

Република Србија

Град Суботица



**ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ
ОБАВЉАЊА КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ
ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА
ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА СУБОТИЦЕ**

август 2024. године

Садржај

1. РЕЗИМЕ.....	5
2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ СУБОТИЦИ.....	6
3. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА.....	8
4. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	11
4.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији	11
4.2. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)	12
4.3. Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018) 13	
4.4. Закон о јавним набавкама ("Сл. гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023).....	14
4.5. Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)	15
4.6. Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)	15
4.7. Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020)	16
5. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	17
5.1. Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development)	17
5.2. UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)	18
6. ПРОБЛЕМИ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ.....	19
7. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА СУБОТИЦЕ	23
7.1. Тренутне линије и возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз путника аутобусом.....	24
7.2. Разлози за давање концесије.....	28
8. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА И ОДУЗИМАЊЕ ПРАВА КОРИШЋЕЊА ИМОВИНЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	30
9. ПОДАЦИ О УТИЦАЈУ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ.....	32
9.1. Утицај возила на животну средину	33
9.2. Утицај на земљиште	34
9.3. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује концесионар ..	34
9.4. Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама	35



10.	ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА.....	36
10.1.	Циљеви Одрживог Развоја (Sustainable Development Goals).....	36
1.1.1.	СИГУРАН јавни градски и приградски превоз путника	40
1.1.2.	ПРИСТУПАЧАН јавни градски и приградски превоз путника.....	40
1.1.3.	ЕФИКАСАН јавни градски и приградски превоз путника	41
1.1.4.	ОТПОРАН јавни градски и приградски превоз путника	42
1.1.5.	Јавни градски и приградски превоз путника аутобусом који утиче на смањење емисије угљен-диоксида и доприноси заштити животне средине	42
11.	ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i> 44	44
11.1.	Пристап и правичност	44
11.2.	Економска ефикасност и фискална одрживост	45
11.3.	Одрживост животне средине и отпорност	48
11.4.	Репликабилност.....	50
11.5.	Укључивање заинтересованих страна	51
12.	БУДУЋЕ СТАЊЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА СУБОТИЦЕ	54
12.1.	Решење за постојеће проблеме јавног градског и приградског превоза путника	57
12.2.	Поверавање делатности превоза путника по моделу јавно-приватног партнерства и одузимање поверених послова ЈП "Суботица – транс"	68
12.3.	Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i>	69
12.4.	Динамика и опис реализације пројекта	72
13.	МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	74
14.	РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА	76
15.	ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВОГ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЋАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗЕ КОНЦЕСИОНАРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕИ ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА И ЦЕНЕ И ОПШТЕ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	77
15.1.	Пословни план и финансијска анализа.....	77
15.2.	Методологија добијене вредности у односу на уложени новац.....	77
15.3.	Методологија „ вредност за људе и за планету“	79
15.4.	Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива.....	79
15.5.	Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива	82
15.6.	Оперативни трошкови тренутно успостављеног система превоза.....	83



15.7.	Пројекције прилива.....	85
15.8.	Анализа ризика и матрица расподеле ризика	86
15.9.	Дисконтовани токови новца	90
15.10.	Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта	103
15.11.	Врста и средства обезбеђења у пројекту ЈПП	104
15.12.	Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру	104
16.	ПОДАЦИ О ДРУГИМ УГОВОРИМА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈУ ПРЕ, ЗА ВРЕМЕ ИЛИ ПОСЛЕ ЗАКЉУЧЕЊА ЈАВНОГ УГОВОРА.....	107
17.	ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	108
18.	ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ.....	111
18.1.	Информације о поступку доделе и објављивању јавног позива	111
18.2.	Критеријуми избора и доделе и одабрани поступак доделе уговора	112
18.3.	Садржина јавног уговора	113
18.4.	Давање сагласности на јавни уговор	115
18.5.	Закључивање јавног уговора	115
19.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	117
20.	ЗАКЉУЧАК.....	118
21.	ПРИЛОЗИ.....	119

Списак скраћеница

ЈПП	Јавно-приватно партнерство
UNECE	Економска комисија Уједињених нација за Европу (<i>United Nations Economic Commission for Europe</i>)
PIERS	UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (<i>UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS</i>)
ЗЈПК	Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)
ЗКД	Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018)
ЗЈН	Закон о јавним набавкама ("Сл. гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023)
ЗЛС	Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)
ЗЈП	Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)
ЗППДС	Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020)

1. РЕЗИМЕ

Јавно-приватно партнерство представља модел сарадње јавног и приватног сектора у којем је приватном партнеру поверено обављање комуналних делатности у реализацији пројекта ЈПП (пројектовање, планирање, изградња, финансирање, управљање и одржавање, пружање услуга, наплата прихода), док јавни партнер врши контролу над реализацијом услугама приватног партнера. Уговор о јавно-приватном партнерству омогућава приватном партнеру да обезбеди погодније опције дугорочног финансирања и осигурање таквог финансирања на много бржи и флексибилнији начин.

За успешан развој јавно-приватног партнерства неопходно је да све заинтересоване стране буду на адекватан начин укључене у поступак ЈПП и да јасно препознају могућност боље и квалитетније реализације сопствених интереса него што би то било могуће кроз традиционални модел набавке. Предности које концесионар поседује јесу иновативност, предузетнички дух, менаџерска ефикасност, познавање технологије, приступ финансијским ресурсима које се путем ЈПП комбинују са социјалном одговорношћу, еколошком свешћу и познавањем конкретних проблема. На тим принципима партнерства, у многим земљама су приватне компаније изразиле своју спремност и способност да учествују у унапређењу комуналне инфраструктуре.

Побољшање јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији града Суботице, као комуналне делатности од општег интереса важно је због обезбеђивања превоза ђака до школских установа, као и радника до радних места, али и других категорија становништва којима је неопходна квалитетнија услуга превоза, а у циљу доласка до одређене дестинације.

Табела 1 : Основни подаци о Концесионом акту

Предмет Концесионог акта	Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице
Јавни партнер	Град Суботица
Градоначелник	Стеван Бакић
Седиште	Трг слободе бр. 1, Суботица
Контакт телефон	+381 24 626 888
Интернет страница	http://www.subotica.ls.gov.rs/
Електронска адреса	gradonacelnik@subotica.ls.gov.rs
Процењена вредност Концесионог акта	12.994.038.199,00 динара
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство са елементима концесије. Рок трајања јавног уговора је 15 година.

Предмет предложеног Концесионог акта јесте поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице закључењем јавног уговора са елементима концесије између Града Суботице и концесионара.

2. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ГРАДУ СУБОТИЦИ

Суботица (мађ. *Szabadka*) је најсевернији град у Републици Србији, други по броју становника у Аутономној покрајини Војводини. По попису из 2022. године има 127.756 становника. Налази се на 10 км удаљености од границе Србије са Мађарском, на северној ширини од 46°5'55" и источној дужини од 19°39'47". Административни је центар Севернобачког округа.

Суботица се први пут помиње 1391. под мађарским именом *Zabadka*. Године 1527. Суботица је била престоница краткотрајне српске државе самопроглашеног цара Јована Ненада. Османлијско царство је владало градом од 1542. до 1686, када је постала посед Хабзбуршке монархије. Од половине 18. века име јој је промењено у *Sancta Maria*, по аустријској царици Марији Терезији. Име града је поново промењено 1779. у *Maria Terezopolis*, а име Суботица (*Szabadka*) јој је враћено 1845. Суботица је 1918. ушла у састав Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца. Од 2007. Суботица има статус града у Републици Србији.

Постоји много различитих имена за град Суботицу кроз историју. Ово је због тога што је град угостио много различитих људи од средњег века. Сви они су писали о Суботици, називали је на својим језицима, али, у највећем случају, нису поправљали изговоре све до модерног доба.

Најраније записано име је *Zabatka* из 1391. године. Ово је једна од варијанти тренутног назива града на мађарском језику *Szabadka*. Мађарски назив града састоји се од придева *Szabad*, који значи „слободан“, и суфикса *-ka* који је нежан деминутив. Најраније име Суботице, међутим, значи нешто као „мало“ или „драго“ „слободно место“.

Српски назив града Суботица потиче од речи дана у недељи „субота“ и први пут се појављује 1653. године. Пошто име потиче од речи за дан у недељи, субота цело значење имена града би било нешто као „мала субота“.

Други извори кажу да је од првог назива Сопотница (Сопот је место где има много воде, извориште, особина терена - према мађарском изговору Забатка) до данашњег, промењено око 200 назива, и да град име носи по Суботи Врлићу, ризничару цара Јована Ненада.

Суботица има различите називе на званичним језицима у Војводини: *Subatica* (буњевачки), *Szabadka* (мађарски), *Subotica* (хрватски), *Maria-Theresiopel* или *Theresiopel* (немачки), *Subotica* (словачки), Суботица (русински), *Subotica* или *Subotița* (румунски).

Северно од града се налази пешчара са плодним воћњацима и виноградима на јужним деловима, а на плодној земљи црници се развија пољопривреда.



Град је смештен у Панонској низији који има дугу традицију и богато културно наслеђе. Општина, која обухвата град и 18 приградских насеља, простира се на површини од 1.008 квадратних километара.

Суботица је, захваљујући свом географском положају и марљивим житељима, током времена постала најзначајнији административно-управни, индустријски, трговачки, саобраћајни и културни центар у северној Бачкој, а оближње Палићко језеро је чини и туристичко-рекреативним центром ширег подручја.

У близини града је и прикључак на аутопут Е-75 који Суботицу повезује са Мађарском на северу и Јужном Европом преко Београда на југу. Такође, Суботица је железнички повезана са целом Европом.

У геоморфолошком погледу ово подручје је хомогено и има равничарски карактер. Простира се на делу велике заравни, која прелази из Мађарске на нашу територију, до линије Кула – Сомбор. Карактер терена има добар пољопривредни значај: могућност примене пуне пољомеханизације и оптималне организације земљишног простора за пољопривредну експлоатацију, затим могућност наводњавања и др.

У климатском погледу ово подручје има карактеристике континенталне климе (отвореност према Панонској низији) коју чине: оштре зиме, топла лета и нестабилност падавина по количини и временском распореду. Просечна температура ваздуха износи 11,4 °Ц, релативна влажност ваздуха – 69%, број дана са кишом – 105, са снежним покривачем – 59, са јаким ветром преко 6 бофора – 104, ваздушни притисак 1007,0 мб, падавине – 491,3 мм.

Посебан тип земљишта представља песак – песковита земљишта која се јављају у локалном појасу Суботица – Хоргош (Суботичко-хоргошка пешчара), а нешто га има и код Таванкута. Овај песак се одликује двома важним особинама: карбонантан је, с површине има јаку способност акумулације воде, (влажан је на релативно малој дубини, чак и лети). Ова друга особина чини песак погодним за производњу високо квалитетног воћа и грожђа, затим за индустријску паприку (на црном песку), као и шумско дрвеће (багрем, бор).

3. ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИОНОГ АКТА

Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника покреће развој, повезује људе, локалне заједнице са светом, гради тржишта, олакшава трговину и значајна је функција у животу свих грађана, привреде и активности у једној локалној самоуправи. Одрживи превоз путника покретач је економског развоја једне земље јер омогућава већу мобилност становника, побољшава стандард живота јер повезује робу са тржиштима (рурална подручја и пијаце) и омогућава становништву задовољење основних животних потреба.

Предмет Концесионог акта обухвата обавезу Приватног партнера да пружа услугу јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице, за шта је неопходно обезбедити финансирање, набавку нових возила, унапређење услуге превоза имплементирањем система за бројање путника, електронске наплате карата и санацију кровне конструкције аутобуске станице и ремонтног центра, док је Јавни партнер у обавези да редовно извршава плаћање уговорене накнаде Приватном партнеру за вршење услуге јавног градског превоза путника (домаћег линијског превоза).

Јавни градски и приградски превоз путника јесте комунална делатност која омогућава становништву приступ основним животним потребама: здравственим установама, образовним институцијама, приступ послу, пијацама и другим важним дестинацијама. Функција јавног градског и приградског превоза путника као саобраћајне делатности јесте пружање услуга превоза на одређеном подручју. Та делатност треба да подстиче друштвено-економски развој градова и општина. Истовремено, она би морала да смањи степен угрожавања околине буком и загађењем, допринесе економском искоришћењу материјалних ресурса и повећа мобилност становништва. Јавни аутобуски градски и приградски превоз просторно је економичан облик транспорта, који са једне стране растеређује загушене градске саобраћајнице, а са друге обезбеђује превоз онима који не располажу никаквим другим саобраћајним средством. Ова комунална делатност има значајан утицај на децентрализацију и рурални развој. Обезбеђујући приступачан и економичан начин транспорта, омогућава се житељима руралних подручја да лакше приступе градским услугама, образовању и здравственој заштити. Ефикасним и доступним начином повезаности између градских и приградских области, јавни градски и приградски превоз може допринети ширењу урбаних активности и услуга на различите делове града. Ово доприноси слабљењу концентрације активности само у централним деловима и подржава процес децентрализације. Све наведено доприноси економском развоју руралних области и смањењу неједнакости између урбаних и руралних подручја.



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

- смањење загушења у саобраћају,
- повећање безбедности саобраћаја,
- очување животне средине,
- повећање мобилности становништва,
- достизање циљева одрживог развоја и др.

Значај јавног градског и приградског превоза путника огледа се у следећем:

1. Омогућава великом броју становника реализацију једне од основних потреба, потреба за кретањем;
2. Квалитет превозне услуге овог система утиче на ефективност и ефикасност свих производних, пратећих процеса и других активности људи у граду;
3. Посредно, утиче на рационално коришћење градских површина, саобраћајна загушења, брзину и капацитет, безбедност и загађење околине у укупном градском превозном систему;
4. За велики број становника, обзиром на њихове финансијске могућности, као и одређене социјалне групе (ученици, студенти, инвалиди, пензионери, стара лица, незапослени и сл.) јавни превоз путника представља често једину могућност за реализацију превозних потреба;
5. Улагању великих средстава у ресурсе: возила, запослене, објекте и опрему, енергију и сл. па је за економију градова као и за Републику Србију, од интереса да јавни градски и приградски превоз путника ефикасно и безбедно функционише.

Велики проблем представља како обезбедити да овај систем функционише боље, односно како створити услове да се квалитет превозне услуге подигне на један виши ниво и приближи квалитету јавног градског и приградског превоза путника у градовима развијених европских земаља, а у оквиру средстава која локалне самоуправе имају на располагању.

Делатност јавног градског превоза путника није профитабилна уколико се обавља од стране јавних предузећа која су у власништву локалних или регионалних власти, пошто иста послују у окружењу непостојања стандардних принципа слободног тржишта, односно послују по принципима социјалне економије (ограничење цена превоза, повлашћене цене превоза за поједине категорије путника, мањи пораст цена превоза у односу на пораст трошкова пословања итд.). У овом случају, недостају потребна финансијска средства за инвестирање, набавку возила, одржавање возног парка, текуће оперативне трошкове, примену иновација и нових технологија за обављање ове комуналне делатности.

Јавни градски и приградски превоз путника на територији града Суботице, у смислу овог Концесионог акта, допринеће већој мобилности становника, побољшању економског и социјалног развоја, што је предуслов за достизање циљева одрживог развоја једног града.



Основна идеја примене модела јавно-приватног партнерства са елементима концесије у области јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице јесте да се ова услуга побољша и да се осигура бољи стандард становника овог Града, умањи могућност настанка саобраћајних несрећи и обезбеди инклузиван, безбедан, отпоран и одржив систем превоза.

Предметни пројекат реализоваће се у складу са чланом 8. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије, што подразумева да ће се јавним уговором регулисати међусобна права и обавезе уговорних страна. Садржина јавног уговора дефинисана је чланом 46. истог закона.

Чланом 15. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама предвиђено је да се друштво посебне намене обавезно оснива ради реализације јавног уговора, осим ако предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом није другачије одређено. Друштво посебне намене може учествовати искључиво у спровођењу пројекта ЈПП/концесије у чију сврху је основано.

За реализацију конкретног Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице није планирано формирање друштва посебне намене. Чланом 15. Закона о превозу путника у друмском саобраћају предвиђено је да се домаћи и међународни превоз обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају, која је непреносива и коју привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику са седиштем на територији Републике Србије издаје Министарство надлежно за послове саобраћаја. Друштво посебне намене у овом случају није примењиво јер лиценца за превоз путника у друмском саобраћају није преносива на ново правно лице, те ДПН као ново правно лице, од момента ступања јавног уговора на снагу не би испуњавао услове за исту, што би практично директно утицало на организацију превоза путника.

Предметни пројекат обухвата и инвестирање у нова возила, санацију кровне конструкције аутобуске станице и ремонтног центра, увођење контроле уласка и изласка путника из возила, бројања путника у аутобусима, савременим системима за продају карата, као и мониторима који ће служити за обавештавање и информисање грађана о реду вожње, аутобуским стајалиштима и другим информацијама. Ово ће допринети побољшању квалитета јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице, пружању веће безбедности и комфора за путнике, као и смањењу негативних ефеката на околину.

4. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

4.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији

У нашем модерном законодавству модел јавно-приватног партнерства нема дугу традицију. У последњој деценији 20. века појавио се овај концепт доношењем **Закона о концесијама**. На основу тог закона, Влада Србије је са нерезидентом из САД (Чикаго), посредством „*Drina River Bridge Cooperation a.d.*“, са седиштем на Новом Београду, закључила Уговор о концесији за изградњу моста на Дрини, између Бадовинаца у Мачви и Попова у Семберији, на рок од 30 година. Тај уговор истиче 2025. године, до када власник моста има право да наплаћује мостарину у висини коју одреди Влада Србије. Након истека тог рока, мост прелази у власништво Републике Србије. Овај уговор јесте један од првих модерних примера реализованог јавно-приватног партнерства у нашој земљи.

До усвајања Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, у Србији је доминантан концесиони модел јавно-приватног партнерства уређен Законом о концесијама из 2003. године који карактерише веома компликована и дуготрајна процедура закључења уговора о концесији. Искуства са концесијама нису била позитивна, од пет закључених уговора у области рударства и изградње аутопутева, само један је остао на снази, што говори да у том периоду скоро не постоје примери добре праксе у овој области.

На локалном нивоу, сложеност концесионе процедуре онемогућила је да се овај модел примени, па су се локалне власти оријентисале на примену Закона о комуналним делатностима из 1998. године и могућности да се обављање комуналне делатности повери другом предузећу (а не само јавном комуналном предузећу) у складу са законом и прописом скупштине општине.

Неодговарајуће законско уређење концепта ЈПП било је један од основних узрока неуспеха концесионог модела, уз значајне правне несигурности на локалном нивоу, Показало се да је поступак поверавања обављања комуналних услуга по старом Закону о комуналним делатностима био недовољно квалитетан, јасан и транспарентан. Није постојао Закон о јавним набавкама, недостајали су механизми за заштиту права у поступцима јавних набавки, што није било у складу са упоредном праксом, пре свега са праксом Европске уније.

Ограничена својинска овлашћења нижих нивоа власти довела су до повећаног ризика за финансирање ЈПП пројеката на локалном нивоу (с обзиром на немогућност успостављања класичних инструмената обезбеђења као што су хипотека, заложно право итд...). У оваквим околностима био је угрожен и јавни интерес, с обзиром да јавна тела нису имала преговарачки капацитет у пројектима ЈПП, па је приватни партнер доминирао у уговорном односу овог типа. На крају, цео овај амбијент био је



далеко од повољног за привлачење приватног капитала или обезбеђивање финансирања одређених ЈПП пројеката.

Усвајање Закона о јавним набавкама, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима и Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, суштински се изменио регулаторни оквир за реализацију јавно-приватних партнерстава у Републици Србији.

4.2. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)

Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ бр. 88/11, 15/16 и 104/16; у даљем тексту: ЗЈППК) усвојен је 2011. године и њиме је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство, а Влади Републике Србије, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе омогућено да донесе одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта ЈПП са или без елемената концесије.

Према одредбама ЗЈППК, ЈПП представља дугорочну сарадњу између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално. Чланом 4. ЗЈППК дефинисана су два облика ЈПП-а:

- **уговорно јавно-приватно партнерство** је јавно-приватно партнерство у којем се међусобни однос јавног и приватног партнера уређује уговором о јавно-приватном партнерству;
- **институционално јавно-приватно партнерство** је јавно-приватно партнерство засновано на односу између јавног и приватног партнера као оснивача, односно чланова заједничког привредног друштва, које је носилац реализације пројекта јавно-приватног партнерства.

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Суботице, односно финансирање услуге од јавног значаја од стране приватног партнера, реализоваће се **путем уговорног јавно-приватног партнерства са елементима концесије**. Јавним уговором биће дефинисана међусобна права и обавезе између јединице локалне самоуправе као јавног партнера и изабраног понуђача као приватног партнера, на период од 15 година.

Чланом 10. ставом 1 истог закона је дефинисано да је концесија у смислу овог закона, уговорно или институционално јавно-приватно партнерство са елементима концесије у коме је јавним уговором уређено комерцијално коришћење природног



богатства, добра у општој употреби која су у јавној својини, односно добра у својини јавног тела или обављања делатности од општег интереса, које јавни партнер уступа приватном партнеру, на одређено време, под посебно прописаним условима, уз плаћање концесионе накнаде од стране приватног, односно јавног партнера, при чему приватни партнер сноси ризик везан за комерцијално коришћење предмета концесије.

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

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

Поступак избора приватног партнера спроводи се у складу са Законом о јавним набавкама, односно Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама.

ЗЈППК обухвата материјално-правне одредбе којима се уређују питања предмета, актера и облика јавно-приватног партнерства. Иако Закон изричито наглашава елемент јавног интереса, као конститутивног за постојање ЈПП, његове одредбе имају за циљ да обезбеде равнотежу јавног и приватног интереса који се усклађују у ЈПП пројекту. Једна од битних ставки Закона јесте и заштита интереса обе уговорне стране, што се препознаје применом начела равноправности уговорних страна.

4.3. Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018)

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима (ЗКД) утврђено је 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. У складу са тим, обавеза Града Суботице је да обезбеди јавни превоз путника на градским и приградским линијама одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет возног парка што ће бити једино могуће кроз инвестицију у нова возила од стране Концесионара.

Под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева се временски орочено уговорно уређивање односа у вези са обављањем комуналне делатности или



појединих послова из оквира комуналне делатности између једне или више јединица локалне самоуправе и вршиоца комуналне делатности, које за циљ има пружање комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе.

У смислу овог закона, јавни градски и приградски превоз путника јесте превоз путника унутар насељених места или између насељених места која се налазе на територији јединице локалне самоуправе, који обухвата јавни линијски превоз аутобусом и обезбеђивање места за укрцавање и искрцавање путника (станица, стајалишта и саобраћајних објеката који се користе у тим видовима превоза).

Закон о комуналним делатностима предвиђа да јединица локалне самоуправе може својом одлуком, у складу са статутом, оценити да градска општина, месна заједница или други облик месне самоуправе обавља одређене послове у вези са обезбеђивањем услова за обављање комуналних делатности.

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

4.4. Закон о јавним набавкама ("Сл. гласник РС", бр. 91/2019 и 92/2023)

Чланом 1. ставом 1. Закона о јавним набавкама (ЗЈН) дефинисано је уређење поступака јавних набавки које спроводе наручиоци или други субјекти у случајевима одређеним овим законом, ради закључења уговора о јавној набавци услуга.

Како је чланом 20. ставом 5. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (ЗЈППК) ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) дефинисано да се у поступку избора приватног партнера не примењују одредбе закона којим се уређују јавне набавке које се односе на: начин обрачуна процењене вредности јавног уговора, заједничку понуду, подизвођаче, рокове за подношење понуда и пријава, рокове у вези са доношењем одлуке о избору најповољније понуде, рокове за закључење уговора и измене јавног уговора, на поступак избора приватног партнера се примењују ЗЈН и ЗЈППК у границама одређеним овим законима.

Закон о јавним набавкама игра кључну улогу у јавно-приватним партнерствима (ЈПП) из различитих аспеката. Прво, он осигурава поштовање принципа конкуренције у процесу јавних набавки, обезбеђујући свим компанијама једнаке услове учешћа. Ово доприноси транспарентности и ефикасности у ЈПП-у. Друго, Закон о јавним набавкама прилаже економично и ефикасно управљање јавним ресурсима. Он гарантује да се при избору партнера за ЈПП узимају у обзир најповољнији услови, што помаже у



смањивању трошкова и бољем коришћењу јавних средстава. Треће, примена Закона о јавним набавкама обезбеђује правну сигурност у процесу ЈПП-а. Он утврђује чиста правила и процедуре за избор најбољег партнера, што спречава спорове и спорне ситуације. Четврто, закон стимулише квалитет и иновације у ЈПП-у. Отворени конкурентни процес обично привлачи различите компаније, што може довести до пружања квалитетних услуга и иновативних решења. На крају, примена транспарентних правила и процедура у јавним набавкама смањује ризик од корупције у ЈПП-у. Ово је од кључног значаја за заштиту јавних ресурса и обезбеђивање поштеност и ефикасног партнерства између јавног и приватног сектора.

4.5. Закон о локалној самоуправи ("Сл. гласник РС", бр. 129/2007, 83/2014 - др. закон, 101/2016 - др. закон, 47/2018 и 111/2021 - др. закон)

У овом закону локална самоуправа подразумева право грађана да непосредно и преко слободно изабраних представника управљају јавним пословима од непосредног, заједничког и општег интереса за локално становништво, као и право и обавеза органа локалне самоуправе да, у складу са законом, планирају, уређују и управљају јавним пословима који су у њиховој надлежности и од интереса за локално становништво.

На основу члана 6. става 1. ЗЛС, јединица локалне самоуправе одговорна је за квалитетно и ефикасно вршење својих и поверених надлежности.

ЗЛС предвиђа да јединица локалне самоуправе уређује и обезбеђује обављање и развој комуналних делатности - између осталог, и локални превоз становништва, али предлаже и мере за развој и унапређење комуналних делатности.

4.6. Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)

Законом о јавним предузећима (ЗЈП) је одређено да поред јавног предузећа, делатност од општег интереса може да обавља и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган поверио обављање те делатности.

Тако је у члану 9. ЗЈП одређено да се поверавање обављања делатности од општег интереса друштву капитала и предузетнику врши у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије, осим ако посебним законом није другачије прописано.



4.7. Закон о превозу путника у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015, 41/2018, 44/2018 - др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020)

Овим законом уређују се услови и начин обављања јавног превоза путника и превоза лица за сопствене потребе у друмском саобраћају у домаћем и међународном превозу, пружања станичних услуга на аутобуским станицама.

