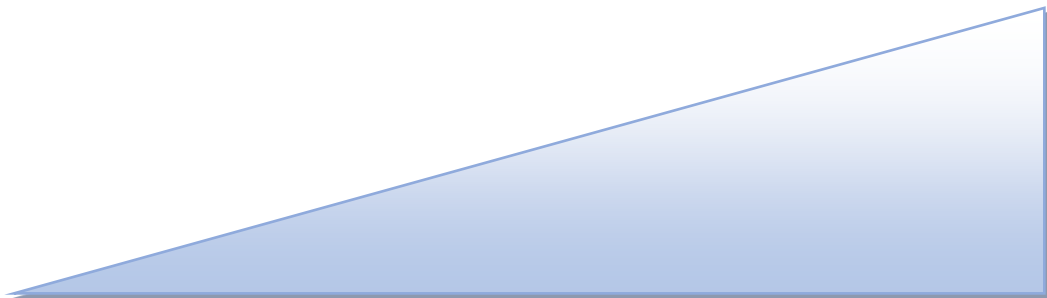


Назив концесије	ПРЕДЛОГ КОНЦЕСИОНОГ АКТА ЗА ПОВЕРАВАЊЕ КОМУНАЛНЕ ДЕЛАТНОСТИ ЈАВНОГ ГРАДСКОГ И ПРИГРАДСКОГ ПРЕВОЗА ПУТНИКА НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ КУРШУМЛИЈА
Наручилац	 Општина Куршумлија Пролетерских бригада бб, 18430 Куршумлија, Србија
Консултант	 PTC – Public Transport Consult d.o.o. Поенкареова 12/11, 11000 Београд, Србија

КУРШУМЛИЈА, новембар 2021. године



САДРЖАЈ

РЕЗИМЕ	6
1. ПОЈАМ И ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ	8
1.1. Појам јавно-приватног партнерства и концесије	8
1.2. Предмет уговорног јавно-приватног партнерства са елементима концесије	9
1.3. Циљеви општине у погледу развоја линијског превоза	10
1.4. Анализа подручје опслуге	10
1.4.1. Положај општине Куршумлија	10
1.4.2. Тржиште транспортних услуга	13
2. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА СА ЕЛЕМЕНТИМА КОНЦЕСИЈЕ	22
3. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА	24
4. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО – ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА	26
4.1. Захтеви у области заштите животне средине, у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер	26
4.1.1. Захтеви у области заштите животне средине	27
4.1.2. Захтеви у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених које ангажује приватни партнер	29
4.1.3. Еколошки фактори коришћења енергетски ефикасних и еколошки чистих аутобуса у јавном градском превозу	32
5. МИНИМАЛНЕ ТЕХНИЧКЕ, ФИНАНСИЈСКЕ И ИСКУСТВЕНЕ КВАЛИФИКАЦИЈЕ КОЈЕ УЧЕСНИК У ПОСТУПКУ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДА БИ МУ СЕ ОМОГУЋИЛО УЧЕСТВОВАЊЕ У ПОСТУПКУ ИЗБОРА КОНЦЕСИОНАРА И ПРЕГОВАРАЊА	33
5.1. Општи критеријуми	33
5.2. Критеријуми за избор привредног субјекта	35
5.2.1. Испуњеност услова за обављање професионалне делатности	35
5.2.2. Финансијски и економски капацитет	35
5.2.3. Технички и стручни капацитет	35
5.2.4. Поступак избора приватног партнера	36
6. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА	36
7. ДЕФИНИСАЊЕ ОБИМА ТРАНСПОРТА У СКЛАДУ СА САОБРАЋАЈНО-ТЕХНОЛОШКИМ ПОТРЕБАМА	37
7.1. Основни статички елементи мреже линија	37
7.2. Основни динамички елементи	38
8. ПОДАЦИ О ПОТРЕБНИМ НОВЧАНИМ И ДРУГИМ СРЕДСТВИМА И ДИНАМИЦИ ЊИХОВЕ УЛАГАЊА, НАЧИН ПЛАЊАЊА, ДАВАЊА ГАРАНЦИЈА ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ОБЕЗБЕЂЕЊА ЗА ИЗВРШАВАЊЕ КОНЦЕСИОНИХ ОБАВЕЗА, ПРАВА И ОБАВЕЗА КОНЦЕСИОНАРА ПРЕМА КОРИСНИЦИМА УСЛУГА КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ И ПИТАЊА ВЕЗАНА ЗА ПОДНОШЕЊЕ ПРИГОВОРА ОД СТРАНЕ ТИХ КОРИСНИКА, ПИТАЊА УСЛОВА И НАЧИНА ВРШЕЊА НАДЗОРА, И ЦЕНЕ И ОПШТЕ УСЛОВЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ДОБАРА И ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	39
8.1. Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њихове улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза	39
8.2. Права и обавезе концесионара	40
8.3. Права и обавезе концедента	42
8.4. Цена услуге градског и приградског линијског превоза путника	43

8.5. Квалитет услуге превоза	43
9. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ, ПОСЕБНО О КРИТЕРИЈУМИМА ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ, ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ, ПРЕГЛЕД САДРЖИНЕ ЈАВНОГ УГОВОРА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 46. ЗАКОНА О ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ И КОНЦЕСИЈАМА	44
9.1. Врста поступка доделе јавног уговора	44
9.2. Критеријум избора и доделе јавног уговора	44
9.3. Садржина јавног уговора	45
10. ПОТРЕБНА НОВЧАНА УЛАГАЊА И ДИНАМИКА ЊИХОВЕ УЛАГАЊА	51
10.1. Нето садашња вредност новчаних токова и дисконтна стопа	51
10.2. Финансијска анализа	52
10.3. Претпоставке анализираних модела	52
10.4. Временски оквир анализе и трајање концесије	53
10.5. Вредност концесије	53
10.6. Пројекција трошкова	54
10.6.1. Капитални трошкови	54
10.6.2. Оперативни трошкови	55
10.6.3. Приходи концесије	57
10.7. Анализа промета	58
10.8. Финансијска и економска одрживост концесије	59
10.9. Обрачун показатеља финансијске рентабилности концесије	63
11. ИНДИКАТИВНА РАСПОДЕЛА РИЗИКА	63
11.1. Матрица алокације ризика	64
11.2. Квантификација ризика	66
12. ПОДАЦИ О НАКНАДАМА КОЈЕ ПЛАЋАЈУ КОНЦЕДЕНТ И КОНЦЕСИОНАР	70
13. ОЦЕНА О ПОТРЕБНОМ БРОЈУ РАДНИХ МЕСТА И КВАЛИФИКОВАНЕ РАДНЕ СНАГЕ У ВЕЗИ СА ИЗВРШАВАЊЕМ КОНЦЕСИЈЕ	70
14. ПОДАЦИ О ДРУГИМ УГОВОРИМА ЗА КОЈЕ СЕ ОЧЕКУЈЕ ДА ЋЕ БИТИ ЗАКЉУЧЕНИ ПРЕ, ИСТОВРЕМЕНО ИЛИ ПОСЛЕ ЗАКЉУЧЕЊА ЈАВНОГ УГОВОРА, БИЛО У ФОРМИ ПРИЛОГА ЈАВНОГ УГОВОРА, БИЛО КАО ПОСЕБНИ УГОВОРИ, РАДИ ОСТВАРЕЊА ЕКОНОМСКЕ ОПРАВДАНОСТИ ИЛИ КОМЕРЦИЈАЛНИХ ПОТРЕБА РЕЛЕВАНТНОГ КОНЦЕСИЈЕ, КАО ШТО СУ УГОВОРИ О ПРЕНОСУ ПРАВА КОРИШЋЕЊА НЕПОКРЕТНИХ И ПОКРЕТНИХ СТВАРИ, ПРЕНОС ОДНОСНО УСТУПАЊЕ КОНЦЕСИОНАРУ УГОВОРА КОЈЕ ЗАКЉУЧИ ЈАВНО ТЕЛО, ПРЕУЗИМАЊЕ ЗАПОСЛЕНИХ ИТД;	70
15. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР И ПОЧЕТАК УГОВОРНИХ ОДНОСА	70
16. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА КОНЦЕСИЈЕ ЈАВНО - ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА	71
16.1. Састав чланова тима за праћење концесије	73
ПРИЛОГ 1 – СТАТИЧКЕ И ДИНАМИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ЛИНИЈА	74

