

ПРЕДЛОГ

На основу члана 26. став 1. тачка 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије“ број 88/11, 15/16 и 104/16) и члана 40. Статута општине Србобран („Службени лист општине Србобран“, број 4/2019, 20/2019 и 6/2022), Скупштина општине Србобран, на __ седници одржаној _____. 2025. године, донела је

О Д Л У К У

**О УСВАЈАЊУ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА
за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне
путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских
стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у
општини Србобран**

Члан 1.

Усваја се Пројекат јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран, који је саставни део ове Одлуке са мишљењем Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, број 19/2024 од 24.05.2025. године.

Члан 2.

Ова Одлука ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у “Службеном листу општине Србобран”.

РЕПУБЛИКА СРБИЈА

Аутономна Покрајина војводина

Општина Србобран

СКУПШТИНА ОПШТИНЕ СРБОБРАН

Број:

Дана:

Председник Скупштине општине Србобран

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ОПШТИНА СРБОБРАН



**ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА
ФИНАНСИРАЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ, ОДНОСНО
РЕХАБИЛИТАЦИЈУ ДЕЛА ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И
ДРУГИХ ОБЈЕКТА НИСКОГРАДЊЕ (АУТОБУСКИХ
СТАЈАЛИШТА, ПАРКИНГ МЕСТА И СЛ.), СА ПРАТЕЋИМ
РАДОВИМА У ОПШТИНИ СРБОБРАН**



PPP INVESTMENT
Consulting company

САДРЖАЈ

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ.....	6
© Заштита ауторског права – <i>Copyright 2024</i>	6
Клаузула о поверљивости података.....	7
Одрицање од одговорности – <i>Disclaimer</i>	9
2. РЕЗИМЕ	10
3. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....	13
4. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ	16
4.1. Историјски концепт јавно-приватног партнерства у Србији	17
4.2. Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016)	18
4.3. Закон о јавним набавкама ("Сл. Гласник РС", бр. 91/2019)	20
4.4. Закон о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/2011, 104/2016 и 95/2018) 21	
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)	23
4.6. Закон о путевима („Службени гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 – др. закон) 23	
4.7. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/023) 26	
4.8. Закон о јавним предузећима ("Сл. гласник РС", бр. 15/2016 и 88/2019)	27
5. МЕЂУНАРОДНИ СТРАТЕШКИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	28
5.1 Агенда 2030 за одрживи развој (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development).....	28
5.2 UNECE ЈПП Еволуциона методологија за оцењивање инфраструктурних пројеката (<i>UNECE PPP and Infrastructure Evaluation and Rating System – PIERS</i>).....	29
6. ПРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА ФИНАНСИРАЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ ОДНОСНО РЕХАБИЛИТАЦИЈУ ДЕЛА ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ДРУГИХ ОБЈЕКТА НИСКОГРАДЊЕ	31

7.	ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ЈАВНОМ ТЕЛУ	33
7.1.	Општина Србобран.....	33
7.2.	Јавно комунално предузеће „Градитељ“ Србобран	35
8.	РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА.....	36
8.1.	Тренутно стање локалне путне инфраструктуре на територији општине Србобран	36
8.2.	Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства	36
9.	ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА	39
9.1.	Циљеви Одрживог Развоја (<i>Sustainable Development Goals</i>)	39
10.	ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА ИСХОДИМА ДЕФИНИСАНИМ ДОКУМЕНТОМ <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i>	48
10.1.	Приступ и правичност	48
10.2.	Економска ефикасност и фискална одрживост	51
10.3.	Одрживост животне средине и отпорност	54
10.3.1.	Смањење емисија гасова стаклене баште и побољшање енергетске ефикасности.....	54
10.3.2.	Смањење отпада и обнова деградираног земљишта.....	54
10.3.3.	Заштита биодиверзитета	56
10.3.4.	Процена ризика и припрема за управљање катастрофама.....	56
10.4.	Репликабилност.....	56
10.5.	Укључивање заинтересованих страна.....	58
11.	БУДУЋЕ СТАЊЕ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ СРБОБРАН.....	61
11.1.	Динамика и опис реализације пројекта.....	63
	Реконструкција и рехабилитација путева, улица и тротоара.....	66
11.2.	Резултати пројекта у складу са исходима дефинисаним документом <i>PPP AND INFRASTRUCTURE EVALUATION AND RATING SYSTEM – PIERS</i>	66
12.	ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА	70

12.1.	Оснивање друштва посебне намене	72
12.2.	Одређивање и прагови измене уговорених накнада	73
13.	ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА	75
14.	ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	78
14.1.	Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова	78
	Методологија добијене вредности у односу на уложени новац.....	78
	Компаратор трошкова јавног сектора.....	80
	Капитални трошкови.....	80
	Оперативни трошкови.....	81
	Приливи пројекта	83
	Анализа ризика и матрица расподеле ризик.....	87
	Дисконтовани токови новца	91
14.2.	Финансијска анализа прихватљивости пројекта за јавног и приватног партнера и пословни план	92
	Извори финансирања пројекта	94
15.	ЗБИРНИ ТАБЕЛАРНИ ПРЕГЛЕД ФИНАНСИЈСКИХ ПОКАЗАТЕЉА ИСПЛАТИВОСТИ ПРОЈЕКТА.....	103
16.	ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП	104
17.	УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА.....	106
18.	ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА.....	108
19.	КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ УГОВОРА	110
20.	РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР.....	111
21.	САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА	112
22.	ДАВАЊЕ САГЛАСНОСТИ НА ЈАВНИ УГОВОР	115
23.	ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА.....	116
24.	ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР	117
24.1.	Општи и посебни циљеви заштите животне средине.....	120
24.2.	Утицај путне инфраструктуре на животну средину и земљиште.....	122
24.3.	Заштита од елементарних непогода и цивилна заштита	122

24.4.	Мере заштите од пожара.....	123
24.5.	Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује приватни партнер	124
25.	ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА	128
26.	ЗАКЉУЧАК.....	129

1. УВОДНЕ ОДРЕДБЕ

У складу са Уговором о набавци без примене одредби ЗЈН – Услуге ангажовања консултанта за ЈПП за одржавање путне инфраструктуре (Саветодавне услуге за израду Предлога пројекта јавно-приватног партнерства за рехабилитацију и одржавање дела локалне путне инфраструктуре у општини Србобран и саветодавних услуга у току поступка набавке за избор приватног партнера) а са јавним плаћањем бр. 000332210 2023 08910 004 000 405 001 42 009 од 09.11.2023. године (у даљем тексту: Уговор), Консултант, односно Аутор **PPP Investment doo Beograd** је за Наручиоца **Општина Србобран** израдио Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран (у даљем тексту: Предлог пројекта).

© Заштита ауторског права – Copyright 2024.

Израђен Предлог пројекта се сматра ауторским делом у складу са законом којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, и исти представља оригиналну духовну творевину Аутора, у овом случају **PPP Investment doo Beograd**, изражену у одређеној форми чија је намена унапређење комуналних делатности применом модела јавно-приватног партнерства и чија је вредност утврђена Уговором. На сва права и обавезе Аутора и Наручиоца овог дела и заштиту ауторског дела примењују се одредбе закона којим се уређују ауторска и сродна права у Републици Србији, а на све што није уређено овим законом примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Аутор задржава сва морална права, односно има сва личноправна овлашћења у погледу свог ауторског дела.

Аутор има искључиво право да његово име, псеудоним или знак буду назначени на сваком примерку дела, односно наведени приликом сваког јавног саопштавања дела, изузев ако је то, с обзиром на конкретни облик јавног саопштавања дела, технички немогуће или нецелисходно.

Аутор има искључиво право да штити интегритет свог дела, и то нарочито да се супротставља изменама свог дела од стране неовлашћених лица и да се супротставља јавном саопштавању свог дела у измењеној или непотпуној форми, водећи рачуна о конкретном техничком облику саопштавања дела и доброј пословној пракси.

Аутор има искључиво право да даје дозволу за прераду свог дела искључиво Наручиоцу овог дела **Општини Србобран**.

Аутор има искључиво право да се супротставља искоришћавању свог дела на начин који угрожава или може угрозити његову част или углед.

Аутор има право на економско искоришћавање свог дела, као и дела које је настало прерадом његовог дела.

За свако искоришћавање ауторског дела од стране другог лица Аутору припада накнада утврђена Уговором, осим ако Законом о ауторском и сродним правима или Уговором није другачије одређено.

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани бележење и умножавање свог дела у целости или делимично, било којим средствима, у било ком облику, на било који трајни или привремени, посредни или непосредни начин.

Аутор има искључиво право да другоме забрани или дозволи стављање у промет оригинала или умножених примерака свог дела, продајом или другим начином преноса својине.

Право Аутора на стављање примерака дела у промет не делује према оном власнику примерка дела који је тај примерак легално прибавио у Републици Србији од Аутора или од Ауторовог правног следбеника (исцрпљење права).

Аутор има искључиво право да другоме дозволи или забрани прилагођавање, превозијење, аранжирање и друге измене дела.

У случајевима искоришћавања ауторског дела на основу одредаба Закона о ауторском и сродним правима, морају се навести име Аутора дела и извор из кога је дело преузето.

У сваком конкретном случају, обим ограничења искључивих права не сме бити у супротности са нормалним искоришћавањем дела нити сме неразумно вређати легитимне интересе аутора.

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

[Клаузула о поверљивости података](#)

Аутор и Наручилац се обавезују:

- 1) да ће добијене информације које су предмет овог Уговора користити искључиво у складу са одредбама Уговора и закона;
- 2) да ће се према информацијама које се штите као пословна тајна добијеним од друге уговорне стране, као и према другим информацијама које може примити или се са њима упознати као последицом Уговора, односити са строгом тајношћу, у складу са законом и добрим пословним обичајима, третирајући их са истом пажњом са којом поступа са сопственим пословним тајнама;
- 3) да, супротно закону и другим прописима којима се уређује правна заштита пословне тајне од свих радњи нелојалне конкуренције, добрим пословним обичајима и овом Уговору, неће неовлашћено прибављати, користити или открити без писане сагласности друге стране ни једној трећој страни било коју информацију која се штити као пословна тајна друге стране у чији је посед дошла, без писане сагласности друге уговорне стране;
- 4) изузетак од ове клаузуле су запослени код сваке од уговорних страна, односно сарадници и/или консултанти који сарађују са уговорним странама са истом обавезом заштите пословне тајне, у складу са законом.
- 5) да неће копирати, отиснути, ставити у писани облик или сачувати у електронском облику, било који материјални део добијене информације, изузев у случајевима када је то неопходно за реализацију Уговора;
- 6) да ће, у случају када стиче нову информацију која се штити као пословна тајна друге уговорне стране, а односи се на предмет Уговора, тако стечену информацију третирати као пословну тајну и исту неће пренети трећим лицима, односно искористити на било који начин без претходне писмене сагласности друге уговорне стране.
- 7) да ће на захтев једне од уговорних страна, у свако доба трајно избрисати све информације (укључујући белешке, извештаје, анализе, налазе, сагласности, мишљења и др.) који су у вези или произлазе из информације друге стране, као и све њихове копије, у случају када је иста сачувана у електронском облику. У случајевима када је могуће, пружити доказе о уништењу или брисању.

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

Одрицање од одговорности – *Disclaimer*

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

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

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

2. РЕЗИМЕ

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

Стварање правног оквира за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства (у даљем тексту: ЈПП) показало се као одличан пут за поверавање обављања комуналних делатности приватном партнеру, односно делатности чије се финансирање обезбеђује у целисти или делимично инвестицијом приватног партнера, као решавању питања која су од јавног значаја.

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 приватни партнер 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.

Овај пројекат настоји да покаже да ће улагање у обнову саобраћајне инфраструктуре имати важну улогу у транзицији ка конкурентнијем, сигурнијем и одрживијем инфраструктурном систему у будућности, нарочито имајући у виду претпоставку да се друштвена, економска и развојна улога државе огледа у развијености и уредном и квалитетном стању саобраћајне инфраструктуре.

У предложеном пројекту говориће се о значају развијености саобраћајног система и у том циљу примени модела ЈПП ради обезбеђивања финансирања, реконструкције и

рехабилитације дела инфраструктурних објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, односно квалитетног обезбеђивања изградње и доступности путне инфраструктуре, као и опредељеност локалне самоуправе за привлачење приватних инвестиција. У том смислу биће представљена правна, финансијска и економска анализа оправданости улагања у овај пројекат и примене модела ЈПП кроз представљање општих, инфраструктурних, друштвених, економских, безбедоносних и еколошких циљева.

Дисперзија ризика која се остварује на овај начин је више него повољна за јавног партнера. Приватни партнер преузима све ризике које би у супротном сносио јавни партнер, а тичу се ризика пројектовања, изградње (исходовања решења, дозвола, непредвиђених радова, додатних трошкова, кашњења, квалитета...), финансирања и др.

Предмет предложеног пројекта ЈПП обухвата пројектовање, финансирање, изградњу, реконструкцију и рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) на територији општине Србобран на период од 10 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Општине Србобран и приватног партнера са јавним плаћањем.

Сходно томе, а у циљу одабира приватног партнера који има потребан ниво компетентности и успешности да извршава услуге које су предмет предлога пројекта, Општина Србобран као јавни партнер подноси овај предлог пројекта ЈПП Комисији за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије, ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП, како би се побољшало опште стање путне инфраструктуре у Републици Србији.

Имплементација овог пројекта би допринела побољшању и унапређењу комуналне делатности, омогућавању одрживог инфраструктурног система у општини Србобран на дужи временски период и смањењу оптерећености локалних путева.

Као најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне услуге за учеснике у саобраћају уз обезбеђивање квалитетних путева чиме се отвара могућност да се повећа мобилност становништва и иста доведе на виши ниво.

Предмет пројекта	Предлог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран
Јавни партнер	Општина Србобран или Јавно комунално предузеће "Градитељ" Србобран
Представник Општине Србобран	Начелник општинске управе Данијела Вујачић
Седиште Општине Србобран	Трг Слободе бр. 2, 21480 Србобран
Контакт телефон Општине Србобран	тел: +381 21 730 020
Интернет страница Општине Србобран	www.srbobran.rs
Електронска адреса Општине Србобран	srbobran@eunet.rs
Процењена вредност пројекта	229.546.576,45 динара без ПДВ-а
Облик јавно-приватног партнерства и рок трајања јавног уговора	Уговорно јавно-приватно партнерство без елемената концесије. Рок трајања јавног уговора је 10 година.

Кључне речи: *јавно-приватно партнерство, јавни интерес, путна инфраструктура, пројектовање, финансирање, управљање и пружање услуге, обезбеђивање доступности*

3. ПРЕДМЕТ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

Путна инфраструктура је значајна имовина сваке државе, како у смислу инвестиција, тако и у социјалном и економском смислу. Добро одржавање и управљање путном инфраструктуром подстиче економски раст и социјалну интеграцију приближавајући градове и села. Државе теже развоју путева како би задовољиле економске, политичке и социјалне потребе, што може укључивати изградњу нових или обнову, односно одржавање постојећих путева.

Путеви су међу најкомплекснијим и социјално осетљивим инфраструктурним иницијативама које државе могу предузети за своје становништво. Захтевају софистициране техничке ресурсе, доследно и ефикасно управљање и одржавање, и обично имају огромне економске, социјалне и еколошке утицаје. Искусни и квалификовани приватни партнер може помоћи у превазилажењу свих ових изазова и то је један од разлога због којих партнерства јавног и приватног сектора могу бити привлачна за локалне самоуправе.

У већини европских земаља изградња и одржавање локалне путне инфраструктуре схваћено је као друштвени интерес, чије се предности мере у функцији фактора као што су:

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

Изградња и одржавање локалне путне инфраструктуре има кључан значај из више аспеката:

- 1) Путеви који се одржавају пружају сигурно и ефикасно кретање возила, чиме се смањује ризик од саобраћајних несрећа и побољшава безбедност путника.
- 2) Редовно одржавање продужава животни век путева, чиме се смањују дугорочни трошкови реконструкције и изградње нових путева.
- 3) Одржавање локалне путне инфраструктуре директно утиче на економију. Путеви су кључни за повезивање различитих делова заједнице, што олакшава транспорт роба и приступ тржиштима. Очувани путеви подржавају економске активности, промовишу трговину, и доприносе развоју локалних привреда.

- 4) Одржавање путева има позитиван утицај на квалитет живота становништва. Побољшава се приступ основним услугама попут школа, болница и других јавних институција. Такође, очувани путеви олакшавају свакодневне активности грађана, попут путовања до посла или школе.
- 5) Одржавање локалне путне инфраструктуре доприноси одрживом развоју заједнице, подржава економски просперитет и побољшава укупни стандард живота грађана.

Предмет предложеног пројекта јесте финансирање, реконструкција, односно рехабилитација дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) на територији општине Србобран на период од 10 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Општине Србобран и приватног партнера.

Предмет Предлога пројекта јавно-приватног партнерства обухвата обавезу Приватног партнера да пројектује и финансира и изведе радове на изградњи, реконструкцији и рехабилитацији дела локалне путне инфраструктуре која је од јавног значаја и пружи услуге управљања наведене локалне путне инфраструктуре, док је Јавни партнер у обавези да редовно извршава плаћање уговорене накнаде Приватном партнеру за обезбеђивање доступности путне инфраструктуре.

Путна инфраструктура представља окосницу развоја и функционисања свих могућих људских, привредних и других токова. Путна инфраструктура је императив друштвеног и привредног стандарда, како на микро, тако и на макро плану одређеног локалитета, што заправо значи стандард живљења. Одређена друштвено-политичка заједница своју вредност пре свега мери у покривености путном мрежом – инфраструктурним садржајима. Развојем путне инфраструктуре побољшава се приступачност, што доводи до убрзања регионалног развоја. Имајући такав приступ утицаја инвестиција у виду, свеукупне користи друштва могле би да превазиђу трошкове инвестирања у развој путне инфраструктуре.

Сматра се да је систем саобраћаја на дугорочном плану одржив уколико је у стању да пружи потребан капацитет и ниво услуге, ако је компатибилан са локацијама које му гравитирају, штедљив, ослањајући се на погонску технологију на бази извора енергије који су обновљиви и преносиви, уколико је чист, како би одржао и регенерисао квалитет окружења и трошковно ефикасан, а тиме и распложив за садашње и будуће генерације. Када је реч о јавно-приватном партнерству, основни елементи концепта овог модела су јасна алокација одговорности, подела ризика и рок трајања партнерства. Подела ризика

омогућава да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката.

Овај предлог пројекта заснива се на идеји обезбеђивања доступности дела квалитетне саобраћајне и друге пратеће инфраструктуре у урбаним зонама града и насељеним местима, капиталним улагањем од стране приватног партнера, који ће поред изградње, реконструкције и рехабилитације обезбедити израду пројектне документације, заштиту и гарантовање за квалитет изведених радова и пружених услуга. Локална самоуправа неће по овом основу бити кредитно задужена имајући у виду начин на који је уређено јавно-приватно партнерство и концесије, док би се истовремено остварили циљеви смањења буџетских трошкова и подизања нивоа ефикасности у пружању јавних услуга и обезбеђивања одређених бенефита за локалну самоуправу и друштво у целини.

Основни циљ развоја путног саобраћаја и путне инфраструктуре је остваривање и развој саобраћајног система који омогућава одрживу мобилност становништва и пружа подршку убрзаном развоју друштва и привреде и јачању конкурентности.

4. ЗАКОНОДАВНИ ОКВИР ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ

За локалне самоуправе које немају довољно средстава и немају на располагању техничку експертизу за реализацију пројекта поверавања обављања комуналних делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, ангажовање приватног партнера може да буде адекватно решење.

Најшире речено, јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) представља сарадњу јавног и приватног сектора у пружању јавних добара и услуга. У најразвијенијим земљама Европе, модел ЈПП се у већој или мањој мери користи за пружање услуга које су од јавног интереса и/или за изградњу јавне инфраструктуре. Примена модела ЈПП може да се искористи и у унапређењу менаџмента јавних институција кроз проактиван приступ управљања у јавном сектору и имплементацију метода управљања у јавном сектору које су иначе типичне за приватни сектор (Велика Британија је прва увела концепт „јавни менаџмент“).

Бројне државе у Европи и свету имају вишедеценијско па и вишевековно искуство када је реч о примени модела јавно-приватног партнерства и то у различитим областима. Због све веће потребе за изградњом нове јавне инфраструктуре, улагањима у добра од општег интереса и ефикасним пружањем услуга од јавног значаја, као неопходном се указала потреба за стварањем одговарајућег правног и институционалног оквира за привлачење приватних инвестиција у Републику Србију.

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

Овакав модел пословне сарадње јавног и приватног сектора и увођење приватног капитала у развој инфраструктуре је снажно подржан од стране Владе Републике Србије¹, док сваки појединачни пројекат захтева претходну проверу од стране Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије², ради давања мишљења и оцене да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП.

Концепт јавно-приватног партнерства без елемената концесије, у примеру финансирања, реконструкције, односно рехабилитације дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима, омогућује Општини Србобран, као јавном партнеру, одређено смањење трошкова и стварања одрживе путне инфраструктуре као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга крајњим корисницима.

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

¹ www.jpp.gov.rs: У новембру 2011. године донет је Закон о јавно-приватним партнерству и концесијама (“Службени гласник РС”, број 88/11, 15/16 и 104/16), којим је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство и омогућено Влади, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе да донесе одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта јавно-приватног партнерства.

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

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. Предметни пројекат спроводиће се у облику **уговорног јавно-приватног партнерства** у којем се међусобни однос јавног и приватног партнера уређује уговором о јавно-приватном партнерству.

Могућност финансирања пројекта реконструкције, односно рехабилитације дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) на територији општине Србобран од стране приватног партнера може се реализовати путем уговорног јавно-приватног партнерства без елемената концесије које се уређује јавним уговором између јединице локалне самоуправе као јавног партнера и изабраног понуђача као приватног партнера, на период од 10 година.

Уговорно ЈПП одређено је чланом 8. ЗЈПП тако да међусобна права и обавезе у реализацији пројекта ЈПП, са или без елемената концесије, уговорне стране уређују јавним уговором, чија је садржина прописана чланом 46. ЗЈППК.

На питања која се односе на јавне уговоре, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

На основу члана 7. става 2. тачке 3. истог закона обавеза приватног партнера јесте обављање услуга од јавног значаја, са једном или више обавеза као што су: финансирање, управљање и одржавање, у циљу пружања услуга од јавног значаја крајњим корисницима из оквира надлежности јавног партнера, или у циљу обезбеђивања неопходних предуслова јавном партнеру за пружање услуга од јавног значаја из оквира његових надлежности, или пружање услуга од јавног значаја из оквира надлежности јавног партнера крајњим корисницима.

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

Закон о ЈПП 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.

Анализом тренутног стања путне инфраструктуре на територији општине Србобран, о чему ће бити речи у одељку 8.1., утврђено је да је реализација овог пројекта и омогућавање доступности путне мреже неопходна, због чега Општина примењује модел ЈПП као оптимално решење.

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 одредбе Закона о јавним набавкама и ЗЈППК у границама које су одређене у овим законима.

4.3. Закон о јавним набавкама ("Сл. Гласник РС", бр. 91/2019)

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.

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 поштеног и ефикасног партнерства између јавног и приватног сектора.

