поготову што скоро све кључне ризике вршења услуге превоза путника у линијском превозу преноси на приватног партнера, док јавни партнер задржава ризике прекорачења рокова за прибављање потребних дозвола и сагласности, политичке ризике и промену закона у домену доношења аката од стране локалне самоуправе. У случају да се ризици остваре, укупна вредност квантификованих ризика на страни јавног партнера износи 39.741 евра, а на страни приватног партнера 118.024 евра, што је последица расподеле ризика и више пренетих ризика на приватног партнера.

3. Одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга у интересу јавности или корисника услуга, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета;

Захтевани квалитет и стандард услуга је детаљно дефинисан, а најважнији су свакако трајно и несметано пружање комуналних услуга корисницима под условима и на начин уређен законом, прописима и стандардима, донесеним на основу закона, а нарочито прописани и уговорени обим и квалитет комуналних услуга који подразумева тачност у погледу рокова, сигурност корисника у добијању услуга у складу са позитивним прописима. У случају да приватни партнер не врши услугу у складу са захтеваним стандардом квалитета, јавни партнер има право наплате пенала за лош квалитет услуге.

4. Обим искључивих права приватног партнера;

Обавезе Приватног партнера су организација и оперативно управљање целином система јавног превоза путника, који поред основних функција захтева и оперативну израду редова возњи према захтевима Јавног партнера, предузимање мера за отклањање поремећаја у функционисању система, превазилажење непредвиђених и ванредних ситуација, обезбеђење поузданости и стабилности рада система, обезбеђење високих стандарда безбедности и сигурности корисника, мониторинг и контрола рада система на оперативном нивоу.

5. Власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;

Пројекат јавно приватног партнерства превоза путника у линијском превозу је уговорно јавно приватно партнерство, што подразумева да приватни партнер поверену делатност врши сопственим средствима, која и након истека рока остају у његовом власништву. Евентуално стицање потребних службености над управљањем аутобуске станице регулисаће се уговором до истека истог.

6. Висину и начин израчунавања накнаде приватном партнеру (транспарентан модел обрачуна на основу улазних елемената за прорачун);

Јавни партнер својим прописима одређује цену превоза путника у линијском систему превоза. Уколико дође до промене цена горива, трошкова материјала, бруто плата возача и осталих трошкова, изнад одређеног процента који значајно утиче на трошкове пословања, јавни

партнер ће бити у обавези да изврши промену јединичне цене по километру у складу са формулом за израчунавање промене цене.

7. Накнаду приватном партнеру;

Накнада приватном партнеру се састоји из уговорене цене по пређеном километру.

8. Механизме за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга;

У случају лошијег квалитета услуге превоза путника, јавни партнер има право на наплату пенала на основу инспекцијског надзора служби Јавног партнера, или документованих притужби корисника услуге превоза.

9. Поступак који јавни партнер користи за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем возила као и извршених услуга, ако је потребно;

Комисија за техничку спецификацију јавног партнера врши инспекцију, одобрење и пријем возила пре отпочињања реализације уговора на основу критеријума о условима и техничким спецификацијама које возила треба да испуњавају.

10. Поступке за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);

На основу писменог образложеног захтева о промене цене превоза путника насталих услед промена цене горива, плата возача и других елемената у складу са формулом за израчунавање повећања, јавни партнер је дужан да дозволи промену цене по пређеном километру.

11. Обим обавезе приватног партнера да обезбеди измену возила или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној транспортној потражњи, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;

На захтев јавног партнера, приватни партнер је у обавези да обезбеди већи број возила како би се удовољило измењеној транспортној тражњи, с тим да је јавни партнер дужан да обезбеди плаћање додатне накнаде за додатном тражњом.

12. Могући обим измена јавног уговора након његове закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;

На захтев јавног или приватног партнера јавни уговор се може изменити, осим предмета уговора, рока на који је уговор закључен и код јавних уговора о концесији, понуђена концесиона накнада. Измене уговора се спроводе по процедури којом се уговор и закључује, а лица која имају право да то захтевају су овлашћени представници или законски заступници уговорних страна. Уколико уговорне стране намеравају да измене или допуне јавни уговор, свака уговорна страна може другој Уговорној страни доставити "Предлог измена и допуна" који укључује елементе који се односе на измену или допуну. По пријему Предлога измена и допуна од стране приватног партнера, јавни партнер може да прихвати, одбије или делимично прихвати односно одбије Предлог измена и допуна.