СПИСАК СЛИКА

Слика 1.	Територијални обухват општине Куршумлија	11
Слика 2.	Границе територије општине Куршумлија са припадајућим насељима	12
Слика 3.	Мапа линије: Куршумлија АС – Рача – Мердаре	75
Слика 4.	Мапа линије: Куршумлија АС – Луковска бања	77
Слика 5.	Мапа линије: Куршумлија АС – Куршумлијска бања	79
Слика 6.	Мапа линије: Куршумлија АС – Спанце	81

СПИСАК ТАБЕЛА

Табела 1.	Однос површине територије општине у односу на релевантне територијалне целине.....	12
Табела 2.	Број становника према попису становника 2011. године и процена броја становника за 2019. 13	
Табела 3.	Густина насељености (попис 2011. и процена за 2019.)	13
Табела 4.	Насеља у општини Куршумлија – број становника (попис 2011.)	14
Табела 5.	Становништво према економској активности према попису из 2011. године.....	16
Табела 6.	Регистрована запосленост према општини пребивалишта према попису из 2019. године ..	17
Табела 7.	Регистрована запосленост према општини рада по секторима делатности, 2019. година... 17	
Табела 8.	Структура регистроване запослености 2019. године по секторима делатности (%)	18
Табела 9.	Просечне зараде без пореза и доприноса по запосленом (јануар – децембар, 2019).....	18
Табела 10.	Број незапослених лица (31.12.2019.)	19
Табела 11.	Структура и дужина путне мреже према категорији путева.....	19
Табела 12.	Регистрована моторна и прикључна возила, 2019.	20
Табела 13.	Број путничких аутомобила општине Куршумлија за 2019. годину.....	20
Табела 14.	Туризам у општини Куршумлија, 2019. година.....	21
Табела 15.	Буџетски приходи и расходи, 2019. година	22
Табела 16.	Компаративна анализа ЕУРО стандарда	32
Табела 17.	Основне статичке карактеристике линија	38
Табела 18.	Основне динамичке карактеристике градских линија.....	38
Табела 19.	Калкулација кредита за набавку возила (традиционални модел).....	54
Табела 20.	Калкулација кредита за набавку возила (концесија)	54
Табела 21.	Пројекција расхода у динарима по годинама за базну годину (традиционални модел)	55
Табела 22.	Пројекција расхода у динарима по годинама за базну годину (концесија)	55
Табела 23.	Пројекција расхода у еврима по годинама у периоду од 5 година (традиционални модел) 56	
Табела 24.	Пројекција расхода у еврима по годинама у периоду од 5 година. (концесија)	57
Табела 25.	Процењени годишњи приход од продаје појединачних карата.....	58
Табела 26.	Пројекција дисконтованог новчаног тока биланса успеха по традиционалном моделу у еврима (финансијски).....	58
Табела 27.	Пројекција дисконтованог новчаног тока биланса успеха по моделу концесије у еврима (финансијски)	59
Табела 28.	Пројекција финансијског тока (Традиционални модел)	60
Табела 29.	Пројекција финансијског тока (Концесија).....	61
Табела 30.	Пројекција економског тока (Традиционални модел).....	62
Табела 31.	Пројекција економског тока (Концесија)	62
Табела 32.	Матрица ризика.....	64
Табела 33.	Квантификација ризика.....	67
Табела 34.	Кључне фазе реализације Концесије јавно-приватног партнерства у општини Куршумлија 72	
Табела 35.	Даљинар линије: Куршумлија АС – Рача – Мердаре	75
Табела 36.	Даљинар линије: Куршумлија АС – Луковска бања.....	77
Табела 37.	Даљинар линије: Куршумлија АС – Куршумлијска бања	79

Табела 38. Даљинар линије: Куршумлија АС – Спанце.....	81
---	----

РЕЗИМЕ

Обавеза органа локалне управе да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену, као и обавезе везане за обезбеђење квалитетне мобилности становника, представљају кључне захтеве према систему јавног превоза путника. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање система тржишту транспортних услуга и перманентни притисак на ефикасност и ефективност рада свих оператора у систему, без обзира на власнички статус.

У овом пресеку времена, развој сложених организационо-технолошких система какав је систем јавног превоза путника треба да буде циљно усмерен ка подизању квалитета транспортне услуге, задржавању и повећању његове учешћа у видовној расподели у оквиру транспортног система, као услов за ефикасније функционисање система, што се у повратној вези директно пројектује на одржив развој и очување квалитета живота у градским и приградским подручјима.

Реализација пројеката јавно-приватног партнерства са и без елемената концесије представља доказан ефикасан механизам за квалитетно решавање потреба реализације мобилности становника. Реализација ових пројеката у сектору комуналних делатности (а нарочито у аутобуском подсистему јавног превоза путника) се обезбеђује кроз синергију јавног и приватног партнера, чије се финансирање у принципу обезбеђује у целости или делимично инвестицијом приватног партнера.

Предмет предлога јавно-приватног партнерства **са елементима концесије** је поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза, на административној територији општине Куршумлија на период од **5 година**, закључењем уговора о концесији између општине Куршумлија и изабраног приватног партнера.

Имајући у виду наведено, а у циљу одабира приватног партнера који има потребан ниво компетентности и успешности да извршава услуге које су предмет Предлога концесије, општина Куршумлија као Јавни партнер, подноси Комисији за јавно-приватно партнерство и концесије Владе Републике Србије, ради давања мишљења и оцене, **Предлог концесионог акта**, како би се побољшало опште стање система реализације мобилности својих становника.

Имплементација ове концесије би допринела побољшању и унапређењу предметне комуналне делатности и допринела стварању услова за дугорочна, оптимална, трајна и квалитетна решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, ефикасности и ефективности, функционисању, организацији и управљања целином транспортног система. Са друге стране, имплементацијом ове концесије становницима општине Куршумлија обезбедила би се производња захтеваног обима и квалитета транспортне услуге која укључује реалне трошкове, уз повећање стабилности, поузданости, просторне и временске доступности система, под економски најповољнијим и еколошки прихватљивим условима.

Концепт нове структуре и функционисања система јавног превоза путника у општини Куршумлија, ће након имплементације ове концесије обезбедити услове за спровођење континуалног процеса развоја и унапређења система у будућности имајући у виду реалне сопствене могућности општине Куршумлија.

Предложеноу концесију могуће је реализовати са економско-финансијског и техничко-технолошког аспекта.

Предмет концесије	Концесиони акт за поверавање комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Куршумлија
Јавни партнер	Општина Куршумлија
Представник Јавног партнера	Председник општине Куршумлија
Седиште	Пролетерских бригада бб, 18430 Куршумлија
Контакт телефон	027/381-652
Интернет страница	www.kursumlija.org
Електронска адреса	info@kursumlija.org
Процењена вредност концесије	63.720,566,17 динара, односно 540.004,80 евра
Облик јавно-приватног партнерства	Уговорно јавно-приватно партнерство са елементима концесије
Рок трајања јавног уговора	5 година

Кључне речи: јавно-приватно партнерство, концесија, систем, јавни превоз путника, квалитет услуге, еколошка подобност, финансирање, одрживост.

1. ПОЈАМ И ПРЕДМЕТ КОНЦЕСИЈЕ

1.1. Појам јавно-приватног партнерства и концесије

Чланом 7. став 1. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама (“Службени гласник РС”, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016), прописано је да је јавно-приватно партнерство дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално, или као концесија која представља посебан облик јавно-приватног партнерства.