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

Чланом 2. Закона о комуналним делатностима ("Сл. гласник РС", бр. 88/11, 104/16 и 95/18; у даљем тексту: ЗКД) је утврђено 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 Општине Србобран је да обезбеди путну инфраструктуру одговарајућег квалитета, односно да унапреди постојећи квалитет ове комуналне делатности, чиме ће се омогућити несметано и безбедно одвијање саобраћаја и очувати употребна вредност улица, путева, тргова и слично.

Наведеним Законом је дефинисано да су комуналне делатности делатности од општег интереса и да одржавање улица и путева, између осталих, спадају у комуналне делатности.

Чланом 3. ставом 1. тачком 10. истог Закона дефинисано је да одржавање улица и путева у градовима и другим насељима подразумева извођење радова којима се обезбеђује несметано и безбедно одвијање саобраћаја и чува и унапређује употребна вредност улица, путева, тргова, платоа и сл.

Такође, чланом 4. ставом 1. ЗКД је дефинисано да јединица локалне самоуправе обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој.

ЗКД је истим чланом у ставу 3. дефинисао да јединица локалне самоуправе уређује у складу са законом услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито: 1) одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који подразумева нарочито: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу

рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга; 2) развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга; 3) сагласност са начелима одрживог развоја, која су дефинисана посебним законом који уређује одређену комуналну делатност; 4) ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналних делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност; 5) конкуренцију у обављању делатности.

Закон о комуналним делатностима је одредио да комуналну делатност могу обављати јавно предузеће, привредно друштво, предузетник или други привредни субјект.

Закон о комуналним делатностима је чланом 9. дефинисао поверавање обављања комуналне делатности. Ставом 1. истог члана се дефинише да се под поверавањем обављања комуналне делатности подразумева временски орочено уговорно уређивање односа у вези са обављањем комуналне делатности или појединих послова из оквира комуналне делатности између једне или више јединица локалне самоуправе и вршиоца комуналне делатности, које за циљ има пружање комуналних услуга на територији једне или више јединица локалне самоуправе или на делу територије јединице локалне самоуправе.

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

Од посебног значаја јесте да се јавни и приватни партнер придржавају свих позитивно-правних прописа и норми, како оних којима се уређује област комуналних делатности и реализација пројеката јавно-приватног партнерства, тако и прописа и норми којима се уређује правни положај путева, безбедност саобраћаја на путевима, као и закона којим се уређује планирање и изградња путне инфраструктуре, инфраструктурно опремање и изградња земљишта, заштита животне средине и др.

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.

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 старање о изградњи, реконструкцији, одржавању и коришћењу локалних путева и улица, али предлаже и мере за развој и унапређење комуналних делатности.

4.6. Закон о путевима („Службени гласник РС", бр. 41/2018 и 95/2018 – др. закон)

С обзиром на то да је од доношења важећег Закона о путевима („Службени гласник РС", бр. 41/18 и 95/28 – др. закон; у даљем тексту: ЗОП) 2018. године дошло до значајних промена правне регулативе, створила се потреба усаглашавања прописа у области путева, односно препозната је потреба за израду закона којим ће се уредити област која се односи на правни положај јавних и некатегорисаних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева, посебни услови изградње и реконструкције јавних путева, извори и начин финансирања изградње, реконструкције, заштите и одржавања путева, стицање права својине, инспекцијски надзор, као и друга питања од значаја за управљање, изградњу, реконструкцију, заштиту и одржавање јавних путева.

Наиме, законским и подзаконским актима приступа се креирању политике у овој области који се заснива на пројектовању, изградњи и одржавању путне инфраструктуре на начин да та инфраструктура поред основне функције у својој експлоатацији има и превентивну функцију када је у питању безбедност саобраћаја.

Овим Законом пут је дефинисан као грађевински објекат намењен за саобраћај, односно утврђену површину коју као саобраћајну површину могу да користе сви или одређени учесници у саобраћају, под условима одређеним овим законом и другим прописима, док је општински пут јавни пут који саобраћајно повезује територију општине, односно града са мрежом државних путева.

Према значају саобраћајног повезивања јавни путеви се деле на:

1) државне путеве:

(1) државне путеве I реда (саобраћајно повезују територију државе са мрежом европских путева, односно део су мреже европских путева, територију државе са територијом суседних држава, целокупну територију државе, као и привредно значајна насеља на територији државе);

(2) државне путеве II реда (саобраћајно повезују подручје два или више управна округа или подручје управног округа, као и погранична подручја и граничне прелазе са мрежом државних путева);

2) општинске путеве (саобраћајно повезују територије општина, територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева);

3) улице (саобраћајно повезују делове насеља).

Предметни пројекат се односи на реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) у складу са законом.

У складу са чланом 4. ЗОП, јавни пут обухвата:

1) труп пута, који чине доњи строј пута (насипи, усеци, засеци, објекти, постројења и уређаји за одводњавање пута и заштиту пута од површинских и подземних вода и сл.) и горњи строј пута (коловозна конструкција, ивичне траке, ивичњаци, риголе, банке, берме, разделне траке и сл.);

2) путне објекте;

3) саобраћајне прикључке;

4) путно земљиште;

- 5) тротоаре, пешачке и бициклистичке стазе у путном земљишту;
- 6) ваздушни простор изнад коловоза;
- 7) функционалне садржаје пута;
- 8) саобраћајну сигнализацију и опрему;
- 9) интелигентне транспортне системе (ИТС);
- 10) опрему за заштиту пута, саобраћаја и околине.

Јавни пут, поред елемената из става 1. овог члана, обухвата и пратеће садржаје за потребе корисника пута, уколико су предвиђени техничком документацијом за изградњу или реконструкцију јавног пута.

Чланом 9. ЗОП дефинисано је да је управљање јавним путевима делатност од општег интереса. Ставом 2. наведеног члана дефинисано је да управљање јавним путевима обухвата:

- 1) планирање, пројектовање, изградњу, реконструкцију, одржавање и заштиту јавног пута;
- 2) вршење инвеститорске функције на пројектовању, изградњи, одржавању и реконструкцији јавног пута;
- 3) организовање и обављање стручних послова на пројектовању, изградњи, реконструкцији, одржавању и заштити јавног пута;
- 4) уступање радова на пројектовању, изградњи, одржавању, реконструкцији и стручном надзору јавног пута;
- 5) организовање стручног надзора над изградњом, реконструкцијом, одржавањем и заштитом јавног пута;
- 6) организовање наплате и контролу наплате накнада за употребу јавног пута, вршење јавних овлашћења;
- 7) праћење стања путне мреже;
- 8) заштиту јавног пута;
- 9) означавање јавног пута и вођење евиденције о јавним путевима и о саобраћајно-техничким подацима за те путеве;
- 10) управљање саобраћајем и организовање и обављање бројања возила на јавном путу.

Члан 10. став 4. ЗОП дефинише да делатност управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, који нису део државног пута I и II реда, може да обавља јавно предузеће, односно друштво капитала чији је једини власник јединица

локалне самоуправе, као и друго друштво капитала и предузетник, коме је надлежни орган јединице локалне самоуправе поверио обављање делатности управљања општинским путевима, улицама и некатегорисаним путевима, у складу са законом којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

Овим пројектом јавни партнер проналази финансијско и техничко решење за ефикасније коришћење јавних услуга и преузимање ризика доступности путне мреже од стране приватног партнера. На овај начин, приватни партнер улагањем у наведени пројекат реконструкције, односно рехабилитације дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) утиче на побољшање путне инфраструктуре, обезбеђује њену високу доступност, обезбеђује бољи путнички промет и квалитет општинских путева и улица.

4.7. Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 – одлука УС, 55/2014, 96/2015 – др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019, 128/2020 - др. закон и 76/2023)

Закон о безбедности саобраћаја на путевима регулише све аспекте система безбедности саобраћаја на путевима, укључујући управљање безбедношћу саобраћаја, правила, понашање учесника у саобраћају, надлежности и одговорности субјеката безбедности саобраћаја, ограничења, саобраћајну сигнализацију, знакове и наредбе за учеснике у саобраћају. Такође, обухвата услове за возаче, оспособљавање кандидата, полагање возачких испита, издавање возачких дозвола и налепница за возила особа са инвалидитетом, услове за возила, техничке прегледе, испитивање и регистрацију возила, као и посебне мере и овлашћења примењиве у саобраћају на путу. Све ове одредбе имају за циљ унапређење безбедности саобраћаја на путевима.

У складу са чланом 4. Закона о безбедности саобраћаја на путевима, привредна друштва, друга правна лица или предузетници који пројектују, граде, реконструишу, одржавају и управљају путевима, у обавези су да то чине на начин који гарантује безбедно одвијање саобраћаја.

У складу са чланом 111. Закона о безбедности саобраћаја на путевима Возило које се употребљава приликом извођења радова, односно активности на путу, а нарочито за градњу и одржавање путева мора да има укључено жуто ротационо или трепћуће светло, док се ти радови, односно активности, обављају на коловозу или у близини коловоза.

4.8. 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.

Чланом 14. ЗЈП наведено је да је оснивач дужан да обезбеди да се делатност од општег интереса обавља у континуитету.

Ставом 2. истог члана наведено је да оснивач не може основати друго јавно предузеће или друштво капитала из члана 3. став 2. тач. 1) и 2) овог закона за обављање исте делатности од општег интереса, осим у случајевима реализације пројекта јавно-приватног партнерства, у смислу закона којим се уређује јавно-приватно партнерство и концесије.

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.

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

“Евалуциона 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 је донела 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 Евалуционе 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 Евалуциона 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. ПРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИЈЕ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА ФИНАНСИРАЊЕ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ ОДНОСНО РЕХАБИЛИТАЦИЈУ ДЕЛА ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ДРУГИХ ОБЈЕКТА НИСКОГРАДЊЕ

Јавна инфраструктурна добра представљају основу економског развоја земље. Одржавање таквих добара у добром стању је од огромног значаја јер се инфраструктура троши током времена и употребе. Занемарена инфраструктура резултираће деградацијом добара с негативним ефектима на економију, што доводи до већих трошкова реконструкције током времена.

Предности пројекта јавно-приватног партнерства (ЈПП) у сектору друмског саобраћаја су доступност добро развијених сетова докумената за планирање и спровођење пројекта ЈПП у области путева како у развијеним, тако и у земљама у развоју, као и велика платформа искусних субјеката који имају кључне улоге у пројектима одржавања улица и путева. То чини ЈПП пројекте у друмском сектору веома репликабилним јер је већ реализован низ успешних пројеката.

Локалне самоуправе, приликом одабира најприкладнијих модела за остваривање циљева оријентисаних на људе и испуњење Циљева одрживог развоја, треба узети у обзир следеће предности повезане с моделима ЈПП у друмском сектору:

- Финансирање пројекта одржавања локалне путне инфраструктуре од стране приватног сектора могу донети експертизу и вештине приватног сектора приликом извођења радова на путевима;
- Приватни сектор је подстакнут не само да делује као пружалац услуга, већ и да преузме ризике специфичне за пројекат, што омогућава јавним администраторима да се фокусирају на планирање, политику и регулисање;
- Користе се приватна средства како би се постигли већи резултати у пројектима реконструкције улица и путева и како би се брже и/или ефикасније помакле локалне самоуправе према остваривању циљева одрживог развоја у инфраструктурним пројектима;
- Пренос модерне технологије за извођење радова на путевима из приватног у јавни сектор, чиме се побољшава домаћи капацитет, знање и стручност;

- Повећава се транспарентност и одговорност. ЈПП може допринети повећању транспарентности и одговорности у управљању пројектима, јер се често захтева јасно дефинисање циљева и перформанси у оквиру уговора.

Пројекти ЈПП-а се обично реализују у краћем временском периоду него када се пројекат реализује као јавна инвестиција. Коришћење приватних средстава и агилност приватног сектора у доношењу одлука у изазовном задатку, као што је реконструкција и рехабилитација путева омогућава бржи напредак фазе инвестиције:

- Подстиче се фокусираност приватног сектора на ефикасну употребу ресурса и материјала током животног циклуса пројекта. Партнерство може обезбедити дугорочну одрживост инфраструктуре, јер приватне компаније имају интерес да одржавају дугорочну вредност пројекта..
- Повећање броја пројеката који се односе на реконструкцију и рехабилитацију путева и њихова повезаност доприноси не само смањењу сиромаштва него и побољшава приступ/одлазак до економских центара, приступ друштвеним услугама (здравству, образовним установама и другим важним локацијама).

7. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ЈАВНОМ ТЕЛУ

7.1. Општина Србобран

Општина Србобран је смештена на северозападу Републике Србије. Просторно припада Јужнобачком управном округу у АП Војводини. Заузима површину од 284 км² од чега пољопривредна површина чини 26.460 ха, а шуме свега 14 ха. Општину чине три насеља: Србобран, највеће урбано насеље и насеља Турија и Надаљ, која су сеоског типа.



Водни ресурси одређени су површинским и подземним водама. Од површинских вода, присутне су речица Криваја, Велики бачки канал и Бељанска бара. Кроз Србобран пролази Велики бачки канал, тако да насеље већим делом лежи на левој, а мањим на десној обали канала. Општину са севера и истока омеђује река Криваја која се својим током даље улива у Велики бачки канал.

Од подземних вода, највећи значај имају термоминералне воде. У погледу обновљивих извора енергије, на подручју општине Србобран постоје значајни потенцијали за искоришћавање биомасе, биогаса, сунчеве енергије, енергије ветра и геотермалне енергије.

Саобраћајни положај Општине је повољан, јер кроз Општину пролази аутопут Е-75 који је Европски коридор 10, који повезује северну и централну Европу са јужном и југоисточном. Такође, Општина је преко Великог бачког канала повезана са реком Дунав која представља Европски коридор 7. Треба поменути и железнички путни правац који повезује градове Сомбор и Бечеј. На повољан географски положај утиче и близина административног центра АП Војводине, Новог Сада. Општина Србобран је од Београда удаљена око 130 километара, Новог Сада 40 километара и Суботице 70 километара.

Резултати пописа 2022. године, као и процене у наредним годинама, указују на присуство и повећање интензитета неповољних демографских појава и процеса са којима се већ деценијама суочава Србија. Приметно је смањење укупног броја становника, природна депопулација, миграциони процеси и демографско старење које детерминише прилично ограничавајући популациони оквир формирања радног контингента, а самим тим и активног становништва (са 16.317 становника у 2011. на 14.357 становника у 2022. години). Просечна старост становништва општине Србобран износи 42.88 година.

На националном нивоу, саобраћајно-комуникативни значај општине Србобран проистиче из њеног, могло би се рећи централног положаја унутар АП Војводине. Равничарски карактер терена фаворизује присуство и развој превасходно друмског саобраћаја. Општина Србобран има добру саобраћајну повезаност са окружењем. Такође, Општина има могућност изградње пратећих садржаја уз постојеће саобраћајне капацитете. Мрежу друмских саобраћајница на територији општине Србобран сачињавају државни путни правци, као и општински категорисани и некатегорисани путеви. Територију Општине мањим делом пресеца државни путни правац I А реда: бр. А1 (државна граница са Мађарском – Нови Сад – Београд – Ниш – државна граница са Македонијом), као и државни путни правац I Б реда: бр. 15 (државна граница са Мађарском – Бездан – Сомбор – Кула – Врбас – Србобран – Бечеј – Нови Бечеј – Кикинда – државна граница са Румунијом). Територијом Општине пролазе и државни путеви II А реда: бр. 100 (Хоргош – Суботица – Бачка Топола – Мали Иђош – Србобран – Нови Сад – Сремски Карловци – Инђија – Стара Пазова - Београд) и бр. 115 (Србобран – Надаљ – Чуруг). Све саобраћајнице су са савременим коловозним застором. Густина путне мреже општине Србобран је усклађена са републичким нивоом, односно значајно је изнад регионалног и обласног нивоа. Иако постоје одређени локални путни правци који су ван захтеваних техничких стандарда, односно који су са нешто лошијим стањем коловозног застора, стање путне мреже на територији Општине се генерално може оценити као задовољавајуће. Територијом Општине прелази један пружни правац Врбас – Србобран – Бечеј.

Општина Србобран је по степену развијености сврстана у III групу, недовољно развијених ЈЛС, са степеном развијености 60-80% републичког просека. Структура привреде је неповољна, с обзиром на велико учешће пољопривреде у односу на учешће индустрије у поређењу са Јужнобачким округом или АП Војводином. Географски положај Општине је веома повољан. Представља раскршће путева тог краја са привредним

субјектима који се баве пољопривредом, трговином, угоститељством и индустријским погонима. Највеће природно богатство општине представља изузетно квалитетно пољопривредно земљиште због чега је пољопривреда одувек била главна грана привреде. У области индустрије заступљена је производња намештаја, изолационог материјала и прехранбена индустрија. Географски положај Општине, сировинска основа за прехранбену индустрију, путна мрежа и близина већих градова представља добар предуслов за изградњу индустријских објеката у оквиру индустријске зоне. На територији Општине развијен је лов и риболов.

7.2. Јавно комунално предузеће „Градитељ“ Србобран

Општина Србобран је комуналну делатности одржавања и управљања путевима поверила Јавном комуналном предузећу „Градитељ“ Србобран. Поред ових делатности, ЈКП „Градитељ“ обавља и друге комуналне делатности и енергетске делатности у области дистрибуције природног гаса које представљају основне делатности предузећа.

Предузеће је основано ради обављања грађевинских, стамбених и комуналних послова за територију општине Србобран. Ово предузеће је на почетку обављало послове одржавања стамбених зграда и станова, грађевинске и комуналне послове. Временом су се грађевински послови издвојили из овог предузећа, као и послови одржавања стамбених зграда и станова, а предузеће је наставило да обавља комуналне делатности односно услуге на подручју ове општине и то: производњу и дистрибуцију воде, одвођење отпадних вода, производњу и испоруку топлотне енергије, погребне услуге, одржавање хигијене града, изношење и депоновање смећа, хигијеничарске услуге, пијачне и вашарске услуге, одржавање градског зеленила, услуге аутобуске станице, услуге дистрибуције гаса, услуге и друмском саобраћају и др.

Општина Србобран има право да повери спровођење реализације овог Предлога пројекта Јавном комуналном предузећу „Градитељ“ Србобран који је именован за управљача пута, спровођење јавне набавке и закључење јавног уговора.

8. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

8.1. Тренутно стање локалне путне инфраструктуре на територији општине Србобран

За разматрање могућности покретања предметног поступка ЈПП неопходно је било анализирати тренутно стање локалне путне инфраструктуре и изградити анализу на основу података из претходних година о квалитету одржавања, утицајима путне инфраструктуре на здравље и безбедност људи, као и на заштиту животне средине.

У анализи тренутног стања локалне путне инфраструктуре у општини Србобран, уочено је да се улице које су предмет овог пројекта суочавају са значајним проблемима који утичу на њихову функционалност, безбедност и естетику. На основу ове свеобухватне анализе, закључено је да десет одабраних улица заиста захтева хитну реконструкцију, обзиром на нагомилане структуралне оштећења, безбедносне ризике и потребе локалног становништва.

Присутни дефекти, попут крупних пукотина, неравнина, удубљења и неуједначеног тротоара, сведоче о дуготрајном хабању и недостатку адекватног одржавања. Поред тога, постојећи слој асфалта на многим деловима је дотрајао, што доприноси додатним изазовима у погледу сигурности саобраћаја. Ови недостаци нису само естетске природе, већ представљају озбиљне претње за безбедност грађана и отежавају свакодневну мобилност. Све наведено указује на потребу за свеобухватном реконструкцијом како би се унапредила локална путна инфраструктура.

У складу са наведеним, јасно је да су предметне улице у озбиљном стању оштећења и захтевају хитну реконструкцију како би се побољшала њихова структура, безбедност и трајност. Овај пројекат је нужан корак ка унапређењу путне инфраструктуре у општини Србобран, пружајући грађанима сигурније и функционалније путне мреже.

8.2. Разлози за уговарање јавно-приватног партнерства

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

Инвестирање приватног капитала у јавни сектор је један од главних разлога уласка јавног партнера у партнерство са представницима приватног капитала у пројектима изградње и унапређења инфраструктуре. Након изградње и реконструкције путне инфраструктуре приватни партнер врши пренос права власништва на Општину, и наставља да гарантује за квалитет изведених радова на путној инфраструктури током трајања јавног уговора. На тај начин приватни партнер, између осталих, преузима ризике инвестиције и изградње.

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

- подстицање улагања приватног капитала у јавну инфраструктуру;
- смањењу јавних расхода;
- смањењу асиметрије информација између пореских обвезника и јавне администрације;
- повећању транспарентности преусмеравања јавног новца у области јавних инвестиција;
- одржање једнаког односа квалитета и цене у укупном животном веку пројекта;
- смањење јавног дуга, итд.

Важно је напоменути да порески обвезници, када су у питању јавне инвестиције, не плаћају само цену изградње или опремања, већ овакви пројекти коштају онолико колико ће за њих платити у њиховом укупном животном веку (нпр. 10 и више година).

Предност ЈПП у односу на традиционални модел набавке је то што код традиционалног модела почетно смањење вредности трошкова изградње или опремања може проузроковати веће трошкове у фази употребе, а о тим вредностима порески обвезници немају информацију. Модел ЈПП са или без елемената концесије изискује сложен и свеобухватан приступ, односно израду различитих анализа попут економске и финансијске, анализе ризика, анализе заштите животне средине, итд., што у коначном исходу показује да ли је одређени пројекат исплатив и на колико година би га требало реализовати, што ће бити случај и са предметним пројектом у наставку.

Пројекат за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), довео би до смањења буџетских трошкова, раста буџетских прихода, стварања одрживе путне инфраструктуре као једног од највећих изазова урбаних и комуналних захтева и подизања нивоа ефикасности у пружању услуга корисницима комуналне делатности. Инфраструктурни пројекти имају економску вредност која је далеко већа од финансијске вредности која је дата за исте.

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, Општина је донела одлуку да комуналну делатност реконструкције, односно рехабилитације дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) повери Приватном партнеру по моделу јавно-приватног партнерства без елемената концесије.

9. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ У СКЛАДУ СА ЦИЉЕВИМА ОДРЖИВОГ РАЗВОЈА

9.1. Циљеви Одрживог Развоја (*Sustainable Development Goals*)

Одрживи систем локалне путне инфраструктуре омогућава лакши и ефикаснији приступ различитим областима живота, као што су образовање, здравствена заштита, послу и другим виталним услугама. Унапређењем путева и улица долази до веће мобилности људи, становништво има могућност да лакше путује до својих радних места, образовних институција или других дестинација, чиме се побољшава економски раст и социјална инклузија у локалној заједници. Кључни аспект у обликовању функционалности и одрживости урбаног окружења јесте пажљиво планирање урбанистичког плана путева и улица.

Ради унапређења путне инфраструктуре, неопходно је постављање паметних система праћења и управљања путевима који ће учесницима у саобраћају препоручити најбезбеднију брзину којом се њихово возило може кретати у тренутним условима. Паметни саобраћајни знакови повећавају безбедност у саобраћају. Када настане неповољна промена услова вожње (нпр. јака киша у комбинацији са смањеном видљивошћу, јаким ветром и гужвом у саобраћајном току) паметни саобраћајни знак самостално израчунава и смањује препоручену брзину на најбезбеднију брзину за тренутне услове вожње, уз помоћ сензора који прикупљају податке из окружења (сензор за мерење видљивости, за мерење брзине ветра, за мерење коефицијента приањања на коловозу и сензор за детектовање гужве у саобраћајном току).