13. Јемства која треба да обезбеди приватни партнер;

Приватни партнер је у обавези да обезбеди тражена средства гаранције за добро извршење посла.

14. Покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;

Приватни партнер је у обавези да осигура све путнике-кориснике услуге превоза од несрећних случајева и премија за осигурање мора бити садржана у цени превоза.

15. Расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;

У случају неизвршења уговорних обавеза, уговорне стране су дужне да реше спор мирним и договорним путем. У супротном свака страна има право да спор покрене пред домаћом арбитражом или судом. Јавни и приватни партнер ће дефинисати јавним уговором

начин обавештавања и поступања у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе, поштујући правило мирног решења спора.

16. Компензација и пребијање потраживања;

У складу са Законом о буџетском систему сви расходи и приходи јавног партнера се реализују на готовинској основи, компензација и пребијање потраживања није дозвољено.

17. Меру 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.);

У случају више силе уговорне стране су изузете од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза. Уговорна страна погођена вишом силом ће доставити писано обавештење другој уговорној страни о догађајима и/или околностима који представљају вишу силу чим то буде разумно могуће, у ком обавештењу ће та Уговорна страна такође назначити коју од њених одговарајућих обавеза је спречена да испуни у току трајања таквих догађаја и/или околности.

У току појаве догађаја или околности које представљају вишу силу обавезе из овог јавног уговора ће бити привремено суспендоване све до престанка деловања више силе, након чега ће трајање јавног уговора бити продужено за период који одговара трајању више силе. У случају да догађаји и/или околности које представљају вишу силу трају дужи од периода опредељеног јавним уговором, свака уговорна страна ће имати право да једнострано раскине јавни уговор, давањем писане изјаве о раскиду, другој уговорној страни у дефинисаном року.

18. Рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његове истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање концесије;

Рок трајања јавног уговора је 10 година. Уговор се може продужити након истека рока у случају да јавни партнер није изабрао новог оператера због непредвиђених околности, а под условом да је започео процедуру довољно на време за избор истог у складу са законом који регулише јавно приватно партнерство.

19. Последице штетне промене прописа;

У случају промене прописа након закључења јавног уговора који погоршавају положај приватног или јавног партнера, уговор се може изменити без законског ограничења, а у обиму који је неопходан да се приватни, односно јавни партнер доведе у положај у коме је био у моменту закључења јавног уговора.

20. Разлоге и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити граду или приватном партнеру), уговорне казне и одговарајуће одредбе;

Уговорне стране могу једнострано раскинути јавни уговор у случају постојања оправданих разлога, као што су кршење уговорних обавеза или кашњење у извршењу уговорних обавеза, непоштовање уговореног квалитета услуга, не исплаћивање или неоправдано кашњење у плаћању накнада предвиђених јавним уговором, покретање поступка стечаја и/или ликвидације и други разлози опредељени јавним уговором. Једнострано раскид јавног уговора ће бити сачињен искључиво у писаној форми, уз поштовање отказног рока предвиђен јавним уговором.

Уговорна страна која је својим радњама узроковала раскид јавног уговора или уговорна страна која неоправдано и противно процедури прописаној јавним уговором једнострано раскине јавни уговор, дужна је да надокнади штету другој уговорној страни.

Јавним уговором се може предвидети уговорна казна за случај да приватни партнер не обезбеди континуитет у пружању услуге линијског превоза путника, на начин предвиђен јавним уговором.

21. Евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

Одговорност уговорних страна у извршењу уговорних обавеза може бити искључена или ограничена под дејством објективних околности које утичу на извршење уговорних обавеза (виша сила, штетна промена прописа и др.).

Одговорност уговорних страна може бити ограничена на само стварну штету у зависности од степена непажње уговорне стране одговорне за проузроковану штету.