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

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

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

Члан 11. дефинише да се концесија може дати ради комерцијалног коришћења природног богатства, односно добра у општој употреби која су у јавној својини или обављања делатности од општег интереса, а нарочито:

- за истраживање и експлоатацију минералних сировина и других геолошких ресурса;
- за поједине делатности унутар заштићених подручја природе, као и за коришћење других заштићених природних богатстава;
- у области енергетике;
- за луке;
- за јавне путеве;
- **за јавни превоз;**
- за аеродроме;
- у области спорта и образовања;
- на културним добрима;

- за комуналне делатности;
- у области железница;
- за комерцијално коришћење жичара;
- у области здравства;
- у области туризма;
- и другим областима.

Анализирајући могуће законом дефинисане облике јавног-приватног партнерства за будућу сарадњу у сектору јавног превоза путника у општини Куршумлија погодан је модел **УГОВОРНОГ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА СА ЕЛЕМЕНТИМА КОНЦЕСИЈЕ**, којим би се обезбедило поверавање обављања делатности јавног превоза путника, које обухвата аспекте структуре система (возила, енергију, људске ресурсе, мрежу линија), функционисања, организацију и управљање целином система, као и унапређење и развој система и транспортне услуге.

1.2. Предмет уговорног јавно-приватног партнерства са елементима концесије

Организација обављања комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Куршумлија је у надлежности општине Куршумлија, што је прописано одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. Гласник РС”, бр. 68/15, 41/2018, 44/2018 – др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020), Закона о локалној самоуправи („Сл. Гласник РС”, бр. 129/2007, 83/2014– др. Закони и 101/16– др. Закони и 47/2018), Закона о комуналним делатностима („Сл. Гласник РС”, бр. 88/2011 и 104/2016 и 95/2018), као и општинском Одлуком о градском и приградском превозу путника на територији општине Куршумлија („Сл. лист општине Куршумлија“ бр. 59/2020) .

У складу са својим надлежностима Скупштина општине Куршумлија је на седници одржаној 10.11.2020. године, донела **Одлуку број I-02-93/2020-5 о покретању поступка јавно-приватног партнерства са елементима концесије за реализацију концесије поверавања обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији општине Куршумлија** чиме је формално покренут процес и поступак спровођења израде Предлога уговорног јавно-приватног партнерства са елементима концесије у складу са позитивним законским прописима Републике Србије, а којим би се обезбедило поверавање обављања делатности јавног превоза путника на територији општине Куршумлија.

Предмет јавног уговора који ће, по спроведеном поступку јавне набавке, јавни партнер закључити са приватним партнерима је обављање комуналне делатности јавног превоза путника на територији општине Куршумлија, на мрежи линија система јавног градског и приградског превоза путника у општини Куршумлија. Основне карактеристике постојеће мреже линија су приказане у поглављу 7.

1.3. Циљеви општине у погледу развоја линијског превоза

Основни циљеви општине су повећање нивоа учешћа јавног у укупном превозу путника, као услов ефикасности и ефективности укупног транспортног система:

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

1.4. Анализа подручје опслуге

Основне карактеристике подручја опслуге и тржишта транспортних услуга, од значаја за процену потенцијала и реалног стања система јавног градског и приградског превоза путника у посматраном пресеку времена, сагледавају се кроз анализу основних демографских и социо-економских

карактеристика посматраног подручја и карактеристика транспортног система.

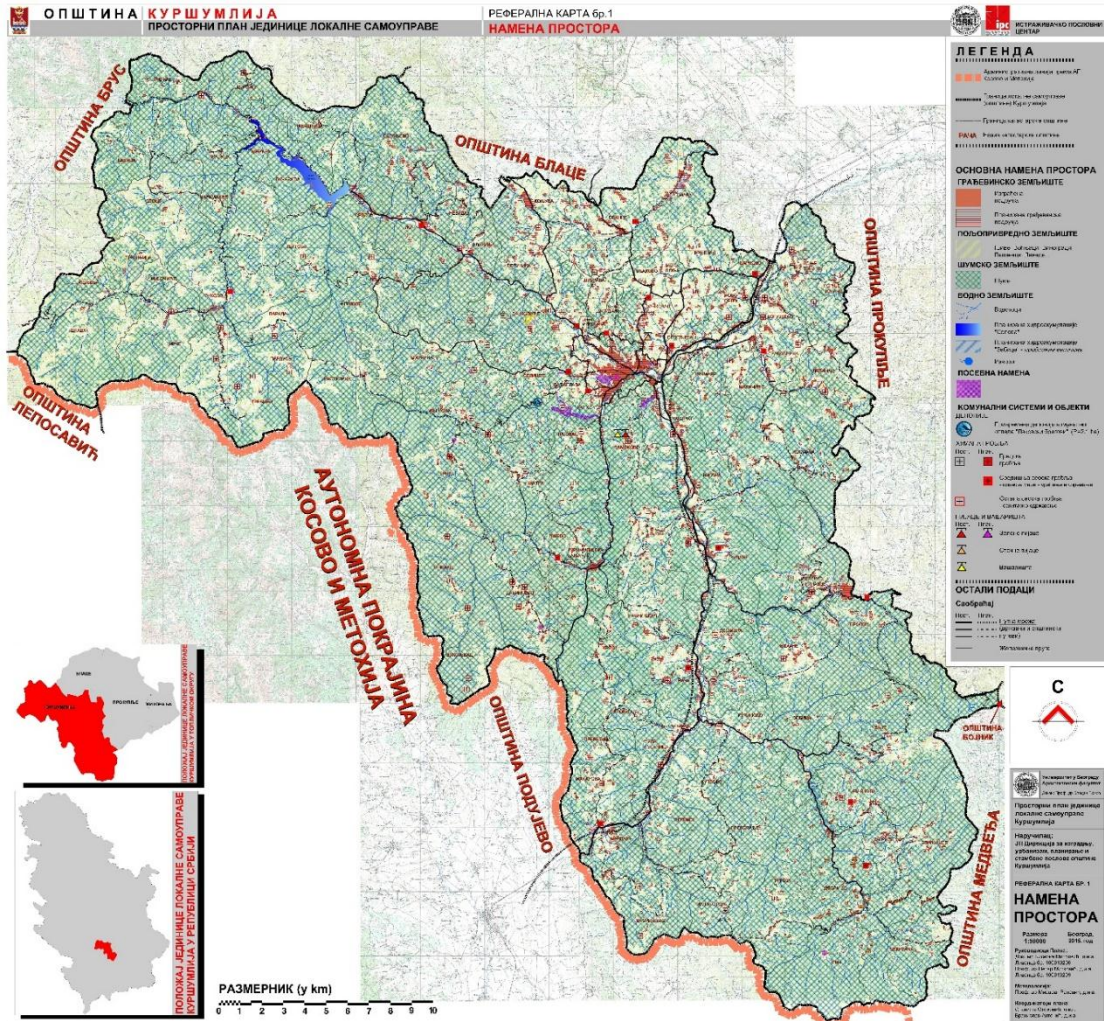
1.4.1. Положај општине Куршумлија

У Републици Србији постоји 29 управних округа, а подручје сваког од управних округа обухвата одређени број општина и градова. Општина Куршумлија налази се на југу Републике Србије. Територијално припада региону Јужне и Источне Србије и налази се у Топличкој области региона, уз општине Прокупље, Блаце и Житорађе.

Граничи се са следећим општинама:

- На јужном делу са општином Подујево (Регион Косово и Метохија);
- На југоисточном делу са општином Медвеђа (Јабланичка област);
- На источном делу са општином Прокупље (Топличка област);
- На северном делу са општином Блаце (Топличка област);
- На северозападном делу са општином Брус (Расинска област);
- На западном делу са општином Лепосавић (Регион Косово и Метохија).

Територијални обухват општине Куршумлија износи 952 km². На територији општине налази се укупно 90 насеља. Свега два насеља припадају категорији градских насеља – Куршумлија и Куршумлијска бања, док преосталих 88 насеља припада категорији осталих (сеоских) насеља.