Улагање у одрживу путну инфраструктуру не само да ствара функционална и сигурна путовања, већ и гради мост ка одрживој и просперитетној будућности за локалне заједнице. Инвестиције у одрживу инфраструктуру могу привући нове инвеститоре у одређеном региону. Одрживост привредних зона и прилике за отварање нових радних места подстичу економски раст локалних заједница.

Кроз успостављање одрживог система путне инфраструктуре, локална самоуправа ствара предуслове за достизање дугорочних циљева одрживог развоја, као што су смањење саобраћајне гужве, побољшање економског раста 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 моделе 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.

ИЛУСТРАЦИЈА : Циљеви одрживог развоја (Sustainable Development Goals)



Предметни пројекат предвиђа да обављање комуналне делатности реконструкције, односно рехабилитације дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње допринесе остварењу следећих циљева одрживог развоја: 3 –

добро здравље и благостање; 4 – квалитетно образовање; 8 – достојанствен рад и економски раст; 9 – индустрије, иновације и инфраструктура; 10 – смањење неједнакости; 11 – одрживи градови и заједнице; 13 – акција за климу; 15 – очување живота на земљи и 17 – партнерством до циљева.

3. Добро здравље и благостање - Квалитетна путна мрежа може значајно допринети здрављу и благостању становништва одређене локалне самоуправе. Улична инфраструктура утиче на безбедност пешака и возача. Добро одржавани путеви смањују ризик од саобраћајних несрећа, што директно утиче на здравље грађана. Квалитетно изграђени путеви значе и боље услове за ходање и вежбање, а то доприноси општем здрављу. Поред тога, инфраструктурни пројекти могу креирати нове могућности за запошљавање и економски развој у локалним заједницама. Боља путна мрежа олакшава приступ здравственим установама, што може повећати доступност здравствених услуга и унапредити опште здравље грађана. Реконструкција улица и путева не само да подстиче опште физичко здравље, већ ствара услове за економски напредак и опште благостање у заједници.

4. Квалитетно образовање – Добри путеви омогућавају безбедан и ефикасан приступ образовним институцијама. Деца и млади људи могу лакше приступити школама и учествовати у образовном процесу ако су путеви у добром стању. Осим што овај циљ одрживог развоја подстиче образовање, он обезбеђује равноправан приступ образовним могућностима за све.

Поред тога, инфраструктурни пројекти могу креирати окружење које подстиче учење. Безбедни и уређени путеви обезбеђују окружење које је безбедно и без дистракција, стварајући тако оптималне услове за концентрацију и учење код ђака и наставника. Квалитетне улице и путеви олакшавају приступ образовним установама, али и доприносе квалитету образовања кроз стварање подржавајућег и безбедног окружења за учење.

8. Достојанствен рад и економски раст – Квалитетно изведени радови на уређењу улица и путева позитивно утичу на економски развој и стварање достојанствених радних услова. Добри путеви су од суштинског значаја за кретање робе, услуга и људи, што подстиче економску активност. Ефикасна и безбедна транспортна мрежа олакшава

приступ тржиштима и кретање радне снаге. Овакво покретање промета доприноси економском расту и ствара могућности за нова запошљавања.

Поред тога, инфраструктурни пројекти у области реконструкције улица и путева често стварају нова радна места и подстичу локалну економију. Грађевински пројекти и захтевају ангажовање радне снаге, што доприноси обезбеђивању достојанствених радних места и општем економском расту.

Адекватна путна инфраструктура игра кључну улогу у привлачењу инвестиција и стварању погодних услова за отварање нових радних места. Инвеститори цене ефикасност и ниске трошкове транспорта, што може бити кључни фактор при одлучивању где да започну своје пословање. Добро повезане путне мреже обезбеђују лак приступ различитим тржиштима јер инвеститори траже локације које су лако доступне њиховим клијентима и добављачима. Такође, ефикасна транспортна мрежа смањује трошкове логистике за инвеститоре. Способност брзог и једноставног превоза ресурса и производа може значити значајне уштеде и повећану конкурентност.

9 . Индустрија, иновације и инфраструктура - Улагања у истраживање и развој на глобалном нивоу, као и финансирање економске инфраструктуре у земљама у развоју су порасла. Улагања у путну инфраструктуру кључна су за постизање одрживог развоја и оснаживање заједница у многим земљама. Да би се постигао овај циљ до 2030. године, такође је неопходно подржати најмање развијене земље, инвестирати у напредне технологије и смањити емисије угљеника.

Инфраструктурни пројекти могу интегрисати нове технологије и иновације у области транспорта. Реконструкција путева може укључивати модерне методе и материјале који подржавају иновативна решења за путеве, попут паметних саобраћајних знакова који повећавају безбедност у саобраћају и водопропустивог асфалта.

У последњим годинама, Србија је посвећена интензивном развоју инфраструктуре, са посебним фокусом на путној мрежи. Овај напредак је значајан, обзиром на то да инвестиције у модернизацију и одржавање путева постају кључни фактор у унапређењу промета, подстицању економског развоја и подизању квалитета живота широм земље.

Инклузивна и одржива индустријализација, заједно са иновацијама и инфраструктуром, може довести до нових запошљавања и прихода. Они играју кључну улогу у увођењу и промовисању нових технологија, олакшавању међународне трговине и омогућавају ефикасно коришћење ресурса. Раст нових индустрија значи побољшање

животног стандарда за многе од нас. Уколико индустрије теже одрживости, овај приступ имаће позитиван ефекат на животну средину.

10. Смањење неједнакости - Реконструкција и рехабилитација улица и путева у локалној самоуправи кроз ЈПП пројекат доприноси остваривању овог циља на више начина. Побољшана путна инфраструктура омогућава бољу повезаност између различитих делова заједнице, чиме се смањује физичка удаљеност и олакшава приступ становништва основним услугама. Ово је посебно значајно за рурална подручја или она која су географски изолована.

Пројекат ЈПП за реконструкцију, односно рехабилитацију улица и путева и других објеката нискоградње јесте одржив на дужи временски период, што самој Општини обезбеђује и дугорочне бенефите. Осим дуготрајног функционисања путева, становницима је омогућена географска повезаност и приступачност, чиме се појачава социјална инклузија у локалној самоуправи.

Обезбеђивање инфраструктуре приступачне за све слојеве друштва инвестирањем у улице и тротоаре са инвалидским рампама значајно помаже лицима са посебним потребама и смањује друштвене неједнакости. Пројекти ЈПП у области путне инфраструктуре доводе до креирања послова у заједницама које су често угрожене сиромаштвом.

11. Одрживи градови и заједнице - Одрживи развој се не може постићи без значајне трансформације начина изградње и управљања урбаним просторима. Већина урбаног раста се дешава у малим и средњим градовима, што погоршава неједнакости и масовно сиромаштво. Многи градови су подложнији климатским променама и природним катастрофама због велике концентрације људи и локације. Адекватним урбанистичким планирањем повећава се отпорност локалних самоуправа и смањују се негативни ефекти који настају услед природних катастрофа и непогода. Отпорност локалних самоуправа на природне катастрофе и климатске промене значи њихову способност да се носе с непредвиђеним догађајима, очувају стабилност и брзо се опораве након инцидента. Локалне самоуправе треба да имају отпорну инфраструктуру која може издржати изазове као што су поплаве, земљотреси, олује итд. То укључује добро изграђене путеве, мостове, канализацију и друге системе.

Цена лоше планиране урбанизације може се видети у неким од сиромашнијих крајева, запетљаном саобраћају, емисији гасова стаклене баште и пространим

предграђима широм света. Треба деловати у складу са овим циљем одрживог развоја и унапредити инфраструктуру у местима где сви грађани живе пристојним квалитетом живота и чине део продуктивне динамике града, како би настала друштвена стабилност без штете по животну средину.

Трошак изградње, реконструкције или рехабилитације квалитетне путне инфраструктуре је минималан у поређењу са предностима јер побољшањем исте долази до економске активности, унапређења квалитета живота и здравије животне средине.

Овај циљ предвиђа да се до 2030. године значајно смањи број несрећа изазваних лоше планираном путном инфраструктуром, као и да се знатно смање директни економски губици.

13. Акција за климу - Предузећа и инвеститори треба да се ангажују за смањење емисија, не само из етичких разлога, већ и због економских и пословних користи. Реконструкција и рехабилитација путева и улица на одговоран начин може значајно допринети смањењу климатских промена и борби против истих.

Изградња путне инфраструктуре, укључујући коришћење еколошки прихватљивих материјала и метода, може допринети смањењу емисија штетних гасова пре свега због боље експлоатације возила, мање потрошње горива, па самим тим и мање емисије штетних гасова из возила, али и због проширења путне мреже и краћег времена вожње. Промовисање одрживих алтернатива у изградњи и одржавању инфраструктуре је важан корак ка борби против климатских промена. Једно од могућих решења јесте примена **нискотемпературног асфалта** који укључује широки распон технологија које побољшавају производњу и уградњу асфалта. Нискотемпературни асфалти могу се производити и уграђивати при значајно нижим температурама него што је то случај код врућих асфалта.

Због тога што су температуре пламеника при производњи нискотемпературног асфалта ниже, потребно је мање енергије за производњу. Смањење потрошње горива се постиже у просеку од 20-35%. За неке технологије смањење горива може бити и до 50%. Због тога што се хладнија мешавина може превозити на веће удаљености, производња је енергетски ефикаснија јер се користи мање енергије и мање горива за производњу.

Предности нискотемпературног асфалта:

- Продужена сезона уградње асфалта: Ниско-температурни асфалти се могу користити при нижим амбијенталним температурама, омогућујући на тај начин ранији почетак и каснији довршетак сезоне асфалтерских радова.

- Побољшано понашање: нискотемпературни асфалти омогућавају боље збијање асфалтних мешавина. Боље збијање директно резултира бољим понашањем асфалта и продужава његов животни век.
- Сигурност: Нискотемпературни асфалти значајно побољшавају радне услове радника који раде с асфалтом на градилишту али и на асфалтном постројењу. То је нарочито важно при уградњи асфалта у тунелима због слабије вентилације. Хладнији и здравији услови рада побољшавају задовољство радника и квалитету њиховог рада.
- Поред тога, нискотемпературни асфалти смањују видљиву емисију и смањују емисију гасова са ефектом стаклене баште у односу на вруће асфалтне мешавине.

15. Очување живота на земљи – Унапређена путна инфраструктура смањује притисак на екосистеме јер омогућава ефикаснији транспорт и логистику, због чега се не јавља потреба за новим путевима који би могли негативно утицати на природна станишта.

Поред тога, адекватно одржавана инфраструктура смањује емисије гасова са ефектом стаклене баште, побољшавајући тако квалитет ваздуха и доприносећи глобалним напорима за сузбијање климатских промена.

Издувни гасови из возила често се акумулирају када возила стоје, на пример, на семафорима, у гужвама или у ситуацијама спорог саобраћаја. Овај феномен познат је као *"stationary emissions"* (емисије док возило стоји) или *"idle emissions"* (емисије у леру).

Када возило стоји, мотор и даље ради да одржи потребне системе као што су клима уређај, светла и електроника. Током овог периода, емисије из издувног система могу се акумулирати у околини. Поред тога, када возила успоравају или се заустављају због лоших путева, возачи често користе нижи степен преноса који повећава потрошњу горива. Овај процес може резултирати повећаним емисијама издувних гасова по километру, што је нарочито истакнуто у урбаним срединама где се често јавља спор саобраћај.

Реконструкција путева има значајан утицај на смањење ових проблема. Добри путеви омогућавају возилима да се крећу ефикасно, смањујући потребу за честим стајањем и поновним покретањем. То не само да помаже у смањењу емисија гасова са ефектом стаклене баште већ такође побољшава и ефикасност потрошње горива.

17. Партнерством до циљева – Када је у питању реконструкција и рехабилитација улица и путева у локалним самоуправама, овај циљ одрживог развоја подразумева

активно учешће грађана, приватног сектора и јавних институција у процесима одржавања и унапређења инфраструктуре.

Партнерство са грађанима, привредом и другим заинтересованим странама може допринети бољем планирању, учинити пројекте реконструкције и рехабилитације улица и путева ефикаснијим и усмеренијим ка реалним потребама заједнице. Ово партнерство такође може обезбедити додатне ресурсе, идеје и експертизу, што ће у крајњем резултирати бољом одрживошћу и квалитетом инфраструктуре.

Овакав начин укључивања заинтересованих страна у свим фазама пројекта, односно у фази идентификације, припреме и реализације ствара сигурносни оквир за усмеравање и постизање заједничких циљева као што су ефикасно управљање ресурсима, еколошка одрживост и општи квалитет живота у заједници.

За решавање изазова који настају приликом поверавања комуналне делатности реконструкције и рехабилитације улица и путева, најадекватнији је управо модел јавно-приватног партнерства јер се реализацијом пројекта ЈПП задовољава јавни интерес и добија савремена путна мрежа, одржива на дужи временски период.

10. ОДРЖИВИ СИСТЕМ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ 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.

10.1. Приступ и правичност

Правичност у смислу пројеката јавно-приватног партнерства може се дефинисати као једнак приступ инфраструктури, услугама и резултатима 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 основних услуга, у овом случају комуналне делатности локалне путне инфраструктуре. Пројекат је усмерен на унапређивање приступачности услугама комуналне инфраструктуре, подизање нивоа једнакости, задовољавање социјалне правде, и обезбеђивање приступа и правичности дугорочно. Циљ овог пројекта јесте ублажавање физичког и економског расељавања становништва које може настати због неадекватних услуга комуналне инфраструктуре. Путем ефикасног и одговорног управљања комуналним делатностима на локалном нивоу, пројекат има потенцијал да допринесе стварању одрживог система путне инфраструктуре, усмереног на бољитак локалне самоуправе.

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 треба 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 за ЈПП пројекат поверавања комуналне делатности локалне путне инфраструктуре могу укључивати:

1) Просторна покривеност: Обезбедити да локална путна инфраструктура покрива широке територијалне области, тако да становници имају могућност путовања од различитих делова града или приградских насеља до различитих одређишта.

2) Временска покривеност: Организовати услугу тако да буде доступна у различитим деловима дана и недеље, одговарајући потребама корисника у различитим временским периодима.

3) Удобност превоза: Приликом вожње на улицама и путевима је од суштинског значаја да путна инфраструктура буде без избочина и рупа које значајно отежавају саобраћај. Основна намера у том смислу јесте обезбедити комфорну, безбедну и ефикасну локалну путну инфраструктуру, узимајући у обзир потребе и удобност свих корисника, укључујући особе са инвалидитетом и старије грађане.

Пројекат ЈПП за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) у општини Србобран има потенцијал да допринесе ублажавању физичког и економског расељавања становништва, доприносећи повећању вредности и живота на удаљеним локацијама. Становништво ће имати безбедан и лак приступ основним потребама, радним местима и здравственој заштити, што доприноси општем благостању заједнице.

10.1.1. Унапређење приступачности и универзални приступ

Оно што би могло да се предузме за унапређење приступачности свим становницима Општине, јесте изградити пешачке тротоаре тако да буду приступачни за све, укључујући особе са инвалидитетом и старије. Потребно је поставити и рампе на кључним локацијама како би се олакшао приступ особама са инвалидитетом и родитељима с децом у колицима. Универзални приступ се омогућује и кроз обезбеђивање сигнализације за слепе и слабовиде, односно аудио и визуелни сигнали на прелазима и раскрсницама за оне са ограниченим видом.

10.1.2. Побољшање једнакости и социјалне правде

Потребно је стимулисати инвестиције у рањиве заједнице тј. мање развијене делове општина, односно осигурати средства и ресурсе за ревитализацију инфраструктуре у овим заједницама како би се унапредио стандард живота и приступ основним услугама. Кроз пројекте ЈПП за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), кључно је осигурати да локалне месне заједнице активно учествују у планирању и доношењу одлука о пројектима, чиме се промовише друштвена повезаност и укљученост у пројекат.

10.1.3. План за дугорочни приступ и правичност

Овај принцип подразумева развијање дугорочних планова за одржавање улица и путева, који узимају у обзир потребе свих делова заједнице. Потребно је интегрисати урбана и рурална подручја - осигурати једнак приступ основним услугама у оба типа подручја, узимајући у обзир урбане и руралне планове развоја.

10.1.4. Избегавање/минимизирање и ублажавање физичког и економског расељавања

Реализација ЈПП пројекта за реконструкцију локалне путне инфраструктуре на начин да подстиче економско оживљавање локалних заједница и обезбеђивање нових пословних прилика, као и примену социјалних програма и мера подршке јесте кључно заостанак становништва на територији локалне самоуправе.

10.2. 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.

Локална путна инфраструктура игра кључну улогу у унапређењу економске ефикасности и обезбеђивању фискалне одрживости у некој регији или земљи. Неке од кључних тачака које истичу однос између локалне путне инфраструктуре, економске ефикасности и фискалне одрживости јесу:

- 1. Повезивање производних центара и тржишта:** Локални путеви повезују производне зоне и тржишта. Кроз омогућавање брзог и лаког приступа различитим производним зонама и путевима који воде до трговинских центара, локална путна мрежа обезбеђује ефикасан ток робе и услуга;
- 2. Подстицање локалног привредног раста:** Добри путеви подстичу локалну економију олакшавајући приступ компанијама, што може повећати инвестиције и отварање нових радних места;
- 3. Смањење трошкова превоза и времена путовања:** Ефикасна локална путна мрежа смањује трошкове превоза и време путовања за становништво, што доприноси побољшању општег квалитета живота и економске производње. Смањење трошкова транспорта и времена путовања може повећати продуктивност привреде, што има позитиван утицај на фискалну стабилност;
- 4. Прилагођавање глобалним и националним трговинским токовима:** Локални путеви играју улогу у интеграцији локалних економија у глобалне и националне трговинске токове, што може повећати конкурентност и диверсификацију економије;
- 5. Повећавање привлачности за инвестиције:** Добре инфраструктуре чине регион или земљу привлачнијим за инвестиције, што може допринети економском развоју и стварању нових радних места;
- 6. Повезивање руралних и урбаних подручја:** Локални путеви играју кључну улогу у повезивању руралних и урбаних подручја, омогућавајући бржи и ефикаснији прелаз између ових различитих просторних контекста.

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 локалне путне инфраструктуре.

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. Набавка приватног партнера се спроводи у отвореном поступку у складу са законом којим се уређују јавне набавке. 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/концесионог акта који се после усваја на седници скупштине јединице локалне самоуправе. Након усвајања, пројекат се доставља Комисији за јавно-приватно партнерство и концесије, која доноси оцену и мишљење да ли се конкретни пројекат може реализовати у форми ЈПП и да ли је у складу са ЗЈПК. Након исходавања позитивног мишљења, скупштина јединице локалне самоуправе даје сагласност и усваја пројекат. Након усвојеног пројекта, Јавно тело расписује поступак јавне набавке на Порталу јавних набавки. Поступак се спроводи у складу са Законом о јавним набавкама уз поштовање основних начела ЗЈН, а пре свега начела обезбеђивања конкуренције и забране дискриминације, транспарентности поступка јавне набавке, уз поштовање мера у циљу спречавања корупције и сукоба интереса у складу са ЗЈН. 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. **Уговор о јавно-приватном партнерству са или без елемената концесије, закључује се у писаном облику између јавног и приватног партнера, којим се у циљу реализације пројекта јавно-приватног партнерства, 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 ЗЈППК, 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.

10.3. 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 одрживе локалне путне инфраструктуре. Док се свет сусреће са изазовима климатских промена и потребом да се смање емисије гасова, унапређење инфраструктуре, које укључује реконструкцију и рехабилитацију улица и путева, игра значајну улогу у стварању одрживе будућности.

10.3.1. Смањење емисија гасова стаклене баште и побољшање енергетске ефикасности

Како би се смањила емисија штетних материја у атмосферу, значајна је примена зелених технологија за асфалтирање и осветљавање путева, што може допринети смањењу потрошње енергије и емисије штетних гасова. Такође, развој и унапређење пешачких стаза редукује употребу индивидуалних возила и тиме долази до смањења емисија штетних материја у атмосферу.

10.3.2. Смањење отпада и обнова деградираног земљишта

Овај принцип подразумева примену технологија за рециклирање асфалта и других материјала изграђених на путевима, затим одржавање зелених површина, уређење путева са више зелених површина и разноврсног биљног састава како би се очувао биодиверзитет и обнова земљишта. Према томе, принципи циркуларне економије у путној инфраструктури се показују кроз вишеструку употребу грађевинских материјала који су произведени по принципима еколошке неутралности и одрживости.

Рециклирани асфалт најчешће се примјењује као замена за природни агрегат у мешавинама за израду асфалтних слојева коловозних конструкција, при чему се примјењују поступци хладне или вруће рециклаже. Рециклажа асфалта је најефикаснији начин одржавања коловоза, како са економског аспекта, тако и са аспекта технологије и очувања животне средине.

Коришћење већих постотака рециклираног асфалта (РАП-а) у ниско-температурним асфалтима може додатно повећати „зелени“ утицај ове технологије.

Министарство заштите животне средине и Министарство грађевине, саобраћаја и инфраструктуре припремају Уредбу о употреби струганог асфалта у путној инфраструктури, која ће допринети одрживости економије, очувању природних ресурса, развоју инвестиционог потенцијала и развоју тржишта секундарних сировина. На овај начин долази до подизања нивоа ефикасности у употреби природних ресурса у производњи асфалта и његовој употреби у изградњи и обнављању путева.

Квалитет рециклираног асфалта за реконструкцију путева мора да буде истог квалитета као и нови асфалт да би могао да буде употребљен за обнову или изградњу путева.

Процењује се да употреба рециклираног материјала за производњу асфалта за све слојеве путева може да доведе до смањења од 10 до 20 одсто емисија угљен-диоксида, односно око 10 милиона килограма годишње.

Пројекти ЈПП за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) имају за циљ да усвоје приступ циркуларној економији за стандарде и операције које се спроводе и финансирају. Циркуларна економија тежи очувању материјала, компоненти и производа у употреби што је дуже могуће. Приступ циркуларној економији има за циљ:

- Смањење потрошње ресурса;
- Одржавање инфраструктуре, компоненти и материјала на њиховој највишој вредности;
- Очување безбедности и техничке функције имовине и компоненти;
- Промовисање ресторативног и регенеративног дизајна; и
- Смањење емисија.

Потребно је препознати и проценити могућности за поновну употребу материјала за израду насипа, коловоза и бетона, као и нуспроизвода са постојеће локације. Идентификацијом и проценом могућности за поновну употребу материјала за израду насипа, коловоза и бетона, као и нуспроизвода са локалне територије подстиче се очување необновљивих извора ресурса. Најпожељније је стварати могућност за употребу материјала на бази биомасе када год је то прикладно.

10.3.3. Заштита биодиверзитета

У циљу испуњења овог елемента, неопходно је подстаћи озелењавање путева, односно интегрисати зелене коридоре и природне области у планове за путеве како би се подржао биодиверзитет и миграција животиња, као и спровођење биодиверзитетних анализа, односно спровођење анализа биодиверзитета пре фазе изградње пројекта и примена одговарајућих мера за заштиту екосистема.