На основу члана 4. ЗППДС превоз у друмском саобраћају обавља се аутобусима и путничким возилима која испуњавају услове утврђене прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима и прописима о стандардима за поједине врсте аутобуса, односно путничких возила.

Члан 11. Овог закона предвиђа да се домаћи линијски превоз обавља као:

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

Предмет овог Концесионог акта односи се на поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника, што обухвата, и **санацију кровне конструкције аутобуске станице и ремонтног центра**, увођење видео надзора у возилима, инвестирање у сервис са каналима за одржавање возила, као и инвестирање у информатичку подршку за електронску продају карата.

Домаћи превоз се обавља на основу лиценце за обављање свих или појединих врста јавног превоза у друмском саобраћају. Јавни аутобуски градски и приградски превоз путника који је предмет пројекта обављаће се на основу лиценце за градски и приградски превоз.

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



5. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

5.1. Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development)

Уједињене нације су на самиту одржаном у септембру 2015. године усвојиле резолуцију A/RES/70/1 – *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Агенда 2030 је универзална стратегија и од држава потписница исте се очекује да уједине све ресурсе како би циљеви одрживог развоја били остварени до 2030. године. Агенда 2030, са свих 17 циљева, подразумева три димензије одрживог развоја: економски раст, социјалну инклузију и заштиту животне средине.

Циљеви одрживог развоја представљају хитан позив на акцију свих земаља - развијених и у развоју - у глобално партнерство. Превазилажење сиромаштва и других изазова треба постићи стратегијама које унапређују здравље и образовање, смањују неједнакост и подстичу економски раст, а све то док се боре против климатских промена и док доприносе очувању наших океана и шума.

Европска комисија се бави питањима одрживог развоја и имплементира циљеве УН Агенде 2030 кроз операционализацију политика и одговарајућих фондова и примену управљачких инструмената, уз појачано праћење на терену. Од 2010. одрживи развој је уграђен у Европа 2020 стратегију и заснива се на три стуба: „паметан раст“ са фокусом на образовању и иновацијама; „одржив раст“ са ниским емисијама угљен-диоксида, отпорношћу на климатске промене, утицају на животну средину и „инклузиван раст“ кроз стварање нових радних места и смањење сиромаштва. Европска унија даје приказ циљева и принципа одрживог развоја (Агенда УН 2030) и начина на који су циљеви одрживог развоја УН уграђени у развојну агенду и приоритете ЕУ.

Влада Републике Србије је директно учествовала у развоју и писању Агенде одрживог развоја кроз укључивање грађана у процес путем консултација о развојној агенди после 2015. године и директним учешћем представника државе на глобалним форумима на којима су дефинисани циљеви одрживог развоја.

Предметни Концесиони акт предвиђа да реализација јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у Суботици, допринесе остварењу следећих циљева одрживог развоја : свет без глади; здравље и благостање; квалитетно образовање; родна равноправност; достојанствен рад и економски раст; индустрија, иновације и



инфраструктура; одрживи градови и заједнице; очување климе; партнерством до
циљева.

5.2. UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS)

“Евалуациона методологија” јесте документ који је успоставила радна група УН-а за област јавно-приватног партнерства 2021. године који има за циљ да обједини намере влада, приватног сектора и цивилног друштва за постизање Агенде за одрживи развој до 2030. кроз модел јавно-приватног партнерства за циљеве одрживог развоја. Намера је да поменута методологија помогне у решавању изазова које доноси пандемија како би се постигао напредак у остваривању циљева одрживог развоја, између осталог, бољем приступу здравственој заштити и могућностима за посао, побољшаној доступности становања и економском оснаживању жена.

Различите заинтересоване стране, од влада и креатора политике до инвеститора ће уз помоћ Евалуационе методологије моћи да доносе инфраструктурне одлуке на основу дубоког разумевања доприноса пројеката ЈПП решавању светских изазова. Документ укључује квалитативне и квантитативне методе за мерење **ЈПП исхода где су људи на првом месту („Value for people“)**. **Циљ овог алата јесте да се у ЈПП пројектима истакне не само вредност за новац, већ и вредност за људе и за планету.**

Пет исхода који се наводе у Евалуационој методологији као основни за достизање циљева одрживог развоја кроз имплементацију ЈПП пројеката, а који ће бити разматрани у предметном пројекту, јесу:

1. **Приступ и правичност** – једнак приступ резултатима пројекта свима;
2. **Економска ефикасност и фискална одрживост** – рационално управљање ресурсима које доводи до повећања животног стандарда;
3. **Одрживост животне средине и отпорност** – очување биодиверзитета и спречавање климатских промена;
4. **Репликабилност** – могућност понављања успешно реализованог пројекта у другим локалним самоуправама;
5. **Укључивање заинтересованих страна** – интегрисање свих неопходних институција, организација, стручњака у свим фазама поступка ЈПП, ради сагледавања потреба за што квалитетнијом реализацијом пројекта.

Документ Евалуациона методологија има за циљ да се у пројектима јавно-приватног партнерства анализирају ови исходи, како би се достигли поменути циљеви одрживог развоја и посматрао њихов утицај на инфраструктуру, али и како би се превазишли изазови растућих глобалних климатских промена. Применом Методологије на пројекте јавно-приватног партнерства ставља се акценат не само на вредности за новац („Value for money“), већ и вредности за људе и за планету („Value for people and for the planet“).

6. ПРОБЛЕМИ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ

Проблеми јавног превоза аутобусом се разликују од једне локације до друге, али постоје неки заједнички проблеми који се сусрећу у многим градовима и регионима. Они се могу суочавати с различитим проблемима који могу утицати на њихову ефикасност, квалитет услуге и задовољство корисника. Неки од уобичајених проблема јавних система превоза аутобусом укључују:

1. Премало аутобуса или неадекватан услужни капацитет (недовољна учесталост превоза)
2. Непоуздана услуга
3. Неправилна учесталост превоза
4. Лоша покривеност рутама
5. Превисоке цене
6. Возила лошег квалитета
7. Лоше безбедносне перформансе
8. Застој у саобраћају узрокован аутобусима
9. Загађење изазвано аутобусима
10. Бука

1. Неадекватан капацитет услуге — предуго чекање на аутобус, који је често препуњен када стигне, чест је проблем у многим градовима у земљама у развоју.

На главним градским правцима, време чекања које је дуже од 10 до 15 минута током нормалног радног дана може се сматрати претераним. То може бити због стварног недостатка капацитета, у ком случају решење је увођење додатних или већих аутобуса у систем.

Међутим, у многим случајевима када се сматра да је недостатак аутобуса узрок проблема, аутобуса има довољно, или чак више него што је потребно. Разлог за неадекватан капацитет је често тај што су аутобуси слабо искоришћени, обично проводе превише времена у празном ходу на терминалима. Ово је обично због неефикасних оперативних пракси.

2. Непоуздана услуга - Лоша поузданост аутобуских услуга је чест проблем у градовима у земљама у развоју. Постоји неколико аспеката поузданости. Најосновније је да ли служба уопште функционише, а ако ради, да ли ради по распореду, ако га има. Значајна је и поузданост самих возила: чести механички кварови ће значајно умањити поузданост услуге.

Поузданост је тешко измерити, а стандарди и очекивања значајно варирају од места до места. Тамо где се услуге обављају по распореду, поузданост се може мерити у смислу процента путовања која се обављају на време или мање од одређеног броја



минута са кашњењем, или процентом планираних километара који су стварно пређени. Неки узроци непоузданости су углавном ван контроле оператера. Загушења у саобраћају представљају посебан проблем у многим градовима, што често отежава придржавање распореда.

3. Неправилна учесталост превоза - Неправилне и непредвидиве фреквенције услуга чине аутобуску услугу мање погодном и понекад може представљати озбиљан проблем. У пракси је немогуће обезбедити да службе раде у идентичним интервалима између аутобуса. Када се услуге обављају по распореду, одступање од не више од три минута од планираног времена за најмање 90% путовања је нормално прихватљиво за градске услуге.

Ако се услуге не одвијају по распореду, ниво неправилности се може сматрати неприхватљивим ако интервал између аутобуса у више од 50% случајева премашује просечан интервал за руту за више од 100%. На веома интензивној услузи, ако мање од 10% путника мора да чека дуже од 10 минута, питање регуларности је углавном безначајно.

4. Лоша покривеност рутама - Проблем многих градова, посебно оних који брзо расту, је то што су аутобуске услуге у неким деловима града лоше или чак и не постоје. Покривеност руте се може мерити у смислу процента урбаног подручја унутар 500 метара од аутобуске станице.

Слаба покривеност рута може бити последица неефикасног планирања рута, неуспеха аутобуских оператера да се прошире како град расте, или недостатка одговарајућег система секундарних путева, који аутобусе ограничава само на главне путеве.

5. Превисоке цене - Плаћање јавног превоза често чини значајан део потрошње домаћинстава за оне са ниским примањима, а ниво цена карата често је осетљиво политичко питање. Тамо где велики број путника има потешкоћа да приушти аутобуске карте, цене се могу сматрати превисоким.

У многим случајевима, цене карата нису превисоке у смислу да су на минималном нивоу неопходном да покрију пуне трошкове пружања ефикасног аутобуског превоза. Ако путници у таквој ситуацији не могу да приуште цену, основни избор је између смањења стандарда услуге на прихватљив ниво или давања субвенције. Ограничавање цена карата на приступачан ниво, без субвенција и без смањења стандарда, учиниће услугу неодрживом. Ниске цене карата могу имати негативан утицај на комуналну делатност због смањења квалитета услуга које се пружају. Када су цене карата ниске, то значи да приходи од продаје карата могу бити мањи. Као резултат тога, предузећа која пружају услуге јавног превоза не могу квалитетно обављати ову комуналну делатност.

6. Возила лошег квалитета - Уобичајена притужба је да је квалитет аутобуса који се користе за пружање услуга лош. Постоје два аспекта квалитета возила: спецификација возила и стандард према којем се оно одржава.



Спецификација возила може бити врло основна, пружајући минимални прихватљив ниво удобности и погодности путника. Или, може укључивати карактеристике као што су клима уређај, наслонена седишта или могућност лаког приступа путницима са инвалидитетом, укључујући и оне у инвалидским колицима. Ниво спецификације ће очигледно утицати на капиталне трошкове возила и, у мањој мери, на његове оперативне трошкове. Капацитет возила ће такође утицати на његов потенцијал за зараду. Спецификације возила морају узети у обзир све импликације трошкова и приход потребан за покривање ових трошкова.

Стандарди одржавања су често важно питање. Лоше одржавано возило може бити несигурно, непоуздано и скупо за коришћење, може узроковати буку и загађење ваздуха и знатно утиче на трошкове одржавања. Возила која се одржавају према правилно дизајнираном програму превентивног одржавања укупно су јефтинија од возила која се одржавају на реактивној основи (тј. само када се појави квар). Превентивно одржавање дизајнирано је да спречи превремени квар. То значи да се, колико је то могуће, делови замењују непосредно пре него што се покваре, проверава се ниво течности у возилу и прилагођава се по потреби.

7. Лоше безбедносне перформансе - Безбедност аутобуских услуга је често разлог за забринутост. Процењује се да се 75% до 85% смртних случајева у саобраћајним несрећама широм света дешава у земљама у развоју, упркос ниском нивоу поседовања аутомобила. Значајан део саобраћајних незгода укључује возила јавног превоза. Број километара по несрећи је мера безбедности.

Несреће су углавном узроковане лошом вожњом и, у мањој мери, лошим стањем возила услед лошег одржавања. Стање на путу обично није главни узрок сами по себи, иако је неуспех возача да регулишу брзину у складу са условима на путу чест узрок несрећа. Лоши стандарди одржавања и вожње су обично резултат неадекватних прописа или неадекватне примене правила и прописа.

8. Застој у саобраћају узрокован аутобусима - Често се сматра да су аутобуси узрок загушења у саобраћају или барем фактор који доприноси томе. Ово је често случај када су услуге нерегулисане и пружају их велики број малих оператера, посебно када се користе мала возила.

У поређењу са приватним превозом, аутобуси захтевају мање простора на путу по путнику, па би стога требало да изазову мање загушења. Међутим, прекомерно време задржавања, лоша вожња, неодговарајућа величина или тип возила и вишак возила често доводе до повећаног загушења. Ово је често резултат конкуренције на тржишту, у комбинацији са неадекватним прописима и неадекватним спровођењем правила и прописа.

9. Загађење изазвано аутобусима - Аутобуси могу допринети загађењу атмосфере и буци у градовима. Основни разлози загађења аутобуса су лоше одржавање возила, неадекватна примена правила и прописа и неодговарајући тип и величина возила.

Лоше одржавани аутобуси троше више горива и емитују превише издувних гасова. Ово је уобичајен проблем где се стандарди одржавања и стандарди за емисију

издувних гасова не постављају и спроводе. Она се погоршава тамо где је број возила у систему превелик, или где се користи много малих возила уместо мање великих аутобуса.

10. Бука - Овај тип превоза носи одређене проблеме, а један од значајних проблема је бука коју производе аутобуси. Старији аутобуси или они који су неадекватно одржавани могу имати бучне моторе и механичке делове који стварају непријатну буку током вожње. Ово може бити изузетно ометајуће за путнике, али и за становнике околних зграда и улица. Стална бука из возила може имати негативан утицај на животну средину и екосистем.



7. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА АУТОБУСОМ НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА СУБОТИЦЕ

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

Концесиони акт је сачињен на основу података из Студије у виду реинжењеринга за унапређење система јавног градског и приградског превоза коју је сачинио Саобраћајни факултет, Универзитет у Београду, а састоји се од две књиге: Књига 1: Анализа и оцена постојећег система јавног градског и приградског транспорта путника у Суботици и Књиге 2: Реинжењеринг система јавног градског и приградског транспорта путника у Суботици (у даљем тексту: Студија).

Град Суботица, у вршењу своје надлежности, преко својих органа, у складу са Уставом и законом, уређује и обезбеђује и посебне услове и организацију градског и приградског превоза путника. Тренутни модел спада у тзв. моделе јавног монопола, јер је тржиште услуге поверено само једном оператеру – јавном предузећу „Суботица – транс“. У Студији су дати подаци о тренутном стању возног парка јавног предузећа

Систем јавног превоза у Граду Суботици, који је кључна инфраструктурна компонента у животу Града, суочава се са низом озбиљних организационих, структурних и економских изазова. Тренутно, овај систем функционише под окриљем јавног предузећа ЈП „Суботица – транс“ чији је оснивач Град Суботица и обухвата различите врсте превоза, од којих су најзначајнији градски и приградски. Међутим, његова економска одрживост захтева значајне субвенције из градског буџета, што има значајан утицај на финансијску стабилност Града.

Најпре, систем јавног превоза тренутно бележи негативну профитабилност због високих оперативних трошкова и недовољних прихода од продаје карата, односно функционисање Јавног предузећа не би било могуће без значајнијег износа субвенција Града. Стари аутобуси који чине највећи део возног парка за обављање делатности превоза, захтевају високе трошкове одржавања и горива, што додатно оптерећује финансије предузећа. Поред тога, овакав возни парк не само да троши више енергије него што би требало, већ такође не испуњава стандарде заштите животне средине. Недостатак модерних возила и инфраструктуре значи да систем не може да привуче нове кориснике и да се бори са конкуренцијом других превозних опција, као што су приватни аутомобили и друге алтернативни начини превоза. Ово даље смањује приходе од продаје карата и доводи до још веће зависности од субвенција Града.

Такође, лоше стање аутобуске станице, која служи као главна тачка за путнике и пружа бројне додатне услуге, утиче на њен економски потенцијал и нарушава имиџ града. Слично томе, веома лоше стање ремонтног центра (столарска, браварска



радионица и слично) значи да се поправке и одржавање возила обављају у отежаним условима, са закашњењима и додатним трошковима.

Овај економски контекст система јавног превоза захтева темељне реформе како би се смањили трошкови, повећали приходи и осигурала одрживост, уз истовремено пружање висококвалитетне услуге грађанима Суботице.

7.1. Тренутне линије и возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз путника аутобусом

Надлежности у оквиру процеса мониторинга и контроле у систему превоза путника подељене су на следећи начин:

- 1) Мониторинг и контрола функционисања система и извршавања обавеза су делегирани надлежном органу Градске управе града Суботице – Секретаријату надлежном за послове саобраћаја и то се претежно врши на основу извештаја које доставља оператор ЈП „Суботица-транс“.
- 2) Унутрашњи мониторинг и контролу обавља оператор – ЈП „Суботица-транс“, пре свега на основу података који су генерисани путем инсталираног електронског система за управљање возилима – *bus logic*-а и провером генерисаних података од стране стручних лица задужених за мониторинг и контролу.

Анализа постојећих ресурса и инфраструктурних капацитета у систему јавног градског и приградског превоза путника у Суботици обухвата анализу ресурса ЈП „Суботица-транс“ – расположивих објеката и опреме, анализу возног парка и радно ангажованог особља.

Објекти и опрема

ЈП „Суботица-транс“ располаже са два објекта значајна за систем јавног градског и приградског превоза путника, и то аутобуском станицом и аутобазом. Аутобуска станица је површине око 15.000 м² и састоји од станичне зграде и перона намењених за пристајање возила. Аутобуска станица је затвореног типа, односно предвиђена је контрола приступа за путнике и возила.

Објекат аутобаза обухвата површину од 55.463 м². Комплекс је, као и аутобуска станица, затвореног типа, ограђен заштитном оградом, док се контрола приступа и за возила предузећа и за возила запослених спроводи преко рампе на улазу. Комплекс се састоји од управне зграде, паркинга за возила, станице за снабдевање горивом и објеката за одржавање и оправку возила.

Возни парк

Анализа возног парка обухвата возила која се користе у систему градског и приградског превоза путника, док се возила која се користе за међумесни и међународни превоз неће анализирати, обзиром да нису предмет Концесионог акта.



Возни парк ЈП „Суботица-транс“, чини 76 инвентарских возила у градском и приградском превозу путника, од чега 33 возила у систему градског превоза путника и 43 возила у систему приградског превоза путника. Када се посматра структура возног парка према типу возила, највећи проценат возног парка чине соло аутобуси, део возног парка чине зглобни аутобуси, а најмањи део минибусеви.

На основу анализе структуре возног парка може се закључити да се возни парк у подсистему градског превоза путника састоји претежно од зглобних аутобуса. У нешто мањем проценту заступљени су соло аутобуси, док најмањи проценат возног парка у градском подсистему представљају минибусеви. У подсистему приградског превоза путника ситуација је значајно другачија и 43 возила представљају соло возила, а само једно возило је минибус. У подсистему приградског превоза путника не раде зглобни аутобуси.

Старосна структура возног парка у подсистему градског и приградског превоза путника у Граду Суботици је прилично разнолика. У возном парку се налазе возила која су стара преко 30 година. Просечна старост возног парка у ова два подсистема износи преко 15 година. Велики број возила који би требало да се користе за градски и приградски превоз путника није у исправном и возном стању тако да од укупног броја возила (76 возила), најмање 30% није у возном стању.

Радно ангажовано особље

Како је ЈП „Суботица-транс“ једини оператор у систему градског и приградског превоза путника у граду Суботици, анализа радно ангажованог особља обухвата анализу запослених у оквиру овог предузећа. Предузеће тренутно броји 315 запослених и директора предузећа.

У постојећој организацији, у функционалном смислу, предузеће се састоји из четири сектора са укупно 315 запослених (око 3,50 запослених по возилу), и то:

- Највећи удео запослених ради у оквиру организационе јединице за планирање и управљање саобраћаја – 161 запослена особа (51,11%) која обавља претежно делатност у транспортном процесу: возачи и саобраћајно режијско особље, референти, диспечери и остали.
- Готово четвртина запослених ради у сектору техничке подршке и одржавања возила – 76 запослених (24,13%) који обављају претежно делатност у логистичкој подршци возног парка: аутомеханичари, аутоелектричари, бравари и други мајстори, затим режијско ремонтно особље, шеф, технолог, пословође, комерцијалисти, магационери, техничари радионице, радници у дијагностичком центру и сервисима, перачи и други радници.
- У сектору за комерцијалу је запослено укупно 39 особа (12,38%) које обављају претежно делатност у вези са функционисањем аутобуске станице: отправници и диспечери, продаја карата, давање сервисних информација и сл., затим послове у туристичкој агенцији и јавним набавкама.
- У сектору за корпоративно управљање запослено је укупно 39 особа (12,38%) које обављају претежно делатност подршке свим радним целинама у области:



економско-финансијских, правних, кадровских и опших послова, послова плана и анализе, мониторинга и контроле, информатичке подршке, и сл.

Анализа постојећих линија јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице

У Суботици постоје 23 линије јавног аутобуског градског и приградског превоза путника укупне дужине од 762,6 км. Од тога, 11 линија су градске линије укупне дужине од 217,8 км, а 12 линија су приградске линије укупне дужине од 544,8 км. Просечна дужина растојања између два стајалишта износи 0,50 км. У оквиру следеће табеле презентоване су основне статичке карактеристике мреже линија јавног превоза путника у Суботици.

Табела 2: Основне карактеристике мреже линија јавног превоза путника у Суботици

Тип мреже	Број линија	Укупна дужина (км)	Број стајалишта	Просечна дужина међустаничног растојања (км)
Градска	11	217,8	257	0,50
Приградска	12	544,8	323	1,06
Укупно	23	762,6	513	0,83

Табела 3: Преглед укупног броја километара по смеру мреже градских линија

Број линије	Назив линије	Смер А (km)	Смер Б (km)
1А	Келебија Општина – Ново насеље	13	13
2	Српски Шор – Хала спортова – Пачирски пут	9,7	9,7
3	Макова Седмица – Лифка – Бајски пут	10,6	10,6
4	Велики Радановац – Лифка	9,5	8,6
6	Мали Бајмок (Сваровски) – Општина – Палић – Викенд насеље	13,7	13,7
7	Лифка – Општина – Палић Насеље	8,1	8,1
8	Железничко насеље – Губо Ђар – Лифка – Александрово	11,4	11,4
8а	Железничко насеље – Губо Ђар – Јадран – Лифка	6,70	6,70
9	Српски шор – Хала Спортова – Сутранс - Север	9,40	9,40
10	Лифка - Палић насеље (Пулска)	8,50	8,60
16	Теслино Насеље - Болница - Александрово	8,70	8,70
Просечно		9,94	9,86
Укупно		109.30	108.50

Легенда:

Смер А (km) – дужина линије у смеру А

Смер Б (km) – дужина линије у смеру Б

На територији Суботице, градски превоз путника функционише са више линија, од којих су линије 1А, 6 и 16 међу најзначајнијима. Линије 1А и 6 пружају услугу саобраћаја путницима користећи по пет аутобуса, док линија 16 користи четири аутобуса за своје операције.

На линијама 1А и 6, по 5 возила се ангажује на раду, што представља највећи број возила који се појединачно користи на линијама. На линијама 3 и 16 ангажује се



по 4 возила, а на линији 2 упола мање. На свим осталим линијама се ангажује само по једно возило. Овако приказан број возила указује да је за функционисање неопходно 25 возила, али у пракси тај број возила зна да буде и нижи пошто иста возила реализују поласке на више различитих линија.

Линије 6 и 16 карактерише превоз који се обавља искључиво зглобним аутобусима, док линија 1А, с друге стране, користи комбинацију зглобних и соло аутобуса. За све остале линије користе се соло и мини аутобуси.

У наставку се налази преглед мреже градских линија.



Табела 4: Основне карактеристике мреже приградских линија

Број линије	Назив линије	Смер А (км)	Смер Б (км)
19	Суботица – Стари Жедник – Нови Жедник	23,4	23,4
20	Суботица – Биково	15,1	15,1
22	Суботица – Зорка – Келебија /Државна Граница	12,5	12,5
23	Суботица – Стари Жедник – Чантавир – Душаново	33,4	33,4
25	Суботица – Клиса – Душаново	26,6	26,6
26	Суботица – Мишићево – Бајмок Ц – Бајмок Рата	27.70	27.70
26а	Бајмок Базени – Мала Босна – Суботица	26.00	26.00
28	Суботица – Љутово – Д.Таванкут – Горњи Таванкут	22.50	22.50
30	Суботица – Стари Жедник – Ђурђин	29.30	29.30
30А	Суботица – Мишићево – Ђурђин	28.70	28.70
41	Суботица – Палић Ц – Шупљак	19.00	19.00
42d	Буки Мост – Бачки Виногради – Суботица	21.20	21.20
Просечно		23.58	23.78
Укупно		259.40	285.40

Легенда:

Смер А (km) – дужина линије у смеру А

Смер Б (km) – дужина линије у смеру Б

Све приградске линије у Суботици крећу се од главне аутобуске станице (АС) и имају заједничко полазно и завршно стајалиште. Ово стајалиште је намењено пре свега међумесном и међународном превозу путника. У просеку, приградске линије су

дугачке 23,78 км и имају 19 стајалишта, што значи да је просечно растојање између станица 1,06 км.

На наредној слици представљена је мрежа приградских линија јавног превоза у Суботици са основним линијама и подваријантама. Најдужа приградска линија је линија 23–Суботица–Стари Жедник–Чантавир–Душаново (33,4 километра), а најкраћа је линија 22–Суботица–Зорка–Келебија /Државна Граница/ (12,5 километара) која је краћа и од одређених градских линија, тако да се поставља логично питање њене адекватне класификације.



7.2. Разлози за давање концесије

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

Главни разлог за покретање овог пројекта је чињеница да се већи део расхода за јавни градски и приградски превоз покрива из градског буџета, а да није омогућен адекватан квалитет комуналне услуге. Издавање субвенција из буџета Града за функционисање јавног градског и приградског превоза има последице на финансијску стабилност Града и ограничава могућности за унапређење квалитета услуга.

Остали разлози се огледају у следећем:

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

Важно је напоменути да порески обвезници, када су у питању јавне инвестиције, не плаћају само цену изградње или опремања, већ пројекти јавно-приватног партнерства коштају онолико колико ће за њих платити у њиховом укупном животном веку (нпр. 15 и више година...).

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

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

Предметни Концесиони акт подразумева да ће се пројекат реализовати у складу са чланом 10. ЗЈППК, односно као уговорно ЈПП са елементима концесије, које се заснива на јавном уговору којим се уређују права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП, а у складу са одредбама ЗЈППК и одредбама посебних прописа којима се уређује област која је предмет ЈПП.

Пројекат за поверавање обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника приватном партнеру који обухвата и санацију кровне конструкције аутобуске станице и ремонтног центра, увођење видео надзора возилима, довео би до стварања одрживог система превоза путника као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима комуналне делатности.