Слика 1. Територијални обухват општине Куршумлија

Извор: Просторни план јединице локалне самоуправе Куршумлија (реферална карта – Намена простора)



Слика 2. Границе територије општине Куршумлија са припадајућим насељима

Извор: Просторни план јединице локалне самоуправе Куршумлија

У наредној табели дат је приказ односа укупне површине територије општине Куршумлија, број насеља и просечним површинама насеља у односу на релевантне територијалне целине у Републици Србији.

Табела 1. Однос површине територије општине у односу на релевантне територијалне целине

Територијални обухват	Површина (km ²)	%	Број насеља	Просечна површина насеља (km ²)
Република Србија	88.499	100,0	6.158	14,4
Регион Јужне и Источне Србије	26.248	29,7	1.973	13,3
Топличка област	2.231	2,5	267	8,6
Општина Куршумлија	952	1,1	990	10,6

Укупна површина територије општине Куршумлија већа је двоструко од просечне површине општина у Србији, која износи 447 km² (укупно 198 општина, укључујући и 29 општина у АП

Косово и Метохија), скоро три пута већа од просечне површине општина у региону Јужне и Источне Србије и 1,7 пута је већа од просечне површине општина у Топличкој области.

Просечна површина насеља у општини Куршумлија која износи 10,6 km² указује на велику густину насеља на територији општине, што је општа карактеристика Топличке области.

1.4.2. *Тржиште транспортних услуга*

Тржиште транспортних услуга општине Куршумлија у домену јавног линијског транспорта путника, посматра се комплексно, у циљу обједињеног сагледавања укупних потенцијала за димензионисање система јавног превоза путника у погледу потребних капацитета, динамике функционисања и потребних финансијских ресурса.

1.4.2.1. *Становништво*

Општу демографску слику Републике Србије уз израженију неповољну ситуацију, у потпуности прати Регион Јужне и Источне Србије, Топличка област као саставни део региона и општина Куршумлија, која територијално припада Топличкој области. У наредној табели дат је приказ броја становника према попису становника 2011. године и процена броја становника Републичког завода за статистику за 2019. годину.

Табела 2. Број становника према попису становника 2011. године и процена броја становника за 2019.

Територијални обухват	Број становника 2011.	Процена броја становника 2019.	Природни прираштај на 1.000 становника 2019.	Просечан број чланова домаћинства	Просечна старост становника
Република Србија	7.186.862	6.945.235	-5,3	2,9	42,2
Регион Јужне и Источне Србије	1.536.916	1.490.445	-7,8	3,0	43,3
Топличка област	91.754	83.200	-8,1	2,9	43,1
Општина Куршумлија	19.213	17.290	-7,9	2,7	43,0

На основу података из табеле јасно се уочава генерална депопулација становништва у Републици Србији у односу на протекли период од пописа становника 2011. године. При томе је ова депопулација становништва значајније изражена у Региону и области којој припада општина Куршумлија у односу на просек у Републици Србији.

Упоређујући податке из претходне две табеле, следе и процене вредности релевантног показатеља подручја опслуге и потенцијалног тржишта транспортних услуга – густине насељености, изражене бројем становника на 1 km².

Табела 3. Густина насељености (попис 2011. и процена за 2019.)

Територијални обухват	Густина насељености (stan/km ²)	
	Попис 2011.	Процена 2019.
Република Србија	93	89
Регион Јужне и Источне Србије	60	57
Топличка област	41	37
Општина Куршумлија	20	18

Вредности густине насељености становништва за релевантна подручја приказане у табели, потврђују демографске тенденције негативног раста броја становника. Општина Куршумлија показује убедљиво највише вредности густине становања у ова временска пресека, уз благи пораст смањења густине насељености становништва 2019. године у односнu на 2011. годину. Тако је 2019. године густина насељености у општини Куршумлија готово пет пута мања од републичког просека.

Најреалнију слику демографске ситуације у општини Куршумлија, као и потврду о претходно наведеним чињеницама, даје приказ броја становника по насељима у општини, према попису становништва 2011. године у наредној табели.

Табела 4. Насеља у општини Куршумлија – број становника (попис 2011.)

РБ	Назив насеља	Број становника	Површина насеља km ²	Густина становника stan/km ²
1.	Бабица	61	15,2	4
2.	Баћоглава	226	7,5	30
3.	Барлово	151	2,5	60
4.	Бело Поље	95	4,7	20
5.	Богужевац	81	3,5	23
6.	Дабиновац	54	16,5	3
7.	Данковиће	18	13,7	13
8.	Дединац	95	13,5	7
9.	Дегрмен	96	12,9	7
10.	Дешишка	24	7,9	3
11.	Ђаке	48	22,3	2
12.	Добри До	64	27,3	2
13.	Доња Микуљана	89	1,3	68
14.	Доње Точане	54	12,4	4
15.	Дубрава	30	3,6	8
16.	Горња Микуљана	110	2,3	48
17.	Горње Точане	13	2,3	6
18.	Грабовница	120	5,4	22
19.	Игриште	24	20,7	1
20.	Иван Кула	23	9,4	2
21.	Кастрат	229	7,0	33
22.	Коњува	111	9,3	12
23.	Космача	65	20,5	3
24.	Крчмаре	102	11,3	9
25.	Крток	20	12,8	2
26.	Купиново	45	9,9	4

РБ	Назив насеља	Број становника	Површина насеља km ²	Густина становника stan/km ²
27.	Куршумлија	13.200	7,9	1.670
28.	Куршумлиска Бања	106	7,7	14
29.	Кутлово	17	6,6	3
30.	Љуша	103	14,5	7
31.	Љутова	28	7,1	4
32.	Луково	275	25,5	11
33.	Мачја Стена	8	8,9	1
34.	Мачковац	275	5,4	51
35.	Магово	17	6,0	3
36.	Мала Косаница	99	7,7	13
37.	Маричиће	53	4,8	11
38.	Марковиће	88	1,5	59
39.	Матарова	59	7,4	8
40.	Механе	34	17,4	2
41.	Мерћез	17	5,3	3
42.	Мердаре	151	10,2	15
43.	Мирница	31	16,2	2
44.	Мрче	75	12,6	6
45.	Невада	22	2,5	9
46.	Ново Село	61	4,6	13
47.	Орловац	10	6,3	2
48.	Пачарађа	40	8,6	5
49.	Парада	5	10,5	1
50.	Пепељевац	15	2,0	7
51.	Перуника	33	8,3	4
52.	Певаштица	21	6,1	3
53.	Пљаково	58	3,6	16
54.	Прекорађе	9	11,6	1
55.	Преветица	12	4,6	3
56.	Пролом	131	18,2	7
57.	Рача	195	16,3	12
58.	Растелица	3	12,8	1
59.	Равни Шорт	33	8,5	4
60.	Рударе	190	17,2	11
61.	Сагоњево	103	16,0	6
62.	Самоково	58	6,5	9
63.	Шатра	27	18,6	2
64.	Секирача	23	8,9	3
65.	Селиште	20	5,3	4
66.	Селова	74	10,7	7
67.	Сеоце	48	17,6	3
68.	Спанце	176	13,5	13
69.	Штава	92	30,4	3
70.	Свињиште	30	13,2	2
71.	Тачевац	21	14,7	2
72.	Тијовац	73	5,4	13

РБ	Назив насеља	Број становника	Површина насеља km ²	Густина становника stan/km ²
73.	Тмава	132	13,3	10
74.	Требиње	49	17,8	3
75.	Трећак	48	9,3	5
76.	Трмка	25	15,6	2
77.	Трн	4	14,1	1
78.	Трпеза	23	14,3	2
79.	Васиљевац	6	10,0	1
80.	Велико Пупавце	53	15,4	3
81.	Висока	103	15,0	7
82.	Влахиња	27	13,6	2
83.	Врело	32	6,9	5
84.	Вршевац	53	6,8	8
85.	Вукојевац	6	8,9	1
86.	Заграђе	18	3,8	5
87.	Жалица	5	5,2	1
88.	Зебица	24	9,2	3
89.	Жегрова	31	10,1	3
90.	Жуч	170	10,1	17

Према подацима из табеле, види се да ова два градска насеља од укупно 90 насеља у општини, имају укупно 13.306 становника (69% становника општине). У 45 насеља општине има мање од 50 становника, што чини 8% насеља у Републици Србији која имају мање од 50 становника. У 68 насеља општине живи мање од 100 становника, што чини 6,7% насеља у Републици Србији са мање од 100 становника. Коначно, у 8 насеља општине живи мање од 10 становника, што чини 8% насеља у Републици Србији са толиким бројем становника.