10.3.4. Процена ризика и припрема за управљање катастрофама

Пројекат који се спроводи у локалној самоуправи треба да подстакне развој интегрисаних безбедносних стратегија које укључују адекватна решења за катастрофе и ризик од климатских промена, као и постављање система раног упозоравања за природне катастрофе као што су поплаве и климатске непогоде. Локалне самоуправе треба да имају отпорну инфраструктуру која може издржати изазове као што су поплаве, земљотреси, олује итд. Ефикасно урбанистичко планирање може побољшати отпорност локалних самоуправа, оне треба да развију економске стратегије које им омогућавају брз опоравак након катастрофе.

10.4. Репликабилност

Репликовање у области путне инфраструктуре 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 области путне инфраструктуре 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 путне инфраструктуре.

Неколико кључних аспеката који се односе на репликовање у путној инфраструктури јесу:

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 модел пројекта у циљу унапређења путне

инфраструктуре, други градови могу репликовати исти модел прилагођавајући га локалном контексту, узимајући у обзир специфичности инфраструктурних захтева.

2. Репликовање технологије: У области путне инфраструктуре, технолошке иновације играју кључну улогу у побољшању ефикасности и безбедности путева. Ова тачка истиче значај примене технологија које су се показале успешним на једном месту и њиховог поновног коришћења на другим локацијама. Пример такве технологије јесте посебан тип водопрпусног асфалта. Овај производ је развијен да омогући пролаз воде кроз асфалтну површину, чиме се смањује ризик од поплава и побољшава се одводњавање. Водопрпусни асфалт омогућава пролаз воде кроз његову површину. То значи да вода може проћи кроз асфалт и инфилтрирати се у тло испод. Овај тип асфалта често се промовише као еколошки прихватљив, јер доприноси отицању воде, одржавању природног циклуса одводњавања и смањењу потребе за канализацијом. Често користи у урбаним срединама, паркинг просторима, бициклистичким стазама и другим подручјима где је важна добра одводња. Водопрпусни асфалт, може бити користан алат за управљање водама у урбаним подручјима и смањење проблема повезаних с површинским отицањем воде. Треба узети у обзир и могућност примене **нискотемпературног асфалта**, који представља нови приступ у производњи асфалтних материјала и захтева мање енергије за прегревање, што доводи до смањења емисија штетних гасова у околину током процеса примене и до значајне уштеде енергије. Осим што смањује негативне ефекте на околину, доприноси општем еколошком одрживом развоју, што га чини пожељним избором приликом реконструкције и рехабилитације путне инфраструктуре и грађевини уопште.

3. Репликовање политика: Владе и саобраћајне агенције могу репликовати успешне политике и прописе који су се показали ефикасним у унапређењу путне инфраструктуре. На пример, политике које подстичу реконструкцију и рехабилитацију путева или смањење саобраћајних гужви могу се репликовати и прилагодити локалним потребама.

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 у области путне инфраструктуре. 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 у области путне инфраструктуре треба да буду прилагођене специфичним потребама, демографији и инфраструктури одређеног подручја.

Репликација у путној инфраструктури може допринети ефикасној реконструкцији путева, унапређењу безбедности саобраћаја, смањењу гужви и побољшању целокупне мобилности. Учењем из успешних пројеката и имплементацијом доказаних решења, општине могу постићи напредак ка одрживијим, приступачнијим и ефикаснијим системима путне инфраструктуре. Свакако, ево како можете додати информацију о томе како реплицирање успеха у путној инфраструктури може допринети и смањити трошкове приватних партнера:

Реплицирањем успешних модела у путној инфраструктури не само да општине остварују предности у ефикасној реконструкцији и рехабилитацији путева, унапређењу безбедности саобраћаја и смањењу гужви, већ такође имају и значајан ефекат на трошкове приватног партнера. Када се успешно имплементира већ познат и проверен модел, приватном партнеру се снижавају трошкови. Ово је зато што су модели већ испробани и доказали су своју успешност, што смањује ризик и неизвесност за приватног партнера. Спровођење већ постојећих и успешних модела, стога, доприноси и ефикасности и економичности пројеката у путној инфраструктури, што је битно за усмеравање ресурса и постизање одрживог развоја.

10.5. Укључивање заинтересованих страна

Укључивање заинтересованих страна у сферу управљања локалном путном инфраструктуром кључни је елемент успешног планирања, имплементације и управљања овом комуналном делатношћу. Заинтересоване стране укључују широк спектар људи и организација које директно или индиректно имају утицај на локалну путну инфраструктуру.

Неки од кључних актера укључени у сферу управљања локалном путном инфраструктуром могу бити:

1. Корисници локалне путне инфраструктуре: Све кориснике локалне путне инфраструктуре, укључујући пешаке, бициклисте, возаче и друге. Њихов допринос може бити кључан у идентификацији проблема, пружању повратних информација о одржавању путева и предлагању побољшања.

2. Локална заједница: Локална заједница, укључујући становнике, локалне организације и пословне субјекте, такође је важан актер у управљању локалном путном инфраструктуром. 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 локалном путном инфраструктуром. Они су одговорни за доношење политика, финансирање, планирање и надзор над локалном путном инфраструктуром. Укључивање ових актера у процесе одлучивања може осигурати усклађеност са политикама и прописима, као и пружити подршку у ресурсима и инфраструктури.

4. Приватни партнер (извођачи радова): Приватни партнер је одговоран за пружање реконструкције и рехабилитације локалне путне инфраструктуре. 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 локалном путном инфраструктуром. Њихово укључивање може помоћи у анализи података, процени перформанси система, пружању техничке експертизе и предлагању иновативних решења.

6. Организација 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 информисе 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

пројекта ЈПП и заговарању транспарентности свих фаза – припреме, спровођења и надзора над спровођењем ових пројеката.

Процена утицаја на животну средину - Environmental Impact Assessment (EIA) на почетку пројекта јесте добар корак како би се истакли проблеми и потребе различитих заинтересованих страна, како би се изабрала најбоља решења и како би се обезбедио најбољи приступ основним услугама. У том случају, разговарало би се о идејним решењима (јавне консултације, технички захтеви за дизајн од стране различитих заинтересованих страна, сарадња са локалном самоуправом).

Укључивање ових актера у процесе одлучивања око локалне путне инфраструктуре 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 управљања локалном путном инфраструктуром на територији општине Србобран 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 финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима на територији општине Србобран 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.

11. БУДУЋЕ СТАЊЕ ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ СРБОБРАН

Циљ овог пројекта јесте да се пронађе најадекватније решење за проблеме на делу локалне путне инфраструктуре због чега Општина одређивањем предмета овог пројекта настоји да делатност повери приватном партнеру и на тај начин створи одрживи систем који ће функционисати дужи временски период и омогући својим грађанима услугу на високом нивоу. Стварањем оваквог система видљиви су бенефити и за јавног и за приватног партнера.

Пре свега, приоритет је у прве три године реконструисати, односно рехабилитовати све улице које су наведене у табели у наставку, као и друге објекте нискоградње (аутобуска стајалишта, паркинг места и сл.). Током трајања уговорног периода, обавеза приватног партнера је да гарантује за квалитет изведених радова.

Пројектом ЈПП за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) у општини Србобран стварају се темељи за значајна унапређења у будућности. Овај пројекат доноси ефикасност и учинковитост у управљању ресурсима, уз оптимизацију трошкова, чиме се обезбеђује економска ефикасност на дуге стазе. Приватни партнер ће допринети економској одрживости пројекта улагањем сопствених ресурса, чиме се ослобађа локални буџет од непосредног притиска.

Увођењем модерних технологија и иновација, путеви постају прилагодљивији на климатске промене, смањујући њихову осетљивост на екстремне временске услове. Реконструкција и рехабилитација путева унапредиће укупну саобраћајну инфраструктуру, олакшавајући приступ различитим деловима општине, чиме се подржава економска активност и повећава мобилност становништва. Истовремено, пројекат подразумева еколошки освешћене приступе током извођења радова, чиме се чува животна средина и доприноси одрживости заједнице. Повећана ефикасност у управљању комуналном инфраструктуром има директни утицај на побољшање квалитета живота становништва општине Србобран, олакшавајући свакодневне активности и доприносећи општем осећају добробити заједнице. Све ове промене заједно чине путеве не само визуелно уредним, већ и функционално поузданим, пружајући дугорочне користи за локалну заједницу.

У наставку је представљена табела улица на територији општине Србобран на којима је потребно извести радове.

РЕКАПИТУЛАЦИЈА ПО УЛИЦАМА - СРБОБРАН		
Р.бр.	Назив улице	Површина (м2)
1	Улица : Соње Маринковић	2.443,50
2	Улица : Бардова	4.014,00
3	Улица: Петра Бигина	2.160,00
4	Улица: Пере Сегединца	6.060,60
5	Улица: Девет Југовића	4.665,80
6	Улица: Добровољачка	3.595,20
7	Улица: Милоша Црњанског	5.023,00
8	Улица: Светозара Марковића	650,00
9	Улица: Жарка Зрењанина	5.300,00
10	Улица: Шумадијска	1.200,00
Укупно :		35.112,10

Скупштина општине Србобран може за све остале или додатне радове и локације на којима нису предвиђени радови горе наведеним списком улица, а које је потребно извести у периоду трајања јавног уговора, одредити карактеристичне радове, материјале и позиције са јединичним ценама и које ће се примењивати за такве потребе (ценовници усвојени скупштинском одлуком општине Србобран). Скупштина ће моћи на захтев Приватног или Јавног партнера изменити јединичне цене само и искључиво по захтеву једне од уговорних страна и само и искључиво уколико захтев за промену буде посебно образложен и у складу са променом цена на мало, цене нафтних деривата, цене материјала, цене рада, енергије или сл., а све у складу са законом.

Списак улица и путева који је дат у Пројекту представља тренутни преглед путне инфраструктуре на територији општине Србобран који је неопходно реконструисати, односно рехабилитовати. Приватни партнер је у обавези да одржава улице на којима ће извести радове на изградњи и реконструкцији, о свом трошку до краја периода трајања уговора.

Приватни партнер је дужан да, у складу са врстом и обимом радова који се обављају, ангажује одговарајућу радну снагу, механизацију и транспортна средства како би се радови извели благовремено, безбедно и квалитетно.

Идеја је да се реализацијом овог пројекта обезбеди одговарајући квалитет, доступност дела локалне путне инфраструктуре, односно да се изведу радови на предвиђеним деоницама.

Приватни партнер је дужан да, у складу са врстом и обимом радова који се обављају, ангажује одговарајућу радну снагу, механизацију и транспортна средства како би се радови извели благовремено, безбедно и квалитетно.

Приватни партнер је такође дужан да јавном партнеру благовремено достави све потребне доказе да је све радове извео квалитетно и у складу са важећим стандардима и да је при томе користио квалитетне материјале.

Квалитет радова Приватни партнер доказује свим потребним теренским и лабораторијским испитивањима уграђених материјала и испитивањима квалитета уградње. Радови би требало да се изводе са техничким и кадровским капацитетима који су потребни за ову врсту радова, међутим врло често долази до ситуације да извођач не може одговорити на захтеване услове па радови који су планирани не могу да се заврше у предвиђеном року због чега долази до кашњења у радовима што резултира неадекватно одржавање и пропуштање да се изврше радови који захтевају мање санације и крпљење ударних рупа.

Анализирајући наведено стање путне инфраструктуре у општини Србобран и финансијску ситуацију Општине, очигледно је да не постоји могућност да Општина Србобран самостално инвестира у планирану реконструкцију, као један од битних предуслова за успешно управљање путне инфраструктуре, уз задовољење потреба становништва за мобилношћу.

Уколико се не уложи одређени капитал и примени адекватан модел финансирања инфраструктурних пројеката, све израженији ће бити и ризик безбедности у саобраћају, а затим и могућност развоја саобраћајног система, бољих услова вожње и унапређење друмског саобраћаја.

11.1. Динамика и опис реализације пројекта

Како се код грађевинских радова не може планирати прецизна динамика извршења радова због активности које нису под утицајем извођача радова, а које се пре свега односе на решавање питања прибављања решења, дозвола и сагласности, које зависе од надлежних органа локалне самоуправе, партнери на овом пројекту могу одступити од предвиђене динамике уколико одступање произилази из наведених разлога.

Први период – **период припреме** обухвата пројектовање, планирање, прибављање неопходне документације, припрему терена за реконструкцију и рехабилитацију.

Након закључења јавног уговора Општина преузима обавезу да реши имовинско-правна питања на земљишту на коме је потребна изградња деоница, да учествује у исходавању дозвола, да по потреби спроведе или изради урбанистичко-планску документацију за одређене улице за које је таква документација потребна (у даљем тексту: **претходни услови**). Уколико се имовинско-правна питања, исходавање сагласности и дозвола, спровођење планске документације или израда за неке од путева и улица не буде спровело у ових 6 месеци, то неће утицати на почетак периода извођења радова, док ће радове на тим улицама приватни партнер извести након решавања ових питања, односно претходних услова за те путеве и улице.

Даном закључења јавног уговора, Општина преузима обавезу да приступи испуњењу претходних услова, а чије испуњење мора да претходи почетку периода изградње. Претходни услови сматрају се испуњеним даном прибављања неопходних дозвола и сагласности за реконструкцију и рехабилитацију. Период припреме траје три месеца од момента закључења уговора.

План је да се у овом периоду врши припрема за обављање делатности од стране приватног партнера, тј. упознавање приватног партнера са тереном, планирање динамике извршења радова и други административни послови.

У том периоду приватни партнер, у складу са чланом 135. Закона о планирању и изградњи, има обавезу да органу надлежном за издавање грађевинске дозволе поднесе захтев за издавање грађевинске дозволе за реконструкцију и рехабилитацију саобраћајница.

Поред ових услова, приватни партнер је у обавези да изради следећу документацију према прописима важећим у моменту реализације овог пројекта:

1. саобраћајни пројекат обезбеђења приликом извођења радова за све путеве и улице;
2. технички опис и предмер и предрачун радова за све путеве и улице ;
3. пројектно техничку документацију у складу са Законом о планирању и изградњи и исходавање потребних решења, дозвола и одобрења у складу са важећим правним прописима.

Припрема и израда наведене документације се врши у зависности од комплексности и врсте документације, пројектног задатка, постојања планске документације и степена спроведености планског документа. С обзиром да се динамички план из наведених разлога не може тачно утврдити, имовинско-правна питања, исходавање сагласности и дозвола, спровођење планске документације или израда за

неке од путева и улица неће утицати на почетак периода извођења радова, док ће радове на тим саобраћајницама приватни партнер извршити након решавања ових питања. Дакле, радови ће се спроводити тако што приватни партнер након прибављања свих потребних услова за део саобраћајница почиње са радовима, док у међувремену решава ова питања за други део саобраћајница итд. док се не изведу радови на свим улицама које су предмет овог пројекта. Уколико за неку од наведених улица и путева не буде постојала могућност да се исходују поребни услови и дозволе, Јавни партнер има право да уместо те одреди другу улицу, пут или део улице или пута сличне или исте дужине и ширине у истом или приближно истом обиму радова у циљу извршења уговора.

Истовремено, приватни партнер је у обавези да набави опрему и материјале у складу са техничким спецификацијама и предвиђеном динамиком испоруке, на које јавни партнер може да изнесе приговор уколико опрема и материјали не одговарају захтеваној техничкој спецификацији.

Други период – **период извођења радова** обухвата радове на реконструкције и рехабилитације путева, улица и тротоара, прибављање употребне дозволе, уколико је иста потребна по важећим прописима који уређују планирање и изградњу и пуштање у рад. Као што је већ наведено, радови ће се спроводити тако што приватни партнер након прибављања свих потребних услова за део саобраћајница почиње са радовима, док у међувремену решава ова питања за други део саобраћајница итд.

Период трајања извођења радова је најдуже три године и у том периоду приватни партнер мора да изведе радове на реконструкцији, односно рехабилитацији улица које су наведене у овом пројекту. Примопредаја изведених радова може да се врши периодично на 6 месеци у складу са чим се врши и наплата за изведене радове пропорционално степену изведених радова. Наплата се врши се наредних 10 година током трајања периода доступности путне инфраструктуре (накнада за доступност путне инфраструктуре).

Трећи период – **период доступности путне инфраструктуре** обухвата период након пуштања у рад одређених деоница у коме се наплаћују изведени радови и пружене услуге. Приватни партнер након периода извођења радова остварује право на накнаду за те саобраћајнице, односно у том моменту почиње период доступности и наплата накнаде за доступност за те саобраћајнице пропорционално степену извршености. Након потписивања записника о примопредаји дела изведених радова, Приватни партнер стиче право на накнаду за радове који су изведени до тог момента. Постоји могућност да за одређене саобраћајнице на коме су изведени неопходни радови започне период

гарантовања, док код одређених саобраћајница и даље траје имплементација. Период доступности и гарантовања квалитета изведених радова ће трајати наредних 10 година од дана извршене примопредаје.

Реконструкција и рехабилитација путева, улица и тротоара

Реконструкција и рехабилитација путева, улица и тротоара врше се у складу са законом којим се уређују планирање и изградња и у складу са законом којим се уређује управљање путевима.

Приватни партнер је у обавези да за сваку улицу или тротоар за коју је јавни партнер одредио да је предмет реконструкције, а на основу пројектног задатка и услова управљача пута изради пројектно-техничку документацију у складу са законом којим се уређује планирање и изградња и у складу са законом којим се уређује управљање путевима.

Приватни партнер ће бити у обавези да спроведе активности и поступке неопходне за прибављање правноснажне грађевинске дозволе или других дозвола на основу којих може да отпочне радове, уколико је прибављање таквих дозвола неопходно у конкретном случају према важећим прописима, као и спровођење других припремних активности.

Приватни партнер ће изводити радове на реконструкцији и рехабилитацији према предмеру и предрачуну радова из израђене пројектно-техничке документације и исходованим дозволама.

Приватни партнер је дужан да изради саобраћајни пројекат који садржи начине обезбеђења зона радова на реконструкцији путева и исходује решење о техничком регулисању саобраћаја.

На основу саобраћајног пројекта и решења о техничком регулисању саобраћаја приватни партнер поставља привремену саобраћајну сигнализацију и опрему.

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

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран оствариће се значајан напредак ка остварењу циља **"Приступ и**

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

1. Приступ свима: Мрежа локалне путне инфраструктуре усмерена је на то да обезбеди једнак приступ локалној путној инфраструктури за све делове општине Србобран.

2. Приступачно уређење: Пројекат се фокусира на уређење и приступачност свих делова инфраструктуре. Нови путеви, тротоари, и означене стазе за пешаке чине инфраструктуру приступачнијом за све грађане, укључујући и оне са посебним потребама, а општину Србобран уређеним и срећеним местом за живот.

3. Унапређење инфраструктуре: Оптимизација простора - пројекат је усмерен на оптимизацију употребе простора, чиме се постиже боља повезаност између града Србобрана и насељених места општине Србобран. Ово доприноси ефикасности и бољем повезивању доступних инфраструктурних ресурса.

Укупно гледано, реализацијом овог пројекта, општина Србобран ће постати пример успешне примене јавно-приватног партнерства у области комуналне делатности реконструкције и рехабилитације улица и путева, постижући значајно унапређење приступа и правичности за све грађане. Правилно управљање путном инфраструктуром допринеће бољем квалитету живота становника општине, смањењу саобраћајних гужви и загађења ваздуха, те повећању социјалне правде.

Један од исхода који ће се такође постигнути реализацијом овог пројекта јесте и **економска ефикасност и фискална одрживост.** Примена пројекта ЈПП за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран допринеће ефикасности на неколико начина. Партнерство са приватним сектором омогућава бржу имплементацију иновација и технолошких решења која могу побољшати управљање путном инфраструктуром. Такође, приватни партнер може унапредити оперативне процесе и оптимизовати радну снагу како би се постигла већа ефикасност.

Применом пројекта ЈПП-а, општина Србобран може остварити фискалну одрживост на дугорочном нивоу. Кроз ефикасније управљање ресурсима, смањење губитака и оптимизацију трошкова реконструкције инфраструктуре, пројекат може постати економски одржив, уз смањење оптерећења локалног буџета. Поред тога, приватни партнер преузима одређени ниво ризика, нпр. ризик у вези са флуктуацијом цена материјала или оперативне ризике, пружајући додатну сигурност у смислу фискалне

одрживости. Овакав модел партнерства побољшава транспарентност у управљању финансијама, омогућавајући боље праћење и извештавање о трошковима и приходима.

Овим пројектом ЈПП постигнуће се значајна **одрживост животне средине и повећана отпорност на негативне утицаје**. Примена пројекта ЈПП за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран ће омогућити интегрисање модерних еколошких приступа у управљање путном инфраструктуром. То укључује коришћење одрживих материјала, примену енергетски ефикасних технологија и стратегија одрживог обављања реконструкције и рехабилитације. На пример, употребом рециклираних материјала у реконструкцији путева смањује се еколошки отисак, док примена технологија за смањење емисије гасова стаклене баште током одржавања доприноси очувању ваздуха и квалитета живота у заједници.

Одрживост локалне путне инфраструктуре на територији општине Србобран 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 пројекта. Увођење стандардизованих поступака и оперативних смерница доприноси ефикасности и лакшој репродукцији модела у другим градовима и општинама. 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 и општине 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 и општинама. Поверење и разумевање између партнера кључно је за успешно репликовање модела. Примена пројекта ЈПП у општини Србобран ће успоставити ефикасан модел управљања комуналном инфраструктуром који ће бити детаљно документован. Овај модел ће обухватити стратегије, процедуре и иновативне праксе које ће бити лако разумљиве и преносиве на друге локалне заједнице.

Реализацијом овог пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран биће постигнуто успешно **укључивање свих заинтересованих страна**. Активно укључивање становника општине Србобран у процес планирања и

имплементације пројекта омогућиће да се узму у обзир њихове потребе и жеље. Анкете могу пружити прилику за изражавање мишљења и давање повратних информација о жељеном стању локалне путне инфраструктуре. Успешно партнерство са приватним партнером допринеће унапређењу ове комуналне делатности. 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 локална путна инфраструктура заиста служи свим становницима општине Србобран.

12. ОБАВЕЗЕ И ПРАВА ЈАВНОГ И ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

Приватни партнер је обавезан да реализацију пројекта врши у складу са важећим законским прописима Републике Србије, а који се односе на планирање и изградњу, надзор, заштиту животне средине, безбедност и здравље на раду, итд.

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

- 1) одмах по закључењу јавног уговора вршиће се припремне активности у циљу реализације пројекта;
- 2) израда пројектно-техничке документације потребне за исхођвање дозволе за извођење радова, употребне дозволе и пуштање у рад;
- 3) исхођвање свих дозвола, решења, сагласности и других потврда на основу којих се изводе радови у складу са законским и подзаконским актима којима се уређује планирање и изградња;
- 4) оснивање друштва посебне намене;
- 5) инвестирање у реконструкцију и рехабилитацију путева у прве три године;
- 6) реконструкција и рехабилитација и обезбеђивање доступности изграђене инфраструктуре у периоду доступности путева;
- 7) гарантовање за квалитет и доступност путне инфраструктуре благовремено и квалитетно према условима дефинисаним јавним уговором, конкурсном документацијом и законом;
- 8) извештавање Скупштине општине о пословању (обавезама, приходима, расходима) од стране друштва посебне намене једном годишње.

Уколико се укаже потреба за изградњом, реконструкцијом или рехабилитацијом улица које нису дефинисане пројектом или конкурсном документацијом, приватни и јавни партнер ће закључити анекс јавног уговора на основу којег ће приватни партнер моћи да изврши радове на новим путевима и улицама.