Циљ овог Концесионог акта јесте увођење савременог система превоза путника, односно поверавање обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника и то коришћењем возила нове генерације и унапређеној услузи превоза. Овакав систем уводи се са основним циљем да се усагласе жеље путника са ефикасним и економичним превозом.

Узимајући у обзир искуства других градова и општина, поверавање делатности обављања превоза путника кроз модел ЈПП доводи до одличних резултата посматраних кроз призму остварених прихода, али и кроз комунални ред који је апсолутни приоритет Града.

Приликом израде Концесионог акта за поверавање обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника и изналажења оптималног решења, руководило се следећим циљевима:

- Обезбеђивање савременог превоза путника кроз унапређење возног парка и пружања станичних услуга;
- Заштите животне средине смањењем емитовања штетних издувних гасова (погонски агрегати са високим еколошким стандардима).



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

Законом о јавно-приватном партнерству дефинисан је престанак јавно приватног партнерства и последице престанка на јавног и приватног партнера као и на делатност која је поверена Концесионим актом.

Осим престанка ЈПП-а испуњењем законских услова, јавни уговор може престати пре истека рока на који је закључен због пропуста приватног или јавног партнера, као и у другим случајевима прописаним законом или јавним уговором.

Превремени раскид јавног уговора са елементима концесије због пропуста приватног партнера дефинисан је у члану 54. ЗЈППК, у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

- 1) Ако концесионар у случају концесије није платио концесиону накнаду више од два пута узастопно или континуирано неуредно плаћа концесиону накнаду;
- 2) Ако концесионар не пружа јавне услуге према стандардима квалитета за такве услуге на начин како је договорено јавним уговором;
- 3) Ако концесионар не спроводи мере и радње неопходне ради заштите добра у општој употреби, односно јавног добра, ради заштите природе и културних добара;
- 4) Ако је концесионар дао неистините и нетачне податке који су били одлучујући за оцену његове квалификованости приликом избора најповољније понуде;
- 5) Ако концесионар својом кривицом не започне са извршавањем јавног уговора у уговореном року;
- 6) Ако концесионар обавља и друге радње или пропушта да обави неопходне радње које су у супротности са јавним уговором;
- 7) Ако је концесионар пренео на треће лице своја права из јавног уговора без претходног одобрења јавног партнера;
- 8) У другим случајевима у складу са одредбама јавног уговора и општим правилима облигационог права и прихваћеним правним правилима за конкретну врсту уговора.

Критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора се утврђују јавним уговором.



У случају престанка јавног уговора, објекти који су под управљањем приватног партнера, а у власништву су јавног партнера, из оквира предмета ЈПП враћају се јавном партнеру на управљање у складу са одредбама јавног уговора, као и других уговора закључених од стране јавног партнера у вези са конкретним пројектом ЈПП.

Чланом 56. ЗЈППК јавни уговор може престати откупом предмета јавног уговора под условима предвиђеним јавним уговором, а изузетно, ако то налаже јавни интерес, откуп предмета јавног уговора може се вршити под условима и на начин утврђен прописима о експропријацији у ком случају приватни партнер има право на исплату пуне накнаде према тржишној вредности.

Јавни партнер може приватном партнеру одузети права установљена јавним уговором ако приватни партнер не извршава уговором преузете обавезе, из разлога јавне безбедности, као и у случају да се обављањем концесионе делатности угрожава животна средина и здравље људи, а мере предвиђене посебним прописима нису довољне да се то спречи, на начин и под условима утврђеним јавним уговором.

Уколико дође до прекида у пружању услуге превоза путника или она буде озбиљно угрожена из разлога који спадају у одговорност приватног партнера, Град Суботица има право да, уз достављање обавештења, обезбеди другог превозника и да трошкове обрачуна приватном партнеру укључујући, али се не ограничавајући на уговорну казну у висини вредности трошкова које је Град имао због обезбеђења комуналне услуге од стране другог превозника.

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

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

Циљеви заштите животне средине су:

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

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



9.1. Утицај возила на животну средину

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

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

Емисије CO₂ из теретних возила, укључујући камионе и, чине око 6 % укупних емисија CO₂ у Европској унији и око 25 % укупних емисија CO₂ из друмског саобраћаја.

У земљама Европске уније се од августа 2019. године примењује Правилник о стандардима за емисије CO₂ за теретна возила. Овај правилник служи за регулисање стандарда за емисије CO₂ из теретних возила у Европској унији. Његова сврха је да постави циљеве и стандарде за смањење емисија CO₂ из нових возила која се региструју у одређеној календарској години. Ови стандарди имају за циљ да утичу на произвођаче возила да користе технологије које смањују емисије CO₂ и на тај начин допринесу смањењу укупних емисија штетних гасова и промовишу одрживији превоз у Европској унији.

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

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

Реализација овог пројекта имаће и директне последице и са становишта смањења емисије штетних гасова од стране самог превозника. Градски и приградски превоз путника на територији града Суботице тренутно се обавља аутобусима старије генерације, чија просечна старост износи више од 15 година и који задовољавају еуро норме ЕУРО3, ЕУРО4 и ЕУРО5.

Реализацијом овог пројекта обезбедиће се да, одмах по закључењу јавног уговора, а најкасније у року од 18 месеци Концесионар набави сва нова возила. Сва возила морају да задовоље стандард ЕУРО6.

За Суботицу од посебног значаја је обезбеђивање квалитетног јавног градског и приградског превоза путника јер се на тај начин директно утиче на квалитет услова рада. Наиме, квалитетном повезаношћу приградских насеља са градом, као и приградских насеља међусобно, линијама градског и приградског превоза омогућава се већа покретљивост радно способног становништва што ствара додатне погодности по питању упошљавања радне снаге.

9.2. Утицај на земљиште

Када су у питању физички утицаји на земљиште (промена локалне топографије, ерозија тла, клизање земљишта и слично), реализацијом пројекта неће доћи до њихове промене.

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

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

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

9.3. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује концесионар

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

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

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



9.4. Потребни услови за несметано кретање лица са посебним потребама

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



10. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА

10.1. Циљеви Одрживог Развоја (Sustainable Development Goals)

Одрживи систем превоза путника омогућава лакши и ефикаснији приступ различитим областима живота, као што су образовање, здравствена заштита, послу и другим виталним услугама. Кроз већу мобилност људи, становништво има могућност да лакше путује до својих радних места, образовних институција или других дестинација, чиме се унапређује економски раст и социјална инклузија у локалној заједници. Осим тога, смањење загађења и емисија штетних гасова које пружа одрживи систем превоза доприноси очувању животне средине и стварању здравијег и одрживијег окружења за све становнике. Кроз успостављање одрживог система превоза путника, локална самоуправа ствара предуслове за достизање дугорочних циљева одрживог развоја, као што су смањење саобраћајне гужве, побољшање енергетске ефикасности и стварање одрживе мобилности као кључног елемента одрживог развоја заједнице.

Циљеви одрживог развоја јесу следећи:

1. **Свет без сиромаштва** – окончати сиромаштво свуда и у свим облицима;
2. **Свет без глади** – окончати глад, осигурати залихе хране, унапредити квалитет исхране и промовисати одрживу пољопривреду;
3. **Здравље и благостање** – промовисати здрав живот и добробит свих људи, свих животних доби;
4. **Квалитетно образовање** – осигурати инклузивно и равноправно квалитетно образовање и промовисати могућност учења током целог живота;
5. **Родна равноправност** – постићи родну равноправност и оснажити све жене и девојчице;
6. **Чиста вода и санитарни услови** – осигурати приступ питкој води за све, одрживо управљати водама и тако осигурати хигијенске услове за све;
7. **Приступачна енергија из чистих извора** – осигурати приступ поузданој, одрживој и савременој енергији, по приступачним ценама за све;
8. **Достојанствен рад и економски раст** – промовисати константан, инклузиван и одржив економски раст, пуну и продуктивну запосленост и достојанствен рад за све;
9. **Индустрија, иновације и инфраструктура** – изградити отпорну инфраструктуру, промовисати одрживу индустријализацију и подстицати иновативност;
10. **Смањење неједнакости** – смањити неједнакост унутар и између држава;



11. **Одрживи градови и заједнице** – учинити градове и људска насеља инклузивним, сигурним, отпорним и одрживим;
12. **Одговорна потрошња и производња** – осигурати modele потрошње и производње;
13. **Очување климе** – предузети хитне акције у борби против климатских промена и њихових последица;
14. **Очување воденог света** – очувати и одрживо користити океане, мора и морске ресурсе за одрживи развој;
15. **Очување живота на земљи** – заштити, успоставити и промовисати одрживо коришћење копнених екосистема, одрживо управљати шумама, сузбити дезертификацију, зауставити и преокренути деградацију тла и спречити уништавање биолошке разноликости;
16. **Мир, правда и снажне институције** – промовисати мирољубива и инклузивна друштва за одрживи развој, осигурати приступ правди за све и изградити делотворне, одговорне и инклузивне институције на свим нивоима;
17. **Партнерством до циљева** – ојачати средства имплементације и учврстити глобално партнерство за одрживи развој.





Одрживи систем јавног превоза путника је у складу са следећим циљевима одрживог развоја:

2 – Свет без глади – одрживи систем јавног аутобуског превоза, у контексту овог циља, омогућава људима да лакше дођу до места где могу купити храну и обезбедити адекватну исхрану за себе и своје породице. Јавни аутобуси превоз побољшава приступ становништву пијацама и на тај начин помаже локалним пољопривредницима да лакше пласирају своје производе на тржишту и купцима да себи обезбеде свеже и локално произведене намирнице.

3 – Здравље и благостање - Пружање приступачног, безбедног и еколошки прихватљивог превоза доприноси физичком и психичком здрављу путника, утиче на смањење загађења ваздуха и смањење саобраћајних несрећа. Смањење емисије штетних гасова и загађивача у ваздуху може значајно смањити негативан утицај на квалитет ваздуха и спречити ризик од респираторних и других здравствених проблема код људи- ово се остварује коришћењем еколошки чистих аутобуса најновијег емисионог стандарда. Одржив систем јавног аутобуског превоза путника треба да пружи безбедан, удобан и доступан превоз свима. Такође, брзе и ефикасне услуге превоза смањују време путовања и стрес, што је позитивно за психичко здравље путника. Уз адекватне мере безбедности у јавном аутобуском превозу путника може се смањити број саобраћајних несрећа и повреда, доприносећи општем здрављу и благостању.

4 – Квалитетно образовање - Циљ одрживог развоја "Квалитетно образовање" у контексту одрживог система јавног аутобуског превоза путника предвиђа обезбеђивање превоза ученицима до школе. Одрживи јавни аутобуски превоз треба да обезбеди добру повезаност између образовних институција и насељених подручја. Редовне и поуздане линије јавног аутобуског превоза омогућавају ученицима, наставном особљу и осталим запосленима лак и ефикасан приступ образовним институцијама.

5 – Родна равноправност – Циљ да се осигура прилагођеност и равноправност за све полове у оквиру превозног система. То подразумева омогућавање женама да се запосле као возачи у оквиру јавног превоза и да им се пружи потребна обука и подршка. Ова мера промовише равноправност и уклања стереотипе о томе који посао је прикладан за жене, отварајући нове могућности за професионални развој и економску независност.

8 – Достојанствен рад и економски раст - обухвата постизање пристојних и достојних услова рада за раднике у сектору јавног аутобуског превоза и промовисање економског раста. Одрживи јавни превоз може потпомоћи економски раст и стварање нових радних места. Улагање у модернизацију и проширење превозне инфраструктуре, развој нових линија и услуга, као и примена нових технологија у сектору превоза може допринети побољшању ефикасности и конкурентности. Ово може створити нове могућности за запошљавање и утицати на привредни раст. Одрживи јавни аутобуски превоз треба да пружи пристојне услове рада за све раднике у том сектору. Ово укључује поштовање права радника, осигурање безбедности и заштите на раду, осигурање адекватне зараде, поштовање радног времена и услова рада. Такви услови омогућавају достојанствен рад и подстичу равноправност радника у сектору превоза.

9 – Индустрија, иновације и инфраструктура - подразумева унапређење и модернизацију инфраструктуре, интеграцију иновативних решења и употребу нових технологија у сектору јавног превоза. Овај циљ се постиже улагањем у нову инфраструктуру, као што су нови аутобуси, и применом иновација које користе најновије технологије. Употреба система електронске наплате карата може олакшати плаћање карата.

10 – Одрживи градови и заједнице - Одрживи јавни превоз може смањити број приватних возила на путевима што доводи до смањења емисија штетних гасова и смањења загађења ваздуха, што значајно доприноси бољем квалитету живота у граду и заштити животне средине. Добро планиране мреже превоза и приступачне станице могу повећати привлачност за живот и пословање у одређеним деловима града, што доприноси равномерном развоју града.

13 – Очување климе - одрживи јавни превоз има за циљ смањење емисија штетних гасова и утицаја на климатске промене. Превоз је одговоран за значајан део емисија које утичу на глобално загревање и загађење ваздуха, а одрживи јавни превоз може допринети остваривању овог циља. Промовише се употреба енергетски ефикасних возила и система што смањује емисије штетних гасова, као што су угљени диоксид (CO₂), азотни оксиди (NO_x) и друге честице.

17 – Партнерством до циљева - подразумева удруживање снага из различитих сектора, укључујући јавни и приватни сектор због остваривања заједничких циљева одрживог развоја у контексту јавног превоза. Концесионар може играти важну улогу у инвестирању у нову инфраструктуру или модернизацију постојеће инфраструктуре јавног превоза. Ово може укључивати изградњу нових станица, као и набавку

еколошки прихватљивих возила. Приватно партнерство омогућава обједињавање финансијских средстава и експертизе из различитих извора.

Највиши приоритет за одрживи превоз путника је да се успостави нова технологија која ће унапредити чиста горива и чисте енергије. Нове технологије које ће позитивно утицати на животну средину су императив због све већих здравствених и климатских изазова.

Остваривање Циљева одрживог развоја зависи од одлучних и иновативних решења ка одрживом превозу, уз амбициозне акције влада и предузећа. Сектор превоза је велик, разноврсан и сложен, а инфраструктурне одлуке и инвестиције имају посебно дуг животни век.

Одрживи систем јавног превоза путника покреће развој, повезује људе и локалне заједнице са светом, гради тржишта и олакшава трговину и од суштинског је значаја за задовољавање потреба људи у свом личном и економском животу, уз поштовање способности будућих генерација да задовоље своје потребе.

Постизање Циљева одрживог развоја подразумева напредак у области одрживог јавног превоза путника аутобусом. Глобални напредак у смислу смањења емисије гасова са ефектом стаклене баште не може бити остварен без одлучујућих мера у области одрживог јавног превоза аутобусом, а државе не могу обезбедити сигурност хране или здравствену заштиту без поузданих и одрживих система превоза који подржавају ове наплетке. Постизање Циљева одрживог развоја ће омогућити младима да похађају школу коју желе, женској популацији да имају сигурне могућности за запошљавање, старијим грађанима и особама са инвалидитетом да одрже своју независност и достојанство уз безбедан јавни аутобуски превоз који је сигуран, приступачан, ефикасан, отпоран и који утиче на смањење емисије угљен-диоксида.

1.1.1. СИГУРАН јавни градски и приградски превоз путника

Стопа угрожености на путу у данашње време је изузетно велика, а сигурност јавног аутобуског градског и приградског превоза игра кључну улогу у смањењу тог ризика и заштити путника од потенцијалних незгода и несрећа.

Неопходно је да се створе услови за уредно и безбедно функционисање сложеност система превоза путника и припреме човека како би могао да изађе на крај са својом околином у саобраћају.

Возила којима се обавља јавни градски и приградски превоз путника треба да буду безбедна, чиста и одржива на дужи временски период. Кроз побољшање безбедности на путевима, смањење загађења и редукцију емисије угљен-диоксида у нашој земљи, постиже се сигуран и одржив јавни градски и приградски превоз путника.

1.1.2. ПРИСТУПАЧАН јавни градски и приградски превоз путника



Јавни градски и приградски превоз представља једну од кључних карика у ланцу кретања људи, па је значајна пажња посвећена обезбеђивању приступачног јавног (спољашњег) окружења. На тај начин створене су могућности да људи различитих способности приступе одговарајућим системима превоза – односно, створени су неки од основних предуслова за социјалну инклузију.

Превозник има обавезу да обезбеди приступачан јавни превоз за све путнике, без обзира на њихове способности или године старости. То подразумева да сви путници имају једнаке могућности да самостално користе возила јавног превоза и услуга превоза. То је нарочито значајно за групе корисника с израженом отежаном мобилношћу и/или комуникацијом, будући да због евентуалне неприлагођености система јавног превоза они могу бити искључени из саобраћаја.

Услуге у јавном градском и приградском превозу путника треба да буду универзалне и осмишљене тако да свако може самостално да разуме и користи информације о куповини карата или реализацији превоза (укључујући и особе с оштећењем вида и/или слуха, туристе који не говоре локални језик...).

1.1.3. ЕФИКАСАН јавни градски и приградски превоз путника

Глобалне климатске промене представљају све већи изазов данашњице, због чега је у Европи и свету императив достизање циљева одрживог развоја. Један од главних принципа за достизање ових циљева јесте и обезбеђивање ефикасног превоза путника у локалним самоуправама. Ефикасан систем јавног градског и приградског превоза путника јесте онај који утиче на смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште и који је енергетски ефикасан. Овакав јавни градски и приградски превоз путника побољшава квалитет ваздуха и доприноси смањењу глобалног загревања. Превоз путника може бити ефикасан уколико је:

- Еколошки прихватљив – јавни градски и приградски превоз путника аутобусом би требало да смањује емисије гасова са ефектом стаклене баште, како би допринео борби против климатских промена и побољшању квалитета ваздуха. Ово се може постићи коришћењем возила која су мање загађујућа, као и коришћењем обновљивих извора енергије;
- Економски приступачан – смањењем цена карата и увођењем посебних цена за посебне категорије становништва, као што су студенти, пензионери и незапослени, омогућава већем броју људи да користи јавни превоз;
- Повезан – јавни градски и приградски превоз треба да буде добро повезан, како унутар општине, тако и са другим градовима и регионима што повећава могућност путницима за коришћење јавног превоза уместо аутомобила;
- Доступан – превоз треба да буде доступан свима, укључујући особе са инвалидитетом и старије особе. То значи да возила треба да имају прилазне рампе, сигурносне појасеве и другу опрему која омогућава путницима да лако и безбедно уђу и изађу из возила. Путници треба да имају и приступ



информацијама о возном реду, ценама карата и другим информацијама о систему јавног превоза које треба да буду лако разумљиве и доступне. Возила треба да долазе у редовним временским интервалима како би путници могли да планирају своје путовање и не губе време на чекање;

- Социјално инклузиван – да омогући приступ образовању, здравственим установама, радним местима и другим важним локацијама. То се може постићи успостављањем цена карата за све, као и коришћењем возила која су доступна у руралним и сиромашнијим подручјима.

1.1.4. ОТПОРАН јавни градски и приградски превоз путника

Отпоран систем јавног градског и приградског превоза путника у складу са циљевима одрживог развоја јесте онај који је у стању да се прилагоди променама које могу настати услед климатских поремећаја, природних катастрофа или других екстремних догађаја. Да би систем био отпоран, потребно је да се развију стратегије за управљање ризицима, које ће осигурати да систем и даље функционише у случају непредвиђених догађаја. На пример, ако се због поплава затворе неке саобраћајне руте, отпорни систем јавног превоза треба да има планове алтернативних рута и превозних средстава који се могу користити у таквим ситуацијама.

Један од начина да за повећање отпорности јавног превоза путника јесте да се успостави коришћење различитих технологија за превоз. На пример, коришћење обновљивих извора енергије, као што су соларни панели или паметна ЛЕД технологија, може помоћи да се смањи зависност од једног облика превоза и извора енергије.

У случају природних катастрофа или других ванредних ситуација, важно је да систем јавног превоза буде у могућности да брзо реагује и пружи помоћ људима који су погођени. Ово се може постићи развојем система за хитне случајеве, који ће осигурати да се возила преусмере тамо где су најпотребнија.

Укратко, отпоран систем јавног градског и приградског превоза путника у складу са циљевима одрживог развоја треба да буде у стању да се прилагоди непредвиђеним ситуацијама, да користи различите технологије за превоз и да буде у стању да брзо реагује у случају природних катастрофа или других ванредних ситуација.

1.1.5. Јавни градски и приградски превоз путника аутобусом који утиче на смањење емисије угљен-диоксида и доприноси заштити животне средине

Индустријска револуција и све већа употреба фосилних горива довеле су до великог присуства гасова са ефектом стаклене баште у атмосфери, што доводи до загревања планете и изазива климатске промене. Јавни градски и приградски превоз аутобусом треба да промовише одржив начин путовања, подстичући људе да напусте



индивидуални аутомобил у корист превоза који има мањи утицај на животну средину. То подразумева превозење већег броја путника у истом возилу, што значи да се смањује број индивидуалних возила на путу и смањује се саобраћајна гужва, а самим тим је и мања емисија штетних гасова из издувних система возила.

Аутобуси који задовољавају ЕУРО6 емисиони стандард спадају у једне од најчистијих у историји. Овај емисиони стандард значајно утиче на смањење емисије штетних гасова као што су азотни оксиди, честице чађи, угљен-моноксид и угљоводоници. Ово значи да су аутобуси који испуњавају овај стандард много чистији и емитују мање загађујућих материја у атмосферу.



11. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЈАВНОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ *PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS*

Пет исхода који се наводе у Евалуационој Методологији као основни за достизање циљева одрживог развоја кроз имплементацију ЈПП пројеката, а који ће бити разматрани у предметном пројекту, јесу:

1. Приступ и правичност
2. Економска ефикасност и фискална одрживост
3. Одрживост животне средине и отпорност
4. Репликабилност и
5. Укључивање заинтересованих страна.

Документ PIERS има за циљ да се у пројектима јавно-приватног партнерства анализирају ови исходи, како би се достигли поменути циљеви одрживог развоја и посматрао њихов утицај на инфраструктуру, али и како би се превазишли изазови растућих глобалних климатских промена.

11.1. Приступ и правичност

Правичност у смислу пројеката јавно-приватног партнерства може се дефинисати као једнак приступ инфраструктури, услугама и резултатима пројеката јавно-приватног партнерства свих заинтересованих страна. Због тога је потребно да све заинтересоване стране имају приступ наведеним резултатима пројекта на једнак, а самим тим и правичан начин, при чему се не смеју занемарити економски угрожене особе и особе које пате од социјалне искључености.

Основни исходи наведених пројеката, у смислу приступа и једнакости, морају бити обезбеђивање основне услуге што је у овом случају превоз путника, унапређивање приступачности услугама превоза, унапређивање једнакости и задовољавање социјалне правде, обезбеђивање приступа и правичности дугорочно, као и ублажавање физичког и економског расељавања становништва које може настати због недовољно развијених услуга превоза.

Ако се наведени пројекат посматра у смислу обезбеђивања основних услуга, онда пројекат треба да идентификује и узима у обзир стварне потребе људи у односу на њихову економску и социјалну ситуацију утврђену кроз процес ангажовања заинтересованих страна, као и да на организован начин доприноси проширењу и побољшању основних услуга. Ниво услуге који пројекат мора да задовољи подразумева доступност коришћења резултата пројекта од стране свих



заинтересованих корисника укључујући и оне најрањивије и оне у неповољном положају у друштву. Због тога морају да постоје планови којима ће се пратити и регулисати текућа ефикасност мера приступачности које је пројекат поставио.

Неке од основних компоненти које треба узети у обзир приликом анализе приступачности су:

- 1) Линијска покривеност – путници би требало да имају могућност путовања од одређеног полазишта до одређеног одредишта;
- 2) Просторна покривеност – путници би требало да имају приступ услузи недалеко од свог дома;
- 3) Временска покривеност – услуга треба да буде доступна у тренутку када је то корисницима потребно;
- 4) Удобност превоза.

Пројекат за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице довео би до повећања приступа становништва основним услугама јер би становништво у приградским насељима имало олакшан приступ градском насељу и тржишту. Овај пројекат допринео би смањењу трајних миграција из руралних у урбане средине и тако повећао вредности удаљених локација које ће бити добро повезане са осталим крајевима.

Ова врста одрживог превоза путника омогућава грађанима да превазиђу сиромаштво и социјалну искљученост, повезујући Суботицу са остатком региона, обезбеђујући безбедност и олакшан приступ установама здравствене заштите, омогућавајући младима да похађају школу, становницима одлазак до радног места, као и особама са инвалидитетом и старијима приступ основним потребама.

Превоз путника није циљ сам по себи, већ средство које дозвољава људима да приступе свему што им је потребно: пословима, тржиштима и робама, друштвеној интеракцији, образовању, храни, здравственој заштити, безбедним заједницама и простору и читавом низу других услуга које доприносе здравом и испуњеном животу и могућностима за одржив економски развој. Становници Суботице имали би приступ поменутиим услугама без дугих путовања и уз комфоран и сигуран превоз.

11.2. Економска ефикасност и фискална одрживост

Економска ефикасност и фискална одрживост односи се на допринос пројекта јавно-приватног партнерства привредном расту и увећању животног стандарда становништва. Због тога је значајно посматрати способност пројекта да ефикасно користи ограничене економске ресурсе, на одрживи начин, без угрожавања могућности да будуће генерације становништва имају барем подједнак приступ економским ресурсима.

Јавни градски и приградски превоз путника аутобусом игра кључну улогу у унапређењу економске ефикасности и обезбеђивању фискалне одрживости у некој



регији или земљи. Неке од кључних тачака које истичу однос између јавног аутобуског превоза, економске ефикасности и фискалне одрживости су:

1. Економска продуктивност: Јавни превозни системи унапређују економску продуктивност пружајући ефикасне и поуздане опције превоза за раднике, студенте, предузећа и слично. Смањују саобраћајну гужву на путевима, што доводи до краћих времена путовања, веће доступности и побољшане ефикасности тржишта рада. То даље подстиче економски раст и омогућава боље коришћење ресурса.

2. Уштеда трошкова: Јавни превоз пружа уштеде трошкова појединцима, коришћење јавног превоза може бити јефтиније од поседовања и одржавања приватног возила, посебно у урбаним подручјима где су високи трошкови паркирања и цене горива. То појединцима омогућава да расподеле своје ресурсе на друге основне потребе, попут становања, образовања или разоноде.

3. Еколошке користи: Јавни превоз помаже смањењу емисија CO₂ и промовише еколошку одрживост. Подстицањем људи да користе јавни превоз уместо приватних аутомобила, смањује се загађење ваздуха и зависност од фосилних горива. То има позитиван дугорочни утицај на јавно здравље, смањује трошкове здравствене заштите повезане са болестима узрокованима загађењем и доприноси постизању циљева заштите животне средине, попут смањења емисија гасова стаклене баште.