Са друге стране, 14 насеља има површину мању од 5km², док 24 насеља има површину већу од 10km². Највеће насеље по територијалном обухвату је насеље Добри До (27,3km²).

Последично свим наведеним подацима, следи чињеница да чак 63 насеља (70% од укупном броја насеља) има густину насељености мању од 10 stan/km².

1.4.2.2. Запосленост

Становништво према економској активности приказано је у наредној табели (попис 2011.).

Табела 5. Становништво према економској активности према попису из 2011. године

Територијални обухват	Број становника	Активно становништво			Неактивно становништво
		Укупно	Запослени	Незапослени	
Република Србија	7.186.862	2.971.220	2.304.628	666.592	4.215.642
Регион Јужне и Источне Србије	1.563.916	629.492	457.563	171.929	934.424
Топличка област	91.754	32.014	22.039	9.975	59.740
Општина Куршумлија	19.213	6.440	4.637	1.803	12.773

У односу на просек у Републици Србији са 41,3% активног становништва и 58,7% неактивног становништва, у општини Куршумлија има знатно мање активног становништва -33,5% и последично томе, знатно више неактивног становништва – 66,5%.

Сличан је однос процентуалне заступљености запослених у структури активног становништва. У Републици Србији је учешће запослених 77,6% у структури активног становништва, а у општини Куршумлија је учешће запослених 72,0%.

Према подацима РЗС за 2019. годину, у наредној табели је приказана регистрована запосленост према општини пребивалишта.

Табела 6. Регистрована запосленост према општини пребивалишта према попису из 2019. године

Територијални обухват	Број запослених укупно	Број запослених на 1.000 становника
Република Србија	2.173.135	313
Регион Јужне и Источне Србије	406.264	273
Топличка област	23.137	278
Општина Куршумлија	4.554	263

Показатељ број запослених на 1.000 становника има убедљиво најмању вредност за општину Куршумлија у односу на референте просторне целине.

Конкретнији подаци о запослености становника приказани су у следећој табели, са подацима о регистрованој запослености према општини рада према облику организовања делатности, правна лица, предузетници, регистровани индивидуални пољопривредници за 2019. годину.

Табела 7. Регистрована запосленост према општини рада по секторима делатности, 2019. година.

Територијални обухват	Укупно	Запослени у правним лицима	Предузетници, лица која самостално обављају делатности	Регистровани индивидуални пољопривредници
Република Србија	2.173.135	1.723.828	377.439	71.868
Регион Јужне и Источне Србије	372.160	379.905	77.050	15.205
Топличка област	19.909	15.093	4.152	664
Општина Куршумлија	3.952	2.895	858	199

У односу на податке о броју запослених према општини пребивалишта, број запослених према општини рада има нешто ниже вредности, што је логична последица дневних миграција запослених становника ван територије места пребивалишта. Структура запослених у општини Куршумлија према подацима из табеле је следећа:

- у правним лицима (привредним друштвима, предузећима, задругама, установама и другим организацијама) запослено је 73,2%;

- код предузетника, лица која самостално обављају делатност и запослени код њих чине 21,7% од укупног броја запослених;
- регистровани индивидуални пољопривредници чине преосталих 5,1% структуре запослених.

У поређењу са просеком у Републици Србији, припадајућем региону и области, општина Куршумлија у структури запослених има већи проценат запослених код предузетника, а мањи код правних лица, и има већу заступљеност регистрованих индивидуалних пољопривредника.

Наредна табела даје приказ регистроване запослености према општини рада, за најзаступљеније секторе делатности.

Табела 8. Структура регистроване запослености 2019. године по секторима делатности (%)

Територијални обухват	Прерађивачка индустрија	Трговина на велико и мало	Државна управа и обавезно соц. осигур.	Здравствена и социјална заштита	Образовање	Саобраћај и складиштење
Република Србија	21,2	15,8	7,2	7,2	6,7	5,5
Регион Јужне и Источне Србије	28,2	14,1	6,3	8,4	8,0	4,6
Топличка област	36,7	10,9	8,5	9,1	8,2	3,2
Општина Куршумлија	26,8	10,2	11,1	11,1	7,8	6,0

Најзаступљенија делатност у привреди општине Куршумлија је прерађивачка индустрија са 26,8% запослених, што је више за пет процента већа заступљеност ове делатности у односу на републички просек, али је нижа од просека за припадајући регион и припадајућу Топличку област.

Готово у истом проценту је мање учешће трговине на велико и мало у општини, у односу на републички просек. Релативно значајно је учешће броја запослених у делатности државне управе и обавезног социјалног осигурања, као и здравственој и социјалној заштити (11,1%). Незнатно веће вредности заступљености запослених су сектори образовања и саобраћаја и складиштења.

Просечне зараде без пореза и доприноса по запосленом (јануар – децембар, 2019. године) приказане су у наредној табели.

Табела 9. Просечне зараде без пореза и доприноса по запосленом (јануар – децембар, 2019)

Територијални обухват	Просечна зарада 2019. (РСД)	Просечна зарада за период јануар-новембар 2020. (РСД)	Номинални индекси I-XI 2020/ I-XI 2019
Република Србија	54.919	59.515	109,3
Регион Јужне и Источне Србије	48.260	59.390	109,3
Топличка област	44.688	48.256	108,8
Општина Куршумлија	44.867	47.567	108,0

Према приказаним подацима, Топличка област има најниже просечне зараде без пореза и доприноса у поређењу са републичким и регионалним просеком. При томе, за 11 месеци 2020. године, најнижу просечну зараду имали су запослени у општини Куршумлија која је чак за 20% нижа од републичког просека.

Према подацима РЗС наредна табела даје приказ броја незапослених лица, на дан 31.12.2019. године.

Табела 10. Број незапослених лица (31.12.2019.)

Територијални обухват	Укупно	Број незапослених на 1.000 становника
Република Србија	485.405	70
Регион Јужне и Источне Србије	137.531	92
Топличка област	11.164	134
Општина Куршумлија	2.487	144

Очигледан је проблем запошљавања становника општине Куршумлија, јер према броју незапослених лица на 1.000 становника показује двоструко већу вредност у односу на републички просек.

1.4.2.3. Саобраћајна инфраструктура

Тренутни карактер путне мреже општине Куршумлија карактерише магистрални правац Ниш – Приштина који пролази кроз територију општине у дужини од 36 километара.

Следећи путни правац по значају представља регионални пут Куршумлија – Блаце – Брус – Крушевац – Београд. Кроз општинску територију пролази железничка пруга Ниш – Прокупље – Куршумлија – Косово Поље, која у овом тренутку није у функцији. На територији општине постоји 10 железничких станица на овој прузи.

У наредној табели дат је приказ структуре и дужине путне мреже према категорији путева.

Табела 11. Структура и дужина путне мреже према категорији путева

Укупно	Савремени коловоз	Дужина путева I реда	Дужина путева II реда	Општински путеви
--------	-------------------	----------------------	-----------------------	------------------

		Укупно	Савремени коловоз	Укупно	Савремени коловоз	Укупно	Савремени коловоз
538,19	186,05	35,85	35,85	91,44	81,70	410,90	68,50

Свега 34,6% укупне дужине путне мреже на територији општине има савремени коловоз. У структури мреже 76,4% дужине чине општински путеви, од којих свега 16,6% њихове дужине има савремени коловозни застор.

Постојеће аутобуске и железничке станице у Куршумлији имају задовољавајуће локације у постојећем стању. Један од великих проблема саобраћајне инфраструктуре општине представља непостојање изграђених јавних површина за паркирање возила.