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

- 1) остваривање прихода наплатом уговорене накнаде за доступност путне инфраструктуре у периоду доступности путне инфраструктуре на месечном нивоу од стране јавног партнера;

- 2) асистенција од стране јавног партнера, од добијања свих информација и података услова за пројектовање, израду техничке документације, исходавања грађевинских дозвола до добијања употребне дозволе.

Обавезе јавног партнера биле би:

- 1) спровођење поступка одабира приватног партнера;
- 2) активно учествовање у исходавању свих дозвола, решења, сагласности и других потврда на основу којих се изводе радови и прибавља употребна дозвола у складу са законским и подзаконским актима којима се уређује планирање и изградња;
- 3) вршење надзора над реализацијом пројекта, у складу са квалитетом дефинисаним јавним уговором;
- 4) разматрање и усвајање оправданих захтева за изменом цене услуга;
- 5) редовно извршење плаћања уговорене накнаде приватном партнеру за обезбеђивање доступности путне инфраструктуре;
- 6) онемогућавање другом субјекту вршење ових услуга током трајања уговора, у складу са законом.

Истовремено са преузетим обавезама, јавни партнер ће остварити право да:

- 1) разматра и усваја оправдане захтеве за изменом планираних радова на локалној путној инфраструктури, укључујући промене у врсти материјала или техникама одржавања;
- 2) идентификује и увођење нових пројеката реконструкције локалне путне инфраструктуре уколико постоји потреба, као одговор на промене у саобраћају, урбанизацији или другим факторима;
- 3) одређује корекције распореда радова на локалној путној мрежи у зависности од промена у броју корисника, прометним шемама или другим релевантним факторима, уз усклађивање са Приватним партнером;
- 4) спроводи редовну контролу квалитета пружања услуга реконструкције и рехабилитације локалне путне инфраструктуре, укључујући инспекције и процене учинковитости извођача радова.

12.1. Оснивање друштва посебне намене

Приватни партнер је у обавези да најкасније 30 дана од дана закључења јавног уговора оснује друштво посебне намене. Конкретно у овом случају, друштво посебне намене се оснива само и искључиво ради реализације пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран.

Друштво посебне намене је у ЗЈППК дефинисано као привредно друштво које оснива приватни партнер за потребе реализације пројекта јавно-приватног партнерства. Сходно члану 15. наведеног Закона:

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

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

Статутом ДПН дефинисаће се минимално следећа права јавног партнера:

- ДПН има надзорни одбор од три члана, од којих су два члана именована од стране представника приватног партнера, а трећи од стране јавног партнера;
- представник јавног партнера има једнака права као представници приватног партнера, у складу са статутом и законима РС;
- надзорни одбор сваке године до 30. јуна припрема извештај о резултатима пословања и о томе писмено извештава надлежни орган јавног тела;
- ДПН функционише у складу са законом који дефинише рад привредних друштава, преузима сва права и обавезе оснивача након његовог оснивања.

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

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

12.2. Одређивање и прагови измене уговорених накнада

Накнада за доступност путне инфраструктуре се наплаћује према прихваћеној понуди изабраног понуђача, на месечном нивоу на основу издате фактуре Јавном партнеру од стране Приватног партнера, пропорционално изведеним радовима.

Коначна примопредаја изведених радова се врши на $\pm 2\%$ од укупне вредности радова, пропорционално изведеним радовима када уговорне стране установе завршетак радова по предвиђеном списку улица.

Приватни партнер може поднети захтев за давање сагласности о промени уговорених накнада током периода извођења радова, при чему надлежном органу Општине Србобран доставља образложење које нарочито садржи разлоге за промену и детаљну структуру предложене цене. Промена цене се може вршити пре коначне примопредаје радова само и у случају утицаја више силе, промене цене рада, материјала, електричне енергије, воде, енергената, промена курса, промена стопе инфлације, промена законске регулативе и др.

Такође, чланом 46. ЗЈППК дефинисано је да приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, Јавни партнер уређује и питања која се односе на накнаду приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формулу за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру, поступке за измене пројеката, планова реконструкције и рехабилитације и спецификације ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступке за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања), као и обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера.

Одлуком Скупштине општине Србобран о начину обављања комуналне делатности, односно јавним уговором, може се уредити начин промене цене комуналне услуге на иницијативу јединице локалне самоуправе.

Скупштина општине Србобран не може вршити промену уговорених накнада тако да доводи вршиоца комуналне делатности у неповољан положај и тако да му се нарушава редовно и нормално пословање, планиране инвестиције у току пројекта, као и остваривање пословних резултата.

13. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОЖЕНОГ ПРОЈЕКТА

Улагање у реконструкцију и рехабилитацију улица и путева у Републици Србији резултираће друштвеним, економским, безбедоносним, еколошким и другим ефектима, као и бољим нивоом услуге за учеснике у саобраћају. Овакав систем путне инфраструктуре уводи се са идејом да се становништву обезбеде квалитетни путеви чиме се отвара могућност да се мобилност становништва повећа и доведе на виши ниво.

Основни циљеви инвестирања у саобраћајни систем општине Србобран су:

- подизање квалитета комуналне делатности;
- побољшање опремљености територије општине путном инфраструктуром, односно довођење путне инфраструктуре на тај ниво да предметна нова путна мрежа буде асфалтирана у току прве четири године;
- омогућавање одрживог, трајног, непрекидног гарантовања за квалитет изведених радова, заштите путева и несметаног и безбедног одвијања саобраћаја на период од 10 година;
- финансирање од стране приватног партнера;
- побољшање расподеле ризика и алокација ризика на приватног партнера;
- подстицање улагања приватног капитала у инфраструктуру и пројекте од јавног значаја.

Друштвени циљеви

Саобраћајни систем има како друштвену, тако економску и развојну улогу у друштву. Ниво развоја неког друштва мери се са степеном развоја саобраћаја, а степен културног развоја са културом у саобраћају.

У Републици Србији, чији су стратешки правци развој туризма и екопривреде, у њеном будућем развоју саобраћај такође има кључну улогу омогућавајући:

1. ширење мреже саобраћаја на нивоу локалне самоуправе;
2. оцењивање природно-географских, саобраћајних и других компаративних предности Републике Србије;
3. бржи развој недовољно развијених подручја у Републици Србији;
4. боље коришћење природних, финансијских, кадровских и других ресурса и др.

Друштвени циљеви се испољавају кроз тежњу ка општем напретку рефлексовану кроз инвестициона улагања у инфраструктуру и убрзање укупног економског развоја

гравитационог подручја, као и смањењу времена путовања, бољим условима вожње и унапређења друмског саобраћаја кроз решавање питања протока и смањење задржавања друмских возила. При томе, не треба потценити ни међусобни утицај високо квалитетног путног правца и регионалног развоја.

Пример зашто је јако важно за државу да има изузетно развијен саобраћајни систем јесте то што токови робе захтевају претпоставку да држава има добро развијену саобраћајну инфраструктуру, чије планирање мора бити спроведено на највишем нивоу, имајући у виду значај саобраћаја у смислу привредног развоја региона.

Економски циљеви

Побољшање услова транспорта људи и робе има значајне економске ефекте како са аспекта боље повезаности општине и региона, тако и са аспекта уштеде у трошковима времена путовања. С обзиром да је примарни циљ саобраћајног система повезивање делова државе независно од удаљености, саобраћај у том погледу има веома високу корист.

Економски посматрано, саобраћај је профитабилна делатност, а када се ова делатност сагледа у ширем смислу, поуздано се може рећи да је саобраћај основ друштвеног развоја и његов главни интегративни чинилац.

Секундарна корист је она врста користи која проистиче из примене пројекта, али је спољна за транспортни сектор.

Економска корист се постиже, пре свега, смањењем буке, загађења ваздуха као и смањењем климатских промена које су проузроковане саобраћајем. Међутим, постоји други негативни ефекти утицаја саобраћаја на економске вредности које су од пресудног значаја за околину и здравље људи.

Безбедоносни циљеви

Држава се усмерава и предузима активности ка решавању проблема безбедности саобраћаја, потпуно одговорно и плански, на највишим нивоима друштвене и политичке свести, прихватајући у потпуности став да је безбедност саобраћаја врло значајан проблем у сфери друштвеног, политичког, здравственог и економског живота државе.

Инвестицијом у пројекат ЈПП за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран унапредиће систем безбедности саобраћаја у овом делу државног пута у складу са стратегијом безбедности Европе.

Народна скупштина је усвајањем Закона о безбедности саобраћаја на путевима 2009. године уредила систем безбедности саобраћаја на путевима, управљање безбедношћу саобраћаја, правила саобраћаја, понашање учесника у саобраћају, надлежности и одговорности субјеката безбедности саобраћаја, ограничења саобраћаја, саобраћајну сигнализацију, знаке и наредбе којих се морају придржавати учесници у саобраћају, као и друга питања која се односе на безбедност саобраћаја на путевима.

Примена савремених решења и мера за управљање безбедношћу саобраћаја условљава постављање институционалног оквира који је прилагођен захтевима за достизање циљева у безбедности саобраћаја.

Еколошки циљеви

Сасвим је извесно да саобраћај негативно утиче на околину: загађује ваздух, воду, земљиште, подиже ниво буке и уопштено штетно делује на околину, људско здравље, као и на промену климе.

Због све већег повећања броја моторних возила и све већег повећања издувних гасова који доводе до бројних штетних последица државе активним учествовањем у међународним организацијама доносе бројне прописе, спроводе бројне студије и предузимају бројне мере у сврху смањења количине издувних гасова.

Саобраћајни систем јесте значајан носилац друштвеног развоја сваке земље. Будући да је то систем без којег појединац и друштво у целини не могу функционисати, као такав представља крвоток сваке земље. Степен развијености прометног система у колерацији је са висином државног развоја и квалитетом услова живота. Витални интерес сваке друштвене заједнице је подизање квалитета саобраћајног система.

Узимајући у обзир искуства других локалних самоуправа, поверавање комуналне делатности у области путне инфраструктуре, применом модела ЈПП доводи до добрих резултата посматраних кроз призму остварених прихода, али и кроз комунални ред који је апсолутни приоритет Општине.

14. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

14.1. Методологија добијене вредности у односу на уложени новац и процена трошкова

Предмет овог предлога пројекта ЈПП јесте за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран на период од 10 година закључењем уговора о јавно-приватном партнерству између Општине Србобран и приватног партнера.

Предмет Предлога пројекта јавно-приватног партнерства обухвата пројектовање, финансирање, изградњу, реконструкцију и рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре која је од јавног значаја и пружање услуга управљања и одржавања локалне путне инфраструктуре са јавним плаћањем.

Реализација пројекта ЈПП подразумева да је неопходно направити анализу потребних улагања и ефеката који се остварују реализацијом пројекта.

Како би се постигао одређени ниво пружања услуге и обезбедио жељени квалитет локалне путне инфраструктуре неопходно је адекватно планирати како иницијална улагања, тако и трошкове који настају у периоду реализације пројекта, а који се у ширем смислу односе на трошкове одржавања и функционисања изграђеног и реконструисаног саобраћајног система.

У сврху реализације пројекта направљена је анализа потребних финансијских (новчаних), техничких, кадровских и других улагања.

Методологија добијене вредности у односу на уложени новац

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

партнерства. Дакле, у основи идеје максимизације добијене вредности за јавни новац је пренос одређених ризика јавне инвестиције на приватног партнера. У том смислу, Европска комисија дефинише јавно-приватно партнерство као партнерство између јавног и приватног сектора које има за циљ пружање услуге коју по закону обезбеђује јавни сектор. Јавни сектор се јавља у улози наручиоца који има за циљ да обезбеди пружање јавне услуге крајњем кориснику, док се приватни сектор јавља у улози извршиоца и има за циљ да пружи јавним уговором дефинисане услуге.

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

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

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

Методологија „вредност за људе и за планету“

Важно је напоменути да овај пројекат 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 пројекат 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.

Компаратор трошкова јавног сектора

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, финансирања, изградње, реконструкције, рехабилитације и употребе током одређеног периода.

Припрема Компаратора укључује следеће категорије које је потребно детаљно анализирати:

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

Капитални трошкови

За потребе финансијске анализе реализације пројекта направљена је спецификација иницијалних улагања тј. трошкова који настају како би се локална путна инфраструктура довела на задовољајући ниво.

У току периода изградње, износ средстава који је неопходно обезбедити за инвестирање за пројектовање и извођење, односно изградњу и реконструкцију путева, улица и тротоара, процењује се на **142.952.300,00** динара. Наведени износ новчаних средстава процењен је на основу броја, дужине и површине улица и тренутног стања путева.

Оперативни трошкови

Оперативни трошкови представљају годишње трошкове који настају како би пружање услуге функционисало на оптималном нивоу. За пружање наведене комуналне услуге очекују се оперативни трошкови који би обухватили: трошкове одржавања возила и машина (трошкове одржавања неопходне механизације), трошкове горива и енергије возила и машина, зараде запослених, регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина и друге административне трошкове.

У наредној табели представљена је структура оперативних годишњих трошкова:

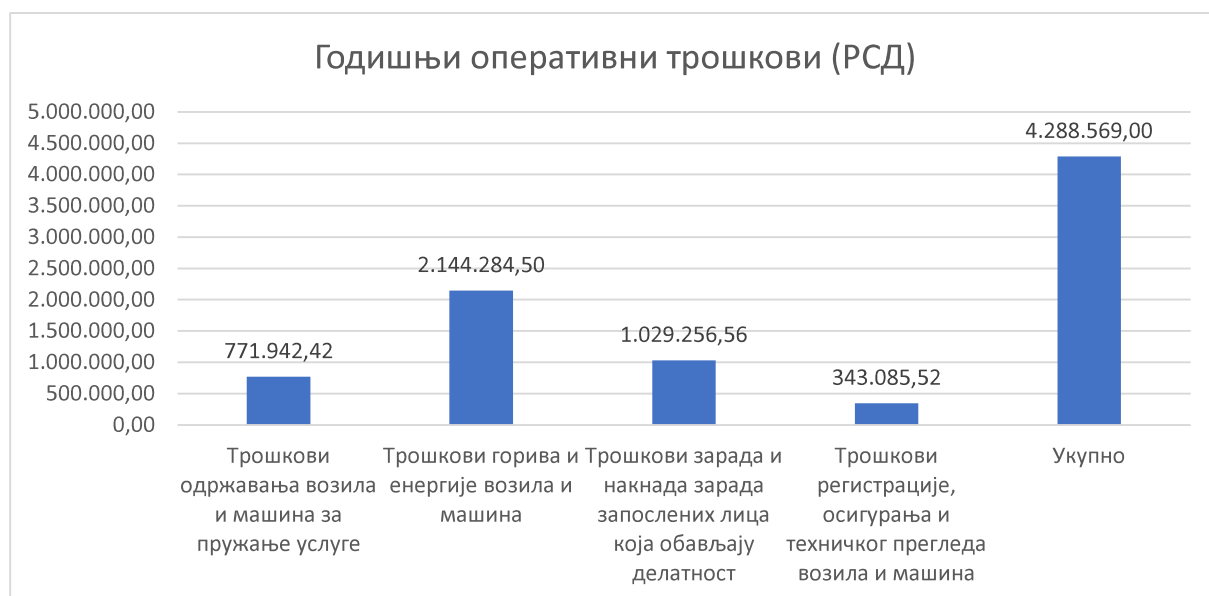
Годишњи оперативни трошкови	Износ у РСД
Трошкови одржавања возила и машина за пружање услуге	771.942,42
Трошкови горива и енергије возила и машина	2.144.284,50
Трошкови зарада и накнада зарада запослених лица која обављају делатност	1.029.256,56
Трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина	343.085,52
Укупно	4.288.569,00

Трошкови одржавања возила и машина односе се на трошкове текућег и инвестиционог одржавања возила и машина којима ће се обављати делатност, односно реконструкција и рехабилитација наведених улица у прве три године трајања пројекта. Процењује се да је потребно издвојити 771.942,42 динара годишње. Трошкови горива и енергије за возила и машина процењени су на 2.144.284,50 динара, док се трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина процењују на 343.085,52 динара. Поред наведених трошкова, за обављање делатности неопходно је и ангажовање одређеног броја стручних лица који ће управљати процесима и пројектом у целини.

Процењена висина зарада и накнада зарада за ангажовање неопходног броја радника процењена је на 1.029.256,56 динара годишње.

Процењује се да је за обављање делатности на годишњем нивоу неопходно издвојити 4.288.569,00 динара. Наведени износ оперативних трошкова се односи на реконструкцију и рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре. Наведени оперативни трошкови односе се на период прве три године трајања уговора у којима је предвиђено извођење радова, док након истека тог периода Приватни партнер има обавезу да гарантује за квалитет изведених радова и да превентивно реагује на потенцијална оштећења.

У табелама у наставку представљен је графички приказ оперативних трошкова и процентуални удео у укупним годишњим трошковима:



Приливи пројекта

Приливи пројекта ЈПП представљају редовне годишње приливе који служе за отплату годишњих оперативних трошкова, као и за покриће дела капиталних улагања. Приливи се у оквиру овог пројекта могу класификовати као директне и индиректне економске користи.

Директне економске користи представљају новчана средства, док се индиректне економске користи односе на ефекте и уштеде које адекватна локална путна инфраструктура производи. Бенефити успостављања адекватне путне инфраструктуре огледају се у следећем:

1. смањена експлоатација моторних возила која последично производи ниже трошкове текућег и инвестиционог одржавања возила;
2. боља саобраћајна повезаност и повећање прилива од експлоатације путне инфраструктуре;
3. смањење броја саобраћајних незгода;
4. смањење загађења;
5. смањење буке;
6. знатно нижи утицај на климатске промене и сл.

Наведене индиректне користи од значаја су пре свега за локално становништво, али имају утицаја и позитивне ефекте и на буџет локалне самоуправе тј. индиректне користи је могуће квантификовати како би се проценио утицај инвестирања и сагледале различите врсте користи.

У наредним табелама представљени су сви приливи пројекта. На основу ових прилива израђују се финансијске анализе и новчани токови приватног и јавног партнера. Представљени приливи не односе се само на приливе јавног или само приливе приватног партнера, већ представљају све приливе по износима и врстама који постоје у пројекту, а врста прилива која припада приватном или јавном партнеру детаљније је представљена у новчаним токовима јавног и приватног партнера.

Новчани приливи пројекта (годишње)	
Накнада за доступност инфраструктуре	22.954.657,65
Укупно за период од 10 година	229.546.576,45

Процењени приливи пројекта који се односе на доступност путне инфраструктуре просечно износе 22.954.657,65 динара на годишњем нивоу који се наплаћују у периоду од 10 година. С обзиром да је током периода извођења радова предвиђена периодична

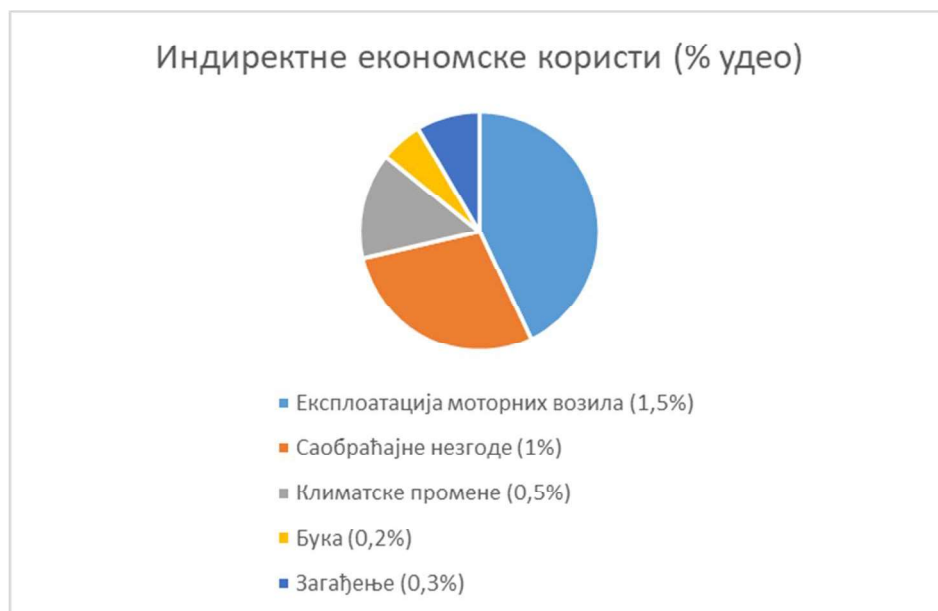
примопредаја изведених радова на 6 месеци на основу чега ће се почети са исплатом накнаде за доступност у складу са процентом изведених радова због чега је у новчаним токовима приказан нижи износ у прве две године, а виши износ накнаде у последњих 8 година трајања пројекта. Збирни износ прилива пројекта износи 229.546.576,45 динара за период од 10 година.

На основу процене висине капиталних улагања, као и висине оперативних трошкова процењено је да је неопходно да укупни приливи пројекта који укључују радове на реконструкцији и рехабилитацији износе 229.546.576,45 динара укупно.