22. Све споредне или повезане уговоре које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор;

Јавни уговор може бити финансиран од стране приватног партнера кроз комбинацију директних улагања у капитал или путем задужења, укључујући без ограничења структурирано или пројектно финансирање и сл. обезбеђено од стране међународних финансијских институција, банака, односно трећих лица - финансијера. Уз претходну сагласност јавног партнера, приватни партнер биће овлашћен да додели, оптерети хипотеком, заложи, у периоду и обиму који је у складу са применљивим прописом било које своје право, односно обавезу из јавног уговора или другу имовину везану за пројекат, у корист финансијера, а у циљу обезбеђивања плаћања било ког насталог или будућег потраживања у вези са изградњом и финансирањем, односно ре финансирањем предмета ЈПП/концесије. На захтев финансијера и приватног партнера, јавни партнер може прихватити да дâ одређена разумно захтевана обезбеђења и прихвати преузимање одређених одговорности које су неопходне приватном партнеру у вези са било којом обавезом из јавног уговора ако такви захтеви не нарушавају расподелу пројектних ризика дефинисаних у већ закљученом уговору.

Давање сагласности не представља давање гаранције, нити представља јавни дуг са становишта Закона о јавном дугу, у складу са Мишљењем Министарства финансија 08 Број: 011-00-962/2021 од 4. новембра 2022. године.

23. Меродавно право и механизам за решавање спорова;

Јавни уговор, његово значење и тумачење и однос између уговорних страна ће бити регулисани и на исти ће се примењивати важеће право РС, односно важећи закони за предметну област.

Сви спорови који произлазе из јавног уговора или су у вези са њим ће бити решавани према важећим законима РС и пред надлежним судовима РС, уз могућност уговарања арбитраже за поједине или све спорове који произилазе из јавног уговора. Уговорне стране ће уложити све разумне напоре како би споразумно и/или путем медијације решиле све спорове који произлазе из или у вези са јавним уговором или његовим тумачењем.

24. 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 који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;

Уколико дође до прекида у пружању услуге превоза путника или она буде озбиљно угрожена из разлога који спадају у одговорност приватног партнера, јавним уговором може бити предвиђено право јавног партнера да, уз достављања додатног обавештења, у роковима предвиђен јавним уговором, обезбеди другог превозника и да трошкове зарачуна приватном партнеру. Јавним уговором може бити предвиђена и уговорна казна коју би приватни партнер био дужан да исплати, а према вредности трошкова које је јавни партнер имао у обезбеђењу другог превозника.

25. Опорезивање и фискална питања.

Приватни партнер сноси и плаћа све порезе, царине, намете и накнаде које настају у извршењу јавног уговора од стране приватног партнера, осим уколико је другачије изричито наведено у јавном уговору и/или важећем законском пропису. Ако су било која пореска ослобођења, кредити, смањења или друге пореске бенефиције доступни приватном партнеру, јавни партнер ће уложити разумне напоре да омогући приватном партнеру да искористи свако умањење пореза у максимално дозвољеном износу.

Општи модел будућег уговора између Јавног партнера и Приватног партнера, треба да буде саставни део Конкурсне документације којом ће бити уређено Поверавање комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Крагујевца. Уговор неће садржати одредбе које би на било који начин довеле до одговорности Републике Србије или имале директног утицаја на буџет Републике Србије.

Јавни уговор ће бити састављан у складу са позитивним законима и прописима Републике Србије, као и уз евентуално узимање у обзир примера најбољих пракси из пројеката ЈПП у јавном превозу у региону (тзв. *public service contracts*), у мери у којој је то у складу са позитивним законодавством Републике Србије.

Јавни уговор ће садржати и одређење стандарда квалитета пружања услуга јавног превоза, којима ће се прецизно дефинисати ниво услуге које ће приватни партнери морати да обезбеде. Приватни партнер мораће да обезбеди возила која испуњавају одређене захтеве која поставља јавни партнер. Поменути захтеви биће дефинисани посебним актом који ће бити саставни део уговора.

Јавним уговором ће се, између осталог, од приватног партнера захтевати да испуни и следеће услове:

Сва возила морају испуњавати одредбе Правилник о општим условима за возила у систему јавног транспорта путника у граду Крагујевцу. Услови за возила су да:

- изабрана возила морају бити каблирана и опремљена уређајима за наплату карата и управљање возилима;
- биће офарбана бојом коју пропише надлежни градски орган;
- морају бити опремљена уређајима за бројање путника на свим вратима;
- морају имати инсталиран довољан број дигиталних камера које ће покривати простор возачке кабине и путнички простор возила;
- мора бити омогућено бесплатно коришћење интернета (WIFI).