1.4.2.4. Степен моторизације

У наредној табели дат је приказ регистрованих моторних и прикључних возила у општини Куршумлија.

Табела 12. Регистрована моторна и прикључна возила, 2019.

Мопеди	Мотоцикли	Путнички аутомобил	Аутобуси	Теретна возила	Радна возила	Прикључна возила
56	54	4.366	12	666	9	348

Релативан однос броја путничких аутомобила општине Куршумлија за 2019. годину са посматраним релевантним територијалним целинама презентирана је у наредној табели.

Табела 13. Број путничких аутомобила општине Куршумлија за 2019. годину

Територијални обухват	Број становника	Број путничких аутомобила	Степен моторизације (put.aut/1.000 st.)
Република Србија	6.945.235	2.083.753	300
Регион Јужне и Источне Србије	1.490.445	396.063	266
Топличка област	83.200	20.880	252
Општина Куршумлија	17.240	4.366	254

Степен моторизације, који је у великој мери показатељ привредног и економског развоја, као и стандарда становника одређеног подручја, показује у овом случају за подручје Топличке области и општине Куршумлија значајно ниже вредности од просека за Републику Србију. Ово свакако треба узети у обзир у процесу конципирања система јавног превоза путника на територији општине.

1.4.2.5. Образовање

У домену предшколског васпитања и образовања на територији општине Куршумлија постоје две установе за децу предшколског узраста са 439 деце корисника ових установа у 2018/19. школској години. Основно образовање у општини обавља се у две основне школе:

- „Милоје Закић“ са додатних 6 подручних одељења:
 - Луковска бања;
 - Мерћез;

- Сагоњево;
 - Жуч;
 - Мачковац;
 - Коњува.
- „Дринка Павловић“ са додатних 8 подручних одељења.
- Косаничка Рача;
 - Грабовница;
 - Богујевац;
 - Куршумлијска Бања;
 - Мердаре;
 - ПроломБања;
 - Ђаке;
 - Рударе.

Обе школе имају укупно 63 одељења и 1.194 ученика у школској 2018/19. години. Поред наведених школа на територији општине налази се и дислоцирана основна школа „Коста Војиновић“ из Подујева.

Средњошколско образовање обавља се у две средње школе – гимназији и економској школи са укупно 32 одељења и 293 ученика гимназије, 306 ученика четворогодишње и 25 ученика трогодишње средње школе. Као и у претходном случају, у општини Куршумлија су дислоциране Техничка школа „Ђуро Ђаковић“ и гимназија из Подујева.

1.4.2.6. Здравство

Здравствена делатност на територији општине Куршумлија не задовољава савремене захтеве за пружање здравствених услуга становништву. Једина здравствена установа на целокупној територији општине са 90 насеља јесте Дом здравља Куршумлија са осам теренских амбуланти. Основна делатност дома здравља јесте пружање услуге примарне и специјалистичке здравствене заштите. У саставу дома здравља је и ванболнички стационар као и хитна служба. Здравствене услуге пружа 24 лекара, 7 стоматолога и 1 фармацеут. Из наведених података се види да 1 лекар опслужује чак 720 становника, двоструко више од републичког просека.

1.4.2.7. Туризам

Један од највећих потенцијала општине Куршумлија је свакако туристичка делатност. Природни положај општине, територијално наслеђе, бројни манастири и цркве и посебно богатство термоминералним водама, у великом мери доприносе релативно развијеном туристичком понудом општине.

Најзначајнију туристичку понуду представљају три бање које се налазе на територији општине: Пролом бања, Луковска бања и Куршумлијска бања. Посебну туристичку атракцију представља посебна природна структура Ђаволје вароши. У наредној табели даје се приказ туристичке делатности општине у 2019. години.

Табела 14. Туризам у општини Куршумлија, 2019. година

Територијални обухват	Број туриста			Број ноћења туриста			Просечан број ноћења туриста	
	Укупно	Домаћи	Страни	Укупно	Домаћи	Страни	Домаћи	Страни
Република Србија	3.689.983	1.843.432	1.846.551	10.073.299	6.062.291	4.010.378	3,3	2,2

Регион Јужне и Источне Србије	610.293	403.954	206.339	1.818.657	1.394.778	423.879	3,5	2,1
Топличка област	31.516	26.083	5.433	181.077	162.947	18.130	6,2	3,3
Општина Куршумлија	31.353	25.979	5.374	180.819	162.818	18.001	6,2	3,3

Одмах се уочава да готово целокупна реализација туристичке понуде Топличке области припада општини Куршумлија, јер од укупног броја туристичких посета овој области, 99,5% туриста посећује општину Куршумлија. При томе треба нагласити да се у односу на просечан број ноћења домаћих и страних туриста Републици Србији, туристи се значајно дуже задржавају у општини Куршумлија. Ово је наравно последица постојања термалних бања у општини, јер оне заједно у укупном броју туриста на нивоу бањског туризма у Републици Србији заузимају пето место.

1.4.2.8. Буџетски приходи и расходи

Буџетски приходи и расходи који су приказани у наредној табели приказују економску снагу општине и могућности буџетског финансирања комуналних делатности у циљу задовољења потреба становника локалне самоуправе. Са становишта буџетских прихода, општина Куршумлија према основном показатељу – приход по становнику остварује идентичну вредност просечног буџетског прихода по становнику у Републици Србији. Овај податак указује да општина Куршумлија реализује значајно веће буџетске приходе од припадајућег региона и Топличке области. Са друге стране, иако ниједна посматрана територијална јединица не остварује суфицит (у разлици буџетских прихода и буџетских расхода), може се констатовати релативно повољна ситуација у општини Куршумлија.

Табела 15. Буџетски приходи и расходи, 2019. година

Територијални обухват	Буџетски приходи (РСД)		Буџетски расходи (РСД)		Остварени суфицит или дефицит РСД (x10 ³)
	Укупно РСД (x10 ³)	По становнику РСД	Укупно РСД (x10 ³)	По становнику РСД	
Република Србија	329.206.137	47.400	332.306.643	47.846	-3.097.506
Регион Јужне и Источне Србије	55.105.920	36.973	55.261.219	37.077	-155.299
Топличка област	3.001.091	36.071	3.041.429	36.556	-40.338
Општина Куршумлија	819.571	47.401	823.569	47.633	-3.998

2. РАЗЛОЗИ ЗА УГОВАРАЊЕ ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА СА ЕЛЕМЕНТИМА КОНЦЕСИЈЕ

Разлози, односно оправданост за уговарање јавно-приватног партнерства, садржани су у законској обавези општине Куршумлија да обезбеди организацију обављања комуналне делатности превоза путника на територији општине Куршумлија, а што је дефинисано:

- Законом о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС”, бр. 68/15, 41/2018, 44/2018 – др закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020) уређују се услови и начин обављања јавног превоза путника и превоза лица за сопствене потребе у друмском саобраћају у домаћем и

међународном превозу, пружања станичних услуга на аутобуским станицама и инспекцијски надзор;