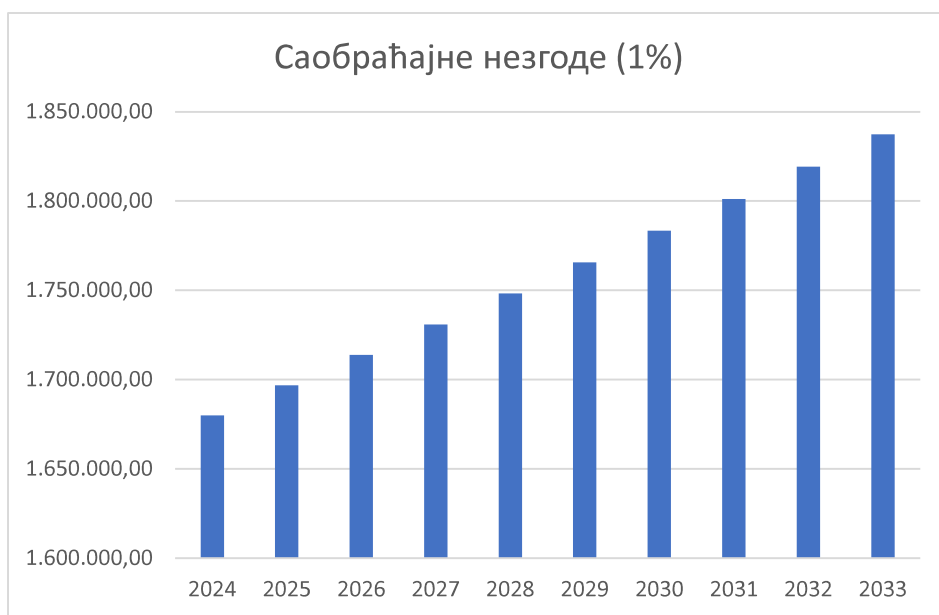
Индиректне економске користи						
Година	Експлоатација моторних возила (1,5%)	Саобраћајне незгоде (1%)	Климатске промене (0,5%)	Бука (0,2%)	Загађење (0,3%)	Укупно (3,5%)
2024	2.144.284,50	1.429.523,00	714.761,50	285.904,60	428.856,90	5.003.330,50
2025	2.165.727,35	1.443.818,23	721.909,12	288.763,65	433.145,47	5.053.363,81
2026	2.187.384,62	1.458.256,41	729.128,21	291.651,28	437.476,92	5.103.897,44
2027	2.209.258,46	1.472.838,98	736.419,49	294.567,80	441.851,69	5.154.936,42
2028	2.231.351,05	1.487.567,37	743.783,68	297.513,47	446.270,21	5.206.485,78
2029	2.253.664,56	1.502.443,04	751.221,52	300.488,61	450.732,91	5.258.550,64
2030	2.276.201,21	1.517.467,47	758.733,74	303.493,49	455.240,24	5.311.136,15
2031	2.298.963,22	1.532.642,14	766.321,07	306.528,43	459.792,64	5.364.247,51
2032	2.321.952,85	1.547.968,57	773.984,28	309.593,71	464.390,57	5.417.889,98
2033	2.345.172,38	1.563.448,25	781.724,13	312.689,65	469.034,48	5.472.068,88
Укупно	22.433.960,19	14.955.973,46	7.477.986,73	2.991.194,69	4.486.792,04	52.345.907,10

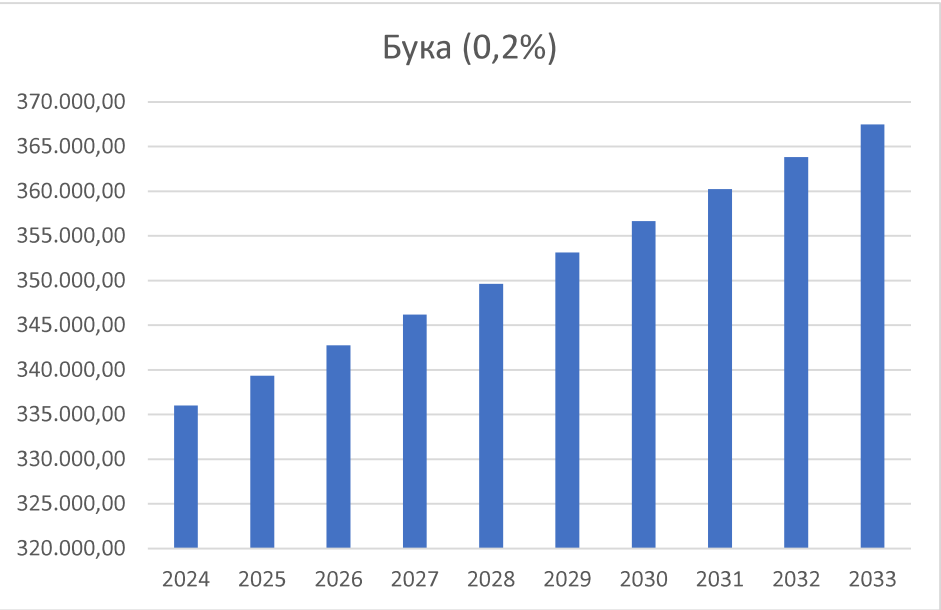
Утицај индиректних економских користи процењује се на 3,5% укупно од висине извршених улагања. Највећи проценат се односи на ниже трошкове експлоатације моторних возила услед инвестирања у путну инфраструктуру и представља 42,86% индиректних економских користи. Процењено је да се индиректни ефекти увећавају за 1% сваке године услед повољних утицаја на грађане, буџет и животну средину.

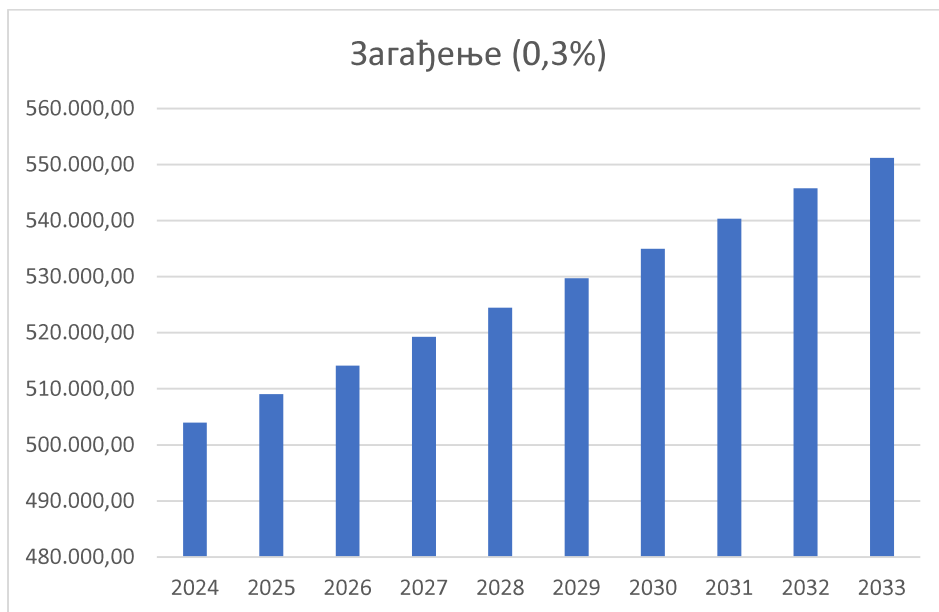
У тексту у наставку представљен је графички приказ процентуалног удела индиректних економских користи:



Висина индиректних економских користи пројекта представљена је у графичким приказима у наставку:







Анализа ризика и матрица расподеле ризик

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. 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.

Обим преузетих ризика које једна страна може да предвиди, контролише и којима може да се бави утичу на величину премије ризика. Неадекватна или једнострана расподела ризика може угрозити одрживост пројекта ЈПП.

Због тога је анализа ризика важан корак у структурирању ЈПП. Анализа би требало да укључује идентификацију ризика, процену ризика, алокацију ризика и ублажавање ризика. Циљеви ове анализе јесу побољшање расподеле ризика, тј. Постизање оптимума између исплативог преузимања ризика и вероватноће појављивања ризичних догађаја.

Управљање ризицима је саставни део укупног процеса управљања пројектима. Управљање ризиком обухвата скуп метода које омогућавају минимизирање губитака и доводе у склад смањење вероватноће остварења губитака, са трошковима које захтева ово смањење.

Ради постизања жељених циљева и смањења неповољних догађаја потребно је управљати ризиком пројекта и контролисати ризик. Приликом управљања ризиком тешко се може вршити контрола ризичних догађаја, припрема за наступање ризичних догађаја и могућност смањења њиховог утицаја на пројекат.

Приликом реализације инфраструктурних пројекта, ствара се већа могућност за појаву непредвиђених околности, с обзиром на врсту објекта, дужину трајања јавно-приватног партнерства, број субјеката који су укључени у реализацију пројекта, неизвесност око генерисања пројектованих прихода и др. Због тога треба на време извршити идентификацију ризика, лоцирати узроке и појаве, као и управљати ризиком, што представља основне елементе за успешну реализацију објекта.

Ризици који се појављују током реализације пројекта трансферишу се са јавног сектора на приватни. Период наступања ризика је продужен, с обзиром на то да пројектима ове врсте постоји додатни период у ком приватни партнер треба да поврати уложени капитал и оствари добит.

У пројектима јавно-приватног партнерства могу се идентификовати две групе ризика и то: ризици на које инвеститори пројекта немају никакав утицај и специфични ризици које је могуће контролисати од стране инвеститора.

Ризици на које инвеститори пројекта немају никакав утицај

Политички ризик – везан је за политичку ситуацију земље, промене у пореском систему, ризик експропријације и национализације пројекта, одузимање концесије и слични фактори.

Кредитни ризик – одражава трајну или привремену немогућност дужника да у уговореном року испуни обавезу или је у том року само делимично испуни. Кредитни ризик условљен је околностима везаним за пословање зајмопримца, било да је реч о конкретном предузећу или пројекту као дужнику.

С обзиром да је финансирање неког пројекта сложено, мора се у обзир узети много више фактора. Због тога су процене ризика много детаљније и мора се водити рачуна о процени услова пословања пројекта у дугом временском периоду и свих фактора који могу утицати на производне и профитне перформансе пројекта. Од процене кредитног ризика, зависе и услови за добијање кредита (висина кредита, рок отплате, каматна стопа).

Ризик девизних курсева – девизни ризик наступа када је финансирање пројекта (отплата дуга) у једној валути, а приходи у другој валути, и због промене курса долази до последице да је потребно сразмерно већи део текућих прихода пројекта издвојити за сервисирање дугова.

Ризик каматне стопе – одражава неизвесност у погледу прихода и трошкова услед промене каматне стопе. Као решење овог ризика, најповољније би било добијање дугорочног кредита од агенција које финансирају развој, мада су и оне сада прешле на систем периодичног усклађивања каматних стопа.

Специфични ризици

Специфичне ризике приватни партнер углавном може да контролише и могу се поделити у следеће категорије:

Ризик добијања лиценци и дозвола – може доћи до одређених проблема приликом исходавања лиценци и дозвола, као и планирања тачног времена почетка реализације пројекта по добијању исти. Једина заштита од овог ризика је претходно добијање документације, што није увек могуће.

Ризик менаџмента – тим који учествује при реализацији пројекта мора бити искусан, поуздан и да има добар однос са финансијерима. Због тога је битна и добра интерна контрола.

Ризици везани за развој пројекта – односе се на фазу спровођења лицитационе процедуре, односно могућност понуђача да буде надигран од стране других учесника лицитације или да не закључи концесиони уговор.

Ризик пројектовања – подразумева грешку у пројектовању садржану у конкурсној документацији, као и грешку коју начини пројектант у току пројектовања.

Ризик изградње/завршетка пројекта – све док пројекат не почне да доноси профит, постоји могућност за ризик изградње/завршетка пројекта.

При томе се може јавити ризик да стварне цене изградње могу бити веће од пројектованих, да радови трају дуже, грешке при извођењу радова, као и да изградња пројекта не буде завршена. Више цене од пројектованих и продужени рок изградње могу утицати на висину интерне стопе повраћаја капитала, док у случају незавршетка објекта могу бити изгубљена комплетна средства инвестирана у пројекат.

Ови ризици се могу превазићи јасним прецизирањем уговорних обавеза.

Операциони ризик – огледа се у неизвесности пројекта да ће након завршетка градње и пуштања у рад остваривати одређене резултате. Утицај ове врсте ризика може се смањити избором проверених технологија и опреме, ангажовањем реномираних и искусних оператора, као и гаранцијама произвођача у погледу техничких параметара опреме и постројења. Операциони ризик може бити подељен у пет главних категорија.

- ризик везан за инфраструктурне пројекте
- технички ризик укључује и грешке у пројектовању и изградњи објекта и кварове на опреми
- ризик потражње
- ризик снабдевања
- ризик управљања

Ризик више силе – означава могуће губитке проузроковане догађајима који су изван контроле учесника у реализацији пројекта.

Ризици везани за заштиту животне средине – још у фази припреме пројекта потребно је сагледати утицај пројекта на животну средину, потенцијалне трошкове, прописе о животној средини и предвидети осигурање од ових ризика.

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

		УТИЦАЈ			
		минимални	средњи	велики	катастрофални
ВЕРОВАТНОЋА	вероватно (В)	С	С	В	В
	могуће (М)	Н	С	С	В
	мало вероватно (МВ)	Н	Н	С	В

На основу врсте ризика, вероватноће њиховог наступања, ефеката који могу произвести, могућности алокације и контроле направљена је квантитативна анализа ризика.

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

Категорија ризика	Ризици јавног партнера без примене ЈПП	Подела ризика у оквиру ЈПП	Вероватноћа ризика	Основни трошак пројекта	Утицај ризика низак (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика средњи (% тренутне вредности основног трошка)	Утицај ризика висок (% тренутне вредности основног трошка)	Тренутна вредност основног трошка	Вредност ризика без ЈПП	Вредност пренетог ризика на ЈПП	Вредност ризика који остаје на ЈП у ЈПП
ПЕРИОД ПРИПРЕМЕ									4.383.870,53	3.454.680,58	929.189,95
Ризик припреме пројекта											
Планирање пројекта	ЈП	НП	5%	трошкови припреме документације	25%	50%	100%	14.295.230,00	416.944,21	416.944,21	0,00
Ризик припреме документације	ЈП	НП	10%	трошкови припреме документације	25%	30%	50%	14.295.230,00	500.333,05	500.333,05	0,00
Временско прекорачење и кашњења	ЈП	НП	25%	годишња уштеда трошкова	10%	20%	30%	4.288.569,00	214.428,45	214.428,45	0,00
Рокови за завршетак пројектно-техничке документације	ЈП	НП	30%	годишња уштеда трошкова	10%	25%	35%	4.288.569,00	300.199,83	300.199,83	0,00
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	ЈП	ЈП	5%	годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	4.288.569,00	643.285,35	643.285,35	0,00
Буџет пројекта и трошкови	ЈП	НП	3%	годишња уштеда трошкова	100%	100%	100%	4.288.569,00	385.971,21	385.971,21	0,00
Ризици у вези са заштитом животне средине	ЈП	НП	5%	годишња уштеда трошкова	5%	10%	15%	4.288.569,00	64.328,54	64.328,54	0,00
Ризик добијања неопходних дозвола	ЈП	подељен	1%	вредност опреме	20%	40%	70%	142.952.300,00	1.858.379,90	929.189,95	929.189,95
ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИЈЕ ИНВЕСТИЦИЈЕ									14.240.764,46	14.240.764,46	0,00
Ризик набавке неопходне опреме и дозвола за адекватну реализацију пројекта									13.607.257,07	13.607.257,07	0,00
Прибављање и располагање потребном опремом, квалитет набављене опреме и/или одабир подизвођача радова	ЈП	НП	10%	вредност опреме	5%	10%	20%	142.952.300,00	5.003.330,50	5.003.330,50	0,00
Ризик пројектовања, изградње и реконструкције	ЈП	ЈП	5%	вредност опреме	5%	5%	5%	142.952.300,00	1.072.142,25	1.072.142,25	0,00
Промене у захтевима и избор локације	ЈП	НП	5%	вредност опреме	10%	15%	20%	142.952.300,00	3.216.426,75	3.216.426,75	0,00
Ризик менџмента - Недостатак стручне радне снаге	ЈП	НП	4%	вредност опреме	10%	15%	20%	142.952.300,00	2.573.141,40	2.573.141,40	0,00
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	ЈП	НП	10%	годишња уштеда трошкова	10%	15%	20%	4.288.569,00	192.985,61	192.985,61	0,00
Ризик учинка, прекид радова, временски услови и сл.	ЈП	НП	10%	годишња уштеда трошкова	10%	12%	14%	4.288.569,00	154.388,48	154.388,48	0,00
Повреде на раду	ЈП	НП	20%	вредност осигурања	10%	15%	20%	250.000,00	22.500,00	22.500,00	0,00
Операциони ризик - неизвесност остваривања резултата	ЈП	НП	20%	годишња уштеда трошкова	10%	20%	30%	4.288.569,00	514.628,28	514.628,28	0,00
Ризик више силе	ЈП	НП	1%	вредност опреме	10%	20%	30%	142.952.300,00	857.713,80	857.713,80	0,00
Ризик финансирања у току имплементације									633.507,39	633.507,39	0,00
Ризик финансирања	ЈП	НП	25%	трошкови припреме документације	2%	4%	6%	14.295.230,00	428.856,90	428.856,90	0,00
Ризик финансирања	ЈП	НП	25%	трошкови финансирања	5%	10%	15%	2.728.673,18	204.650,49	204.650,49	0,00
ЗАВРЕМЕТРАЊАЊА УГОВОРА									7.514.209,36	7.385.118,23	129.091,13
Ризици за време трајања уговора о ЈПП-у											
Наплата услуге	ЈП	НП	10%	вредност пројекта	2%	4%	5%	172.121.508,30	1.893.336,59	1.893.336,59	0,00
Ризик трајање	ЈП	НП	1%	вредност пројекта	1%	3%	5%	172.121.508,30	154.909,36	154.909,36	0,00
Ризик кретања цена услуге	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	2%	4%	6%	172.121.508,30	1.032.729,05	1.032.729,05	0,00
Ризик промене Законске регулативе	ЈП	подељен	1%	вредност пројекта	0%	1%	2%	172.121.508,30	51.636,45	25.818,23	25.818,23
Инфлаторни ризик	ЈП	ЈП	1%	вредност пројекта	1%	2%	3%	172.121.508,30	103.272,90	0,00	103.272,90
Валутни ризик	ЈП	НП	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	172.121.508,30	602.425,28	602.425,28	0,00
Ризик каматних стопа	ЈП	НП	5%	вредност осигурања	1%	4%	8%	142.952.300,00	929.189,95	929.189,95	0,00
Порески ризици	ЈП	подељен	5%	вредност пројекта	1%	2%	4%	172.121.508,30	602.425,28	602.425,28	0,00
Ризик настанка штете у току реализације уговора	ЈП	НП	5%	вредност опреме	5%	10%	15%	142.952.300,00	2.144.284,50	2.144.284,50	0,00
УКУПНО									26.138.844,35	25.080.563,27	1.058.281,08

Квантификацијом ризика долази се до прорачуна да су укупни ризици реализације пројекта процењени на 26.138.844,35 динара, док се расподелом ризика у моделу ЈПП чак 25.080.563,27 динара преноси на приватног партнера, што износи 95,95% свих укалкулисаних ризика.

Дисконтовани токови новца

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

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

- Нето садашња вредност пројекта;
- Стопа рентабилности пројекта;
- Период поврата инвестиције;
- Коефицијент користи и трошкова пројекта.

Дисконтна стопа представља минималну прихватљиву стопу рентабилности, која се користи за обрачун показатеља финансијске рентабилности пројекта, односно нето садашње вредности прихода и расхода пројекта и периода повраћаја инвестиције. За потребе пројектовања новчаних токова пројекта за дисконтовање је коришћена дисконтна стопа од 5%, која је утврђена од стране Народне банке Србије.

У складу са до сада презентованим подацима о очекиваним приливима и одливима новца у току периода реализације пројекта, као и о ризицима који би се могли појавити у току реализације, направљена је *cost benefit* анализа реализације пројекта. Први сценарио који је разматран односи се на самосталну реализацију пројекта од стране Општине уз претпоставку да Општина поседује новчана средства за реализацију поменутног пројекта. На бази анализе представљени су најзначајнији финансијски показатељи којима се доказује исплативост пројекта.

14.2. Финансијска анализа прихватљивости пројекта за јавног и приватног партнера и пословни план

У наредном кораку извршићемо анализу прихватљивости пројекта за јавног и приватног партнера, као и анализу прихватљивости пројекта у оквиру опције јавно-приватног партнерства дисконтовањем свих прилива и одлива пројекта, као и поређењем исплативости добијених резултата.

Први сценарио који ћемо разматрати односи се на самосталну реализацију пројекта од стране јавног партнера уколико се инвестирање врши из сопствених средстава и без квантификације ризика који могу настати током реализације пројекта.

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

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО И БЕЗ ИЗВОРА ФИНАНСИРАЊА													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Дисконтна стопа	5,00%												
Дисконтни фактор			1,0000	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
	СВ	Укупно											
Приливи	212.380.537	281.892.484	0	11.889.728	18.826.158	31.214.821	31.265.859	31.317.409	31.369.474	31.422.059	31.475.171	31.528.813	31.582.992
Накнада за доступност инфраструктуре	172.121.508	229.546.576	0	6.886.397	13.772.795	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923
Индиректне економске користи	40.259.028	52.345.907	0	5.003.331	5.053.364	5.103.897	5.154.936	5.206.486	5.258.551	5.311.136	5.364.248	5.417.890	5.472.069
Одливи	147.931.936	155.818.007	47.650.767	51.939.336	51.939.336	4.288.569	0	0	0	0	0	0	0
Капитални инвестициони расходи	136.253.099	142.952.300	47.650.767	47.650.767	47.650.767	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови одржавања возила и машина за пружање услуге	2.102.191	2.315.827	0	771.942	771.942	771.942	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови горива и енергије возила и машина	5.839.419	6.432.854	0	2.144.285	2.144.285	2.144.285	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови зарада и накнада зарада запослених лица која обављају делатност	2.802.921	3.087.770	0	1.029.257	1.029.257	1.029.257	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина	934.307	1.029.257	0	343.086	343.086	343.086	0	0	0	0	0	0	0
Нето новчани ток (ННТ)	64.448.600	126.074.477	-47.650.767	-40.049.608	-33.113.177	26.926.252	31.265.859	31.317.409	31.369.474	31.422.059	31.475.171	31.528.813	31.582.992
Дисконттовани нето приходи		64.448.600	-47.650.767	-38.142.484	-30.034.628	23.259.908	25.722.500	24.538.009	23.408.384	22.331.071	21.303.634	20.323.754	19.389.217
Укупни дисконттовани нето приходи			-47.650.767	-85.793.250	-115.827.878	-92.567.970	-66.845.470	-42.307.461	-18.899.076	3.431.995	24.735.629	45.059.383	64.448.600

Период повраћаја (година)		5,84
ИСП		14,16%
НСВ у РСД		64.448.600

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 средства у пројекат, за период од 10 година при дисконтној стопи од 5% су:

- финансијска нето садашња вредност капитала (НСВ) је 64.448.600,00 динара;
- интерна стопа приноса износи 14,16%;
- период повраћаја износи 5,84 године.

Нето садашња вредност (срп. НСВ; *eng. Net present value – NPV*) представља вредност за јавног партнера која преостаје након реализације пројекта. Она представља збир нето позитивних ефеката пројекта из његовог економског тока представљених као садашња вредност. Ради се о интегралном и апсолутном показатељу за оцену економске рентабилности и прихватљивости пројекта. Да би пројекат био прихватљив нето садашња вредност мора бити већа од нуле, што значи да позитивни ефекти пројекта надмашују трошкове улагања.

Оцена исплативости пројекта тј. одабир између исплативих и неисплативих пројеката се своди на избор нето садашње вредности чија је вредност већа од нуле јер је тада целокупна инвестиција враћена, а вредност која је преостала позитивна.

Нето садашња вредност која је негативна указује на то да се инвестирањем у пројекат уложена средства неће вратити до краја планиране реализације пројекта и самим тим да је улагање у пројекат неисплативо.

Период повраћаја инвестиције представља период за који ће инвестиција тј. уложена средства бити враћена.

Извори финансирања пројекта

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

Постоји још много градација алокације ризика и много начина да се ублаже стварна излагања ризику обе стране. Када је у питању партнерство у пројектима изградње и реконструкције инфраструктуре, постоји обично више од две стране које су укључене, не само приватни и јавни партнер, већ и финансијске институције које дају кредит за финансирање изградње и тако и оне преузимају на себе одређене ризике. Кључна ставка

јесте чињеница да је трансфер ризика кључна тачка пројекта ЈПП, с тим да је степен ризика већи код оних пројеката код којих је и улагање капитала веће.

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

Капитални инвестициони расходи од 142.952.300,00 динара могу бити финансирани под тренутно важећим условима задуживања на финансијском тржишту Републике Србије. Висина средстава повериоца тј. банке износила би 70% вредности инвестиције тј. 100.066.610,00 динара, док би каматна стопа износила 9,50%, а период задуживања 7 година.