4. Друштвена инклузија: Јавни превоз има важну улогу у промовисању друштвене инклузије пружањем приступачних опција мобилности за особе које не могу да приуште приватна возила. Осигурава приступ радним местима, образовању, здравственим услугама и другим основним услугама, посебно за људе са ниским примањима, старије особе и особе са инвалидитетом. Повезивањем људи са различитим деловима града или регије, јавни превоз побољшава друштвену кохезију и смањује неједнакост.

5. Економски развој и привлачење инвестиција: Добро осмишљени и ефикасно управљани системи јавног превоза могу привући предузећа и инвестиције. Приступачна и поуздана инфраструктура јавног превоза важан је фактор који компаније узимају у обзир приликом одлучивања да успоставе или прошире своје пословање у одређеној регији. Флексибилна мрежа јавног превоза може побољшати привлачност града као пословног центра, подстакнути отварање радних места и покренути економски развој.

6. Ефикасност трошкова: Јавни превоз, када је ефикасно планиран и управљан, може остварити економије обима и ефикасност трошкова. Системи јавног превоза могу превести већи број људи користећи мање ресурса у поређењу са индивидуалним вожњама аутомобилом. То помаже оптимизацији расподеле ресурса, смањује трошкове гужви и побољшава укупну ефикасност превоза.

Да би се обезбедила фискална одрживост, кључно је постићи равнотежу између извора финансирања (попут јавно-приватних партнерстава) и оперативних трошкова. Ефикасно планирање, ефективно управљање и континуирана улагања у



инфраструктуру и одржавање такође су кључни за дугорочну фискалну одрживост система јавног превоза.

Неки од основних критеријума за процену учинка пројекта у односу на исход економске ефикасности и фискалне одрживости су:

- 1) Избегавање корупције и подстицање транспарентне набавке – Корупција може значајно угрозити економску ефикасност и фискалну одрживост пројекта. Процес набавке треба бити транспарентан, конкурентан и поштен, како би се избегла корупција и како би се средства ефикасно утрошила. Усвајања пројекта и уговора јавно-приватног партнерства извршавају се у складу са законом и потпуно транспарентно. Пројекат се додељује транспарентно на отвореном и транспарентном поступку. Ефекат ЈПП је резултат структурираног преговарачког процеса који резултира уравнотеженим уговором (на основу шаблона уговора укљученог у тендерску документацију). Поступак јавно-приватног партнерства је транспарентан јер се ослања на законски оквир који поставља услове за спровођење ЈПП пројекта, укључујући захтеве за транспарентност и јавну одговорност. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама дефинише поступке, услове и начела ЈПП-а, укључујући захтеве за транспарентност. У процесу ЈПП-а, јавни партнер је обавезан да транспарентно објави све релевантне информације у вези са пројектом. То може укључити објављивање јавних позива, конкурсне документације, процену изводљивости, извештаја о пројекту и уговора са приватним партнером. Ови документи пружају информације о свим аспектима пројекта, укључујући финансијске детаље, услове и обавезе свих страна укључених у ЈПП. Поступак ЈПП почиње тако што јавни партнер донесе одлуку о покретању поступка, затим започиње са припремом нацрта предлога пројекта ЈПП и именује стручни тим за израду конкурсне документације који врши процену вредности концесије, израђује студију оправданости давања концесије и предузимање свих осталих радњи које претходе поступку давања концесије. На основу горе наведених радњи израђује се предлог концесионог акта који се доставља Комисији за јавно-приватно партнерство, која доноси оцену и мишљење да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП са елементима концесије и да ли је у складу са ЗЈППК. Након што је Комисија донела мишљење, Јавно тело предлог концесионог акта подноси скупштини јединице локалне самоуправе ради усвајања. Након усвојеног концесионог акта, Јавно тело расписује поступак јавне набавке на Порталу јавних набавки. Поступак се спроводи у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и Законом о јавним набавкама. Понуђачи могу предати понуде најкасније до истека рока предвиђеног за подношење понуда. Након стручне оцене понуда, Јавно тело доноси одлуку о избору најповољнијег понуђача (приватног партнера), са којим ће јавни партнер закључити јавни уговор. То је **уговор о јавно-приватном партнерству са елементима концесије, закључен у писаном облику између јавног и приватног партнера, којим се у циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства, којим се уређују међусобна права и обавезе уговорних страна**. Јавни уговор се уписује у Регистар јавних уговора,

јединствену електронску базу података која служи за евидентирање и праћење реализације јавних уговора који се, у складу са ЗППК, спроводе на територији Републике Србије.

- 2) Максимизирање економске одрживости и фискалне одрживости – Пројекат треба да буде економски оправдан и да буде у складу са фискалним могућностима. Када локалне самоуправе имају мањак средстава у буџету и не могу себи приуштити да се задужују, укључивање приватног капитала може представљати најбоље решење. Приватни капитал може осигурати неопходна финансијска средства за инфраструктурне пројекте, чиме се локалне самоуправе ослобађају од великог финансијског оптерећења.
- 3) Максимизирање дугорочне финансијске одрживости – Пројекат треба да буде пројектован и управљан тако да има дугорочну финансијску одрживост. Овај аспект укључује процену трошкова и прихода пројекта, као и његову способност да генерише приходе који могу подржати његову одрживост на дужи рок. Према члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок из овог члана не може бити краћи од пет година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом.
- 4) Повећање запошљавања и економских могућности – Пројекат треба да има потенцијал да повећа запошљавање и економске могућности у локалној заједници. Ово може укључивати отварање нових радних места, стимулисање локалне економије и подизање животног стандарда заједнице.

11.3. Одрживост животне средине и отпорност

Одрживост животне средине односи се на заштиту и очување планете и представља основни захтев одрживости. Деловање у циљу очувања биодиверзитета и борбе против климатских промена и њених утицаја саставни су део успешне имплементације циљева одрживог развоја.

Еколошка одрживост и отпорност значајни су аспекти у контексту јавног превоза путника. Док се свет сусреће са изазовима климатских промена и потребом да се смање емисије гасова, сектор транспорта, укључујући јавни превоз, игра значајну улогу у стварању одрживије будућности. Прелазак јавног превоза на возила која су у складу са вишим европским стандардом емисије издувних гасова у односу на тренутно постојећа возила, значајан је корак у смањењу емисија угљен-диоксида. Успостављање ефикасног јавног превоза путника који минимизира утрошак енергије и максимизира доступност такође је од великог значаја. Примена енергетски ефикасних технологија и интелигентних система може унапредити одрживост јавног превоза. Увођење LED осветљења у возила и превозне објекте може смањити утрошак енергије.

Јавни превозни системи морају бити отпорни на изазове климатских промена, као што су екстремни временски услови.

Коришћење јавног градског и приградског превоза путника савременим возилима, смањује број возила на путевима, те доприноси смањењу издувних гасова.

Следећи критеријуми су идентификовани за процену учинка пројекта у односу на одрживост животне средине и отпорност исхода, а потребно је да се обухвате у процени утицаја на животну средину и друштво:

- 1) Смањити емисије гасова стаклене баште и побољшати енергетску ефикасност;
- 2) Смањити отпад и обновити деградирано земљиште;
- 3) Проценити ризик и припремити се за управљање катастрофама.

Набавком нових возила ЕУРО6 класе смањиће се емисија азотних оксида до 70%, као и емисија угљен-диоксида, због чега ће Суботица бити еколошки чистија и здравија средина.

Концесиони акт има важну карактеристику која се односи на одрживост и развој система јавног превоза путника, обезбеђујући путницима да се возе сигурним и ефикасним аутобусима.

Током реализације пројекта потребно је израчунавати годишње емисије гасова са ефектом стаклене баште и идентификовати стратегије за смањење или надокнађивање емисија гасова стаклене баште у поређењу са глобалним нормама или широко признатим индустријским стандардима.

Циркуларна економија је стратешки концепт за зелену транзицију Републике Србије, која је последњих година постављена високо на лествици приоритета за развој нашег друштва. Зелена транзиција је процес који подразумева економску, енергетску и инвестициону транзицију, које су засноване на одрживом коришћењу ресурса и енергије, смањењу негативног утицаја на животну средину, примени иновација и дигиталних алата, знању, додатној вредности и већој конкурентности привреде.

Циркуларна економија је економски модел који се фокусира на смањење отпада, обнову ресурса и промовисање поновне употребе материјала. То се постиже кроз стратегије попут рециклирања, обнове, дељења, поправке и поновне употребе. Циљ је постићи одрживост, смањити негативан утицај на околину и створити економски систем који је мање зависан од ограничених ресурса.

Рециклирање или поновна употреба материјала и компоненти возила смањује отпад, штеди ресурсе и смањује потребу за производњом нових материјала, што има позитиван утицај на околину, квалитет живота заједнице и дугорочну одрживост јавног превоза.

Концесионар дужан је да припреми оперативни план управљања отпадом, који се бави смањењем отпада током животног века пројекта. Наведени пројекат ће смањити стварање отпада по јединици производње или услуге годишње у поређењу са националном индустријском нормом.



Након одлагања, материјали се поново употребљавају и рециклирају на одговарајући начин. На пример, у области јавног превоза путника, замењени делови аутобуса се могу рециклирати како би се поновно употребили у производњи нових делова или других производа. Поступци рециклирања материјала су усклађени са Законом 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), прописаним стандардима заштите животне средине и спроводе се путем регистрованих рециклажних процеса.

Одлагање отпада у области јавног превоза путника спроводи се у складу са Законом о управљању отпадом ("Сл. гласник РС", бр. 36/2009, 88/2010, 14/2016, 95/2018 - др. закон и 35/2023). Отпад се правилно сортира и одваја према врсти, у складу са прописаним смерницама и прописима. Постоје различите мере за одлагање отпада, укључујући рециклажу, компостирање, депоније које задовољавају стандарде заштите животне средине и друге методе. Опасан отпад који се производи у свакодневном раду третира се уз сарадњу са лиценцираним привредним друштвима за откуп и третман опасног отпада.

Од опасних отпада генеришу се: отпадне батерије и акумулатори, отпадно моторно уље, отпадне науљане крпе, док се од неопасних отпада генеришу се: отпадне гуме, отпади од гвожђа.

11.4. Репликабилност

Репликовање у јавном превозу односи се на могућност репродукције или понављања успешних система или иницијатива на различитим локацијама или контекстима. То подразумева имплементацију доказаних стратегија, технологија или политика са једног места на друго како би се постигли слични позитивни резултати.

Репликовање је важан концепт у јавном превозу јер омогућава пренос знања, најбољих пракси и научених лекција са успешних пројеката на друге области које могу имати користи од сличних решења. Репликовањем успешних модела, градови и региони могу избећи поновно смишљање система и убрзати имплементацију ефикасних система јавног превоза.

Ево неколико кључних аспеката који се односе на репликовање у јавном аутобуском превозу:

1. Преносивост стратегија: Успешне стратегије и приступи имплементирани у једној локалној самоуправи често се могу пренети на друге локације. На пример, уколико локална самоуправа успешно имплементира програм комуналне делатности превоза путника, други градови могу репликовати исти модел прилагођавајући га локалном контексту, као што су прилагођавање броја станица или узимање у обзир специфичних инфраструктурних захтева.



2. Репликовање технологије: Напредак технологије омогућава репликовање система јавног превоза. Иновације попут бесконтактних плаћања, система за информисање путника у реалном времену могу се лако репликовати у различитим градовима, под условом да су доступни неопходна инфраструктура и ресурси.

3. Репликовање политика: Владе и саобраћајне агенције могу репликовати успешне политике и прописе који су се показали ефикасним у унапређењу јавног превоза. На пример, политике које се односе на посвећене траке за аутобусе, наплату гужви или подстицаје за коришћење јавног превоза могу се репликовати и прилагодити потребама различитих градова.

4. Дељење знања и сарадња: Сарадња и дељење знања између различитих заинтересованих страна, укључујући градове, саобраћајне агенције, стручњаке из индустрије и истраживаче, има кључну улогу у репликовању успешних иницијатива јавног превоза. Платформе за дељење најбољих пракси, конференције и мреже могу олакшати ширење знања и промовисати репликовање.

5. Прилагођавање локалном контексту: Иако је репликовање усмерено на усвајање успешних модела, такође је важно узети у обзир јединствене карактеристике и изазове сваке локације. Иницијативе јавног превоза требају бити прилагођене специфичним потребама, демографији и инфраструктури одређеног града или региона.

Репликовање у јавном превозу може допринети одрживој мобилности, смањењу саобраћајних гужви, побољшању квалитета ваздуха и повећаном приступу опцијама превоза. Учећи из успешних пројеката и имплементирајући доказана решења, градови могу напредовати ка ефикаснијим, приступачнијим и еколошки прихватљивим системима јавног превоза.

11.5. Укључивање заинтересованих страна

Укључивање заинтересованих страна у систем јавног превоза кључни је елемент успешног планирања, имплементације и управљања овом комуналном делатношћу. Заинтересоване стране укључују широки спектар људи и организација које директно или индиректно имају утицај на јавни превоз.

Неки од кључних актера укључени у јавни превоз могу бити:

1. Путници: Путници су главни корисници јавног превоза и њихов глас је од велике важности. Укључивање путника у процесе одлучивања може се остварити путем анкета, фокус група, јавних састанака или електронске комуникације. Ово омогућава путницима да изразе своје потребе, притужбе и предлоге за унапређење система јавног превоза.

2. Локална заједница: Локална заједница, укључујући становнике, локалне организације и пословне субјекте, такође је важан актер у јавном превозу. Консултације са локалном заједницом могу помоћи у идентификацији кључних



проблема, потреба и приоритета. Ово може укључивати јавне расправе, састанке са локалним саветима или радионицама са заинтересованим групама.

3. Власти и регулаторна тела: Локалне власти и регулаторна тела имају кључну улогу у управљању јавним превозом. Они су одговорни за доношење политика, финансирање, планирање и надзор над системом јавног превоза. Укључивање ових актера у процесе одлучивања може осигурати усклађеност са политикама и прописима, као и пружити подршку у ресурсима и инфраструктури.

4. Концесионар (превозник): Концесионар је одговорни за пружање услуга јавног превоза. Укључивање оператера у процесе одлучивања омогућава размену информација, идентификацију изазова и проналажење решења. То може обухватати редовне састанке, радне групе или консултације приликом развоја нових рута, тарифа или унапређења услуга.

5. Стручњаци и консултанти: Стручњаци и консултанти са релевантним знањем и искуством могу пружити драгоцену подршку у процесима планирања и управљања јавним превозом. Њихово укључивање може помоћи у анализи података, процени перформанси система, пружању техничке експертизе и предлагању иновативних решења.

6. Организације цивилног друштва - Организације цивилног друштва (ОЦД) јесу добровољни облици организовања грађана, чији је циљ заштита интереса одређене групе грађана или друштва у целини и које нису део структурне власти. Приликом припреме пројекта ЈПП, ОЦД могу истраживати ефекте спровођења ЈПП у јединицама локалне самоуправе, са акцентом на начин и квалитет пружања услуга, подношењем захтева за приступ информацијама од јавног значаја, анкетирањем грађана и интервјуима са представницима релевантних субјеката.

Оно што је од великог значаја јесте и могућност ОЦД, као неутралног, неполитичког тела да информише грађане о пројектима ЈПП, као и о налазима у вези са спровођењем ових пројеката у ЈЛС, да успоставе сарадњу са организацијама цивилног друштва које су активне у области борбе против корупције, као и да промовишу транспарентност и партиципативности на целој територији Србије са организацијама које су активне у својим локалним заједницама. Ова сарадња треба да се заснива на принципима развијања капацитета локалних организација цивилног друштва за праћење пројеката ЈПП и заговарању транспарентности свих фаза – припреме, спровођења и надзора над спровођењем ових пројеката.

Укључивање ових актера у процесе одлучивања око јавног превоза може помоћи у стварању инклузивног, ефикасног и одрживог система. Кроз активну комуникацију, сарадњу и партиципацију свих релевантних страна, могу се постићи бољи резултати у пружању услуга јавног градског и приградског превоза на територији града Суботице које задовољавају потребе шире заједнице.

Идентификована су следећа четири критеријума за процену учинка пројекта у односу на исход ангажовања заинтересованих страна:

- 1) План за ангажовање заинтересованих страна и учешће јавности,
- 2) Максимално повећати ангажовање заинтересованих страна и учешће јавности,
- 3) Обезбедити транспарентне и квалитетне информације о пројекту и
- 4) Управљати јавним повратним информацијама крајњих корисника.

Пројекат јавно-приватног партнерства за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Суботице подразумева да су повратне информације заинтересованих страна прилагођене пројектним плановима, дизајну, процесима или су утицале на доношење одлука и да се повратне информације заинтересованих страна третирају поштено и правично, у складу са принципима социјалне еколошке правде. Релевантне информације о пројекту које се односе на ЈПП за резултате циљева одрживог развоја биће доступне свим странама, укључујући чланове јавности и пружаће се на транспарентан, благовремен, разумљив и приступачан начин.

12. БУДУЋЕ СТАЊЕ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ГРАДА СУБОТИЦЕ

Концесиони акт за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза на територији Града Суботице реализоваће се као уговорно ЈПП са елементима концесије. Овакав модел подразумева следеће обавезе и активности:

1. Концесионар врши превоз по одређеним условима, са задатим линијама и одговоран је за квалитетно обављање услуге по свим задатим условима.
2. Концесионар врши наплату карата уз помоћ савременог система наплате и могуће је остварити систем дислоциране наплате на више различитих места (киосци и сл.), као и електронска продаја и наплата карата. Концесионар ће сачињавати ценовник за пружање услуге градског и приградског превоза, у којем може да одреди категорије корисника које остварују одређене попусте, уз претходну сагласност Града. Град може посебним актом да одреди категорије корисника за које ће делимично или у потпуности субвенционисати цену услуге из буџета Града. Град ће имати увид и контролу над оствареним приходима, док ће Концесионар бити у обавези да доставља Граду податке о оствареним приходима од продатих карата, као и изводе наменског текућег рачуна преко којих ће бити евидентирани остварени приливи од продаје карата. Оба партнера могу предлагати измене линија и реда возње, а одлука о томе доноси се од стране надлежног органа Града.
3. Концесионар не обезбеђује контролу у аутобусу, већ само превоз, а контролу врши Град. Град мора организовати контролу путника, јер је то и једини начин да контролише превозника да ли наплаћује и приказује реалне приходе и има велики ризик да не може обезбедити квалитетну контролу на тај начин. По новом систему превоза, предвиђено је да Град врши контролу путем софтвера за бројање путника – контрола уласка и изласка путника. Добро организована контрола је ефикаснија него константна потреба за кондуктерима у сваком возилу и додатна контрола од стране Града за исте.
4. На овај начин Град би имао адекватне информације на основу којих би лакше могао да одређује категорије корисника које подлежу субвенцијама односно да предлаже концесионару додатне попусте, измене линија, измене захтева у циљу квалитетнијег задовољавања потреба грађана за превозом што и јесте јединствен циљ.
5. Ефикаснији превоз који би се остварио на овај начин ће позитивно утицати на квалитет превоза, повећану потребу за таквим превозом и његово коришћење, а што доводи до позитивних ефеката на квалитет живота грађана, умањење миграција село-град и повећање вредности удаљених локација које су добро



повезане, позитивних ефеката по животну средину, по урбанизам, по саобраћајну инфраструктуру и др.

Основни циљ који ће се постићи Концесионим актом јесте да јавни градски и приградски превоз путника на територији Града Суботице буде унапређен у односу на постојећи систем као и да такав унапређени систем превоза буде одржив у Граду у наредних 15 година. Инвестиционо улагање у реализацију пројекта подразумева набавку 55 потпуно нових возила која испуњавају стандард ЕУРО6, а која су значајно еколошки исправнија и квалитетнија у односу на возила којима се тренутно обавља превоз. Тренутно стање возног парка је такво да се возни парк састоји од возила чија просечна старост превазилази 15 година, док се у возном парку такође налазе и возила чија старост превазилази 30 година, па је обављање превоза и пружање услуге неадекватно. Анализом тренутног стања возног парка ЈП "Суботица транс" са становишта безбедности учесника у саобраћају установљено је да су возила којима се обавља превоз небезбедна и неадекватна за обављање делатности због чега би Град морао да инвестира у замену скоро комплетног возног парка како би обављање делатности могло да настави да се реализује на задовољавајућем нивоу.

Концесионим актом је предвиђено поверавање обављања делатности и објеката за обављање делатности градског и приградског превоза путника, па је поред инвестирања у замену комплетног возног парка потребно извршити и одређена улагања у санацију крова на аутобуској станици и других објеката како би се обезбедили услови да се услуга врши квалитетно.

Тренутно стање објеката за обављање делатности је такво да је за обављање делатности потребно извршити санацију кровне конструкције аутобуске станице и санацију ремонтног центра, односно столарске радионице услед прокишњавања крова и неадекватних услова за рад. Пројектним задатком предвиђена је набавка комплетне опреме и материјала према захтеву Јавног партнера и према следећој спецификацији радова:

1. Реконструкција тоалета, замена свих инсталација, водовода, канализације и електро инсталација и израда хидроизолације са свим пратећим радовима;
2. Сечење клинкер бетонских коцки, армираног бетона и продубљивање бетона на -0,50м у хали за поправку аутобуса. Армирање и бетонирање пода канала у хали за поправку аутобуса са завршном обрадом бетона;
3. Демонтажа постојећег крова. Постављање нове кровне конструкције са свим пратећим радовима, материјалом и опремом;
4. Израда и постављање алуминијумског лима, опшава, увала, хоризонталних и вертикалних олука на гаражама;
5. Демонтажа старог дотрајалог олука на главној аутобуској станици. Израда и постављање новог вертикалног и хоризонталног олука, опшава, увала.
6. Одлагање грађевинског отпада у складу са законом.

Предвиђена вредност инвестиције износила би око 1.000.000,00 евра нето односно око 117.200.000,00 динара нето. Инвестирање би такође била обавеза приватног партнера тј. Концесионар би извршио санацију наведених објеката, док би му Град предметне објекте поверио на управљање. Рок за извођење наведених радова на



санацији кровне конструкције аутобуске станице и санацији ремонтног центра износи две године од дана исходавања потребне дозволе, односно решења за извођење радова.

Укупна вредност инвестиције за набавку новог возног парка износила би око 13.650.000,00 евра нето односно 1.599.780.000,00 динара нето и односи се на набавку 55 нових возила емисионе класе ЕУРО 6. У наставку Концесионог акта биће приказана детаљна структура иницијалне вредности трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка.

Концесионар је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима возње, као и очекиваним бројем путника. Најмање једном годишње Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене.

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

Будућа возила емисионе класе ЕУРО6 која ће бити набављена су: 19 аутобуса за градски саобраћај, 26 аутобуса за приградски саобраћај и 5 минибусева, као и 5 резервних возила од којих један градски аутобус, један приградски аутобус и три минибуса. Укупан број возила неопходних за обављање превоза је најмање 55, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара. Након што Јавни и Приватни партнер утврде да је потребно повећати километражу, изменити линије, додати нове линије или поласке, Концесионар ће бити у обавези да набави и нова возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим, односно уколико се повећа број путника и/или број пређене километраже. Концесионар је у обавези да у свим возилима обезбеди савремене системе бројања путника и електронске наплате карата.

Набавка и уградња система за бројање путника

Систем за бројање путника је систем који чини комбинација ИР пријемника контролисаног микроконтролерским системом и наменски израђеног паметног софтвера који врши анализу добијених снимака. Уређај је намењен контроли броја улазака и излазака путника у аутобусима где пружа велику поузданост детекције пролазака. ИР пријемници би требало да буду постављени на свим вратима на којима путници улазе у возила односно из њих излазе.

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



Набавка и уградња система за електронску наплату карата

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

Трошкове имплементације електронског система наплате карата би сносио Концесионар. Након увођења система електронске наплате карата, продају појединачних и периодичних карата у систему јавног аутобуског градског и приградског превоза путника организује Концесионар. Приход од продаје карата представља приход Приватног партнера. Један од циљева пројекта јесте да се овај систем имплементира одмах по закључењу уговора и то ће бити детаљније дефинисано у конкурсној документацији за избор приватног партнера.

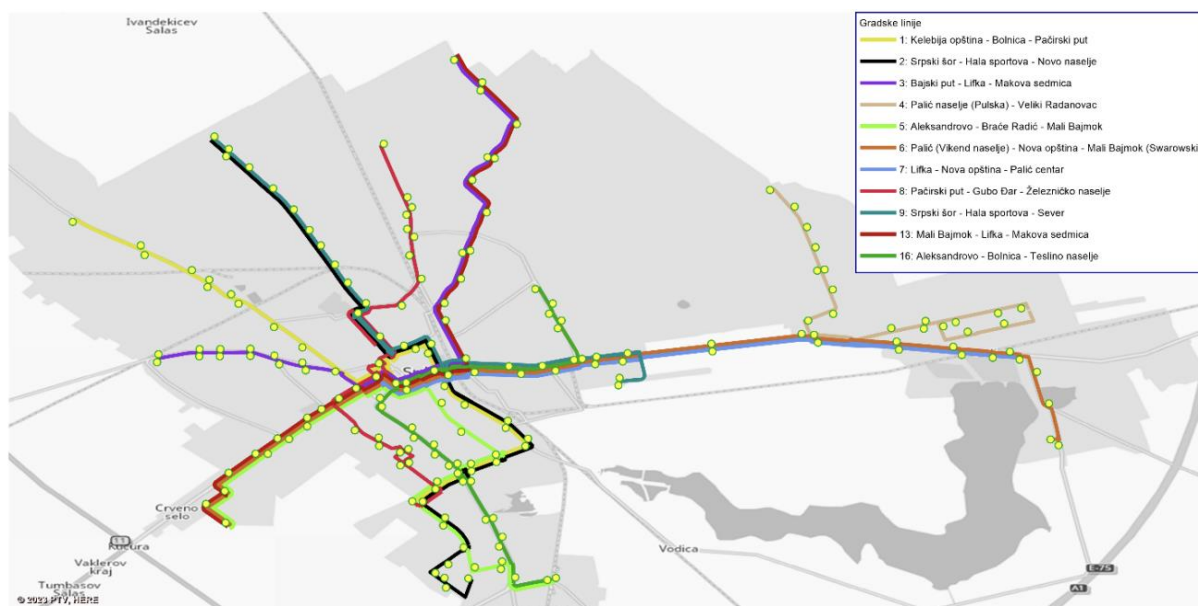
12.1. Решење за постојеће проблеме јавног градског и приградског превоза путника

У новој предложеној мрежи линија задржана је подела линија на два подсистема: градски и приградски.