Видео надзор, уређаје за бројање путника, бесплатан интернет и боју возила превозник ће бити обавезан да обезбеди у роковима који ће бити предвиђени Уговором. Возила се морају каблирати пре ступања на рад, а у циљу наплате превоза /чекирањем картица, готовинског плаћања или плаћања банкарским картицама/ и мониторинга.

Превозник је дужан да примењује прописе и стандарде који се односе: на заштиту и унапређење животне средине, ефикасно коришћење енергије, безбедности и здравља на раду и др.

Превозник се обавезује да примењује тарифну политику и политику цена коју утврђује Градско веће посебним актом.

- умањење прихода које је у вези са неизвршеним планираним обимом рада детаљније ће бити предвиђено Уговором.

Извршење обима услуге на линији оцењује се месечно на основу броја остварених километара и броја планираних километара. Одржаним - оствареним поласком сматраће се полазак на коме је остварено више од 95% планираних возилокилометара на поласку. Извршење обима услуге на линији на месечном нивоу преко 98% обрачунава се према оствареној реализацији.

Извршење обима услуге на месечном нивоу испод 98% обрачунава се по оствареној реализацији, с тим да на тако обрачунат износ примењиваће се умањење месечне накнаде на линији према следећим процентима датим у следећој табели:

Табела 10.1.- проценат реализације обима услуге са умањењем месечне накнаде

Проценат реализације обима услуге	Проценат умањења месечне накнаде на линији
-----------------------------------	--

96,01-98	0,25
95,01-96	0,5
94,01-95	1
93,01-94	1,5
92,01-93	2
91,01-92	2,5
90,01-91	3
89,01-90	3,5

Извршење обима услуге на месечном нивоу, односно остваривање регистрованог реда вожње на линији у току календарског месеца испод 89% повлачи трајно искључење Превозника са рада на тој линији.

ЈКП „Шумадија“ утврђује измене нивоа обима рада, броја и капацитета возила које ангажује на раду. У летњем периоду ЈКП „Шумадија“ има право да смањи обим рада на линијама, а према дефинисаном летњем реду вожње, а може предузети и друге мере у циљу унапређења квалитета превоза путника у Крагујевцу.

Поред наведеног, јавни уговор ће садржати и механизме подстицања и кажњавања приватног партнера у зависности од испуњавања уговорних одредби, које ће посебно стимулисати набавку нових возила, као и повећан степен наплате на линијама на којима му је поверено обављање јавног превоза, у складу са позитивним прописима.

Уговор се закључује на период од 10 (десет) година.

7 Захтеви у области заштите животне средине, у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер

7.1 Захтеви у области заштите животне средине

Чланом 5. Закона о заштити животне средине ("Сл.гласник РС", бр. 135 2004, 36 2009, 36 2009 - др. закон, 72 2009 - др. закон, 43 2011 - одлука УС, 14 2016, 76 2018, 95 2018 - др. закон и 95 2018 - др. закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом.

Члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41 2009, 53 2010, 101 2011, 32 2013 - одлука УС, 55 2014, 96 2015 - др. закон, 9 2016 - одлука УС, 24 2018, 41 2018, 41 2018 - др. закон, 87 2018, 23 2019 и 128 2020 - др. закон) налаже да учесници у саобраћају не смеју да предузимају радње које могу изазвати или изазивају угрожавање животне средине, возач у саобраћају не сме да проузрокује прекомерну buku.

Члан 164. став 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41 2009, 53 2010, 101 2011, 32 2013 - одлука УС, 55 2014, 96 2015 - др. закон, 9 2016 - одлука УС, 24 2018, 41 2018, 41 2018 - др. закон, 87 2018, 23 2019 и 128 2020 - др. закон) налаже да учесници у саобраћају не смеју на путу или поред њега, да испуштају, односно одлажу материје, отпад којим се угрожава живот и здравље људи, животиња, биљака или загађује животна средина.