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

План повлачења и отплате кредита (РСД)									
Година	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Повлачење кредита	100.066.610,00								
Годишња накнада	50.033,31								
Камата	9.506.327,95	9.053.870,19	8.004.627,52	6.851.250,05	5.583.402,65	4.189.724,46	2.657.727,08	0,00	0,00
Трошкови камате и накнаде (2+3)	9.556.361,26	9.053.870,19	8.004.627,52	6.851.250,05	5.583.402,65	4.189.724,46	2.657.727,08	0,00	0,00
Отплата главнице	0,00	10.571.971,90	11.621.214,57	12.774.592,04	14.042.439,44	15.436.117,62	16.968.115,01	18.652.159,43	0,00
Укупно главница, камата и накнада (2+3+5)	9.556.361,26	19.625.842,09	19.625.842,09	19.625.842,09	19.625.842,09	19.625.842,09	19.625.842,09	18.652.159,43	0,00
									145.963.573,22

Укупни трошкови повраћаја главнице, камата и накнаде приликом повлачења кредита износе 145.963.573,22 динара. Трошкови повраћаја главнице кредита износе 100.066.610,00 динара, док трошкови камате и накнаде износе 45.896.963,22 динара.

Услови задуживања за финансирање пројекта		
Опис услова	јединица	износ/датум
Грејс период	(месеци)	12
Каматна стопа	%	9,50
Укупна главница кредита	(РСД)	100.066.610
Отплата главнице кредита		
Број отплата у години		12
Рок	(година)	7,00
Укупан број отплата		84
План отплате	једнаки анuitети	
Рата главнице на месечном нивоу	(РСД)	1.191.269,17
Накнада		50.033,31
Почетна	(%)	0,00
Годишња	(%)	0,0005
Годишње		50.033,31
Годишњи износ кредита без камате	(РСД)	14.295.230,00

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

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

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Дисконтна стопа	5,00%												
Дисконтни фактор			1,0000	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
	СВ	Укупно											
Приливи	212.380.537	281.892.484	0	11.889.728	18.826.158	31.214.821	31.265.859	31.317.409	31.369.474	31.422.059	31.475.171	31.528.813	31.582.992
Накнада за доступност инфраструктуре	172.121.508	229.546.576	0	6.886.397	13.772.795	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923
Индиректне економске користи	40.259.028	52.345.907	0	5.003.331	5.053.364	5.103.897	5.154.936	5.206.486	5.258.551	5.311.136	5.364.248	5.417.890	5.472.069
Одливи	189.149.306	183.104.739	57.207.128	60.993.206	59.943.963	11.139.819	5.583.403	4.189.724	2.657.727	0	0	0	0
Капитални инвестициони расходи	136.253.099	142.952.300	47.650.767	47.650.767	47.650.767	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови одржавања возила и машина за пружање услуге	2.102.191	2.315.827	0	771.942	771.942	771.942	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови горива и енергије возила и машина	5.839.419	6.432.854	0	2.144.285	2.144.285	2.144.285	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови зарада и накнада зарада запослених лица која обављају делатност	2.802.921	3.087.770	0	1.029.257	1.029.257	1.029.257	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина	934.307	1.029.257	0	343.086	343.086	343.086	0	0	0	0	0	0	0
Трошак финансирања	41.217.370	27.286.732	9.556.361,26	9.053.870,19	8.004.627,52	6.851.250,05	5.583.402,65	4.189.724,46	2.657.727,08	0,00	0,00	0,00	0,00
Нето новчани ток (ННТ)	23.231.230	98.787.745	-57.207.128	-49.103.478	-41.117.805	20.075.001	25.682.457	27.127.684	28.711.747	31.422.059	31.475.171	31.528.813	31.582.992
Дисконтовани нето приходи		23.231.230	-57.207.128	-46.765.217	-37.295.061	17.341.541	21.129.021	21.255.251	21.425.147	22.331.071	21.303.634	20.323.754	19.389.217
Укупни дисконтовани нето приходи			-57.207.128	-103.972.345	-141.267.406	-123.925.865	-102.796.844	-81.541.594	-60.116.446	-37.785.376	-16.481.741	3.842.013	23.231.230

Период повраћаја (година)	8,81
ИСП	7,88%
НСВ у РСД	23.231.230

Нето садашња вредност пројекта је и у овом случају позитивна и износи 23.231.230,00 динара, интерна стопа приноса износи 7,88%, а период повраћаја инвестиције 8,81 година, што указује на исплативост 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, па самим тим анализани модел не представља репрезентативни модел на основу којег је могуће одлучити да ли је пројекат прихватљив или не.

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

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА САМОСТАЛНО СА КРЕДИТОМ И РИЗИКОМ													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Дисконтна стопа	5,00%												
Дисконтни фактор			1,0000	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
	СВ	Укупно											
Приливи	212.380.537	281.892.484	0	11.889.728	18.826.158	31.214.821	31.265.859	31.317.409	31.369.474	31.422.059	31.475.171	31.528.813	31.582.992
Накнада за доступност инфраструктуре	172.121.508	229.546.576	0	6.886.397	13.772.795	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923
Индиректне економске користи	40.259.028	52.345.907	0	5.003.331	5.053.364	5.103.897	5.154.936	5.206.486	5.258.551	5.311.136	5.364.248	5.417.890	5.472.069
Одливи	213.576.215	209.243.583	75.831.763	61.744.627	60.695.384	11.891.240	6.334.824	4.941.145	3.409.148	751.421	751.421	751.421	751.421
Капитални инвестициони расходи	136.253.099	142.952.300	47.650.767	47.650.767	47.650.767	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови одржавања возила и машина за пружање услуге	2.102.191	2.315.827	0	771.942	771.942	771.942	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови горива и енергије возила и машина	5.839.419	6.432.854	0	2.144.285	2.144.285	2.144.285	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови зарада и накнада зарада запослених лица која обављају делатност	2.802.921	3.087.770	0	1.029.257	1.029.257	1.029.257	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина	934.307	1.029.257	0	343.086	343.086	343.086	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови финансирања	41.217.370	27.286.732	9.556.361	9.053.870	8.004.628	6.851.250	5.583.403	4.189.724	2.657.727	0	0	0	0
Трошак ризика у фази припреме	4.383.871	4.383.871	4.383.871	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика у фази реализације инвестиције	14.240.764	14.240.764	14.240.764	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошак ризика за време трајања уговора	5.802.273	7.514.209	0	751.421	751.421	751.421	751.421	751.421	751.421	751.421	751.421	751.421	751.421
Нето новчани ток (ННТ)	-1.195.678	72.648.900	-75.831.763	-49.854.899	-41.869.226	19.323.581	24.931.036	26.376.263	27.960.326	30.670.638	30.723.750	30.777.392	30.831.571
Дисконттовани нето приходи		-1.195.678	-75.831.763	-47.480.856	-37.976.622	16.692.435	20.510.825	20.666.493	20.864.426	21.797.050	20.795.043	19.839.381	18.927.910
Укупни дисконттовани нето приходи			-75.831.763	-123.312.619	-161.289.241	-144.596.806	-124.085.981	-103.419.488	-82.555.063	-60.758.013	-39.962.970	-20.123.588	-1.195.678
Период повраћаја (година)	>10												
НСВ у РСД	-1.195.678												

Нето садашња вредност је у овом случају негативна јер укључује и 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 –1.195.678,00 динара и указује да је пројекат у случају самосталне реализације изузетно неисплатив.

Сада ћемо размотрити опцију реализације пројекта у јавно-приватном партнерству у којем се финансирање инвестиције врши од стране приватног партнера и где се највећи проценат ризика реализације пројекта преноси на приватног партнера.

Табела: Новчани ток јавног партнера у опцији реализације инвестиције у јавно-приватном партнерству

НОВЧАНИ ТОК ПРИЛИВА И ОДЛИВА ПРОЈЕКТА ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА У ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ													
Опис	РСД		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Дисконтна стопа	5,00%												
Дисконтни фактор			1,0000	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
	PV	Укупно											
Приливи	188.190.965	208.163.914	47.650.767	56.942.666	56.992.699	9.392.466	5.154.936	5.206.486	5.258.551	5.311.136	5.364.248	5.417.890	5.472.069
Уштеде у трошковима	11.678.837	12.865.707	0	4.288.569	4.288.569	4.288.569	0	0	0	0	0	0	0
Вредност инвестиције	136.253.099	142.952.300	47.650.767	47.650.767	47.650.767	0	0	0	0	0	0	0	0
Индиректне економске користи	40.259.028	52.345.907	0	5.003.331	5.053.364	5.103.897	5.154.936	5.206.486	5.258.551	5.311.136	5.364.248	5.417.890	5.472.069
Одливи	173.150.379	230.604.858	929.190	6.899.306	13.785.704	26.123.832	26.123.832	26.123.832	26.123.832	26.123.832	26.123.832	26.123.832	26.123.832
Накнада приватном партнеру	172.121.508	229.546.576	0	6.886.397	13.772.795	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923
Трошак ризика	1.028.871	1.058.281	929.190	12.909	12.909	12.909	12.909	12.909	12.909	12.909	12.909	12.909	12.909
Нето новчани ток (ННТ)	15.040.586	-22.440.943	46.721.577	50.043.360	43.206.996	-16.731.366	-20.968.896	-20.917.346	-20.865.282	-20.812.696	-20.759.585	-20.705.942	-20.651.763
Дисконтовани нето приходи		15.040.586	46.721.577	47.660.343	39.190.019	-14.453.183	-17.251.162	-16.389.288	-15.569.994	-14.791.195	-14.050.904	-13.347.235	-12.678.391
Укупни дисконтовани нето приходи			46.721.577	94.381.919	133.571.938	119.118.755	101.867.593	85.478.305	69.908.310	55.117.116	41.066.212	27.718.977	15.040.586
НСВ и РСД	15.040.586												

Презентовани модел јавно-приватног партнерства је изузетно исплатив и резултира нето садашњом вредности у износу од **15.040.586,00** динара. Јавни партнер у случају јавно-приватног партнерства не врши инвестирање тј. не ангажује сопствена средства и не задужује се већ одмах добија адекватни ниво путне инфраструктуре. Поред тога, долази до уштеда у трошковима и алоцирања ризика на приватног партнера, уз задржавање минималног дела ризика који се не могу трансферисати.

Модел јавно-приватног партнерства размотрен је из угла јавног партнера. У наредној табели биће размотрена исплативост пројекта из угла приватног партнера.

Приливи које би Приватни партнер остварио реализацијом пројекта односе се на плаћање накнаде од стране Јавног партнера за доступност путне инфраструктуре који износе 229.546.576,45 динара за цео период трајања уговора. Поред размотрених трошкова, трошак приватног партнера би представљао и трошак функционисања друштва посебне намене који би износио 288.000,00 динара на годишњем нивоу.

Табела: 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
Дисконтна стопа	5,00%												
Дисконтни фактор			1,0000	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
	PV	Укупно											
Приливи	172.121.508	229.546.576	0	6.886.397	13.772.795	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923
Накнада за доступност инфраструктуре	172.121.508	229.546.576	0	6.886.397	13.772.795	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923	26.110.923
Одливи	167.146.292	169.691.103	51.991.464	55.999.921	55.484.911	7.298.152	2.451.753	1.871.197	1.266.988	288.000	288.000	288.000	288.000
Капитални инвестициони расходи	136.253.099	142.952.300	47.650.767	47.650.767	47.650.767	0	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови одржавања возила и машина за пружање услуге	2.102.191	2.315.827	0	771.942	771.942	771.942	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови горива и енергије возила и машина	5.839.419	6.432.854	0	2.144.285	2.144.285	2.144.285	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови зарада и накнада зарада запослених лица која обављају делатност	2.802.921	3.087.770	0	1.029.257	1.029.257	1.029.257	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови регистрације, осигурања и техничког прегледа возила и машина	934.307	1.029.257	0	343.086	343.086	343.086	0	0	0	0	0	0	0
Трошкови функционисања ДПН-а	2.511.860	3.168.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000	288.000
Трошкови финансирања	16.702.496	10.705.096	4.052.698	3.772.585	3.257.575	2.721.583	2.163.753	1.583.197	978.988	0	0	0	0
Нето новчани ток	4.975.217	59.855.473	-51.991.464	-49.113.524	-41.712.116	18.812.771	23.659.170	24.239.726	24.843.935	25.822.923	25.822.923	25.822.923	25.822.923
Укупни дисконтновани нето приходи		4.975.217	-51.991.464	-46.774.784	-37.834.119	16.251.179	19.464.458	18.992.460	18.538.927	18.351.869	17.477.971	16.645.686	15.853.035
Укупни дисконтновани нето новчани ток			-51.991.464	-98.766.249	-136.600.368	-120.349.189	-100.884.731	-81.892.272	-63.353.345	-45.001.475	-27.523.504	-10.877.818	4.975.217
Период повраћаја (година)	9,69												
ИСП	5,68%												
НСВ и РСД	4.975.217												

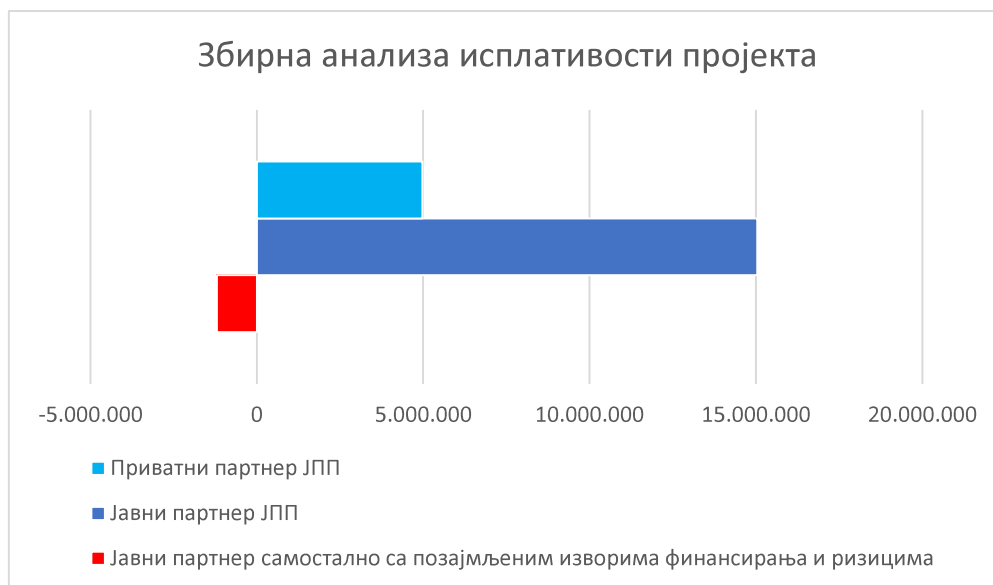
Финансијски показатељи рентабилности пројекта у овом случају су позитивни и показују да је пројекат исплатив и за потенцијалног приватног партнера. Нето садашња вредност износи 4.975.217,00 динара, интерна стопа приноса износи 5,68%, док је период повраћаја краћи од периода трајања пројекта и износи 9,69 година.

15. 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	Јавни партнер самостално са позајмљеним изворима финансирања и ризицима	Јавни партнер ЈПП	Приватни партнер ЈПП
Нето садашња вредност	64.448.600	23.231.230	-1.195.678	15.040.586	4.975.217
Период повраћаја	5,84	8,81	-	одмах доступно	9,69
Интерна стопа приноса	14,16%	7,88%	-	одмах доступно	5,68%

Анализом збирног прегледа финансијских показатеља исплативости пројекта закључује се да би у случају самосталне реализације пројекта од стране јавног партнера нето садашња вредност (НСВ) била негативна, док би период повраћаја био дужи од 10 година. У случају реализације предметног пројекта моделом јавно-приватног партнерства нето садашња вредност (НСВ) јавног партнера би била 15.040.586,00 динара, док би НСВ приватног партнера била 4.975.217,00 динара, а интерна стопа приноса (ИСП) 5,68%.

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



16. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП

Јавни партнер ће, сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, бр. 91/19 и 92/23), јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је привредни субјект дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то оригинал банкарску гаранцију. Пројектни тим јавног тела предлаже врсту и висину конкретних гаранција. На основу квантитативних података, банкарска гаранција би износила највише 3% од вредности понуде без ПДВ-а са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења 30 дана дужим од рока важења понуде. Јавни партнер ће имати 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 оквирни споразум или не достави обезбеђење за извршење уговора о јавној набавци и др.

Гаранција за озбиљност понуде мора се без одлагања вратити понуђачу који није доказао да испуњава услове за избор привредног субјекта. На сва питања 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 до момента важења у складу са законом.

Приватни партнер је дужан да најкасније у року од 30 дана од дана закључења уговора достави Јавном партнеру средство финансијског обезбеђења за испуњење уговорних обавеза у току трајања периода припреме и периода извођења радова и то оригинал банкарску гаранцију која би износила највише 10% од укупне процењене вредности радова без ПДВ-а, са роком важења 30 дана дужим од трајања периода припреме и периода извођења радова.

Приватни партнер је дужан да најкасније у року од 30 дана од дана закључења уговора достави Јавном партнеру средство финансијског обезбеђења за испуњење уговорних обавеза и то оригинал банкарску гаранцију. Извршилац је обавезан да обезбеди банкарску гаранцију за испуњење уговорних обавеза која би износила највише 10% од вредности накнаде за изведене радове према записнику о примопредаји на годишњем нивоу без ПДВ-а, за сваку годину трајања уговорног периода, са роком трајања дужим за 30 дана од дужине трајања предвиђене године на коју се гаранција односи.

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

17. УСЛОВИ ЗА ИЗБОР ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРА

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

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

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

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

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

Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

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.

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.

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.

18. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА

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

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

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

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

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

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

Јавни позив се у истоветном тексту објављује у Службеном гласнику Републике Србије, као и у средству јавног информисања које се дистрибуира на целој територији Републике Србије, на интернет-страници јавног тела и на Порталу јавних набавки, са навођењем дана када је јавни позив објављен у Службеном гласнику Републике Србије. Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници *“Tenders Electronic Daily”* и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра.

Трошкове објављивања јавног позива сноси надлежно јавно тело које спроводи поступак.

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

19. 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 оцењивање понуда је, сходно члану 132. Закона о јавним набавкама, економски најповољнија понуда, која ће се заснивати на елементима понуђене цене.

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

Вредност уговорене наканде коју јавни партнер треба да плати приватном партнеру за доступност путне инфраструктуре не може бити већа од 300.000.000,00 динара на за период од 10 година и иста представља праг прихватљивости пројекта за јавног партнера.

20. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР

Сходно члану 18. Закона о јавно-приватном партнерству, рок на који се закључује јавни уговор одређује се на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора. Рок не може бити краћи од 5 година ни дужи од 50 година, уз могућност да се након истека уговореног периода закључи нови уговор уз избор приватног партнера на начин и у поступку прописаном овим законом. Предложени пројекат је планиран на 10 година.

21. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 46. Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи права и обавезе уговорних страна, одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра неопходним како би се пројекат реализовао у поступности и у складу са законом.

Такође, уговор садржи и друге елементе који се односе на трећа лица на која утиче закључење овог уговора и који имају значајну улогу у реализацији пројекта.

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

1. карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
2. расподела ризика између јавног и приватног партнера;
3. одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета;
4. обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
5. евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију пројекта;
6. захтеве у вези са друштвом посебне намене у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности;
7. власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
8. накнада и субвенције приватном партнеру;
9. механизми за увећање уговорене накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
10. поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројекта, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;

11. поступци за измене пројеката, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању, односно умањењу накнаде (укључујући трошкове финансирања);
12. обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објеката или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом;
13. њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
14. могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
15. евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима;
16. јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима);
17. покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;
18. расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
19. мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);
20. рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;
21. последице штетне промене прописа;
22. разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру), уговорне казне и слично;
23. евентуална ограничења одговорности уговорних страна;
24. сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор; то нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном

партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;

25. 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 из јавног уговора, у потпуности или делимично прекине извршење уговора или преузме извршење одговарајућих обавеза приватног партнера (step-in right), уз дефинисање последица коришћења тог права;

28. опорезивање и фискална питања – ако постоје.

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

22. 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 Скупштине општине Србобран јесте давање сагласности на коначни нацрт јавног уговора.

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

23. ЗАКЉУЧИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно члану 48. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, јавно тело мора одабраном најповољнијем понуђачу понудити закључење јавног уговора у року који је одредио одлуком о избору најповољније понуде, а по добијеној сагласности Скупштине општине Србобран. Општина Србобран има право да повери спровођење реализације овог Предлога пројекта Јавном комуналном предузећу "Градитељ" Србобран који је именован за управљача пута, спровођење јавне набавке и закључење јавног уговора.

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 Приватни партнер стиче право и преузима обавезу обављања делатности за коју је јавни уговор додељен.

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

24. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ И БЕЗБЕДНОСТ И ЗАШТИТА ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР

Човекова животна средина је скуп природних и створених вредности чији комплексни међусобни односи чине окружење, односно простор и услови 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
- очување и заштита генофонда животињских и биљних врста
- очување и заштита плодности земљишта
- очување и заштита природних лепота и просторних вредности
- очување и заштита 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 да чистог ваздуха и тада се цела нација активира да учини нешто у циљу смањења штетних компонената. Светски дан чистог ваздуха обележава се 3. новембра, а овој акцији придружила се и Република Србија различитим пригодним манифестацијама. Заштита животне средине обухвата мере за: смањење буке, контроле воде, смањење штетних испусних гасова из индустријских постојења и промета, контролу квалитета прехранбених производа,

забране производње једињења која разграђују озонски омотач или негативно контаминирају постојеће екосистеме.

Правна и физичка лица су дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимају мере заштите животне средине, у складу са законом. Свако правно или физичко лице које својим незаконитим или неисправним активностима доводи до загађења животне средине одговара у складу са законом, при чему је загађивач дужан да отклони узрок загађења и последице директног или индиректног загађења животне средине.

Закон којим се уређује заштита животне средине обавезује правна и физичка лица да у обављању своје активности обезбеде заштиту животне средине и то:

1. применом и спровођењем прописа о заштити животне средине
2. одрживим коришћењем природних ресурса, добара и енергије
3. увођењем енергетски ефикаснијих технологија и коришћењем обновљивих природних ресурса
4. употребом производа, процеса, технологија и праксе који мање угрожавају животну средину
5. предузимањем мера превенције или отклањања последица угрожавања и штете по животну средину
6. вођењем евиденције на прописани начин о потрошњи сировина и енергије, испуштању загађујућих материја и енергије, класификацији, карактеристикама и количинама отпада, као и о другим подацима и њихово достављање надлежним органима
7. контролом активности и рада постројења који могу представљати ризик или проузроковати опасност по животну средину и здравље људи
8. другим мерама у складу са законом.

Тако члан 103. став 2. Закона о заштити животне средине („Службени гласник Републике Србије“, бр. 135/04, 36/09, 36/09 – др. закон, 72/09 – др. закон, 43/11 – одлука УС, 14/2016, 76/18, 95/18 – др. закон и 95/18 – др. закон) дефинише да је за загађивање животне средине одговорно правно и физичко лице које је незаконитим или неправилним деловањем омогућило или допустило загађивање животне средине.

Загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан је да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и

санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини.

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

Закон којим се уређује управљање отпадом налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине, а да се отпад складишти на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији произвођача или власника отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама у складу са овим законом.

Члан 48. став 1. тачка 1. Закона о управљању отпадом („Службени гласник Републике Србије“, бр. 36/09, 88/10, 14/16 и 95/18 – др. закон), налаже да отпадна уља која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива као и уљни остаци из резервоара, не смеју бити испуштана или просипана на или у земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију.