Концепт побољшања функционисања мреже система јавног градског и приградског превоза путника у Суботици, у складу са постављеним циљевима, принципима и критеријумима за формирање мреже, као и постојећим начином функционисања и резултатима транспортног рада указују на потребу за променама структуре мреже градских линија и задржавања постојеће мреже линија у приградском превозу.

Предлог унапређења постојеће мреже линија у систему јавног градског и приградског превоза путника у Граду Суботици извршен је на основу методолошког поступка који се базира на спроведеним анализама, обиласку терена и постојећих линија, усклађивању будуће мреже линија са демографским, социо-економским и урбанистичким развојем подручја које систем опслужује, оптерећењу линија, анализи реализације реда вожње, искоришћења понуђених капацитета, извршења планираног реда вожње, итд.

Нова мрежа градских линија приказана је на слици у наставку текста, а њени основни статички елементи дати су у оквиру наредне табеле. Предложена мрежа подсистема градских линија има укупно 11 линија.



Предложене промене у структури мреже градских линија укључују:

- Додавање две нове линије: 5 – Мали Бајмок (Сваровски) – Браће Радић – Александрово и 13 – Макова Седмица – Лифка – Мали Бајмок;
- Укидање две постојеће линије: 8а - Железничко насеље – Губо Бар – Јадран – Лифка и 10 – Лифка – Палић насеље (Пулска);
- Измене траса и промена терминаса за 4 постојеће линије: 1А, 2, 4 и 8.

Увођењем нове линије број 5 постигнута је директна веза између јужног и источног дела Града која до сада није постојала. Истовремено је опслужен и део града Прозивка, трасом нове линије која се пружа улицом Браће Радић. Предложеним линијским пасошем за нову линију у наведеној улици су предвиђена 4 нова стајалишта (2 по сваком смеру).

Новом линијом 13 се одговара на потребу за усклађивање мреже са линијама жеља корисника и обезбеђивање равномерног оптерећења токова путника на постојећим линијама. Предложеном линијом број 13, чија се траса у потпуности поклапа са трасом линије број 3 на деоници од стајалишта Лифка до терминаса Макова Седмица, обезбеђено је опслуживање оптерећенијег крака. Поред тога, обезбеђена је и директна веза северног и источног дела Града у коме се налази пословна зона која је значајан центар атракције и продукције путовања на територији Града Суботице.

Табела 5: Преглед километраже предложене мреже линија градског превоза у Суботици

Број линије	Назив линије	Смер А (км)	Смер Б (км)
1А	Келебија Општина – Пачирски пут	10,5	10,5
2	Српски Шор – Хала спортова – Ново насеље	12,2	12,2
3	Макова Седмица – Лифка – Бајски пут	10,6	10,6

4	Велики Радановац – Палић насеље (Пулска)	5,9	6
5	Мали Бајмок (Сваровски) – Браће Радић – Александрово	10,4	10,4
6	Мали Бајмок (Сваровски) – Општина – Палић – Викенд насеље	13,7	13,7
7	Лифка – Општина – Палић центар	8,1	8,1
8	Железничко насеље – Губо Ђар – Лифка – Пачирски пут	8,9	8,9
9	Српски Шор – Хала Спортска – Сутранс – Север	9,4	9,4
13	Макова Седмица – Лифка – Мали Бајмок	11,3	11,3
16	Теслино Насеље – Болница – Александрово	8,7	8,7
Просечно		9,93	9,94
Укупно		99,3	99,4

Легенда:

Смер А (km) – дужина линије у смеру А

Смер Б (km) – дужина линије у смеру Б

У предлогу нове мреже, линија број 8а се укида, док у погледу структуре њену трасу већ покрива линија број 8, а у погледу функционисања (што је детаљно описано у Студији) преузима поласке, чиме се постиже једнозначност и јасан идентитет мреже линија.

Предложено укидање линије број 10, не подразумева укидање услуге јавног градског превоза за кориснике у гравитационој зони линије. У суштини, предложена измена трасе линије број 4 представља спајање периферних кракова линија 4 и 10, чиме се спаја насеља Велики Радановац и Палић насеље са главним коридором линије број 6, омогућава преседање и везу са осталим деловима Града.

Основни елементи функционисања предложене мреже линија градског превоза у Суботици дати су у наредној табели. У табели су дате вредности планираног броја возила, тип ангажованог возила, као и оквирно време обрта на предложеним линијама и минимални интервал. Поред тога, за сваку линију дати су и планирани број полазака и транспортни рад у току радног дана.

Табела 6: Основни елементи функционисања предложене мреже линија градског превоза у Суботици

Број линије	Назив линије	Процењен број возила	Тип возила	Време обрта (min)	Минимални интервал (min)	Планирани број полазака (пол/дан)	Број места (места/дан)
1А	Келебија Општина – Пачирски пут	3	Соло	75	18,8	73	9.302
2	Српски Шор – Хала спорта – Ново насеље	3	Соло	90	30	56	5.376



**Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског
превоза путника на територији Града Суботице**

3	Макова Седмица – Лифка – Бајски пут	2	Соло	80	40	31	2.976
4	Велики Радановац – Палић насеље (Пулска)	1	Минибу с	40	40	36	1.296
5	Мали Бајмок (Сваровски) – Браће Радић – Александрово	2	Соло	70	35	30	2.880
6	Мали Бајмок (Сваровски) – Општина – Палић – Викенд насеље	4	Соло	90	18	90	10.872
7	Лифка – Општина – Палић центар	/	Соло	/	/	0	/
8	Железничко насеље – Губо Ђар – Лифка – Пачирски пут	2	Минибу с	45	22,5	31	1.116
9	Српски Шор – Хала Спортова – Сутранс – Север	1	Минибу с	60	60	4	144
13	Макова Седмица – Лифка – Мали Бајмок	2	Соло	80	40	31	2.976
16	Теслино Насеље – Болница – Александрово	4	solo	90	22,5	86	8.256
Укупно		24	/	468	45.194	/	/

Легенда:

Планирани број полазака (пол/дан) – планирани број полазака у току радног дана

Време обрта (мин) – предложено време обрта на линији

Број места (места/дан) – понуђени број места у току дана

Минимални интервал (мин) – минимални планирани интервал на линији

Анализа потреба за превозом и искоришћење возила указује на то да саобраћа превише возила и да многи капацитети нису искоришћени. Због тога је потребно оптимизовати капацитете увођењем возила мањег капацитета на одређеним линијама. Како би се то постигло, потребно је разматрати број возила и тип возила на свакој линији у складу са потребама за превозом путника у деловима дана са највећим прометом путника.

Да би се капацитети усагласили са потребама за превозом путника, неопходно је променити структуру ангажованих возила према типу. Овом променом се смањује укупан број места. Иако промена доведи до повећања броја полазака и километара који се пређу, укупан капацитет ће се смањити. Осим што то доводи до бољег искоришћења капацитета, ова оптимизација ће помоћи смањењу укупних трошкова.

Садашња мрежа приградског превоза успешно повезује Град са приградским насељима и обезбеђује квалитетан превоз у том подручју. Интеграција овог превоза са градским линијама се дешава на заједничким стајалиштима.

У следећој табели је преглед основних елемената функционисања мреже приградског превоза путника у Суботици. Број возила у табели мора да се посматра



условно, јер многа возила током радног дана обављају превоз на више приградских линија, укључујући и постојеће ђачке линије у систему.

У наставку се налазе најзначајније линије у којима постоји могућност за додатну оптимизацију полазака и броја возила који саобраћају на њој.

Линија 1а

На основу анализе тренутних редова вожње и броја путника на линији 1а, уочено је да се на линији превоз тренутно обавља коришћењем пет аутобуса, што је више него што је неопходно. Студија је показала да је максималан потребан број аутобуса за ову линију четири, а што се даљом анализом и оптимизацијом броја путника и полазака показало да је довољно да на овој линији саобраћа три соло аутобуса, без употребе зглобних аутобуса. Овом оптимизацијом броја возила и типа возила, могуће је постићи бољу ефикасност и значајну уштеду у ресурсима (вредност набавке возила, трошкови горива, одржавања, зарада и слично).

У наставку се налази један од предлога како би ред вожње по ознаци возила могао да изгледа.

Линија 1/а				
Бр. Поласка	Ознака возила	Келебија	Пачирски пут	Ознака возила
1	G1	04:45:00 Од М	04:45:00	G2
2	G2	05:10:00 Од М	05:05:00	G3
3	G1	05:10:00	05:15:00	G1
4	G3	05:30:00	05:30:00	
5	G1	06:00:00	06:00:00	G2
6	G2	06:30:00	06:30:00	G1
7	G1	06:55:00	06:55:00	G2
8	G2	07:25:00	07:10:00	G3
9	G3	07:55:00	07:40:00	G1
10	G1	08:25:00	08:10:00	G2
11	G2	08:55:00	08:40:00	G3
12	G3	09:25:00	09:10:00	G1
13	G1	09:55:00	09:40:00	G2
14	G2	10:25:00	10:10:00	G3



Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице

15	G3	10:55:00	10:40:00	G1
16	G1	11:25:00	11:10:00	G2
17	G2	11:55:00	11:40:00	G3
18	G3	12:25:00	12:10:00	G1
19	G1	12:55:00	12:40:00	G2
20	G2	13:25:00	13:10:00	G3
21	G3	14:00:00	13:40:00	G1
22	G1	14:25:00	14:05:00	G2
23	G2	14:55:00	14:40:00	G3
24	G3	15:25:00	15:10:00	G1
25	G1	15:50:00	15:40:00	G2
26	G2	16:25:00	16:10:00	G3
27	G3	16:55:00	16:40:00	G1
28	G1	17:25:00	17:10:00	G2
29	G2	17:55:00	17:40:00	G3
30	G3	18:40:00	18:15:00	G1
31	G1	19:00:00	18:40:00	G2
32	G2	19:25:00	19:20:00	G3
33	G1	20:05:00	19:40:00	G1
34	G2	21:00:00	20:10:00	G2
35	G1	22:10:00	21:00:00	G1
36	G2	22:45:00 До Ј	22:10:00	G2
37			22:40:00	G1
Укупно				

Линија 6

На линији број 6, где се тренутно користи 5 возила, Студија је идентификовала максимални потребан број возила као 5. Међутим, анализом редова вожње и броја путника по поласцима, предвиђа се да би линија успешно могла оперисати са 4 аутобуса, под условом боље координације реда вожње. Додатно, узимајући у обзир број путника, неопходност коришћења зглобних аутобуса се чини непотребним, с обзиром на то да соло аутобуси задовољавају потребе линије.



У наставку се налази један од предлога како би ред вожње по ознаци возила за ову линију могао да изгледа.

Линија 6					
Бр. Поласка	Ознака возила	Мали Бајмок		Палић - викенд насеље	Ознака возила
1	G4	04:45:00		04:40:00	G5
2	G7	05:00:00		05:00:00	G6
3	G5	05:20:00		05:05:00	G7
4	G6	05:20:00		05:20:00	G4
5	G7	05:45:00		05:35:00	G7
6	G4	06:00:00		05:50:00	G5
7	G7	06:20:00		06:00:00	G6
8	G5	06:40:00		06:30:00	G4
9	G4	07:00:00		06:50:00	G7
10	G7	07:20:00		07:10:00	G5
11	G5	07:40:00		07:30:00	G4
12	G4	08:00:00		07:50:00	G7
13	G7	08:25:00		08:10:00	G5
14	G5	08:40:00		08:30:00	G4
15	G4	09:00:00		08:50:00	G7
16	G7	09:30:00		09:10:00	G5
17	G5	10:00:00		09:45:00	G4
18	G4	10:30:00		10:15:00	G7
19	G7	11:00:00		10:45:00	G5
20	G5	11:30:00		11:15:00	G4
21	G4	12:00:00		11:45:00	G7
22	G7	12:20:00		12:15:00	G5
23	G6	12:40:00		12:43:00	G4

Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице

24	G5	13:00:00		13:10:00	G7
25	G4	13:20:00		13:30:00	G5
26	G7	13:40:00		13:50:00	G4
27	G5	14:10:00		14:10:00	G7
28	G4	14:20:00		14:30:00	G6
29	G7	14:45:00		14:55:00	G5
30	G6	15:15:00		15:10:00	G4
31	G5	15:20:00		15:30:00	G7
32	G4	15:40:00		16:00:00	G5
33	G7	16:05:00		16:20:00	G4
34	G7	16:20:00		16:40:00	G7
35	G5	16:50:00		17:10:00	G7
36	G4	17:25:00		17:40:00	G5
37	G7	17:55:00		18:10:00	G4
38	G5	18:25:00		18:40:00	G7
39	G4	18:55:00		19:10:00	G5
40	G7	19:25:00		19:40:00	G4
41	G4	20:15:00		20:10:00	G7
42	G7	20:45:00		20:55:00	G4
43	G4	21:30:00		21:30:00	G7
44	G7	22:15:00		22:05:00	G4
45	G4	22:40:00		22:45:00	G7
Укупно					

Табела 7: Основни елементи функционисања мреже линија приградског превоза у Суботици

Број линије	Назив линије	Процењен број возила	frd (пол/дан)	Crd (места/дан)	BTR1 (воз·км/дан)
19	Суботица – Стари Жедник – Нови Жедник	2	22	514,8	42.728,40
20	Суботица – Биково	1	6	90,6	7.519,80
22	Суботица – Зорка – Келебија /Државна Граница/	3	36	450	37.350,00
23	Суботица – Стари Жедник –	3	25	835	69.305,00



**Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског
превоза путника на територији Града Суботице**

	Чантавир – Душаново				
25	Суботица – Клиса – Душаново	3	39	1.037,40	86.104,20
26	Суботица – Мишићево – Бајмок Ц – Бајмок Рата	5	49	1.357,30	112.655,90
26a	Бајмок Базени – Мала Босна – Суботица	1	1	26	2.158,00
28	Суботица – Љутово – Д.Таванкут – Г.Таванкут	3	34	765	63.495,00
30	Суботица – Стари Жедник – Ђурђин	2	20	586	48.638,00
30A	Суботица – Мишићево – Ђурђин	1	2	57,4	4.764,20
41	Суботица – Палић Ц – Шупљак	1	13	247	20.501,00
42d	Буки Мост – Бачки Виногради – Суботица	1	1	21,2	1.759,60
Укупно		26	248	5.987,70	496.979,10

Легенда:

Број линије – постојећи број линије

Назив линије – назив линије дат према насељеним местима на којима саобраћа

Процењен број возила – процењен број возила који је потребан да саобраћа на датој линији

frd (пол/дан) – број полазака по дану

Crd (места/дан) – понуђени број места у току дана

BTR1 (воз·км/дан) – број превезених километара по дану по возилу

Линија 25

На линији број 25, где се тренутно услуга реализује коришћењем 6 возила, Студија долази до закључка да је максимални потребан број возила 4. Прегледом броја путника по поласцима и координисањем реда вожње, уочено је да постоји могућност да ова линија буде додатно оптимизована и покривена са три аутобуса. Ова предложена промена има за циљ повећање ефикасности и оптимизације оперативног процеса на линији 25.

У наставку се налази један од предлога како би ред вожње по ознаци возила за ову линију могао да изгледа.



Линија 25					
Бр. Поласка	Ознака возила	Суботица		Душаново	Ознака возила
1	P1	05:35:00		04:50:00	P1
2	P2	06:25:00		05:40:00	P2
3	P1	07:15:00		06:00:00	P3
4	P2	08:05:00		06:20:00	P1
5	P2	11:00:00		07:10:00	P2
6	P1	10:00:00 Ђ		08:10:00	P1
7	P3	11:30:00 Ђ		09:00:00	P2
8	P1	12:00:00		11:00:00 Ђ	P1
9	P2	13:00:00		12:00:00	P2
10	P3	13:30:00		12:50:00	P3
11	P1	14:05:00 Ђ		13:00:00 Ђ	P1
12	P4	14:30:00		13:50:00	P4
13	P2	15:10:00		14:20:00	P2
14	P3	15:30:00		15:10:00	P1
15	P1	16:30:00		16:05:00 Ђ	P2
16	P2	17:10:00		17:20:00	P1
17	P1	18:30:00		18:15:00	P2
18	P2	19:30:00 Ђ		19:20:00	P1
19	P1	20:10:00		20:30:00 Ђ	P2
20	P2	22:30:00			

Линија 26

На линији 26 саобраћа 6 аутобуса, што је у складу са максималним бројем предвиђеним Студијом. Разматрањем броја путника и распореда вожње, утврђено је да би 5 аутобуса било довољно за ефикасно обављање транспортне активности на овој линији, уз додатну оптимизацију реда вожње.

У наставку се налази један од предлога како би ред вожње по ознаци возила за ову линију могао да изгледа.



Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице

Линија 26					
Бр. Поласка	Ознака возила	Суботица		Бајмок Рата	Ознака возила
1	P8	05:30:00		04:35:00	P8
2	P9	06:15:00		05:00:00	P9
3	P10	07:00:00		05:25:00	P11
4	P8	07:50:00		05:50:00	P10
5	P9	09:30:00		06:15:00	P12
6	P8	09:55:00 Д		06:25:00 С	P8
7	P11	10:45:00		07:00:00	P9
8	P12	11:30:00 Д		08:10:00	P12
9	P8	12:20:00		08:50:00	P8
10	P9	13:10:00		10:45:00	P9
11	P10	13:35:00 Д		11:10:00	P8
12	P9	13:55:00		11:35:00	P10
13	P8	14:10:00 С		12:20:00	P9
14	P12	14:25:00		13:10:00	P8
15	P11	14:55:00		14:00:00	P11
16		15:15:00		14:50:00	P9
17	P9	15:40:00		15:10:00	P8
18	P8	16:35:00		15:45:00	P10
19	P9	17:30:00		16:35:00	P9
20	P8	18:25:00		17:20:00	P8
21	P9	19:10:00		18:20:00	P9
22	P10	19:45:00 Д		19:10:00	P8
23	P8	20:10:00		20:05:00	P9
24	P9	21:15:00		20:50:00	P10
25	P10	22:30:00			



Линија 28

На линији број 28, где тренутно саобраћа четири аутобуса, Студија наговештава да је максимални потребни број аутобуса такође четири. Даљом анализом, уочено је да је могуће оптимизовати ред вожње тако да активност на овој линији обављају три аутобуса. Ова промена има за циљ постизање веће ефикасности у превозу на линији број 28.

У наставку се налази један од предлога како би ред вожње по ознаци возила за ову линију могао да изгледа.

Линија 28 - 3 (4) Studija 4					
Бр. Поласка	Ознака возила	Суботица		Г. Таванкут	Ознака возила
1	P5	05:30:00		04:40:00	P5
2	P6	06:25:00		05:35:00	P6
3	P5	08:30:00		06:20:00	P5
4	P6	10:20:00		06:45:00	P7
5	P5	11:00:00		07:15:00	P6
6	P6	12:00:00		09:30:00	P5
7	P5	13:30:00		11:10:00	P6
8	P6	14:20:00		12:00:00	P5
9	P7	14:30:00		12:45:00	P6
10	P5	15:30:00		14:30:00	P5
11	P6	16:30:00		15:30:00	P6
12	P5	17:30:00		16:30:00	P5
13	P6	18:50:00		17:20:00	P6
14	P5	19:40:00		18:25:00	P5
15	P7	20:15:00		19:35:00	P6
16	P6	21:15:00		20:35:00	P5
17	P7	22:30:00		21:10:00	P7

12.2. Поверавање делатности превоза путника по моделу јавно-приватног партнерства и одузимање поверених послова ЈП "Суботица – транс"

Систем јавног превоза у Суботици је организован тако да је комплетан систем превоза поверен јавном предузећу чији је оснивач Град Суботица. С обзиром да Јавно предузеће "Суботица – транс" дужи низ година бележи организационе, структурне и економске изазове, било је неопходно ангажовати све ресурсе и циљу изналажења решења које ће бити делотворно како за Град, тако и за становнике Града Суботице и његових насељених места.

Након анализа и пројекција потенцијалног пословања ЈП "Суботица – транс" на дугорочном нивоу, уколико би Град извршио предвиђена улагања ЈП "Суботица – транс" како у новчаном, тако и у организационом смислу, донет је закључак да би било потребно ангажовати додатне стручњаке који би могли стручно и свеобухватно да изврше реорганизацију Јавног предузећа у смислу организационе структуре, радне снаге, евентуалне прерасподеле запослених на друга радна места, потребне обуке запослених, итд, што захтева систематичан приступ свих заинтересованих страна као и велика издвајања из буџета. Та издвајања из буџета ни данас нису симболична јер Град дужи низ година издваја значајан износ финансијских средстава из буџета како би превоз путника могао да функционише. С обзиром да је и Законом о јавним предузећима предвиђено да се поверавање обављања делатности од општег интереса друштву капитала и предузетнику врши у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије, Скупштина града Суботице је дана 1. фебруара 2024. године донела Одлуку о покретању поступка одређивања модела финансирања у циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства ради обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице број I-352-256/2024. У случају да дође до реализације пројекта јавно-приватног партнерства по наведеној одлуци, једино решење јесте да дође до престанка постојања ЈП "Суботица – транс" у складу са Законом о јавним предузећима и Законом о привредним друштвима путем поступка ликвидације, стечаја или до друге статусне промене.

Концесионар као будући вршилац комуналне делатности који преузима делатност од Јавног предузећа има обавезу да са запосленима закључи уговоре о раду у складу са Законом о раду, према систематизацији радних места и предвиђеном броју запослених који ће се детаљно дефинисати концесионим актом. Према свим уговорима о раду ЈП "Суботица – транс" је дужна да примењује одредбе Закона о раду ("Сл. гласник РС", бр. 24/2005, 61/2005, 54/2009, 32/2013, 75/2014, 13/2017 - одлука УС, 113/2017 и 95/2018 - аутентично тумачење), а запослени остварују сва права која су им овим Законом гарантована.

12.3. Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за унапређење комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Суботице оствариће се значајан напредак ка остварењу циља **"Приступ и**



приступачност". Имплементацијом различитих кључних елемената, пројекат ће постићи следеће резултате:

1. Приступ свима: Нови систем линија и прилагођен распоред вожње омогућиће да грађани у свим деловима града Суботице имају једнаку могућност приступа јавном превозу. Становници мање насељених делова града и приградских насеља имаће поуздану и ефикасну услугу превоза, што доприноси побољшању њихове повезаности с центром града и другим виталним тачкама.

2. Приступачне цене карата: Приступачне цене карата у комбинацији са квалитетнијим услугама учиниће јавни градски и приградски превоз путника доступним за све грађане. Ово је посебно значајно за социјално угрожене групе, које ће имати могућност да користе превоз по приступачним ценама.

3. Унапређење инфраструктуре: Увођење модерних аутобуса ће омогућити лакши и безбеднији приступ превозу. Оваква инвестиција ће допринети инклузивности и смањењу баријера за коришћење јавног превоза.

4. Информациона приступачност: Имплементација модерних информационих система омогућиће грађанима да лако прате распоред вожње, промене у рутама и цене карата. Ово ће повећати транспарентност и омогућити грађанима боље планирање путовања и времена.

Укупно гледано, реализацијом овог пројекта, Суботица ће постати пример успешне примене јавно-приватног партнерства у области јавног градског и приградског превоза, постижући значајно унапређење приступа и приступачности за све грађане. Нови систем линија, модерни аутобуси, приступачне цене карата и инклузивна инфраструктура допринеће бољем квалитету живота становника града, смањењу саобраћајних гужви и загађења ваздуха, те повећању социјалне правде.

Један од исхода који ће се такође постигнути реализацијом овог Концесионог акта јесте и економска **ефикасност и фискална одрживост**. Увођење нових линија, модерних аутобуса и оптимизација рута довешће до ефикаснијег пословања превозног система. Уз повећање броја путника, захваљујући побољшању приступа и квалитетнијим услугама, јавни градски и приградски превоз је постао привлачнији за грађане, што ће резултирати повећањем прихода од продаје карата. Кроз јавно-приватно партнерство, пројекат ће диверсификовати изворе финансирања. Партнерство са приватним сектором подразумева инвестиције у набавку нових возила и инфраструктуру. Повећање прихода допринеће побољшању фискалне одрживости пројекта. Јавни градски и приградски превоз путника ће постати мање зависан од субвенција из градског буџета и биће способан да делимично или потпуно финансира своје операције из сопствених прихода.

Захваљујући економској ефикасности и фискалној одрживости, овај пројекат ће постати модел за унапређење јавног градског и приградског превоза путника уз минималан утицај на градски буџет. Ефикаснији и профитабилнији превоз омогућиће локалној самоуправи боље управљање ресурсима, што ће резултирати бољим услугама за грађане Суботице.



Овим пројектом ЈПП постигнуће се значајна **одрживост животне средине и повећана отпорност на негативне утицаје**. Увођење модерних нискоемисионих аутобуса допринеће значајном смањењу емисије штетних гасова и загађења ваздуха. Ово ће повећати квалитет ваздуха у Суботици и допринети очувању животне средине. Побољшање квалитета услуге допринеће повећању употребе јавног градског и приградског превоза путника аутобусом на територији града Суботице у односу на индивидуалне аутомобиле. Смањење броја приватних путничких возила на улицама смањиће саобраћајну гужву и допринети смањењу емисија гасова. Кроз имплементацију пројекта, биће уведено еколошки свесно управљање ресурсима. Ефикасније планирање рута и вожње, као и оптимизација капацитета возила, смањиће потрошњу горива и негативан утицај на животну средину. Имплементација нових технологија и еколошких иновација унапредиће отпорност јавног градског и приградског превоза путника на климатске промене. Овај пројекат ће постати пример одрживог развоја у комуналној делатности, подстичући и друге секторе да разматрају свој допринос очувању животне средине. Одрживост јавног градског и приградског превоза путника на територији града Суботице допринеће јачању свести о важности очувања околине у целој заједници.

Репликабилност модела и поступака јесте још један од исхода до којег ће доћи реализацијом предметног Концесионог акта. Увођење стандардизованих поступака и оперативних смерница доприноси ефикасности и лакшој репродукцији модела у другим градовима. Оваква пракса олакшава пренос знања и искустава на друге комуналне делатности и секторе. Свеобухватно документовање искустава током реализације пројекта омогућиће стварање детаљних извештаја и студија случаја. Ови документи ће служити као вредан извор информација за друге градове који желе имплементирати сличне пројекте. Пројекат ће ојачати сарадњу између јавног и приватног сектора, што ће створити повољне услове за будућа партнерства у другим градовима. Поверење и разумевање између партнера кључно је за успешно репликовање модела.