Чланом 9. став 1. тачка 5. Закона о заштити животне средине ("Сл.гласник РС", бр. 135 2004, 36 2009, 36 2009 - др. закон, 72 2009 - др. закон, 43 2011 - одлука УС, 14 2016, 76 2018, 95 2018 - др. закон и 95 2018 - др. закон) дефинисано је да је правно или физичко лице које својим незаконитим или неисправним активностима доводи до загађења животне средине одговара у складу са законом, при чему је загађивач дужан да отклони узрок загађења и последице директног или индиректног загађења животне средине.

Члан 40. став 3. Закона о заштити животне средине ("Сл.гласник РС", бр. 135 2004, 36 2009, 36 2009 - др. закон, 72 2009 - др. закон, 43 2011 - одлука УС, 14 2016, 76 2018, 95 2018 - др. закон и 95 2018 - др. закон) указује на то да превозна средства која се производе и пуштају у промет морају испуњавати услове у погледу емисије за мобилне изворе загађивања.

Члан 102. Закона о заштити животне средине ("Сл.гласник РС", бр. 135 2004, 36 2009, 36 2009 - др. закон, 72 2009 - др. закон, 43 2011 - одлука УС, 14 2016, 76 2018, 95 2018 - др. закон и 95 2018 - др. закон) обавезује правна и физичка лица да у обављању своје активности обезбеде заштиту животне средине и то:

применом и спровођењем прописа о заштити животне средине;

увођењем енергетски ефикаснијих технологија и коришћењем обновљивих природних ресурса;

предузимањем мера превенције или отклањања последица угрожавања и штете по животну средину;

вођењем евиденције на прописани начин о потрошњи сировина и енергије, испуштању загађујућих материја и енергије, класификацији, карактеристикама и количинама отпада, као и о другим подацима и њиховим достављањем надлежним органима;

другим мерама у складу са законом,

Члан 103. став. 2. Закона о заштити животне средине ("Сл.гласник РС", бр. бр. 135 2004, 36 2009, 36 2009 - др. закон, 72 2009 - др. закон, 43 2011 - одлука УС, 14 2016, 76 2018, 95 2018 - др. закон и 95 2018 - др. закон) дефинисао је да је за загађивање животне средине одговорно правно и физичко лице које је незаконитим или неправилним деловањем омогућило или допустило загађивање животне средине.

Члан 104. Закона о заштити животне средине ("Сл.гласник РС", бр. 135 2004, 36 2009, 36 2009 - др. закон, 72 2009 - др. закон, 43 2011 - одлука УС, 14 2016, 76 2018, 95 2018 - др. закон и 95 2018 - др. закон) налаже да је загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини.

Ако штета нанета животној средини не може да се санира одговарајућим мерама, лице које је проузроковало штету одговорно је за накнаду у висини вредности уништеног добра.

Члан 3. Закона о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. 36 2009, 88 2010, 14 2016 и 95 2018 - др. закон) налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине.

Члан 36. Закона о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. 36 2009, 88 2010, 14 2016 и 95 2018 - др. закон) дефинише да се отпад складишти на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији произвођача или власника отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама у складу са овим законом.

Члан 47. Закона о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. 36 2009, 88 2010, 14 2016 и 95 2018 - др. закон) налаже власницима истрошених батерија и акумулатора да их преда ради даљег третмана лицу које за то има дозволу.

Члан 48. став 1, тачка 1. Закона о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. 36 2009, 88 2010, 14 2016 и 95 2018 - др. закон) налажу да отпадна уља која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива, као и уљани остаци из резервоара не смеју бити испуштана или просипана на или у земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију. Истим чланом, ставом 4. налаже се да власници отпадних уља, који нису произвођачи отпадног уља, отпадно уље предају лицу које врши сакупљање и третман.

Члан 55. став 3. и 4. Закона о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. бр. 36 2009, 88 2010, 14 2016 и 95 2018 - др. закон) дефинише да је власник отпадног возила, које је настало његовом активношћу, дужан предати возило лицу које има дозволу за сакупљање или третман отпада.

7.2 Захтеви у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер

Члан. 9 Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) налаже послодавцу да обезбеди запосленом рад на радном месту и у радној околини у којима су спроведене мере безбедности и здравља на раду.