Техничке мере заштите животне средине обухватају све активности које су неопходне за довођење квантификованих негативних утицаја у току експлоатације у дозвољене границе као и за свођење непожељних утицаја у процесу изградње на минимум.

У току реконструкције и рехабилитације планираних улица и путева неопходно је предузети низ мера којима се минимизирају могући утицаји на животну средину. Ове мере пре свега подразумевају:

- организовати градилиште на минималној површини потребној за његово функционисање, а при избору локације водити рачуна да то не буде простор са израженим карактеристикама флоре и фауне како би се избегао непотебан губитак биотопа;
- стриктну заштиту свих делова терена ван непосредне зоне радова, што значи да се ван трасе пута постојеће површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина;
- сакупљени хумусни материјал, након чувања на уређеним депонијама, након завршних радова употребити за рекултивацију и биолошку заштиту;

- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања; амбалажу за уље и друге деривате нафте, сакупљати и односити на контролисане депоније;
- забрану отварања неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта;
- паркирање машина вршити само на уређеним местима; на месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима; уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, извршити уклањање тог слоја земље одношети на депонију;
- сав отпад настао као последица боравка радника зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) одлагати на за ту намену уређеним депонијама;
- забрану прања машина и возила у зони радова као и прање миксера за бетон и неконтролисано одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне трасе пута;
- по завршетку радова, на основу посебних пројеката рекултивације, уредити сва позајмишта и депоније како би се спречило даље деградирање тла и побољшао визуелни ефекат.

С обзиром на све закључке који су добијени приликом анализе утицаја, а првенствено у смислу спровођења адекватних мера заштите, неопходно је дефинисати и одређене поступке који се морају спроводити у фази експлоатације објекта. Ови поступци чине домен управљања експлоатацијом обухватајући организацију саобраћаја и одржавање саме деонице пута. Ове мере подразумевају да је улице потребно опремити одговарајућом хоризонталном и вертикалном сигнализацијом која обухвата све видове потребних забрана и обавештења.

24.1. Општи и посебни циљеви заштите животне средине

Потребно је да изођач радова успостави, примени и одржава документоване опште и посебне циљеве заштите животне средине, за сваку одговарајућу функцију и сваки ниво у оквиру организације.

Општи циљ заштите животне средине је свеобухватни циљ заштите животне средине који је у складу са политиком заштите животне средине, а који је постављен ради остварења.

Посебан циљ заштите животне средине је детаљан захтев у погледу учинка, примењив у организацији или њеним деловима, који проистиче из општих циљева заштите животне средине и треба да буде тако постављен и извршен да се ти општи циљеви постигну.

При дефинисању и преиспитивању општих и посебних циљева треба имати у виду утврђену политику заштите животне средине, важеће законе, значајне аспекте околине, технолошке процесе као и финансијске могућности организације.

Као релевантни за реализацију пројекта на укупном простору сматрају се општи циљеви заштите животне средине.

- пажљиво управљање и очување у највећој могућој мери необновљивих ресурса;
- рационална (одржива) употреба енергије и природних ресурса (вода, земљиште, шуме и сл.);
- минимизирање отпада, ефикасно спречавање и контрола загађења, као и минимизирање еколошких ризика;
- примена принципа предострожности, тј. захтева да се очува природна равнотежа у околностима када нема поузданих информација о одређеном проблему;
- поштовање еколошког интегритета – треба заштитити еколошке процесе од којих зависи опстанак врста, као и станишта од којих зависи њихов опстанак;
- избор најбољих технологија које су на располагању и најбољих примера из праксе за заштиту животне средине;
- примена принципа пажљивог доношења одлука, на основу најбољих могућих информација;
- посебан циљ заштите животне средине на предметном простору је одрживи развој саобраћајне инфраструктуре чиме ће се обезбедити дугорочна заштита свих елемената животне средине, кроз контролисано обављање предвиђених делатности.

На основу претходно наведеног, констатује се да ће предложено урбанистичко – техничко решење имати одређени утицај на животну средину, због чега се планирањем комплетне инфраструктурне мреже морају обезбедити адекватна решења која ће елиминисати негативне утицаје на животну средину или их довести до прихватљивог нивоа

24.2. Утицај путне инфраструктуре на животну средину и земљиште

При извођењу грађевинских радова посебну пажњу треба посветити предузимању заштитних мера против обрушавања. Пошто се ради о земљишту у коме постоји могућност обрушавања, потребно је водити рачуна о нагибу косина, односно о углу унутрашњег трења, који неће проузроковати клизање. Руковање машинама, при извођењу земљаних и грађевинских радова може се поверити само радницима стручно обученим за тај посао и упознатим са опасностима приликом извођења радова.

Приликом машинског копања ископану земљу треба одлагати на одстојању које не угрожава стабилност страна ископа, због вршења других радова у ископу.

Пре почетка бетонирања сви оштри врхови или ивице средстава за спајање који виरे из оплате морају се подвити или покрити. Бетонирање врше за то обучени радници.

Када је у питању физички утицај на земљиште (промена локалне топографије, ерозија тла, клизање земљишта и слично), изградњом улица и путева на предметним локацијама неће доћи до њихове промене.

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

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

На локацији нема минералних богатстава, због чега нема ни утицаја радова на њих. Одлагање отпада може имати утицаја на квалитет животне средине на локацији на којој се изводе радови уколико се не буде вршило његово адекватно одлагање. Тако је током извођења пројекта сав грађевински отпад потребно уклонити са локације у складу са законом.

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

24.3. Заштита од елементарних непогода и цивилна заштита

Заштита људи и материјалних добара од елементарних и других већих непогода врши се по одредбама закона којим се уређује заштита од елементарних и других већих непогода, уколико посебним законом није друкчије одређено.

Под елементарним и другим већим непогодама подразумевају се: земљотрес, поплава, бујица, атмосферска непогода, суша, снежни нанос и лавина, нагомилавање

леда на водотоку, одроњавање и клизање земљишта, пожар, експлозија, неконтролисано ослобађање, изливање или растурање штетних гасовитих, течних или чврстих хемијских и радиоактивних материја, саобраћајних незгода, рушење бране на водотоку, епидемија заразних болести, сточних заразних болести и биљних болести и појава штеточина и сличне појаве већих размера које могу да угрозе здравље и животе људи или да проузрокују штету већег обима.

Мере заштите од елементарних непогода су између осталих:

- превентивне мере заштите;
- мере заштите у случају непосредне опасности од елементарних непогода;
- мере заштите када наступе елементарне непогоде;
- мере ублажавања и отклањања непосредних последица од елементарних непогода.

24.4. Мере заштите од пожара

На свим местима на градилишту где постоји опасност од паљења лако запаљивих материјала обавезно је спровођење мера заштита на раду. Такође је потребно сва средства противпожарне заштите поставити на доступна места и обојити их црвеном бојом, као и држати их у исправном стању.

Код асфалтерских радова, материјал који се користи при асфалтирању путева (битумен) сме се загревати само у посебним затвореним судовима. Ако се асфалтна маса запали не сме се гасити водом. Средства за гашење (песак, цираде и др.) морају се унапред припремити. Премазивање и квашење ваљка за равнање асфалта врши се помоћу нарочито за то израђене направе. Забрањено је да радник идући испред моторног ваљка за равнање исти премазује и кваси.

Асфалтерске радове могу вршити само здравствено способна и за те радове посебно обучена и опремљена лица.

Све радове на извођењу, поправци, одржавању и уклањању електричних инсталација, уређаја и опреме, треба да изводи стручно оспособљено лице према техничким прописима и стандардима. Сви каблови положени на земљу треба да се заштите од механичког или другог оштећења. Пре пуштања у погон извршити детаљну контролу свих електричних инсталација, уређаја и опреме.

Под опасним материјалима на градилишту сматрају се сви они материјали који могу проузроковати пожар, експлозију, тровање и сличне штетне последице по живот и

здравље радника, и штете материјалних добара. Стога је потребно предузети следеће мере заштите:

- све лако запаљиве материјале (гредице, летве, даске ...) сложити на места довољно удаљена од извора топлоте;
- сва места на градилишту где постоји могућност избијања пожара обезбедити посебним мерама заштите према важећим прописима;
- обилажење свих места где се јављају штетни гасови и превелика прашина, и обезбеђење тих места.

24.5. Безбедност и заштита здравља и сигурност запослених које ангажује приватни партнер

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

Послодавац је дужан је да запослене оспособи за безбедан и здрав рад, у складу са законом. Послодавац је дужан да примењује све одредбе закона којим се уређује безбедност и здравље запослених на раду. Послодавац је дужан да обезбеди да радни процес буде прилагођен телесним и психичким могућностима запосленог, а радна околина, средства за рад и средства и опрема за личну заштиту на раду буду уређени, односно произведени и обезбеђени, да не угрожавају безбедност и здравље запосленог. За све раднике на градилишту изложене атмосферским утицајима треба обезбедити средства личне заштите (заштитну опрему). Квалитет материјала опреме као и отпорност на штетно дејство (високу или ниску температуру, пожар, ударе, корозију, воду, отровне гасове и прашину) првенствено зависи од намене тј. радног места радника. Сви радници на отвореном простору, као и лица у обиласку градилишта обавезно морају носити заштитне кациге. Као средства личне заштите предвиђају се заштитна одела и обућа и сл.

Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог, у току рада, као и код сваке измене технолошког поступка, избором радних и производних

метода којима се обезбеђује највећа могућа безбедност и заштита здравља на раду, заснована на примени прописа у области безбедности и здравља на раду, радног права, техничких прописа и стандарда, прописа у области здравствене заштите, хигијене рада, здравственог и пензијског и инвалидског осигурања и др.

Послодавцу се према закону налаже да запосленом изда на употребу средство и/или опрему за личну заштиту на раду, у складу са актом о процени ризика.

Закон о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС“, бр. 35/23) обавезује послодавца да изврши оспособљавање запосленог за безбедан и здрав рад код заснивања радног односа, односно премештаја на друге послове, приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад, као и код промене процеса рада који може проузроковати промену мера за безбедан и здрав рад. Послодавац је дужан да запосленог у току оспособљавања за безбедан и здрав рад упозна са свим врстама ризика на пословима на које га распоређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду, у складу са актом о процени ризика. Оспособљавање се врши у току радног времена, а трошкови оспособљавања не могу бити на терет запосленог. Оспособљавање за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођено специфичностима његовог радног места, а ако послодавац одреди запосленом да истовремено обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог оспособи за безбедан и здрав рад на сваком од радних места.

Закон о безбедности и здрављу на раду налаже послодавцу да запосленом на радном месту са повећаним ризиком, пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Ако се у поступку периодичног лекарског прегледа утврди да запослени не испуњава посебне здравствене услове за обављање послова на радном месту са повећаним ризиком, послодавац је дужан да га премести на друго радно место које одговара његовим здравственим способностима.

У смислу Закона о безбедности и здрављу на раду опасности које се могу појавити у току изградње и експлоатације саобраћајнице као и мере заштите које треба предузети могу се сврстати у две групе и то:

- опасности у току извођења радова,
- опасности у току експлоатације објеката.

Опасности у току извођења радова могу настати:

- услед оштећења и повреда од електричних и других водова и инсталација,
- опасности од саобраћаја,
- опасности од механичких машина и алатки,

- остале опасности од повреда лица при раду са грађевинским материјалом и његовом транспорту.

У циљу отклањања опасности у току извођења радова треба предузети следеће мере: дефинисање места, простора и начина депоновања грађевинског материјала.

Приликом организације градилишта потребно је водити рачуна о месту и начину депоновања грађевинског материјала. Материјали отпорни на спољне утицаје као дрвена грађа, готова оплата, арматура, бетонски ивичњаци, цеви, песак, ускладиштити на отвореном простору у близини места за уградњу или у близини места за обраду.

За превозење грађевинског материјала теретним моторним возилима на градилишту примењују се одредбе Правилника о заштити на раду при одржавању моторних возила и превозу моторним возилима („Службени лист СФРЈ“, бр. 55/65) и Правилника о заштити на раду при утовару терета у теретна моторна возила („Службени лист СФРЈ“, бр. 17/66).

Потребан грађевински материјал транспортује се камионима. Транспорт асфалтне масе од асфалтне базе врши се камионима при чему се сандук камиона премазује раствором калијумовог сапуна. Транспортна средства за превоз грађевинског материјала, других терета могу се оптеретити до дозвољене тежине на јавном путу и градилишту. Транспорт механизације од базе до градилишта вршити одговарајућим превозним средствима, уз претходно одобрење надлежних органа и на начин прописан таквим одобрењем.

Одредбама правилника о пословима са посебним условима рада одређени су послови и задаци на којима постоји повећана опасност по живот и здравље радника, а које се не могу отклонити претходним општим мерама заштите на раду. У ове послове спадају:

- руковање грађевинском механизацијом;
- одржавање инсталација, грађевинске механизације и возила;
- уградња асфалтне масе.

Грађевинске машине, пре постављања на место рада морају бити прегледане и проверене у погледу њихове исправности. Механизација се смешта дуж трасе саобраћајнице. Обезбеђење грађевинске механизације врши се организованом чуварском службом.

Руковалац грађевинском машином коју покреће мотор са унутрашњим сагоревањем, мора бити заштићен од штетног дејства издувних гасова.

Делови самоходних грађевинских машина морају бити лако и без опасности замењиви. Место за руковање мора бити тако постављено да је руковаоцу машином омогућена лака прегледност терена по којем се креће. Самоходне грађевинске машине морају имати нараву за давање звучних сигнала.

За све раднике на градилишту изложене атмосферским утицајима треба обезбедити средства личне заштите (заштитну опрему). Квалитет материјала опреме као и отпорност на штетно дејство (високу или ниску температуру, пожар, ударе, корозију, воду, отровне гасове и прашину) првенствено зависи од намене тј. радног места радника. Сви радници на отвореном простору, као и лица у обиласку градилишта обавезно морају носити заштитне кациге. Као средства личне заштите предвиђају се заштитна одела и обућа и сл.

Ради пружања прве помоћи повређеним радницима на градилишту, потребно је обезбедити да радник који је обучен за прву помоћ има на располагању један санитарски комплет са прописним санитарским материјалом.

Опасности у току експлоатације могу настати услед одвијања саобраћаја за који су ови намењени и опасности од оштећења појединих делова објекта.

У циљу отклањања опасности од саобраћаја у пројектно-техничкој документацији мора бити предвиђена одговарајућа саобраћајна сигнализација, које се учесници у саобраћају морају придржавати као и Закона о безбедности саобраћаја на путевима.

25. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

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

Р.бр.	Назив активности	Почетак активности	Крај активности	Период трајања
1	Иницијатива јавног тела за покретање поступка ЈПП	01.11.2023	01.11.2023	1
2	Одлука скупштине о започињању реализације поступка ЈПП	24.01.2024	24.01.2024	1
3	Решење о образовању стручног тима за спровођење поступка ЈПП	24.01.2024	24.01.2024	1
4	Припрема предлога пројекта	25.01.2024	08.03.2024	43
5	Упућивање предлога пројекта Комисији за ЈПП	08.03.2024	18.03.2024	10
6	Процес издавања мишљења Комисије за ЈПП	18.03.2024	16.06.2024	90
7	Припрема техничке документације	16.06.2024	16.07.2024	30
8	Припрема документације о набавци	16.07.2024	15.08.2024	30
9	Процес избора приватног партнера укључујући време за подношење ЗЗЗП	16.08.2024	14.11.2024	90
10	Сагласност Скупштине локалне самоуправе на Јавни уговор	15.11.2024	30.11.2024	15
11	Закључивање и објављивање Јавног уговора	01.12.2024	16.12.2024	15
12	Припремни период	17.12.2024	16.01.2025	30
13	Период извођења радова	16.01.2025	16.01.2028	1095
14	Почетак периода доступности путне инфраструктуре	16.01.2028	16.01.2028	0
	УКУПНО			1451

26. ЗАКЉУЧАК

На основу предложеног Пројекта, закључује се да је Општина Србобран анализирила и сачинила Предлог пројекта у складу са чланом 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама.

Доноси се закључак да, иако Општина Србобран нема довољно средстава и нема на располагању техничку експертизу за инвестирање у путну инфраструктуру, постоји могућност да се ово питање реши и то ангажовањем приватног партнера кроз реализацију пројекта јавно-приватног партнерства.

Пројекат је могуће реализовати у циљу обезбеђивања доступности путне инфраструктуре и повећања комфора становништва, побољшања и унапређења комуналне делатности на период од 10 година.

Предметни пројекат је економско-финансијски оправдан и омогућиће смањење расхода, подстицање приватних инвестиција у јавни сектор, додатне приходе и остваривање директних и индиректних економских користи пре свега за јавног партнера, а затим и за приватног.

Поред индикатора који су приказани у представљеној анализи и који јасно доказују оправданост примене овог модела неопходно је навести следеће посебне предности које би се оствариле реализацијом овог пројекта:

- не постоји могућност појаве непредвиђених и додатних радова, јер приватни партнер преузима у целости ризике пројектовања, изградње, финансирања и одржавања;
- изразито је ниска могућност кашњења почетка периода доступности путева уколико сви претходни услови буду благовремено испуњени, јер је интерес приватног партнера пре свега да што пре квалитетно изврши радове и омогући пуштање у рад саобраћајница, јер тек тада приватни партнер стиче право на почетак наплате накнаде за доступност;
- изразито је низак ризик од штете настале због недовољног квалитета, јер извођач врши реконструкцију и рехабилитацију и јасна је граница одговорности; свако одступање од квалитета касније зависи од извођача који одржава и начина одржавања и тешко је утврдити линију разграничења одговорности;
- јавни партнер ће почети да врши накнаду за доступност тек након пуштања у рад одређених саобраћајница;

- овај начин финансирања не представља кредитно задужење јавног партнера у складу са позитивним правним нормама.

Применом овог концепта код финансирања капиталних инвестиција у инфраструктуру држава би искористила све позитивне ефекте који би се одразили на преусмеравање буџетских трошкова на друге трошкове, смањење јавног дуга и на привреду кроз убрзање привредног раста.

UNECE ЈПП Евалуциона 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 користи PIERS за унапређење пројекта и оцену успешности реализације пројеката. 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 спроводе 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 пројеката представљају значајан алат за јавног партнера, све у циљу унапређења крајњих исхода пројекта.

Најважнији циљ овог пројекта јесте пружање квалитетне комуналне делатности реконструкције, односно рехабилитације дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.), са пратећим радовима у општини Србобран. Овим пројектом ЈПП тежи се ка успостављању мера за стварање одрживе локалне путне инфраструктуре. Поменуте мере постижу се применом исхода из UNECE ЈПП Евалуционе методологије - PIERS, ради усклађености пројекта са циљевима одрживог развоја (SDG) и циркуларном економијом.



Република Србија
Аутономна Покрајина војводина
Општина Србобран
ОПШТИНСКА УПРАВА
Број: 000967059-1 2024 08910 004 003 000 001
Дана: 07.03.2025. године
21480 Србобран, Трг Слободе бр. 2

ПРЕДМЕТ: Одлука о усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран и упућује га Скупштини општине Србобран

I ПРАВНИ ОСНОВ

Правни основ за доношење Одлуке о усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран и упућује га Скупштини општине Србобран је члан 26. став 1. тачка 3. и члан 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије“ број 88/11, 15/16 и 104/16) и члан 40. Статута општине Србобран („Службени лист Општине Србобран“, број 4/2019, 20/2019 и 6/2022).

II РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ И САДРЖАЈ

Општинско Веће општине Србобран је дана 24.01.2024. године донело Закључак о покретању иницијативе за спровођење Пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран, број 000105836 2024 08910 003 000 000 001 04 012.

Општина Србобран је у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама дана 21.03.2024. године поднела Предлог пројекта јавно-приватног партнерства ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

Комисија за јавно-приватно партнерство Републике Србије је предметни Предлог пројекта јавно-приватног партнерства разматрала на седници одржаној 24.05.2024. године и дала позитивно Мишљење, под бројем 19/2024.

Имајући у виду све горе наведено, а сходно Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама предлаже се доношење Одлуке о усвајању Предлога јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран.

III ПОТРЕБНА СРЕДСТВА

За спровођење ове Одлуке потребно је издвојити средства из буџета општине Србобран.

Председник Општине

Радивој Дебељачки

ПРИМЉЕНО: 31. 05. 2024

Орган	Орг. јед.	БРОЈ	ПРИЛОГ	ВРЕДНОСТ

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
Комисија за јавно-приватно
партнерство
Број: 19/2024
24. мај 2024. године
Београд

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

МИШЉЕЊЕ

1. На Предлог пројекта јавно-приватног партнерства поднетог од стране општине Србобран у складу са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, којим се предлаже финансирање, реконструкција, односно рехабилитација дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места), са пратећим радовима у општини Србобран, Комисија за јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: Комисија) је мишљења да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства.

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

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

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

5. Ово мишљење се објављује на интернет страници Комисије.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

Општина Србобран је у складу са чланом 27. став 3. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (у даљем тексту: Закон), дана 21. марта 2024. године поднела Предлог пројекта јавно-приватног партнерства ради давања мишљења и оцене да се предметни пројекат може реализовати у форми јавно-приватног партнерства. Комисија је предметни Предлог пројекта разматрала на седници одржаној 24. маја 2024. године и

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

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

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

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

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

Доставити:

- Јавном телу
- Архиви

ПРЕДСЕДНИК КОМИСИЈЕ



Др Бобан Бирманчевић



Република Србија
Аутономна Покрајина Војводина
ОПШТИНА СРБОБРАН
ОПШТИНСКО ВЕЋЕ
Број: 001749580 2025 08910 003
000 060 107 04 006
Дана: 14.04.2025. године
21480 Србобран, Трг слободе 2
☎: 021/730-020; Факс: 021/730-402
E-mail: srbobran_sekretar@eunet.rs

На основу члана 26. став 1. тачка 3. и члана 27. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама („Службени гласник Републике Србије” број 88/11, 15/16 и 104/16), члана 67. Статута општине Србобран („Службени лист Општине Србобран” бр. 4/2019, 20/19 и 6/2022), члана 2. и 38. Одлуке о Општинском већу („Службени лист Општине Србобран” бр. 10/2008 и 10/2017) и члана 66. став 1. Пословника Општинског већа Општине Србобран („Службени лист општине Србобран” бр. 2/2009, 11/2017 и 26/2017) Општинско веће на 15. седници одржаној дана 14.04.2025. године, размотрило је Нацрт Одлуке о усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран и тим поводом донело следећи

ЗАКЉУЧАК

Општинско веће утврђује Предлог Одлуке о усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран и упућује га Скупштини општине Србобран на разматрање и доношење.

Општинско веће за своје представнике приликом разматрања предлога Одлуке о усвајању Пројекта јавно-приватног партнерства за финансирање, реконструкцију, односно рехабилитацију дела локалне путне инфраструктуре и других објеката нискоградње (аутобуских стајалишта, паркинг места и сл.) са пратећим радовима у општини Србобран, одређује Радивоја Дебељачког - председника Општинског већа и чланове Општинског већа, а за повереника Данијелу Вујачић - начелника Општинске управе Србобран.

**ПРЕДСЕДНИК
ОПШТИНСКОГ ВЕЋА СРБОБРАН
Радивој Дебељачки**



Република Србија
Аутономна покрајина Војводина
Општина Србобран
Општинско веће
Србобран
Szerb Község
Vajdaság Autonóm Tartomány
Szenttamás község
Községi Tanács
Szenttamás