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за обављање комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице биће постигнуто успешно **укључивање свих заинтересованих страна**. Укључивање грађана Суботице у процес реализације пројекта унапређења градског и приградског превоза путника ће омогућити да се узму у обзир потребе и жеље крајњих корисника. Анкете могу пружити прилику за изражавање мишљења и давање повратних информација о новом систему јавног градског и приградског превоза путника. Успешно партнерство са приватним партнером допринеће унапређењу комуналне делатности јавног градског и приградског превоза. Искуства и ресурси приватног сектора користиће се за оптимизацију оперативних процеса и пружање бољих услуга. Активно информисање и транспарентност у процесу доношења одлука о пројекту ће повећати поверење грађана и других заинтересованих страна. Отвореност према повратним информацијама и одговорност према заједници доприносе већем успеху пројекта. Укључивање свих заинтересованих страна ће омогућити боље разумевање њихових потреба и преференција. Пројекат ће се прилагодити тим

потребама како би се осигурало да нови систем јавног градског и приградског превоза путника служи свим грађанима Суботице на најбољи могући начин.

12.4. Динамика и опис реализације пројекта

Период припреме

План је да се у првих месец дана по закључењу јавног уговора врши припрема за обављање комуналне делатности од стране приватног партнера, односно обављање административних послова потребних за преузимање јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице.

Концесионар ће бити у обавези да у периоду припреме у свим постојећим возилима којима ће се обављати јавни градски и приградски превоз путника, обезбеди видео надзор, систем за електронску наплату карата и систем за бројање путника.

Истовремено, Концесионар је у обавези да поручи нова возила у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које јавни партнер може да изнесе приговор уколико возила и опрема (за видео надзор, бројање путника, електронску наплату карата) не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Период пружања уговорене услуге

Најкасније, 30 дана од дана закључења јавног уговора Концесионар је у обавези да у потпуности преузме обављање услуге јавног градског и приградског превоза. У првих 18 месеци трајања уговора, односно до набавке нових возила, превоз ће се обављати са постојећим или неким другим возилима којима Концесионар располаже. У сваком моменту, превоз путника мора да се обавља без застоја и промена.

Концесионар ће у року од најдуже 18 месеци од дана закључења уговора бити у обавези да набави 55 нових возила емисионе класе ЕУРО6 од којих је 50 возила предвиђено за редовно вршење градског и приградског превоза, док је преосталих пет возила предвиђено за резерву.

Концесионар ће бити у обавези да у свим новим возилима којима ће се обављати јавни градски и приградски превоз путника, обезбеди видео надзор, систем за електронску наплату карата и систем за бројање путника који морају бити имплементирани пре него што се возило пусти у рад.

Најкасније 18 месеци од дана закључења уговора, Концесионар је у обавези да услугу обавља новим возилима ЕУРО6 категорије (која је претходно доказао да је набавио у складу са пројектом и инвестиционим планом) и која су опремљена системом за видео надзор, системом за електронску наплату карата и системом за



бројање путника. Концесионар је дужан да редовно одржава возила, као и опрему за видео надзор, електронску наплату карата и бројање путника и да омогући да иста функционише у сваком моменту беспрекорно са минималним отказом и да јавном партнеру омогући приступ свим подацима који су доступни путем видео надзора, електронске наплате карата и бројања путника.

Концесионар има обавезу да у складу са чланом 29. Закона о превозу путника у друмском саобраћају обавести министарство надлежно за послове саобраћаја о промени података о условима на основу којих је издата лиценца за превоз (промена возног парка) и то најкасније у року од 15 дана од дана настале промене.

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

Град ће активно учествовати у исходавању свих неопходних дозвола, сертификата, лиценци и да активно учествује и исходавању истих код свих јавних и других надлежних тела како би се овај пројекат реализовао.

Најмање једном годишње Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене реда вожње, линија и висине накнаде уколико има оправданих разлога за то.

Концесионар ће имати обавезу извештавања Јавног партнера о пословању (обавезама, приходима, расходима), на сваких 6 месеци током свих 15 година трајања уговора у складу са законом.

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

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

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

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

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

Приватни партнер мора да задовољи критеријуме за избор приватног партнера за учешће у поступку јавне набавке, а који ће оквирно бити дефинисани на следећи начин:

1.1. Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

У складу са чланом 115. ЗЈН, Наручилац може да захтева да привредни субјект докаже да је уписан у регистар привредних субјеката, судски регистар, професионални

регистар или други одговарајући регистар, ако се такав регистар води у земљи у којој привредни субјект има седиште.

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

1.2. Финансијски и економски капацитет

У складу са чланом 116. ЗЈН, Наручилац може у документацији о набавци да одреди финансијски и економски капацитет којим се обезбеђује да привредни субјекти имају финансијску и економску способност потребну за извршење уговора о јавној набавци, а нарочито да:

- 1) имају одређени минимални приход, укључујући одређени минимални приход у области која је обухваћена предметом јавне набавке за период од највише три последње финансијске године, у зависности од датума оснивања привредног субјекта, односно почетка обављања делатности привредног субјекта;
- 2) имају одређени однос имовине и обавеза или други финансијски показатељ у вези са финансијским извештајима привредних субјеката за период од највише три последње финансијске године;
- 3) имају одговарајући ниво осигурања од професионалне одговорности.

1.3. Технички и стручни капацитет

У складу са чланом 117. ЗЈН, Наручилац може да одреди услове у погледу техничког и стручног капацитета којима се обезбеђује да привредни субјект има потребне кадровске и техничке ресурсе и искуство потребно за извршење уговора о јавној набавци са одговарајућим нивоом квалитета, а нарочито може да захтева да привредни субјект има довољно искуства у погледу раније извршених уговора.

14. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ, УКЉУЧУЈУЋИ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

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

Анализом података о потребним новчаним и другим средствима и динамици њиховог улагања, начин плаћања, планираних прихода за вршење превоза путника, оперативних трошкова потребних за вршење превоза који су обрађени у одељку 15. сачињен је одељак 15.10. Збирни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта на основу кога је закључено да је најоптималније решење да рок на који се закључује јавни уговор буде 15 година.



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

15.1. Пословни план и финансијска анализа

Предмет овог предлога пројекта ЈПП је поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Суботице, са циљем ефикаснијег коришћења расположивих ресурса и успостављања ефикасног система превоза путника. Ефикасно функционисање система превоза путника подразумева коришћење савременијих возила којима је могуће на ефикаснији начин пружити квалитетну услугу превоза путника. То подразумева прибављање одговарајућег броја возила одговарајуће категорије за обављање делатности превоза. Возила која су неопходна је могуће прибавити на неколико начина.

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

15.2. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

Анализа вредности која се добија у односу на уложени новац обавезно се спроводи код пројеката јавно-приватног партнерства. Утврђивање добијене вредности у односу на уложени новац (енг. *value for money*, *VfM*) примена је аналитичког поступка у оквиру кога се настоји квантитативним путем утврдити да ли је за пореске обвезнике од веће користи да се примени традиционални модел инвестирања у којем се јавно тело појављује у улози инвеститора, преузимајући све или претежан део ризика јавне инвестиције, или им се више исплати да набаве услугу од понуђача из приватног сектора, преносећи (алоцирајући) већину ризика на њега, као што је то код јавно-приватног партнерства. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац је пренос одређених ризика реализације јавне инвестиције на приватног партнера. У том смислу, Европска комисија дефинише јавно-приватно партнерство као



партнерство између јавног и приватног сектора које има за циљ пружање услуге коју традиционално обезбеђује јавни сектор. Јавни сектор се јавља у улози наручиоца који има за циљ да обезбеди пружање јавне услуге кориснику, док се приватни сектор јавља у улози извршиоца и има за циљ да пружи јавним уговором дефинисане услуге.

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

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

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

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

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

Припрема Компаратора укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

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

15.3. Методологија „ вредност за људе и за планету“

Важно је напоменути да овај концесиони акт задовољава јавни интерес, који је дефинисан Законом о ЈПП-у, а који је идентификован кроз методологију „вредност за новац“. За остваривање друштвене вредности изнад своје економске вредности, предметни концесиони акт треба да буде „прикладан сврси“. Потребно је проширити приступ „вредност за новац“, те за задовољење јавног интереса, поставити циљеве одрживог развоја као императив, а до којих се долази применом методологије *“value for people”* (вредност за људе) и *“value for the planet”* (вредност за планету).

Вредност за људе" и "вредност за планету" су два кључна аспекта одрживог развоја и пословања који постају све значајнији. Ове методологије се фокусирају на равнотежу између економске користи и добробити за друштво и околину.

Важно је напоменути да поменуте две методологије нису међусобно искључиве, већ су оне у корелацији јер очување природних ресурса и одржива економија директно утичу на добробит људи. Успешним интегрисањем ових методологија у ЈПП пројекат остварује се дугорочни успех и доприноси се одрживом развоју на глобалном нивоу.

15.4. Капитални трошкови и пројекција финансијских одлива

За потребе финансијске анализе реализације пројекта за поверавање обављања комуналне делатности и објеката за обављање делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице креирана је спецификација трошкова иницијалне набавке возила којима ће се обављати превоз путника, као и вредност трошкова инвестирања у санацију објеката за обављање делатности како би се објекти привели намени – инвестирање у санацију кровне конструкције аутобуске станице и санацију ремонтног центра (браварска радионица, столарска радионица и слично).

У наставку текста ће бити приказани капитални трошкови пројекта који подразумевају набавку комплетног, потпуно новог, возног парка за обављање делатности и спровођење услуге превоза путника (градски аутобуси, приградски аутобуси и минибусеви), као и вредност средстава која су неопходна за инвестирање у санацију објеката за обављање делатности како би се објекти привели намени.

За обављање делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице неопходно је обезбедити 19 градских аутобуса, 26 приградских аутобуса, 5 минибусева као и 5 резервних возила (1 градски аутобус, 1 приградски аутобус и 3 минибуса). Према представљеној спецификацији укупан број возила неопходних за обављање превоза је 55 возила, а уколико у току реализације пројекта дође до повећања броја пређених километара у току године неопходно је број возила ускладити са бројем пређених километара.

Врста возила којом би се обављао превоз је ЕУРО 6 категорија возила и планира се иницијална набавка свих нових возила у првих 18 месеци периода реализације уговорне обавезе.

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

Табела 8: Иницијална вредност трошкова набавке возила и успостављања новог возног парка

Тип возила	Број потребних возила	Вредност набавке возила (ЕУР нето)	Вредност улагања ЕУР	Курс евра	Вредност улагања РСД нето
Минибус	5	120.000,00 EUR	600.000,00 EUR	117,20	70.320.000,00 RSD
Соло градски аутобус	19	270.000,00 EUR	5.130.000,00 EUR	117,20	601.236.000,00 RSD
Соло приградски аутобус	26	270.000,00 EUR	7.020.000,00 EUR	117,20	822.744.000,00 RSD
Минибус	3	120.000,00 EUR	360.000,00 EUR	117,20	42.192.000,00 RSD
Соло градски аутобус	1	270.000,00 EUR	270.000,00 EUR	117,20	31.644.000,00 RSD
Соло приградски аутобус	1	270.000,00 EUR	270.000,00 EUR	117,20	31.644.000,00 RSD
Укупан број возила	55		13.650.000,00 EUR		1.599.780.000,00 RSD

Као што смо већ навели, за обављање квалитетне услуге превоза путника на територији Града неопходно је обезбедити укупно 50 возила и 5 резервних возила. Према тренутно доступним тржишним подацима вредност иницијалне набавке возила процењује се на 1.599.780.000,00 динара и састоји се од следећег:

1. Иницијалне набавке нових 5 минибусева емисионе класе ЕУРО6 чија је нето вредност набавке процењена на 70.320.000,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила потребно је издвојити 14.064.000,00 динара за свако возило односно 120.000,00 евра изражено у нето вредности (144.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
2. Иницијалне набавке нових 19 соло градских аутобуса емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 601.236.000,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила потребно је издвојити 31.644.000,00 динара за свако возило односно 270.000,00 евра изражено у нето вредности (324.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
3. Иницијалне набавке нових 26 приградских аутобуса емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 822.744.000,00 динара. Према процени за иницијалну набавку представљене врсте возила потребно је издвојити 31.644.000,00 динара за свако возило односно 270.000,00 евра изражено у нето вредности (324.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
4. Иницијалне набавке нових 3 минибусева емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 42.192.000,00 динара који ће служити као возила у резерви. Према



процени за иницијалну набавку представљене врсте возила издвојити 14.064.000,00 динара за свако возило односно 120.000,00 евра изражено у нето вредности (144.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);

5. Иницијалне набавке 1 новог градског аутобуса емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 31.644.000,00 динара, односно 270.000,00 евра изражено у нето вредности (324.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке);
6. Иницијалне набавке 1 новог приградског аутобуса емисионе класе ЕУРО6 процењене вредности 31.644.000,00 динара, односно 270.000,00 евра изражено у нето вредности (324.000,00 евра изражено у бруто вредности набавке).

Иницијална вредност трошкова санације објеката за обављање делатности

Када је у питању санација објеката за обављање делатности како би се објекти привели намени потребно је укупно уложити око 1.000.000,00 евра нето, односно 117.200.000,00 динара нето. Пројектним задатком предвиђена је набавка комплетне опреме и материјала према захтеву Јавног партнера и према следећој спецификацији радова:

1. Реконструкција тоалета, замена свих инсталација, водовода, канализације и електро инсталација и израда хидроизолације са свим пратећим радовима.
2. Сечење клинкер бетонских коцки, армираног бетона и продубљивање бетона на -0,50м у хали за поправку аутобуса. Армирање и бетонирање пода канала у хали за поправку аутобуса са завршном обрадом бетона.
3. Демонтажа постојећег крова. Постављање нове кровне конструкције са свим пратећим радовима, материјалом и опремом.
4. Израда и постављање алуминијумског лима, опшава, увала, хоризонталних и вертикалних олука на гаражама.
5. Демонтажа старог дотрајалог олука на главној аутобуској станици. Израда и постављање новог вертикалног и хоризонталног олука, опшава, увала.
6. Одлагање грађевинског отпада у складу са законом.

На основу представљених података који се односе на капиталне расходе долазимо до закључка да укупна вредност капиталних улагања (за набавку возила и санацију објеката) износи **1.716.980.000,00 динара нето**, односно **14.650.000,00 евра нето**.

15.5. Оперативни трошкови и пројекција финансијских одлива

Оперативни трошкови односе се на редовне годишње трошкове до којих долази како би пружање услуге превоза у будућности функционисало на оптималном нивоу. За пружање услуге јавног градског и приградског превоза путника на територији града Суботице очекују се оперативни трошкови који би обухватили: зараде запослених, трошкове горива, замену пнеуматика, инвестиционо и текуће одржавања возног парка, трошкове регистрације са осигурањем путника, каско осигурањем и техничким прегледима.

Процењује се да је за обављање делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији града Суботице на годишњем нивоу неопходно издвојити приближно **634.409.488,46** динара.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

Табела 9: Оперативни трошкови обављања делатности у будућности на годишњем нивоу

Оперативни трошкови	Годишњи износ трошкова (РСД нето)
Трошкови горива	216.936.652,42
Трошкови зарада и накнада зарада	346.178.336,04
Трошкови годишњег одржавања возног парка	39.994.500,00
Трошкови замене пнеуматика	20.300.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	11.000.000,00
Укупно:	634.409.488,46

Процена висине трошкова горива извршена је на основу будућег броја пређених километара који ће се остваривати годишње на територији Града и који ће према процени износити 3.574.361,30 километара, а на основу очекиване просечне потрошње возила од 38 литара на пређених 100 километра за аутобусе, 21 литар на пређених 100 километра за минибусеве и просечном ценом погонског горива од 170,83 РСД без ПДВ (205,00 динара малопродајне вредности набавке).

Трошкови зарада процењени су на 346.178.336,04 динара годишње и односе се на трошкове ангажовања неопходне радне снаге у бруто износу. Структуру запослене радне снаге представљају највећим делом возачи који би вршили услугу јавног градског и приградског превоза путника на територији Града, затим диспечери, административни радници, перачи, шеф саобраћаја, инжењер за планирање траса, координатор система електронске наплате и управљања возилима, запослени у делу продаје и наплате карата, ремонта и директор односно сертификовано лице за обављање делатности превоза. Процењено је да је за обављање делатности потребно ангажовати укупно 158 лица, од којих највећи број чине возачи (115 возача).

Табела 10: Структура радне снаге и висина њихових зарада

Функција	Директор	Шеф саобраћаја	Његовоћа (финансијски аналитичар)	Инжењер за планирање траса (саобраћајни инжењер)	Диспечер (гаража)	Координатор система електронске наплате и управљања возилима	Административни радник	Перач	Возачи	Продаја и наплата карата	Ремонт	Укупно
Број извршилаца	1	1	1	1	5	1	3	5	115	10	15	158
Висина нето зараде	130.000	100.000	100.000	90.000	75.000	90.000	65.000	65.000	125.000	85.000	85.000	
Висина бруто зараде	209.978	160.699	160.699	144.272	119.632	144.272	103.206	103.206	201.765	136.059	136.059	
Укупан износ	2.519.741	1.928.386	1.928.386	1.731.267	7.177.920	1.731.267	3.715.416	6.192.360	278.435.893	16.327.080	24.490.620	346.178.336

Висина месечне и годишње зараде процењена је у складу са условима на тржишту радне снаге, а у складу са потребама предметне делатности.

Годишње одржавање возила односи се на просечне годишње трошкове одржавања возног парка – инвестиционо и текуће одржавање возила, до којег може доћи како у периоду који је покривен гаранцијом, тако и након истека гаранције. На основу анализе система јавног градског и приградског превоза на територији Републике Србије закључено је да трошкови годишњег одржавања у просеку износе 2,5% вредности возила на годишњем нивоу и у складу са потребним бројем возила они износе 39.994.500,00 динара.

Замена пнеуматика у јавном градском и приградском саобраћају је убрзана у односу на превоз који не представља градски и приградски. Предвиђено је да се замена пнеуматика врши на 80.000 км. У складу са будућим бројем пређених километара на територији Града процењен је број пнеуматика које је потребно заменити на годишњем нивоу па су трошкови замене процењени на 20.300.000,00 динара годишње нето.

Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем процењују се на 200.000,00 динара по возилу што укупно чини 11.000.000,00 динара годишњих трошкова.

15.6. Оперативни трошкови тренутно успостављеног система превоза

Систем јавног превоза у Суботици се сусреће са значајним оперативним и економским изазовима, чија неодрживост произилази из различитих фактора.

Трошкови функционисања јавног предузећа "ЈП Суботица транс" на годишњем нивоу **превазилазе милијарду динара**, па је финансијска одрживост целокупног система доведена у питање.

Први кључни изазов представља застарелост возног парка, чије одржавање производи високе трошкове и доприноси непотребном губитку финансијских ресурса.

Стари аутобуси неефикасни су и у потрошњи горива па представљају велики терет за буџет, додатно отежавајући економску позицију система превоза.

Осим тога, оперативни трошкови додатно су повећани услед јако високих трошкова зарада запослених радника због великог броја запослених радника.

У току претходног обрачунског периода тј. у периоду од јануара до децембра 2023. године остварено је укупно 1.149.152.028,84 динара укупних расхода јавног предузећа "ЈП Суботица транс". Највећи проценат генерисаних трошкова односи се на трошкове зарада и накнада зарада – 513.886.010,52 динара тј. 44,72% укупно остварених расхода. Поред тога, трошкови горива и мазива износили су 303.876.601,35 динара – 26,44%, што је много више у односу на износ трошкова горива и мазива који би био остварен када би се извршила модернизација возног парка (за 86.939.948,93 динара више).

Приходи који се остварују од саме делатности нису довољни да покрију високе трошкове функционисања што повећава зависност од градских субвенција.

Висина субвенција Града за период 1.1-31.12.2023. године износила:

- 309.276.803,00 динара по програму 7 - организација саобраћаја и путне инфраструктуре, функција 450-саобраћај, програмска активност 0701-0004 јавни градски и приградски превоз путника, текуће субвенције – 4511;
- 27.311.363,31 динара по програму 7 - организација саобраћаја и путне инфраструктуре, функција 450-саобраћај, програмска активност 0701-0004 јавни градски и приградски превоз путника, капиталне субвенције – 4512;
- 39.281.196,00 динара за субвенционисање школског превоза – основне школе;
- 52.482.618,00 динара за субвенционисање школског превоза – средње школе;
- 55.000.000,00 динара за субвенционисање накнаде за право на бесплатан превоз по Правилнику о субвенцијама комуналних услуга за лица старија од 65 година (пензионери)

односно **483.351.980,31 динара** укупно што указује на то да је модернизација возног парка и оптимизација делатности неопходна како градски буџет не би морао да подноси терет неефикасности успостављеног система.

15.7. Проекције прилива

У складу са овим концесионим актом начин наплате и плаћања биће организован на следећи начин:

1. Основни приход пројекта представља **продаја карата** за превоз путника у јавном градском и приградском превозу на територији Града. **Концесионар** ће током периода трајања пројекта **вршити продају карата** и наплату од стране корисника. Концесионар врши наплату карата уз помоћ савременог система наплате и могуће је остварити систем дислоциране наплате на више различитих места (киосци и сл.), као и електронска продаја и наплата карата. Приходи који се остваре од продаје карата довољни су да покрију део трошкова обављања делатности, док се мањи део трошкова покрива од стране Града. Концесионар ће сачињавати ценовник за пружање услуге градског и приградског превоза, у којем може да одреди категорије корисника које остварују одређене попусте, уз претходну сагласност Града. Град може посебним актом да одреди категорије корисника за које ће делимично или у потпуности субвенционисати цену услуге из буџета Града. Град ће имати увид и контролу над оствареним приходима, док ће Концесионар бити у обавези да доставља Граду податке о оствареним приходима од продатих карата, као и изводе наменског текућег рачуна преко којих ће бити евидентирани остварени приливи од продаје карата. Оба партнера могу предлагати измене линија и реда вожње, а одлука о томе доноси се од стране надлежног органа Града. Приходи који се остваре од продаје карата довољни су да покрију део трошкова обављања делатности, док ће мањи део трошкова бити исплаћиван од стране Града као надокнада трошкова по пређеном километру у виду концесионе накнаде. Предметним концесионим актом предвиђа се да ће годишња висина прихода од продаје карата динара износити 576.269.213,26 динара изражено у нето вредности односно за 5% више у односу на приходе од продаје карата градског и приградског превоза путника за период 1.1-31.12.2023. године (548.827.822,15 динара). У складу са тим да би реализација пројекта довела до модернизације возног парка (комплетно нови возни парк) очекује се значајније повећање броја путника (значајно више од 5%), али у сврхе обрачуна показатеља исплативости коришћен је конзервативнији приступ па су приливи од продаје карата планирани на истом нивоу за све време трајања пројекта односно на нивоу од 576.269.213,26 динара;
2. Поред основног прихода пројекта, а како би делатност могла да буде организована неопходно је обезбедити 290.000.000,00 динара на годишњем нивоу у виду концесионе накнаде коју би Град исплаћивао Концесионару. Планирано је да се надокнада врши на исти начин као и до сада, односно да се

на месечном нивоу испостави обрачун броја пређених километара и уговорене цене превоза по пређеном километру и да је обавеза Града да изврши надокнаду трошкова као разлику укупних трошкова производње уговореног и пређеног обима километара тј. транспортне услуге и остварених прихода превозника од обављања комуналне делатности (укупан број пређених километара * укупна цена по пређеном километру – укупни остварени приходи од продаје карата). Уговор се закључује са понуђачем који је у поступку јавне набавке за избор концесионара понудио најповољнију понуду и на основу које је уговорена цена по пређеном километру. Предвиђено је и да може доћи до промене цене, а на основу методологије која је описана у делу који се односи на промену уговорене цене комуналне услуге.

15.8. Анализа ризика и матрица расподеле ризика

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

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

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

Табела 11: Матрица ризика

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

За квалитетну анализу ризика врши се подела по категоријама:

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

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

Табела 12: Расподела ризика у пројекту јавно-приватног партнерства

врсте ризика	процена утицаја ризика	вероватноћа појаве ризика	финансијски утицаји ризика	расподела ризика			техника управљања ризиком – умањење ризика
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА							
Планирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Стручно управљање
Ризик припреме документације	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Изабрати стручан тим који се разуме у дати пројекат
Временско прекoraчење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Управљање ризиком путем адекватне процене рокова и добро дефинисаног плана
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Информисати се о критеријумима и временским роковима
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Минималан	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Стручност при састављању и адекватно руковање са роковима и захтевима
Буџет пројекта и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Процена трошкова
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ И РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА							
Кашњење у испоруци возила, опreme и материјала	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Располагање са потребним возилима и опремом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручне радне снаге	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Ангажовање стручних лица за предметну делатност
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака
Повреде на раду	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Адекватна опрема, осигурање
Наплата карата	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Пружање адекватне услуге и контрола
Наплата уговорене накнаде	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик кретања цена услуге	Минималан	Минималан	Занемарљив			Х	Регулисано методологијом за промену цене комуналне услуге
Ризик промене законске регулативе	Минималан	Минималан	Занемарљив			Х	Увек бити у току, пратити
Инфлаторни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Х			Адекватна процена и праћење тржишних услова
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен		Х		Цена услуге су дефинисане у еврима, али плаћање у динарима
Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х		Каматне стопе изражене фиксно кроз аранжман са банком
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив		Х		Пореска оптимизација за инвеститоре изражена кроз адекватну корпоративну структуру



Јавни партнер ће пренети на приватног партнера све ризике којима он може ефикасно да управља.

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

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

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

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

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

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

Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског
превоза путника на територији Града Суботице

документације, набавке возила, финансирања, одржавања возног парка и објеката, управљања и слично.