Послодавац је дужан да обезбеди да радни процес буде прилагођен телесним и психичким могућностима запосленог, а радна околина, средства за рад и средства и опрема за личну заштиту на раду буду уређени, односно произведени и обезбеђени да не угрожавају безбедност и здравље запосленог.

Члан 10. Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) дефинишу да је послодавац дужан да обезбеди да спровођење мера безбедности и здравља на раду не проузрокује финансијске обавезе за запосленог и представника запослених и не утиче на њихов материјални и социјални положај стечен на раду и у вези са радом.

Члан 11. Закона о безбедности и здравља на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) налаже да је послодавац дужан да, приликом организовања рада и радног процеса, обезбеди превентивне мере ради заштите живота и здравља запослених, као и да за њихову примену обезбеди потребна финансијска средства. Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог, у току рада, као и код сваке измене технолошког поступка, избором радних и производних метода којима се обезбеђује највећа могућа безбедност и заштита здравља на раду, заснована на примени прописа у области безбедности и здравља на раду, радног права, техничких прописа и стандарда, прописа у области здравствене заштите, хигијене рада, здравственог и пензијског и инвалидског осигурања и др.

Члан 13. Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) налаже послодавцу да донесе акт о процени ризика у писменој форми за сва радна места у радној околини и да утврди начин и мере за њихово отклањање.

Члан 14. Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) дефинише да је послодавац дужан да општим актом, односно колективним уговором утврди права обавезе и одговорности у области безбедности и здравља на раду.

Члан 17. Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) налаже послодавцу да запосленом изда на употребу средство и или опрему за личну заштиту на раду, у складу са актом о процени ризика.

Члан 27. Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) обавезује послодавца да изврши оспособљавање запосленог за безбедан и здрав рад код заснивања радног односа, односно премештаја на друге послове, приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад, као и код промене процеса рада који може проузроковати промену мера за безбедан и здрав рад.

Послодавац је дужан да запосленог у току оспособљавања за безбедан и здрав рад упозна са свим врстама ризика на пословима на које га распоређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду у складу са актом о процени ризика. Оспособљавање се врши у току радног времена, а трошкови оспособљавања не могу бити на терет запосленог. Оспособљавање за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођено специфичностима његовог радног места, а ако послодавац одреди запосленом да истовремено обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог оспособи за безбедан и здрав рад на сваком од радних места,

Члан 29. Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) обавезује послодавца код кога, на основу уговора, споразума или по било ком другом основу, обављају рад запослени другог послодавца, дужан је да те запослене оспособи за безбедан и здрав рад, у складу са законом,

Члан 43. Закона о безбедности и здрављу на раду ("Сл.гласник РС", бр. бр. 101 2005, 91 2015 и 113 2017 - др. закон) налаже послодавцу да запосленом на радном месту са повећаним ризиком, пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Ако се у поступку

периодичног лекарског прегледа утврди да запослени не испуњава посебне здравствене услове за обављање послова на радном месту са повећаним ризиком, послодавац је дужан да га премести на друго радно место које одговара његовим здравственим способностима.

Члан 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41 2009, 53 2010, 101 2011, 32 2013 - одлука УС, 55 2014, 96 2015 - др. закон, 9 2016 - одлука УС, 24 2018, 41 2018, 41 2018 - др. закон, 87 2018, 23 2019 и 128 2020 - др. закон) налаже да привредна друштва, друга правна лица и предузетници који врше јавни превоз, обезбеде да се њихови возачи подвргну здравственом прегледу из члана 189. став 1. овог закона.

Привредна друштва, друга правна лица и предузетници из става 1. члана 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. бр. 41 2009, 53 2010, 101 2011, 32 2013 - одлука УС, 55 2014, 96 2015 - др. закон, 9 2016 - одлука УС, 24 2018, 41 2018, 41 2018 - др. закон, 87 2018, 23 2019 и 128 2020 - др. закон) не смеју да дозволе да возилом управља возач који се у прописаном року није подвргао здравственом прегледу, односно за кога је на том прегледу утврђено да није способан за возача одређене категорије.