- Чланом 20. тачка 2. Закона о локалној самоуправи („Сл. гласник РС”, бр. 129/2007, 83/2014– др. закони и 101/16– др. Закони и 47/2018) је прописано да јединица локалне самоуправе преко својих органа у складу са Уставом и Законом уређују и обезбеђују обављање и развој комуналне делатности, између осталих линијског превоза путника у друмском саобраћају, као и организационе, материјалне и друге услове за њихово обављање;
- Чланом 2. тачка 5. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/2011 и 104/2016 и 95/2018) је прописано да су комуналне делатности у смислу ове закона, делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем, да су комуналне делатности делатности од општег интереса, као и да је као комунална делатност, између осталог, дефинисана и делатност јавног градског и приградског превоза путника;
- Чланом 4. став 1. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/2011 и 104/2016 и 95/2018) прописано је да јединица локалне самоуправе, у складу са овим законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката, техничко и технолошко јединство система, уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој;
- Чланом 4. став 3. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/2011 и 104/2016 и 95/2018) је прописано да јединица локалне самоуправе уређује у складу са законом услове обављања комуналних делатности, права и обавезе корисника комуналних услуга, обим и квалитет комуналних услуга и начин вршења надзора над обављањем комуналних делатности обезбеђујући нарочито:
 1. Одговарајући обухват, обим и квалитет комуналних услуга, који нарочито подразумева: здравствену и хигијенску исправност према прописаним стандардима и нормативима, тачност у погледу рокова испоруке, сигурност и заштиту корисника у добијању услуга, поузданост, приступачност и трајност у пружању услуга;
 2. Развој и унапређивање квалитета и асортимана комуналних услуга, као и унапређивање организације рада, ефикасности и других услова пружања услуга;
 3. Сагласност са начелима одрживог развоја;
 4. Ефикасно коришћење ресурса и смањење трошкова обављања комуналних делатности успостављањем сарадње две или више јединица локалне самоуправе и другим активностима када за то постоји могућност;
 5. Конкуренцију у обављању делатности.
- Чланом 9. став 3. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/2011 и 104/2016 и 95/2018) је прописано да се поверавање обављања комуналне делатности врши

на основу одлуке скупштине јединице локалне самоуправе о начину обављања комуналне делатности и уговора о поверавању, осим када се оснива јавно предузеће;

- Чланом 9. став 7. Закона о комуналним делатностима („Сл. гласник РС”, бр. 88/2011 и 104/2016 и 95/2018) је прописано да на поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целисти или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују се одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије;
- Регулаторним актима општине Куршумлија који третирају делатност јавног градског и приградског превоза путника, а нарочито Статутом општине Куршумлија и актима који се односе на делатност превоза путника на територији општине Куршумлија;
- Непостојање јавног оператора на тржишту транспортних услуга на административној територији општине Куршумлија у власништву органа локалне самоуправе. Како општина Куршумлија из локалног буџета не може издвојити средства за почетни капитал за рад јавног предузећа које би се бавило организацијом јавног превоза, једини начин за обезбеђивање обављања комуналне делатности линијског приградског превоза путника која је у надлежности општине је поверавањем ове делатности.

3. ЕВЕНТУАЛНО ОДУЗИМАЊЕ ПОВЕРЕНИХ ПОСЛОВА

Тренутно у општини Куршумлија превоз путника у градском и приградском саобраћају није поверен и не врши ниједан оператер, с обзиром да општина нема своје предузеће основано за вршење наведене комуналне услуге, а уједно ниједан приватни превозник нема уговор о поверавању вршења ове делатности од стране општине, те из тих разлога не постоји основ за одузимање поверених послова.

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

- испуњењем законских услова;
- раскидом јавног уговора због јавног интереса;
- споразумним раскидом јавног уговора;
- једностраним раскидом јавног уговора;
- правноснажношћу судске одлуке којом се јавни уговор оглашава ништавим или поништава.

Чланом 53, ставом 1 наведеног закона је такође дефинисано и да ЈПП са или без елемената концесије престаје испуњењем законских услова:

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

Истим чланом, ставом 3. је дефинисано и да изузетно од става 2. тачка 2. ове члана ЈПП са или без елемената концесије не мора престати ликвидацијом или стечајем члана конзорцијума, ако

најмање један члан конзорцијума преузме неограничено солидарно обавезу испуњења дела јавног уговора члана конзорцијума који је ликвидан, односно над којим је окончан стечајни поступак, уз претходну сагласност јавног партнера.

Превремени раскид јавног уговора због пропуста приватног партнера је дефинисан чланом 54, ставом 1. Закона о јавно-приватном партнерству и Концесијама, а у коме се наводи да јавни партнер може једнострано раскинути јавни уговор у следећим случајевима:

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

Чланом 54, ставом 2. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама је дефинисано да се критеријуми на основу којих јавни партнер утврђује постојање разлога за раскид јавног уговора из става 1. тач. 2) до 7) овог члана утврђују јавним уговором.

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

Ставом 5. је дефинисано да у случају једностраног раскида јавног уговора од стране јавног партнера, јавни партнер има право на накнаду штете коју му је проузроковао приватни партнер у складу са општим правилима облигационог права.

Ставом 6. поменутог члана је дефинисано да се на последице превременог раскида јавног уговора због пропуста приватног партнера примењују посебна правила облигационих односа.

4. УТИЦАЈ КОНЦЕСИОНЕ ДЕЛАТНОСТИ НА ЖИВОТНУ СРЕДИНУ, НА ИНФРАСТРУКТУРУ И ДРУГЕ ПРИВРЕДНЕ ОБЛАСТИ, НА ЕФИКАСНО ФУНКЦИОНИСАЊЕ ТЕХНИЧКО – ТЕХНОЛОШКИХ СИСТЕМА

Основни циљеви за спровођење процеса израде концесије и уговарања јавног - приватног партнерства са елементима концесије у сектору јавног превоза путника у општини Куршумлија су:

- Усаглашеност реализације мобилности грађана са важећим законским прописима и потпуно уређење тржишта транспортних услуга;
- Обезбеђење квалитетног сервиса мобилности за све категорије становника на административној територији општине Куршумлија;
- Повећање транспортне понуде система јавног превоза путника кроз повећање мреже линија;
- Равномерна и континуална транспортна понуда у времену и простору на тржишту транспортних услуга у општини Куршумлија;
- Усаглашавање транспортних капацитета са транспортним захтевима;
- Повећање стабилности и поузданости рада система;
- Повећање атрактивности система јавног превоза путника и укупног нивоа квалитета транспортних услуга;
- Постизање дугорочних оптималних и квалитетних решења у унапређењу квалитета транспортне услуге, производне и економске ефикасности и ефективности;
- Ефикасно коришћење ресурса и повећање еколошке подобности система транспорта путника на територији општине Куршумлија;
- Уређеност система у свим аспектима функционисања и обезбеђење дугорочне одрживости система;
- Повећање еколошке подобности транспортног система и квалитета живота у општини Куршумлија;
- Задовољење широког спектра социјалних циљева, итд.

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

Област заштите животне средине, у погледу услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених уређују следећи закони:

- Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон);
- Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 23/2019 и 128/2020 – др. закон).

- Закон о заштити животне средине („Сл. гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон); и
- Закон о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон).

4.1.1. *Захтеви у области заштите животне средине*

Модернизација и консолидација јавног градског и приградског превоза на територији општине Куршумлија би требало да има веома повољан утицај на животну средину и еколошку одрживост на следећи начин:

- саобраћајна бука ће бити знатно умањена,
- смањује се загађење ваздуха и земљишта,
- смањује се негативан утицај саобраћаја на земљиште,
- значајно се подиже ниво безбедности саобраћаја,
- значајно се смањује потрошња енергије неопходне за одвијање саобраћаја.

Област заштите животне средине уређују следећи закони:

- Закон о заштити животне средине („Сл. гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон);
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон); и
- Закон о управљању отпадом („Сл. гласник РС“, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон).

У оквиру наведених закона, за делатност јавног градског и приградског превоза путника, од посебног значаја су следећи чланови:

- Чланом 5. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) дефинисано је да су правна и физичка лица дужна да у обављању својих делатности обезбеде рационално коришћење природних богатстава, да урачунају трошкове заштите животне средине у оквиру инвестиционих и производних трошкова, да примењују прописе, односно предузимање мера заштите животне средине, у складу са законом.
- Члан 164. став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/, 23/2019 и 128/2020 – др. закон) налаже да учесници у саобраћају не смеју да предузимају радње које могу изазвати или изазивају угрожавање животне средине, возач у саобраћају не сме да проузрокује прекомерну буку.
- Члан 164. став 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС“, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 -

др. закон, 23/2019 и 128/2020 - др. закон) налаже да учесници у саобраћају не смеју на путу или поред њега, да испуштају, односно одлажу материје, отпад којим се угрожава живот и здравље људи, животиња, биљака или загађује животна средина.