Табела 13: Ризици у оквиру Компаратора јавно-приватног партнерства

Категорија ризика	Ризик јавног партнера без примене ЈПП	Подела ризика у оквиру ЈПП	Вероватноћа ризика	Основни трошак пројекта	Утицај ризика низак (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика средњи (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика висок (% тренутне вредности основног трошка)	Тренутна вредност основног трошка	Вредност ризика без ЈПП	Вредност пренетог ризика на ЈП	Вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП	Годишња вредност ризика без ЈПП	Годишња вредност пренетог ризика на ЈП	Годишња вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ									118.188.345,03	94.211.346,61	23.976.998,42	7.879.223,00	6.280.756,44	23.976.998,42
Ризик припреме пројекта														
Планирање пројекта	ЈП	ЈП	10%	трошкови припреме документације	25%	50%	100%	159.978.000,00	9.332.050,00	9.332.050,00	0,00			
Ризик припреме документације	ЈП	ЈП	10%	трошкови припреме документације	25%	50%	100%	159.978.000,00	9.332.050,00	9.332.050,00	0,00			
Временско прекорачење и кашњења	ЈП	ЈП	15%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	1%	3%	5%	799.233.280,71	3.596.549,76	3.596.549,76	0,00			
Рокви за завршетак пројектно-техничке документације	ЈП	ЈП	30%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	5%	10%	15%	799.233.280,71	23.976.998,42	23.976.998,42	0,00			
Ризик дозвола	ЈП	ЈП	5%	трошкови припреме документације	100%	100%	100%	159.978.000,00	23.996.700,00	23.996.700,00	0,00			
Ризик поступка јавне набавке и избора приватног партнера	ЈП	ЈП	1%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	100%	100%	100%	799.233.280,71	23.976.998,42	0,00	23.976.998,42			
Буџет пројекта и трошкови	ЈП	ЈП	1%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	100%	100%	100%	799.233.280,71	23.976.998,42	23.976.998,42	0,00			
ПЕРИОД ИНВЕСТИРАЊА И НАБАВКЕ ВОЗИЛА									133.519.662,34	133.519.662,34	0,00	133.519.662,34	133.519.662,34	0,00
Ризик набавке неопходне опреме за квалитетно обављање услуге превоза									113.362.842,12	113.362.842,12	0,00			
Ризик набавке опреме (кашњење у испоруци возила)	ЈП	ЈП	5%	вредност опреме	10%	15%	20%	1.599.780.000,00	35.995.050,00	35.995.050,00	0,00			
Располагање са потребном опремом, квалитет	ЈП	ЈП	5%	вредност опреме	5%	10%	15%	1.599.780.000,00	23.996.700,00	23.996.700,00	0,00			
Недостатак стручне радне снаге	ЈП	ЈП	5%	вредност опреме	10%	15%	20%	772.981.977,04	17.392.094,48	17.392.094,48	0,00			
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	ЈП	ЈП	10%	годишња уштеда трошковима горива, одржавања и осталим трошковима	10%	15%	20%	799.233.280,71	35.965.497,63	35.965.497,63	0,00			
Повреде на раду	ЈП	ЈП	20%	вредност осигурања	10%	15%	20%	150.000,00	13.500,00	13.500,00	0,00			
Ризик финансирања у току периода									20.156.820,22	20.156.820,22	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	ЈП	25%	трошкови припреме документације	10%	15%	20%	159.978.000,00	17.997.525,00	17.997.525,00	0,00			
Ризик финансирања	ЈП	ЈП	25%	трошкови финансирања	10%	15%	20%	19.193.735,29	2.159.295,22	2.159.295,22	0,00			
ПЕРИОД ТРАЈАЊА УГОВОРА									193.301.489,47	184.031.427,77	9.270.061,70	12.886.765,96	12.268.761,85	618.004,11
Ризици за време трајања уговора о ЈПП-у														
Наплата карата	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	13.149.023.685,53	39.447.071,06	39.447.071,06	0,00			
Ризик кретања цена услуга	ЈП	подељен	2%	вредност пројекта	1%	2%	3%	13.149.023.685,53	15.778.828,42	7.889.414,21	7.889.414,21			
Ризик промене Законске регулативе	ЈП	подељен	1%	вредност пројекта	0%	1%	2%	13.149.023.685,53	2.761.294,97	1.380.647,49	1.380.647,49			
Инфлаторни ризик	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	13.149.023.685,53	39.447.071,06	39.447.071,06	0,00			
Валутни ризик	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	13.149.023.685,53	46.021.582,90	46.021.582,90	0,00			
Ризик каматних стопа	ЈП	ЈП	5%	капитални трошкови	1%	4%	8%	1.599.780.000,00	10.398.570,00	10.398.570,00	0,00			
Порески ризици	ЈП	ЈП	5%	вредност пројекта	1%	2%	3%	13.149.023.685,53	39.447.071,06	39.447.071,06	0,00			
УКУПНО									445.009.496,83	411.762.436,71	33.247.060,12	154.285.651,30	152.069.180,63	24.595.002,53

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да је укупан ризик реализације пројекта процењен на 445.009.496,83 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 411.762.436,71 динара преноси на приватног партнера, што износи око 92,53% свих урачунатих ризика.



15.9. Дисконтовани токови новца

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

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

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

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

Дисконтна стопа коју смо користили приликом обрачуна износи 6,25% и представља вредност референтне каматне стопе на нивоу Републике Србије, која је важећа на дан израде Концесионог акта.

Први сценарио који је разматран односи се на самосталну реализацију пројекта од стране Града уз претпоставку да Град поседује новчана средства за реализацију овог пројекта.

Овај сценарио базира се на претпоставци да би реализација пројекта у потпуности била финансирана из сопствених средстава Града односно из буџета Града и да би управљање и организовање услуге превоза и даље било вршено од стране "ЈП Суботица транс". Овај сценарио подразумева да Град у оквиру свог буџета може имати простора да обезбеди износ средстава који је неопходан да се изврши капитално улагање за набавку возила и санацију објеката за обављање делатности – односно износ од 1.716.980.000,00 динара (што у овом моменту чини око 15% вредности укупног буџета Града). Такође, на овај начин били би задржани скоро сви трошкови јавног предузећа – трошкови зарада, остали фиксни трошкови, док би набавка новог возног парка довела до смањења трошкова горива и мазива, као и трошкова одржавања.

Набавка 55 нових возила којима би се обављала делатност значила би да возила постојећег возног парка могу по тржишним вредностима бити продата како би био генерисан одређени износ новца за финансирање инвестиције. На бази типа и старости возила постојећег возног парка, извршена је процена тржишне вредности возила која је представљена у табели у наставку:

Табела 14: Тржишна вредност постојећег возног парка

Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног градског и приградског
превоза путника на територији Града Суботице

Редни број	Врста и тип возила	Гаражни број	Регистраска ознака (СУ)	Тржишна вредност (РСД) бруто	Тржишна вредност (РСД) нето
1	град - соло	68	129-ВО	1.414.541,80	1.178.784,83
2	град - соло	70	018-МИ	1.654.541,80	1.378.784,83
3	град - соло	71	144-ЦК	2.680.614,20	2.233.845,17
4	град - соло	72	044-ПП	2.738.444,70	2.282.037,25
5	град - соло	75	040-ПЈ	141.405,00	117.837,50
6	град - соло	202	094-НЗ	5.728.825,38	4.774.021,15
7	град - соло	204	133-ГЦ	4.720.000,00	3.933.333,33
8	град - соло	205	133-ГТ	4.720.000,00	3.933.333,33
9	град - соло	206	175-УЈ	4.101.300,00	3.417.750,00
10	град - соло	207	175-ОИ	4.101.300,00	3.417.750,00
11	град - соло	603	187-ОП	2.680.614,20	2.233.845,17
12	град - зглобни	86	144-ИА	180.000,00	150.000,00
13	град - зглобни	94	096-СО	180.000,00	150.000,00
14	град - зглобни	95	119-ЛД	180.000,00	150.000,00
15	град - зглобни	100	031-КД	1.872.549,80	1.560.458,17
16	град - зглобни	101	031-КЕ	1.872.549,80	1.560.458,17
17	град - зглобни	102	110-(икс)Н	1.872.549,80	1.560.458,17
18	град - зглобни	103	155-ЦЕ	1.872.549,80	1.560.458,17
19	град - зглобни	104	159-ИТ	1.872.549,80	1.560.458,17
20	град - зглобни	105	190-СП	1.872.549,80	1.560.458,17
21	град - зглобни	106	003-УИ	2.358.783,20	1.965.652,67
22	град - зглобни	107	201-РЕ	180.000,00	150.000,00
23	град - зглобни	108	093-РН	7.385.423,94	6.154.519,95
24	град - зглобни	109	098-НЗ	1.855.302,30	1.546.085,25
25	град - мини	301	047-ГХ	442.684,60	368.903,83
26	град - мини	303	183-(икс)И	442.684,60	368.903,83
27	град - мини	304	047-ГК	442.684,60	368.903,83
28	град - мини	305	047-ГЛ	442.684,60	368.903,83
29	град - мини	306	139-ХЛ	442.684,60	368.903,83
30	град - мини	307	047-ГН	442.684,60	368.903,83
31	приград - соло	29	114-НЈ	1.406.160,00	1.171.800,00
32	приград - соло	31	160-ШЦ	155.100,00	129.250,00
33	приград - соло	51	146-ПК	1.171.800,00	976.500,00
34	приград - соло	52	179-ФБ	1.171.800,00	976.500,00
35	приград - соло	54	170-ЕВ	1.171.800,00	976.500,00
36	приград - соло	55	004-УИ	155.100,00	129.250,00
37	приград - соло	56	174-НУ	1.171.800,00	976.500,00
38	приград - соло	59	033-НХ	1.171.800,00	976.500,00
39	приград - соло	310	047-ГР	442.684,60	368.903,83
40	приград - соло	601	047-РО	6.183.131,20	5.152.609,33
41	приград - соло	602	187-ИИ	6.183.131,20	5.152.609,33
42	приград - соло	604	201-ЛМ	1.171.800,00	976.500,00
43	приград - соло	605	204-АЦ	2.400.633,40	2.000.527,83
44	приград - соло	606	085-ВА	934.620,00	778.850,00
45	приград - соло	607	85-П(иксилон)	814.620,00	678.850,00
46	приград - соло	608	086-ФТ	1.406.160,00	1.171.800,00
47	приград - соло	609	086-ЊБ	1.406.160,00	1.171.800,00
48	приград - соло	610	202-БЗ	3.843.165,00	3.202.637,50
49	приград - соло	611	092-АЕ	2.758.461,40	2.298.717,83
50	приград - соло	612	138-ФМ	6.800.000,00	5.666.666,67
51	приград - соло	613	138-ФН	6.800.000,00	5.666.666,67
52	приград - соло	614	138-ГВ	6.800.000,00	5.666.666,67
53	приград - соло	615	138-ИЗ	6.800.000,00	5.666.666,67
54	приград - соло	616	138-ИВ	6.800.000,00	5.666.666,67
55	приград - соло	617	138-ИР	6.800.000,00	5.666.666,67
56	приград - соло	618	138-ГУ	6.800.000,00	5.666.666,67
57	приград - соло	619	138-ИС	6.800.000,00	5.666.666,67
58	приград - соло	620	174-ТО	2.560.633,40	2.133.861,17
59	приград - соло	621	173-ИИ	2.680.633,40	2.233.861,17
60	приград - соло	622	173-ЈК	2.398.461,40	1.998.717,83
61	приград - соло	623	173-ЈЦ	2.518.461,40	2.098.717,83
62	приград - соло	625	173-МА	2.109.240,00	1.757.700,00
63	приград - соло	627	173-МБ	2.109.240,00	1.757.700,00
64	приград - соло	3	028-ИХ	1.406.160,00	1.171.800,00
65	приград - соло	4	110-СР	1.406.160,00	1.171.800,00
66	приград - соло	6	110-НТ	1.406.160,00	1.171.800,00
67	приград - соло	16	172-ЕН	155.100,00	129.250,00
68	приград - соло	37	113-МХ	937.440,00	781.200,00
69	приград - соло	38	084-ЕШ	937.440,00	781.200,00
70	приград - соло	39	105-ЦН	1.406.160,00	1.171.800,00
71	приград - соло	57	175-ДЕ	155.100,00	129.250,00
72	приград - соло	624	173-ЈБ	1.869.240,00	1.557.700,00
73	приград - соло	626	174-ТП	1.869.240,00	1.557.700,00
74	миди	2	187-ВЕ	1.000.000,00	833.333,33
75	мини	309	190-ХЈ	442.684,60	368.903,83
76	миди	702	121-БД	8.202.600,00	6.835.500,00
Укупно:				154.985.486,60	



На основу приказа можемо видети да је постојећи возни парк могуће продати за укупно 185.982.583,92 динара бруто, односно 154.985.486,60 динара нето.

Трошкови које би Град имао у будућности уколико би пројекат реализовао самостално били би нижи у односу на трошкове које има тренутно за вредност трошкова горива, мазива, одржавања и слично, односно за све трошкове који ће бити смањени када се изврши улагање у нови возни парк. Укупан износ трошкова функционисања био би смањен на процењених 764.719.377,04 динара, што је и даље значајно више у односу на трошкове који би постојали услед оптимизације услуге превоза од стране приватног партнера.

Трошкови које би Град имао у случају самосталне реализације пројекта (за обављање комуналне делатности) представљени су у следећој табели и односе се на:

- Трошкове горива – износ трошкова који би град имао уколико би се извршила модернизација возног парка у потпуности;
- Трошкове зарада и накнада зарада – износ трошкова зарада запослених само за комуналну делатност (градски и приградски саобраћај) у будућности, а базиран на трошковима који су остварени за период 1.1-31.12.2023. године комуналног предузећа (без предвиђеног повећања зарада, што би још додатно утицало на исказани износ трошкова односно исплативност у варијанти самосталне реализације);
- Трошкове одржавања возног парка – износ трошкова одржавања модерлизованог возног парка;
- Трошкове замене пнеуматика – износ трошкова замене пнеуматика модерлизованог возног парка;
- Трошкове регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем – износ трошкова модерлизованог возног парка и
- Остале трошкове ЈКП-а који се односе на све тренутно постојеће трошкове обављања комуналне делатности (по билансу ЈКП-а за период 1.1-31.12.2023. године) изузев наведених трошкова горива, зарада, одржавања, замене пнеуматика, регистрације и слично тј. односе се на трошкове: канцеларијског материјала, електричне енергије, воде и све остале фиксне трошкове, на трошкове рекламе, заштите на раду и слично.

Табела 15: Трошкови обављања комуналне делатности од стране јавног партнера - самостална реализација

Трошкови обављања комуналне делатности од стране јавног партнера - самостална реализација	
Трошкови горива	216.936.652,42
Трошкови зарада и накнада зарада	364.196.770,53
Трошкови годишњег одржавања	39.994.500,00
Трошкови замене пнеуматика	20.300.000,00
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	11.000.000,00
Остали трошкови ЈКП-а	120.554.054,09
Укупно:	772.981.977,04

На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.

Табела 16: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и без извора финансирања и без ризика

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,25%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,941176	0,885813	0,833706	0,784665	0,738508	0,695067	0,654180	0,615699	0,579481	0,545394	0,513312	0,483117	0,454699	0,427952	0,402778
	СВ	Укупно																
Приливи	8.432.663.711	13.149.023.686	154.985.487	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213
Приливи од обављања делатности превоза - продаја карата	5.506.568.910	8.644.038.199	0	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213
Концесиона накнада	2.771.109.314	4.350.000.000		290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000
Приливи од продаје искоришћених возила (градска и приградска возила)	154.985.487	154.985.487	154.985.487		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одливи	9.103.247.434	13.311.709.656	1.716.980.000	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	1.599.780.000	1.599.780.000	1.599.780.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Капитални инвестициони расходи - санација објеката за обављање делатности	117.200.000	117.200.000	117.200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови обављања делатности ЈКП-а за комуналну делатност (градски и приградска саобраћај)	7.386.267.434	11.594.729.656	0	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977
Нето новчани ток (ННТ)	-670.583.723	-162.685.970	-1.561.994.513	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236
Дисконттовани нето приливи		-670.583.723	-1.561.994.513	87.799.752	82.635.060	77.774.175	73.199.223	68.893.386	64.840.834	61.026.668	57.436.864	54.058.225	50.878.329	47.885.486	45.068.693	42.417.593	39.922.441	37.574.062
Укупни дисконттовани нето приливи			-1.561.994.513	-1.474.194.762	-1.391.559.701	-1.313.785.527	-1.240.586.304	-1.171.692.917	-1.106.852.083	-1.045.825.415	-988.388.552	-934.330.327	-883.451.998	-835.566.512	-790.497.819	-748.080.226	-708.157.785	-670.583.723
Период повраћаја (година)		>15																
ИСП (интерна стопа приноса)		негативна																
НСВ у РСД		-670.583.723																
Коефицијент користи и трошкова		0,93																



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

Показатељи финансијске рентабилности улагања финансијских средстава у пројекат, за период од 15 година су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је -670.583.723,00 динара;
- период повраћаја је дужи од 15 година;
- интерна стопа приноса је негативна;
- коефицијент користи и трошкова 0,93.

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

Нето садашња вредност која је негативна указује на то да се инвестирањем у пројекат уложена средства не враћају до краја планиране реализације пројекта и самим тим да улагање у пројекат није исплативо.

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

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

Извори финансирања пројекта

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

У овом кораку ћемо анализирати могућност финансирања пројекта задуживањем Града, тако да рацио однос дуга и буџетских средстава износи 70% према 30% (финансирање оваквих пројеката под комерцијалним условима подразумева да је потребно обезбедити и део улагања самостално, док се највећи део финансира од стране кредита односно банке).

Услови под којима поменута средства за финансирање могу бити обезбеђена су тренутно важећи услови задуживања на финансијском тржишту Републике Србије. Каматна стопа која је узета у обзир приликом обрачунавања трошкова финансирања износи 8%, а период задуживања 7 година.

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

Предлог Концесионог акта за поверавање обављања комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице

Табела 17 : План финансирања у току реализације пројекта

План повлачења и отплате кредита (РСД)									
Година	0	1	2	3	4	5	6	7	Укупно
Повлачење кредита	1.201.886.000,00								1.201.886.000,00
Накнада	12.018.860,00								12.018.860,00
Камата	96.150.880,00	91.327.547,28	80.249.878,05	68.252.767,75	55.259.903,20	41.188.637,31	25.949.463,29	9.445.445,34	467.824.522,22
Трошкови камате и накнаде (2+3)	108.169.740,00	91.327.547,28	80.249.878,05	68.252.767,75	55.259.903,20	41.188.637,31	25.949.463,29	9.445.445,34	479.843.382,22
Отплата главнице	0,00	133.466.687,33	144.544.356,55	156.541.466,85	169.534.331,40	183.605.597,29	198.844.771,31	215.348.789,26	1.201.886.000,00
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	108.169.740,00	224.794.234,60	224.794.234,60	224.794.234,60	224.794.234,60	224.794.234,60	224.794.234,60	224.794.234,60	1.681.729.382

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 1.681.729.382,00 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 1.201.886.000,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 479.843.382,22 динара, што је износ трошкова који би додатно повећао финансијско оптерећење Града.

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

Табела 18: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања и без ризика

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО СА ПОЗАЈМЉЕНИМ ИЗВОРИМА ФИНАНСИРАЊА																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,25%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,941176	0,885813	0,833706	0,784665	0,738508	0,695067	0,654180	0,615699	0,579481	0,545394	0,513312	0,483117	0,454699	0,427952	0,402778
	СВ	Укупно																
Приливи	8.432.663.711	13.149.023.686	154.985.487	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213
Приливи од обављања делатности превоза - продаја карата	5.506.568.910	8.644.038.199	0	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213
Концесиона накнада	2.771.109.314	4.350.000.000		290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000
Приливи од продаје искоришћених возила (градска и приградска возила)	154.985.487	154.985.487	154.985.487	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одливи	9.523.355.966	13.791.553.038	1.825.149.740	864.309.524	853.231.855	841.234.745	828.241.880	814.170.614	798.931.440	782.427.422	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	1.599.780.000	1.599.780.000	1.599.780.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Капитални инвестициони расходи - санација објеката за обављање делатности	117.200.000	117.200.000	117.200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови обављања делатности ЈКП-а за комуналну делатност (градски и приградска саобраћај)	7.386.267.434	11.594.729.656	0	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977
Трошак финансирања	420.108.532	479.843.382	108.169.740	91.327.547	80.249.878	68.252.768	55.259.903	41.188.637	25.949.463	9.445.445	0	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток (ННТ)	-1.090.692.255	-642.529.352	-1.670.164.253	1.959.689	13.037.358	25.034.468	38.027.333	52.098.599	67.337.773	83.841.791	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236	93.287.236
Дисконтновани нето приходи		-1.090.692.255	-1.670.164.253	1.844.413	11.548.663	20.871.399	29.838.715	38.475.241	46.804.231	54.847.644	57.436.864	54.058.225	50.878.329	47.885.486	45.068.693	42.417.593	39.922.441	37.574.062
Укупни дисконтновани нето приходи			-1.670.164.253	-1.668.319.840	-1.656.771.177	-1.635.899.778	-1.606.061.063	-1.567.585.822	-1.520.781.591	-1.465.933.947	-1.408.497.083	-1.354.438.859	-1.303.560.530	-1.255.675.044	-1.210.606.351	-1.168.188.758	-1.128.266.317	-1.090.692.255
Период повраћаја (година)		>15																
ИСП (интерна стопа приноса)		негативна																
НСВ у РСД		-1.090.692.255																
Коефицијент користи и трошкова		0,89																

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају негативна и износи -1.090.692.255,00 динара и додатно смањена за трошкове финансирања пројекта, период повраћаја инвестиције дужи је од 15 година, што указује на неисплативост пројекта за Јавног партнера и у овом случају.

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



Табела 19: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у опцији самосталне реализације пројекта и са позајмљеним изворима финансирања и укљученим ризицима

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД САМОСТАЛНО СА ПОЗАЈМЉЕНИМ ИЗВОРИМА ФИНАНСИРАЊА И РИЗИЦИМА РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,25%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,941176	0,885813	0,833706	0,784665	0,738508	0,695067	0,654180	0,615699	0,579481	0,545394	0,513312	0,483117	0,454699	0,427952	0,402778
	СВ	Укупно																
Приливи	8.432.663.711	13.149.023.686	154.985.487	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213
Приливи од обављања делатности превоза - продаја карата	5.506.568.910	8.644.038.199	0	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213
Концесиона накнада	2.771.109.314	4.350.000.000		290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000
Приливи од продаје искоришћених возила (градска и приградска возила)	154.985.487	154.985.487	154.985.487	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одливи	9.898.204.101	14.236.562.535	2.076.857.747	877.196.290	866.118.621	854.121.511	841.128.646	827.057.380	811.818.206	795.314.188	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	1.599.780.000	1.599.780.000	1.599.780.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Капитални инвестициони расходи - санација објеката за обављање делатности	117.200.000	117.200.000	117.200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови обављања делатности ЈКП-а за комуналну делатност (градски и приградска саобраћај)	7.386.267.434	11.594.729.656	0	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977	772.981.977
Трошкови финансирања	420.108.532	479.843.382	108.169.740	91.327.547	80.249.878	68.252.768	55.259.903	41.188.637	25.949.463	9.445.445	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика у фази припреме	118.188.345	118.188.345	118.188.345	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика у фази реализације инвестиције	133.519.662	133.519.662	133.519.662	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика за време трајања уговора	123.140.128	193.301.489	0	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766	12.886.766
Нето новчани ток (ННТ)	-1.465.540.391	-1.087.538.849	-1.921.872.261	-10.927.077	150.592	12.147.703	25.140.567	39.211.833	54.451.007	70.955.025	80.400.470	80.400.470	80.400.470	80.400.470	80.400.470	80.400.470	80.400.470	80.400.470
Дисконтовани нето приходи		-1.465.540.391	-1.921.872.261	-10.284.308	133.397	10.127.618	19.726.921	28.958.259	37.847.072	46.417.376	49.502.494	46.590.583	43.849.960	41.270.551	38.842.871	36.557.996	34.407.526	32.383.554
Укупни дисконтовани нето приходи			-1.921.872.261	-1.932.156.569	-1.932.023.172	-1.921.895.554	-1.902.168.632	-1.873.210.373	-1.835.363.301	-1.788.945.925	-1.739.443.431	-1.692.852.849	-1.649.002.889	-1.607.732.338	-1.568.889.467	-1.532.331.471	-1.497.923.945	-1.465.540.391

Период повраћаја (година)	>15
ИСП (интерна стопа приноса)	негативна
НСВ у РСД	-1.465.540.391
Коефицијент користи и трошкова	0,85



Нето садашња вредност је и у овом случају негативна и повећана за вредност ризика у периоду припреме пројекта, реализације пројекта и за време трајања уговора. Нето садашња вредност уколико Јавни партнер реализује пројекат самостално са изворима финансирања и задржава све процењене ризике износи –1.465.540.391,00 динара и указује да је пројекат у случају самосталне реализације **изузетно неисплатив**.

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

Овај сценарио базиран је на следећим претпоставкама:

- Концесионар врши набавку комплетног возног парка и инвестицију како би се објекти за обављање делатности привели намени;
- Концесионар врши наплату карата од стране корисника, а Град исплаћује Концесионару концесиону накнаду као надокнаду трошкова по пређеном километру односно као разлику укупних трошкова (број километара*цена по пређеном километру) и остварених прихода од наплате карата.



Табела 20: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Приватног партнера

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,25%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,941176	0,885813	0,833706	0,784665	0,738508	0,695067	0,654180	0,615699	0,579481	0,545394	0,513312	0,483117	0,454699	0,427952	0,402778
	РВ	Укупно																
Приливи	8.277.678.224	12.994.038.199	0	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213	866.269.213
Приливи од обављања делатности превоза - продаја карата	5.506.568.910	8.644.038.199	0	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213
Концесиона накнада	2.771.109.314	4.350.000.000	0	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000
Одливи	8.199.219.712	11.712.965.709	1.825.149.740	725.737.036	714.659.367	702.662.256	689.669.392	675.598.126	660.358.952	643.854.934	634.409.488	634.409.488	634.409.488	634.409.488	634.409.488	634.409.488	634.409.488	634.409.488
Капитални инвестициони расходи - набавка возила	1.599.780.000	1.599.780.000	1.599.780.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Вредност улагања - станица + ремонт	117.200.000	117.200.000	117.200.000															
Трошкови горива	2.072.948.890	3.254.049.786	0	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652	216.936.652
Трошкови зарада и накнада зарада	3.307.924.176	5.192.675.041	0	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336	346.178.336
Трошкови годишњег одржавања	382.169.419	599.917.500	0	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500	39.994.500
Трошкови замене пнеуматика	193.977.652	304.500.000	0	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000	20.300.000
Трошкови регистрације са осигурањем путника, техничким прегледима и каско осигурањем	105.111.043	165.000.000	0	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000	11.000.000
Трошкови финансирања	420.108.532	479.843.382	108.169.740	91.327.547	80.249.878	68.252.768	55.259.903	41.188.637	25.949.463	9.445.445	0	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток	78.458.512	1.281.072.490	-1.825.149.740	140.532.178	151.609.847	163.606.957	176.599.822	190.671.087	205.910.262	222.414.279	231.859.725	231.859.725	231.859.725	231.859.725	231.859.725	231.859.725	231.859.725	231.859.725
Укупни дисконтовани нето приходи		78.458.512	-1.825.149.740	132.265.579	134.297.996	136.400.182	138.571.687	140.812.157	143.121.328	145.499.029	142.755.815	134.358.414	126.454.978	119.016.449	112.015.482	105.426.336	99.224.787	93.388.035
Укупни дисконтовани нето новчани ток			-1.825.149.740	-1.692.884.161	-1.558.586.165	-1.422.185.983	-1.283.614.296	-1.142.802.139	-999.680.811	-854.181.782	-711.425.967	-577.067.553	-450.612.576	-331.596.126	-219.580.645	-114.154.309	-14.929.522	78.458.512
Период повраћаја (година)		14,16																
ИСП (интерна стопа приноса)		6,85%																
НСВ и РСД		78.458.512																
Коефицијент користи и трошкова		1,01																

Финансијски показатељи исплативости пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног приватног партнера. Нето садашња вредност износи 78.458.512,00 динара, а период повраћаја инвестиције 14,16 година. Интерна стопа приноса је позитивна и износи 6,85%, док је коефицијент користи и трошкова 1,01.