Члан 187. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41 2009, 53 2010, 101 2011, 32 2013 - одлука УС, 55 2014, 96 2015 - др. закон, 9 2016 - одлука УС, 24 2018, 41 2018, 41 2018 - др. закон, 87 2018, 23 2019 и 128 2020 - др. закон) дефинише да возач који је неспособан за безбедно управљање возилом, односно у толикој мери уморан, односно болестан или је у таквом психичком стању да није способан да безбедно управља возилом, не сме да управља возилом у саобраћају.

Члан 120. став 1. и 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41 2009, 53 2010, 101 2011, 32 2013 - одлука УС, 55 2014, 96 2015 - др. закон, 9 2016 - одлука УС, 24 2018, 41 2018, 41 2018 - др. закон, 87 2018, 23 2019 и 128 2020 - др. закон) дефинише да врата возила није дозвољено држати отворена током кретања возила, нити започети кретање уколико

нису затворена. Возач не сме започети кретање возила док путници безбедно не уђу, односно изађу из возила и док врата не буду затворена.

Члан 5. Закона о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл.гласник РС", бр. 41 2009, 53 2010, 101 2011, 32 2013 - одлука УС, 55 2014, 96 2015 - др. закон, 9 2016 - одлука УС, 24 2018, 41 2018, 41 2018 - др. закон, 87 2018, 23 2019 и 128 2020 - др. закон) дефинише да је свако правно лице и предузетник који је власник, односно корисник возила, дужан да обезбеди:

да његова возила у саобраћају на путевима буду технички исправна и да испуњавају друге прописане услове;

да возачи његових возила испуњавају прописане здравствене и друге услове за безбедно управљање возилима.

Свако физичко лице власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његова возила у саобраћају на путевима буду технички исправна.

Возила којима се обавља превоз морају бити пре упућивања у саобраћај чиста и проветрена. У зимском периоду морају бити загрејана, док у летњем периоду морају бити проветрена и расхлађена.

7.3 Еколошки фактор коришћења енергетски ефикасних и еколошки чистих аутобуса у јавном градском превозу

Емисија штетних издувних гасова од стране моторних возила представља главни чинилац аеро загађења у свим већим градовима. Посебну угроженост имају најоптерећеније градске саобраћајнице које имају највећи пролазак аутобуса ЈГП, што доводи до повећане концентрације штетних материја изнад дозвољених вредности.

Главни штетни састојци емисије данашњих мотора који користе конвенционално гориво (дизел и сл.) су: угљен моноксид (CO), оксиди азота (NO₂), угљо-водоници, сумпор диоксид (SO₂), микро честице (PM) као и емисија угљен диоксида CO₂ која има утицај на изазивање ефеката стаклене баште и киселих киша.

Емисија штетних издувних гасова утицала је на то да су развијене земље донеле низ законских мера које ће утицати на смањење негативног утицаја емисије штетних издувних гасова од стране возила са погоном на конвенционална горива.

Од децембра 2010. године у земљама ЕУ примењиваће се Директива ЕК 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 за ЦО₂ за 20% до 2020. године у поређењу са 1990. Годином, пропорцију учешћа коришћења алтернативних горива, као што су био горива (био дизел, био етанол), компримовани природни гас ЦНГ у износу од 20%. Директивом се регулишу и еколошки и енергетски критеријуми код набавки нових возила.

На основу истраживања дошло се до закључка да један аутобус са ЕУРО 0 стандардом загађује исто као и 20 аутобуса са ЕУРО 4 стандардом.

Дизел мотори са ЕУРО 4, ЕУРО 5 и ЕЕВ нормом емисије издувних гасова су на нивоу који емитују мотори са погоном на ЦНГ.

Аутобуси на компримовани природни гас дају нижу емисију буке и вибрације аутобуса у односу на конвенционалне аутобусе на дизел погон просечно 10 децибела, 98% нижа емисија не метанских угљоводоника, 90% нижа емисија оксида азота, 80% мања реактивност према озонском омотачу.

На предметним линијама планирано је увођење аутобуса на електро погон, с обзиром да ће се ови аутобуси користити само на линијама јавног градског превоза тј. у центру града, у складу са европском праксом.

8 Планирана динамика развоја пројекта

За разлику од многих других пројеката, пројекат ЈПП без елемената концесије у обављању комуналне делатности градског превоза путника на градским и приградским линијама на територији града Крагујевца ће моћи да се примењује одмах по окончању свих активности у вези избора и доделе уговора, у складу са Законом о јавним набавкама, Законом о ЈПП и концесијама и другим позитивним законским прописима.

Јавни партнер је размотрио главне фазе реализације овог пројекта ЈПП и оне су приказане у оквиру Табеле Главне фазе Реализације .

Реализација је подељена на три узастопне фазе:

Фаза одобравања пре отпочињања поступка јавне набавке;

Фаза спровођења поступка јавне набавке и

Фаза реализације пројекта ЈПП.

Табела бр.12.1 описује предвиђени индикативни временски оквир за обављање кључних радњи везаних за овај пројекат ЈПП.

Табела бр. 12.1.- Главне фазе реализације Пројекта јавно-приватног партнерства

Кључне радње	Индикативни датум завршетка
Фаза бр. 1: Процес одобравања пре покретања поступка јавне набавке	
Разматрање Предлога пројекта ЈПП од стране Комисије за ЈПП	Март 2023
Разматрање Предлога пројекта ЈПП од стране Скупштине Града	Март 2023
Доношење одлуке о покретању поступка јавне набавке	Март 2023
Фаза бр. 2: Фаза јавне набавке	
Објављивање јавног позива	Март 2023
Истек крајњег рока за подношење понуда	Мај 2023
Оцена понуда	Мај 2023
Додела јавног уговора	Мај 2023
Фаза бр. 3: Фаза реализације пројекта	
Почетак пружања услуга	Јуни 2023
Реализација уговора	10 година од потписивања уговора

Динамика реализације пројекта	Трајање у месецима									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Израда Предлога пројекта ЈПП										
Разматрање Предлога пројекта ЈПП од стране Комисије за ЈПП										
Разматрање Предлога пројекта ЈПП од стране Скупштине Града										
Доношење одлуке о покретању поступка јавне набавке										
Објављивање јавног позива										
Истек крајњег рока за подношење понуда										
Оцена понуда и избор приватног партнера										
Давање сагласности на коначни нацрт Уговора										
Потписивање Јавног уговора и упис у Регистар										
Почетак пружања услуга										
Реализација Уговора										

Временски оквир је предвиђен тако да се максимално смањи ризик кашњења са почетком рада. Индикативан период трајања поступка је 6 (шест) месеци и верује се да је довољан за завршавање поступка.

Јавни градски превоз путника на градским и приградским линијама ни у једном тренутку не сме да се доведе у питање. Зато ће сви учесници у поступку јавне набавке услуге градског превоза путника бити у обавези да, већ приликом давања понуде, докажу да испуњавају све потребне услове за обављање ове делатности (да имају довољан број аутобуса, возача и другог возног особља, као и да испуњавају и све друге услове који ће бити предвиђени конкурсном документацијом), како би одмах по потписивању уговора могли да је обављају.

Уговор са оператером ће бити потписан на период до десет година и он ће, за све време трајања уговора, морати да у потпуности обавља поверене послове.

9 Пројектни тим

Пројектни тим ће имати задатак да прати цео пројекат ЈПП, почев од момента именовања тима до завршетка пројекта. У време спровођења поступка давања уговора, Пројектни тим ће обављати функцију конкурсне комисије која врши одабир понуђача, односно економски најповољније понуде.

Чланови Пројектног тима су:

1. Радомир Ерић, члан Градског већа за привреду, председник;
2. Марко Вујновић, директор ЈКП „Шумадија Крагујевац“, потпредседник;
3. Зорица Ђорић, в.д. начелника ГУ за комуналне послове, члан;
4. Саша Марковић, секретар Секретаријата за јавне набавке, члан;
5. Велибор Пешић, стручни консултант, Центар за јавно-приватно партнерство, члан;
6. Проф. др Ненад Станишић, члан Градског већа за финансије, члан;
7. Милијана Ратковић, в.д. начелника ГУ за финансије и јавне набавке, члан;
8. Ненад Милосављевић, руководиоца Сектора јавног транспорта путника ЈКП „Шумадија“, члан;
9. Данка Андоновски, члан Градског већа за инвестиције и управљање пројектима.