Сада ћемо размотрити опцију реализације пројекта у јавно-приватном партнерству и представити новчане токове Града уколико се финансирање инвестиције врши од стране приватног партнера и највећи проценат ризика реализације пројекта се преноси на приватног партнера.

Табела 21: Новчани ток прилива и одлива пројекта за Град у јавно-приватном партнерству

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ГРАД У ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ																		
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Дисконтна стопа	6,25%																	
Дисконтни фактор			1,000000	0,941176	0,885813	0,833706	0,784665	0,738508	0,695067	0,654180	0,615699	0,579481	0,545394	0,513312	0,483117	0,454699	0,427952	0,402778
	PV	Укупно																
Приливи	8.453.409.588	12.791.768.021	632.063.234	877.196.290	866.118.621	854.121.511	841.128.646	827.057.380	811.818.206	795.314.188	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743
Уштеде у трошковима	8.181.224.101	12.519.582.535	359.877.747	877.196.290	866.118.621	854.121.511	841.128.646	827.057.380	811.818.206	795.314.188	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743	785.868.743
Вредност инвестиције - станица + ремонт	117.200.000	117.200.000	117.200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Приливи од продаје искоришћених возила (градска и приградска возила)	154.985.487	154.985.487	154.985.487	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Одливи	8.307.560.591	13.027.285.259	23.976.998	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217	866.887.217
Опортунитетни приходи од обављања делатности превоза	5.506.568.910	8.644.038.199	0	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213	576.269.213
Концесиона накнада	2.771.109.314	4.350.000.000	0	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000	290.000.000
Трошак ризика	29.882.367	33.247.060	23.976.998	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004	618.004
Нето новчани ток (ННТ)	145.848.997	-235.517.238	608.086.236	10.309.073	-768.596	-12.765.707	-25.758.571	-39.829.837	-55.069.011	-71.573.029	-81.018.474	-81.018.474	-81.018.474	-81.018.474	-81.018.474	-81.018.474	-81.018.474	-81.018.474
Дисконтновани нето приходи		145.848.997	608.086.236	9.702.657	-680.833	-10.642.853	-20.211.848	-29.414.660	-38.276.626	-46.821.662	-49.882.998	-46.948.704	-44.187.016	-41.587.780	-39.141.440	-36.839.002	-34.672.002	-32.632.472
Укупни дисконтновани нето приходи			608.086.236	617.788.892	617.108.060	606.465.207	586.253.360	556.838.699	518.562.074	471.740.412	421.857.413	374.908.709	330.721.693	289.133.913	249.992.473	213.153.471	178.481.469	145.848.997
НСВ и РСД		145.848.997																



Презентовани модел јавно-приватног партнерства је исплатив за Јавног партнера и резултира нето садашњом вредности у износу од 145.848.997,00 динара. Јавни партнер у случају јавно-приватног партнерства одмах добија неопходна возила за обављање делатности јавног превоза, инвестицију у објекте за обављање делатности како би се извршила санација. Вредност инвестиције у објекте се врши на имовини Града, тако да би у овом случају сва улагања била додатна вредност за Град, која би остала и након истека јавног уговора. Поред тога, Град би одмах у прелазном периоду могао да изврши продају постојећег возног парка и средства која су генерисана искористи за враћање задужења, измирење обавеза према добављачима и слично. Град би у овом случају приватном партнеру исплаћивао 290.000.000,00 динара надокнаде трошкова на годишњем нивоу, а што је за **46.588.166,31 динара мање у односу на тренутну вредност која је неопходна за функционисање делатности превоза на годишњем нивоу па би реализацијом овог пројекта у моделу ЈПП-а могла да буде остварена уштеда од минимално 698.822.494,65 динара за период од 15 година уз истовремену модернизацију комплетног возног парка и улагање у објекте.**



15.10. Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта

Табела 22: Збирни табеларни преглед финансијских показатеља исплативости пројекта

Финансијски показатељи	Самостална реализација пројекта од стране Јавног партнера			Јавно-приватно партнерство	
	Са сопственим средствима и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и без ризика	Са позајмљеним изворима финансирања и са ризицима	Јавни партнер	Приватни партнер
Нето садашња вредност	-670.583.723	-1.090.692.255	-1.465.540.391	145.848.997	78.458.512
Период повраћаја	>15	>15	>15	-	14,16
Интерна стопа приноса	негативна	негативна	негативна	-	6,85%
Коефицијент користи и трошкова	0,93	0,89	0,85	-	1,01

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би за Град било најповољније да јавни градски и приградски превоз путника повери приватном партнеру, односно концесионару по моделу јавно-приватног партнерства са елементима концесије. У случају реализације пројекта јавно-приватног партнерства са елементима концесије нето садашња вредност (НСВ) Јавног партнера би износила 145.848.997,00 динара. Град у наведеном случају нема трошак инвестирања у набавку возног парка, а приватни партнер ће обезбедити увек доступну услугу јавног превоза путника у сваком моменту током трајања 15 година.

Са друге стране, уколико сагледамо пројекат из угла приватног партнера, он би остварио нето садашњу вредност у износу од 78.458.512,00 динара, интерна стопа приноса (ИСП) би била 6,85%, а период повраћаја уложеног капитала би износио 14,16 године на основу чега се закључује да би реализација пројекта по наведеним условима била исплатива за јавног и приватног партнера. Имајући у виду да би период повраћаја уложеног капитала износио 14,16 година, процењено је да период трајања јавног уговора износи 15 година како би постојао економски интерес приватног капитала за реализацију овакве врсте посла.

Дакле, несумњиво је да је једино исплативо решење за Град уколико би се предложени пројекат реализовао моделом јавно-приватног партнерства са елементима концесије.

15.11. Врста и средства обезбеђења у пројекту ЈПП

Јавни партнер ће, сходно **Закону о јавним набавкама**, јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је привредни субјект дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде (једну) и то оригинал банкарску гаранцију у вредности од највише **3% од укупне вредности понуде без ПДВ-а**. Банкарска гаранција за озбиљност понуде мора бити са клаузулама: безусловна, неопозива, без права на приговор и платива на први позив. Достављена банкарска гаранција не може да садржи додатне услове за исплату, краће рокове од оних које одреди Јавни партнер по овлашћењу, мањи износ од оног који одреди Јавни партнер по овлашћењу или промењену месну надлежност за решавање спорова. Рок важења банкарске гаранције за озбиљност понуде је 60 дана од дана отварања понуде. Јавни партнер ће имати права да активира ово средство обезбеђења у случају да: понуђач одустане од своје понуде у року важења понуде, не достави доказе о испуњености критеријума за квалитативни избор привредног субјекта у складу са чланом 119. ЗЈН, неосновано одбије да закључи уговор о јавној набавци или не достави обезбеђење за извршење уговора о јавној набавци и др.

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

Средства обезбеђења депонују се на за то прикладном месту код Јавног партнера који је дужан да их чува током времена на које је закључен јавни уговор у складу са овим Законом.

Изабрани понуђач је у обавези да приликом потписивања јавног уговора, а најкасније у року од 15 (петнаест) дана од дана закључења јавног уговора, Јавном партнеру преда **гаранцију банке за испуњење уговорних обавеза**, која мора бити са клаузулама: безусловна, неопозива, без права на приговор и платива на први позив, у износу до 2% од укупно уговорене вредности на годишњем нивоу без пореза на додатну вредност. Рок важења банкарске гаранције за испуњење уговорних обавеза треба да буде најмање 30 (тридесет) дана дужи од уговореног рока за вршење услуга. Банкарска гаранција се може издавати на годишњем нивоу, тако да рок важења банкарске гаранције буде 30 дана дужи од обрачунског периода (године) на коју се банкарска гаранција односи.

15.12. Утврђивање методологије промене накнаде – цене по пређеном километру

На основу предложеног модела реализације пројекта можемо закључити да је за организовање услуге превоза на годишњем нивоу неопходно обезбедити укупно 866.269.213,26 динара исказано у нето вредности (планираних 576.269.213,26 динара од наплате карата и 290.000.000,00 динара у виду концесионе накнаде). Уколико посматрамо то у односу на број предвиђених пређених километара годишње можемо

закључити да је за организовање и обављање делатности градског и приградског превоза путника неопходно обезбедити износ од 242,36 динара по пређеном километру како би услуга могла бити пружена на задовољавајућем нивоу.

Како стално долази до промене тржишних услова односно промена цена које узрокују промене трошкова горива, зарада, одржавања и слично, а пројекат се реализује у периоду од 15 година, неопходно је планирати и на који начин би, током периода пружања услуге, могло доћи до корекције цене која је понуђена приликом спровођења отвореног поступка јавне набавке и уговорена приликом потписивања уговора о јавно-приватном партнерству.

Промене услова на тржишту које доводе до промена цена улазних параметара подносе оба партнера, како је и објашњено у анализи ризика и ти ризици укалкулисани су у новчане токове оба партнера.

Како Град исплаћује Концесионару разлику укупних трошкова и остварених прихода од обављања делатности, Концесионар може предложити нови ценовник на који би Град дао сагласност и трансферисао пораст цене на крајње кориснике повећањем цене комуналне услуге и/или доношењем одлука којима би се привукли грађани да што више користе јавни превоз како би се повећао број продатих карата (што је већи број продатих карата мањи је утицај на износ трошкова који ће бити надокнађиван Концесионару). На овај начин постоји мотивација за оба партнера да пружање услуге буде на највишем могућем нивоу како би број корисника био што већи.

Промена цене услуге по пређеном километру базирана је на методологији која је дефинисана приликом израде Студије, а на захтев Града.

Промена цене услуге вршила би се на следећи начин:

Табела 23: Параметри за промену цене

Редни број	Кључни параметри за промену цене	Процентуални утицај	Начин праћења промена
1	Средња вредност курса евра (ВЕ)	K1=10%	Званични периодични извештаји НБС
2	Бруто лични доходак у сектору превоза (ЗТ)	K2=30%	Званични статистички извештаји надлежних институција
3	Цена евро дизела (ЦД)	K3=30%	Званични ценовник добављача горива
4	Индекс потрошачких цена (ПЦ)	K4=30%	Званични статистички извештаји Републичког завода за статистику

$$П=K_1 \cdot ВЕ_1 / ВЕ_0 + K_2 \cdot ЛД_1 / ЛД_0 + K_3 \cdot ЦД_1 / ЦД_0 + K_4 \cdot (1 + ПЦ / 100)$$

Где је:

П – збирни параметар

K₁ – процентуални утицај средње вредности курса евра

ВЕ₁ – средња вредност курса евра на дан контроле

BE_0 – средња вредност курса евра коришћена у претходном прорачуну

K_2 – процентуални утицај висина бруто личног дохотка у сектору превоза

LD_1 – висина бруто личног дохотка у сектору превоза на дан контроле

LD_0 – висина бруто личног дохотка у сектору превоза коришћена у претходном прорачуну

K_3 - процентуални утицај цене евра дизела

CD_1 – цена евра дизела на дан контроле

CD_0 – цена евра дизела коришћена у претходном прорачуну

K_4 – процентуални утицај индекса потрошачких цена

ПЦ – индекс потрошачких цена узима се као сума ланчаних индекса малопродајних цена од месеца претходног прорачуна до месеца контроле.

Почетна вредност збирног параметра износи 1, односно представља процентуални збирни утицај (100%) свих кључних елемената. Уговорена цена се коригује уколико је апсолутна разлика вредности збирног параметра и почетне вредности збирног **параметра већа или једнака 5%**:

$$|n-1|\geq 5\%$$

Промена цене врши се према утицају збирног параметра, а по обрасцу: $T_1=T_0\cdot n$

t_1 – Нова цена по пређеном километру

t_0 – Претходна цена

Анализа промене кључних елемената и калкулација вредности промене цене врши се најмање једном годишње у последњем месецу трећег квартала буџетске године.

Образложен захтев за промену јединичних трошкова производње транспортног рада може покренути свака уговорна страна. Захтев за промену цене обавезно садржи:

- вредности кључних елемената утврђених уговором,
- датум утврђивања нових вредности кључних елемената и
- вредност утврђеног збирног параметра.

Захтеви се разматрају у току последњег месеца трећег квартала и утврђују параметре на 27. дан у месецу, односно првог наредног радног дана у случају да је 27. нерадни дан. Нова цена се примењује од првог дана наредног месеца у односу на месец у ком је утврђена промена.

Промена цене може бити вршена и чешће, односно сваки пут када вредност збирног параметра пређе износ од 3%.

16. ПОДАЦИ О ДРУГИМ УГОВОРИМА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈУ ПРЕ, ЗА ВРЕМЕ ИЛИ ПОСЛЕ ЗАКЉУЧЕЊА ЈАВНОГ УГОВОРА

Јавним уговором се може предвидети да Јавни и Приватни партнер пре, истовремено или после закључења јавног уговора закључе и друге уговоре било у форми прилога јавног уговора, било као посебни уговори, ради остварења економске оправданости или комерцијалних потреба Концесионог акта, као што су уговори о преносу права коришћења непокретних и покретних ствари, пренос, односно уступање концесионару уговора које закључи Јавно тело, преузимање запослених итд.

Како је чланом 71. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама прописано, Приватни партнер може установити заложно право или друго средство обезбеђења на имовини, која је предмет јавног уговора у корист банке или друге финансијске институције ако је то предвиђено јавним уговором и уз претходно одобрење Јавног партнера, осим на стварима на којима се, у смислу закона којим се уређује јавна својина, не може засновати хипотека или друго средство стварног обезбеђења. Ова права не могу бити пренета или додељена трећим лицима без изричите сагласности Јавног партнера.

Након успостављања заложног права, Приватни партнер је дужан да у року од највише 30 дана од дана установљавања заложног права обавести орган Града Суботице надлежан за послове финансија, о свим оствареним заложним правима.

Приликом израде конкурсне документације и модела јавног уговора, наручилац ће одредити и дефинисати све појединости о потенцијалним уговорима који се могу закључити ради остварења економске оправданости или комерцијалних потреба Концесионог акта.

17. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Обавезе Јавног партнера / Концедента биле би:

- 1) спровођење поступка одабира Концесионара;
- 1) активно учествовање у исходавању свих дозвола, сагласности, лиценци и друге неопходне документације у циљу квалитетне реализације пројекта;
- 2) вршење контроле наплате карата;
- 3) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 4) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом линија и полазака;
- 5) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом цена;
- 6) надокнађивање трошкова по пређеном километру Приватном партнеру.

Права Јавног партнера / Концедента би била да:

- 1) врши редовну контролу квалитета пружања комуналне услуге;
- 2) уводи нове линије уколико постоји потреба за њима;
- 3) одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником).

Обавезе Приватног партнера / Концесионара биле би да обезбеди финансијска и техничка средства за спровођење пројекта пружања ове делатности кроз следеће активности:

- 1) одмах по закључењу јавног уговора вршиће се припрема, запошљавање нових кадрова уколико буде потребе за тим, обезбедиће се возила за превоз путника у складу са уговором и вршиће се друге припремне активности на начин и динамиком којом ће се обезбедити континуитет обављања комуналне делатности, без прекида;
- 2) увођење система електронске наплате карата и бројања путника у свим возилима којима ће вршити услугу превоза путника и да исте одржава, а у складу са предвиђеном динамиком;
- 3) санација кровне конструкције аутобуске станице и ремонтног центра према пројектном задатку;
- 4) капитално инвестирање које се односи на набавку 50 нових возила емисионе класе ЕУРО6 категорије, 5 резервних возила емисионе класе ЕУРО6, увођење видео надзора у возила, као и увођење система електронске наплате карата – сва возила којима се буде обављао јавни аутобуски градски и приградски превоз путника на територији Града Суботице треба да задовоље стандард ЕУРО6;

- 5) Концесионар је у обавези да током целокупног трајања уговора поседује довољан број возила за несметано обављање делатности услуге превоза и да омогући да број возила и њихов капацитет буде у складу са предложеним редовима вожње, као и очекиваним бројем путника;
- 6) Концесионар ће обезбедити простор за паркирање и одржавање возила, као и одговарајућу и квалитетну сервисну подршку и радионицу за одржавање, поправке возила, технички преглед и др;
- 7) Концесионар ће: вршити редовне провере исправности возила на дневном нивоу и отклањање уочених недостатака и кварова, како би омогућио да возила буду у потпуности безбедна за вожњу; одржавати у исправном стању све делове возила битне за безбедност и квалитет превоза; обезбедити чиста возила температуре прилагођене спољним утицајима;
- 8) Концесионар се обавезује да примени сва неопходна и расположива средства како би олакшао и омогућио приступ и коришћење услуге превоза особама са смањеном мобилношћу и инвалидитетом, уз најбоље могуће услове безбедности – нова возила морају имати најмање једно место резервисано за инвалиде;
- 9) вршење јавног аутобуског градског и приградског превоза путника у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором; Концесионар ће током трајања уговорног периода испуњавати услове неопходне за обављање услуга превоза према условима предвиђеним у конкурсној документацији, јавном уговору и у складу са законом и наплата карата путем система електронске наплате карата;
- 10) једном годишње најмање Концесионар је обавезан да изврши анализу тренутних линија и да предложи евентуалне измене;
- 11) уколико се повећа број путника и број пређене километраже Концесионар ће бити у обавези да набави и додатна возила уколико у току периода вршења уговорене услуге буде потребе за тим;
- 12) извештавања Јавног партнера о пословању (обавезама, приходима, расходима), на сваких 6 месеци током свих 15 година трајања уговора у складу са законом.

Истовремено са преузетим обавезама, **Приватни партнер / Концесионар ће остварити следећа права:**

- 1) искључиво право обављања јавног аутобуског градског и приградског превоза на целокупној територији Града Суботице;
- 2) право на наплату карата за услуге превоза путника путем система електронске наплате карата;
- 3) остваривање прихода од концесионе накнаде на месечном нивоу од стране Града Суботице;

- 4) остваривање прихода од субвенција за повлашћене категорије путника од стране Града Суботице према одлуци Града.

18. ОСТАЛИ ПОДАЦИ И ДОКУМЕНТИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА КОНЦЕСИЈУ

18.1. Информације о поступку доделе и објављивању јавног позива

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

Чланом 20. наведеног Закона дефинисано је да је поступак избора приватног партнера или поступак јавне набавке одређен законом којим се уређују јавне набавке или поступак давања концесије одређен овим законом. Јавни уговор закључиће се као уговор о јавно-приватном партнерству са елементима концесије.

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

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

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

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

Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници *"Tenders Electronic Daily"* и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра. Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак.

Сходно члану 14. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, учесник у поступку доделе јавног уговора може бити свако домаће или страно физичко, односно правно лице.

Групе привредних субјеката могу подносити понуде или наступати као учесници у поступку. Јавна тела не морају тражити од ових група лица да имају одређену правну форму како би учествовала у поступку. Од свих учесника у поступку чија је понуда оцењена као најповољнија мора се захтевати одређена правна форма по додели јавног уговора.

18.2. Критеријуми избора и доделе и одабрани поступак доделе уговора

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

Критеријум за доделу уговора је, сходно члану 132. ЗЈН, економски најповољнија понуда, која ће се одређивати на основу неких од следећих критеријума: понуђена цена – најнижи износ понуђене цене по километру. Приходи који се остваре од продаје карата довољни су да покрију део трошкова обављања делатности, док се мањи део трошкова покрива од стране Града. Град ће имати увид и контролу над оствареним приходима, док ће Концесионар бити у обавези да доставља Граду податке о оствареним приходима од продатих карата, као и изводе наменског текућег рачуна преко којих ће бити евидентирани остварени приливи од продаје карата. Износ понуђене накнаде по километру не може бити већи од 231,88 динара и ова просечна накнада се делимично остварује од продатих карата, а делимично од прихода од стране Града. Приходи од стране Града ће бити такви да намире трошкове Приватног партнера до понуђене накнаде по километру.

Као други критеријум за доделу уговора конкурсном документацијом се може одредити и евентуално трошак применом приступа трошковне ефикасности, као што је трошак животног циклуса који у релевантној мери обухватају трошкове приписане спољашњим еколошким факторима повезаним са услугом током њиховог животног циклуса, под условом да њихова новчана вредност може да се одреди и провери, а који могу да обухвате трошкове емисије гасова са ефектом стаклене баште и емисије других загађивача, као и друге трошкове ублажавања климатских промена у складу са чланом 134. ставом 1. тачком 2) ЗЈН.

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

18.3. Садржина јавног уговора

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

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

1. карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди Концесионар и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
2. расподела ризика између јавног и приватног партнера;
3. одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9) овог става;
4. обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
5. евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;
6. власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
7. висина и начин израчунавања концесионе накнаде;
8. накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру;
9. механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
10. поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројекта, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;
11. поступци за измене пројекта, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);

12. обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објекта или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
13. могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
14. евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом;
15. јемства која треба да обезбеди Концесионар или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;
16. покриће осигурањем које треба да обезбеђује Концесионар;
17. расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
18. мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);
19. рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;
20. компензација и пребијање потраживања;
21. последице штетне промене прописа;
22. разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру, начин исплате накнаде и средства из којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;
23. евентуална ограничења одговорности уговорних страна;
24. сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;
25. меродавно право и механизам за решавање спорова;
26. околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију

приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге и/или објекта који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;

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

28. опорезивање и фискална питања - ако постоје.

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

18.4. Давање сагласности на јавни уговор

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

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

18.5. Закључивање јавног уговора

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, односно располагање уделима у заједничком привредном друштву, уговор се

обавезно оверава. Закључењем јавног уговора концесионар стиче право и преузима обавезу обављања делатности за коју је јавни уговор додељен.

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

19. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

Планирање времена реализације пројекта дефинише се као одвијање процеса реализације пројекта по појединим фазама и односи се на планирање и разраду времена реализације пројекта. Овим планирањем се анализира време потребно за реализацију пројекта, и утврђује термин завршетка, како појединих делова пројекта, тако и пројекат у целини. Периоди у којима ће се дешавати одређене активности почевши од друге фазе су дати као предлози временских оквира који су предложени у складу са законом и представљају максималне рокове у којима би одређени надлежни органи требало да донесу потребне одлуке.

Табела 2 : Планирана динамика развоја пројекта

Активност	Период						
	авг. '23	сеп. '23	окт. '23	нов. '23	дец. '23		
Прва фаза							
Иницијатива за покретање поступка ЈПП							
Избор консултаната за израду нацрта Концесионог акта							
Припрема Елабората оправданости за Концесиони акт							
Упућивање Елабората оправданости Градском већу и Скупштини							
Друга фаза	јан. '24	феб. '24	март '24	јул '24	авг. '24	сеп. '24	окт. '24
Усвајање Елабората оправданости од стране Градског већа и Скупштине							
Одлука Скупштине о започињању реализације поступка ЈПП							
Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП							
Припрема Концесионог акта							
Измене Концесионог акта							
Упућивање Концесионог акта Комисији за ЈПП и концесије							
Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП и концесије							
Трећа фаза	нов. '24	дец. '24	јан. '25	феб. '25	март '25		
Припрема конкурсне документације							
Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење 333П							
Сагласност Скупштине града Суботице на јавни уговор							
Закључивање и објављивање јавног уговора							
Четврта фаза	апр. '25	мај '25	нов. '26	мај '40			
Припремни период							
Набавка возила и опреме		18 месеци					
Период пружања уговорене услуге		15 година					

20. ЗАКЉУЧАК

Реализацијом Концесионог акта доћи ће до повећања комфора становништва, побољшања и унапређења комуналне делатности јавног аутобуског градског и приградског превоза путника, и имплементације одрживог система превоза на период од 15 година. Реализацијом пројекта могуће је редуковати загађење животне средине смањењем емисије угљен-диоксида и оксида азота.

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

Најважнији циљеви овог пројекта јесу пружање квалитетне комуналне услуге јавног превоза и подизање квалитета исте, смањење трошкова из буџета Града уз постизање ефеката заштите животне средине смањењем емисије угљен-диоксида и оксида азота.

UNECE ЈПП Евалуациона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (*UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS*) представља компас за јавно-приватна партнерства која за циљ имају одрживи развој. Важно је да јавни партнер користе PIERS за унапређивање пројекта и оцену успешности реализације пројекта. PIERS се може користити од ране фазе идентификације пројекта па све до развоја и имплементације пројекта. Идентификација пројекта односи се на фазу концепта пројекта (оригиналну идеју) када се спровode студије изводљивости. Током ове фазе пројекта, јавни партнер може да износи своје идеје, стратегију и циљеве пројекта. Развој пројекта односи се на фазу пројекта у којој долази до детаљног обликовања пројекта кроз пуну изводљивост, технички дизајн, правно и финансијско структурирање, поступак јавне набавке све до потписивања уговора са приватним партнером. Имплементација пројекта се односи на фазе инвестирања, рада и управљања уговором пројекта током животног века пројекта. У овој фази пројекта, дизајн пројекта и обавезе су дефинисане, а јавни партнер је у позицији да прати учинак и усклађеност. Што се PIERS раније примењује у животном циклусу пројекта, то већу вредност може да пружи. На пример, способност да се изврши промена пројекта и њихови повезани трошкови, обично су много нижи током фазе имплементације пројекта него у фази идентификације пројекта где је способност да се промене изврше у пројекту много већа. Због тога, критеријуми, индикатори и методологија процењивања пројекта представљају значајан алат за јавног партнера, све у циљу унапређења крајњих исхода пројекта.

21. ПРИЛОЗИ:

1. Одлука о покретању поступка одређивања модела финансирања у циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства ради обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице, број: I-352-256/2024 од 01. фебруара 2024. године

2. Решење о именовању Стручног тима за припрему и спровођење пројекта јавно-приватног партнерства ради обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији Града Суботице, број: III-352-876/2024, од 13. августа 2024. године