- Чланом 9. став 1. тачка 5. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) дефинисано је да је правно или физичко лице које својим незаконитим или неисправним активностима доводи до загађења животне средине одговара у складу са законом, при чему је загађивач дужан да отклони узрок загађења и последице директног или индиректног загађења животне средине.
- Члан 40. став 3. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) указује на то да превозна средства која се производе и пуштају у промет морају испуњавати услове у погледу емисије за мобилне изворе загађивања.
- Члан 102. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) 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.
- Члан 103. став. 2. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - 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.

- Члан 104. Закона о заштити животне средине („Сл. гласник РС”, 135/2004, 36/2009, 36/2009 - др. закон, 72/2009 - др. закон, 43/2011 - УС, 14/2016, 76/2018, 95/2018 - др. закон) налаже да је загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини. Ако штета нанета животној средини не може да се санира одговарајућим мерама, лице које је проузроковало штету одговорно је за накнаду у висини вредности уништеног добра.
- Члан 3. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) налаже да се управљање отпадом врши на начин којим се обезбеђује најмањи ризик по угрожавање живота и здравља људи и животне средине.
- Члан 36. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) дефинише да се отпад складишти на местима која су технички опремљена за привремено чување отпада на локацији произвођача или власника отпада, у центрима за сакупљање, трансфер станицама и другим локацијама у складу са овим законом.
- Члан 47. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) налаже власницима истрошених батерија и акумулатора да их преда ради даљег третмана лицу које за то има дозволу.
- Члан 48. став 1, тачка 1. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) налажу да отпадна уља која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива, као и уљни остаци из резервоара не смеју бити испуштана или просипана на или у земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију. Истим чланом, ставом 4. налаже се да власници отпадних уља, који нису произвођачи отпадног уља, отпадно уље предају лицу које врши сакупљање и третман.
- Члан 55. став 3. и 4. Закона о управљању отпадом („Сл. гласник РС”, бр. 36/2009, 88/2010, 14 од 22/2016, 95/2018 - др. закон) дефинише да је власник отпадног возила, које је настало његовом активношћу, дужан предати возило лицу које има дозволу за сакупљање или третман отпада.

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

Област услова рада, безбедности и заштите здравља и сигурности запослених уређују следећи закони:

- Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС”, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон); и

- Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 23/2019 и 128/2020 – др. закон).

У оквиру наведених закона, за делатност јавног градског и приградског превоза путника, од посебног значаја су следећи чланови:

- Члан. 9 Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да обезбеди запосленом рад на радном месту и у радној околини у којима су спроведене мере безбедности и здравља на раду. Послодавац је дужан да обезбеди да радни процес буде прилагођен телесним и психичким могућностима запосленог, а радна околина, средства за рад и средства и опрема за личну заштиту на раду буду уређени, односно произведени и обезбеђени да не угрожавају безбедност и здравље запосленог.
- Члан 10. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) дефинишу да је послодавац дужан да обезбеди да спровођење мера безбедности и здравља на раду не проузрокује финансијске обавезе за запосленог и представника запослених и не утиче на њихов материјални и социјални положај стечен на раду и у вези са радом.
- Члан 11. Закона о безбедности и здравља на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже да је послодавац дужан да, приликом организовања рада и радног процеса, обезбеди превентивне мере ради заштите живота и здравља запослених, као и да за њихову примену обезбеди потребна финансијска средства. Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог, у току рада, као и код сваке измене технолошког поступка, избором радних и производних метода којима се обезбеђује највећа могућа безбедност и заштита здравља на раду, заснована на примени прописа у области безбедности здравља на раду, радног права, техничких прописа и стандарда, прописа у области здравствене заштите, хигијене рада, здравственог и пензијског и инвалидског осигурања и др.
- Члан 13. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да донесе акт о процени ризика у писменој форми за сва радна места у радној околини и да утврди начин и мере за њихово отклањање.
- Члан 14. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) дефинише да је послодавац дужан да општим актом, односно колективним уговором утврди права обавезе и одговорности у области безбедности и здравља на раду.
- Члан 17. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да запосленом изда на употребу средство и/или опрему за личну заштиту на раду, у складу са актом о процени ризика.
- Члан 27. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) обавезује послодавца да изврши оспособљавање запосленог за безбедан и здрав рад код заснивања радног односа, односно премештаја на друге послове,

приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад, као и код промене процеса рада који може проузроковати промену мера за безбедан и здрав рад. Послодавац је дужан да запосленог у току оспособљавања за безбедан и здрав рад упозна са свим врстама ризика на пословима на које га распоређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду у складу са актом о процени ризика. Оспособљавање се врши у току радног времена, а трошкови оспособљавања не могу бити на терет запосленог. Оспособљавање за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођено специфичностима његове радног места, а ако послодавац одреди запосленом да истовремено обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог оспособи за безбедан и здрав рад на сваком од радних места,

- Члан 29. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС”, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) обавезује послодавца код кога, на основу уговора, споразума или по било ком другом основу, обављају рад запослени другог послодавца, дужан је да те запослене оспособи за безбедан и здрав рад, у складу са законом,
- Члан 43. Закона о безбедности и здрављу на раду („Сл. гласник РС”, бр. 101/2005, 5/2015, 113/2017 - др. закон) налаже послодавцу да запосленом на радном месту са повећаним ризиком, пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Ако се у поступку периодичног лекарског прегледа утврди да запослени не испуњава посебне здравствене услове за обављање послова на радном месту са повећаним ризиком, послодавац је дужан да га премести на друго радно место које одговара његовим здравственим способностима.
- Члан 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон) налаже да привредна друштва, друга правна лица и предузетници који врше јавни превоз, обезбеде да се њихови возачи подвргну здравственом прегледу из члана 189. став 1. ове закона. Привредна друштва, друга правна лица и предузетници из става 1. члана 190. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС) не смеју да дозволе да возилом управља возач који се у прописаном року није подвргао здравственом прегледу, односно за кога је на том прегледу утврђено да није способан за возача одређене категорије.
- Члан 187. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон) дефинише да возач који је неспособан за безбедно управљање возилом, односно у толикој мери уморан, односно болестан или је у таквом психичком стању да није способан да безбедно управља возилом, не сме да управља возилом у саобраћају.
- Члан 120. став 1. и 2. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон) дефинише да врата возила није дозвољено држати отворена током кретања возила, нити започети кретање уколико нису затворена. Возач не

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

- Члан 5. Закона о безбедности саобраћаја на путевима („Сл. гласник РС”, бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011 и 32/2013-одлука УС 24/2018, 41/2018, 41/2018 - др. закон, 87/2018, 23/2019 и 128/2020 – др. закон) дефинише да је свако правно лице и предузетник који је власник, односно корисник возила, дужан да обезбеди да његова возила у саобраћају на путевима буду технички исправна и да испуњавају друге прописане услове и да возачи његових возила испуњавају прописане здравствене и друге услове за безбедно управљање возилима.

Свако физичко лице власник, односно корисник возила, дужан је да обезбеди да његова возила која функционишу на мрежи линија и путевима буду технички исправна.

Возила којима се обавља јавни превоз морају бити пре почетка рада на линији чиста и проветрена. У зимском периоду морају бити загрејана, док у летњем периоду морају бити проветрена и расхлађена.

4.1.3. Еколошки фактори коришћења енергетски ефикасних и еколошки чистих аутобуса у јавном градском превозу

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

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

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

Од децембра 2010. године у земљама ЕУ примењује се Директива ЕК 33/2009 која се односи на промовисање енергетски ефикасних и еколошки чистих возила у друмском транспорту, која се користе у јавном сектору, као што су аутобуси за јавни превоз. Директива дефинише стратегију смањења емисије CO₂ за 20% до 2020. године у поређењу са 1990. годином, пропорцију учешћа коришћења алтернативних горива, као што су биогорива (биодизел, биоетанол), компримовани природни гас КПГ у износу од 20%. Директивом се регулишу и еколошки и енергетски критеријуми код набавки нових возила.

Реализација ове концесије имаће и директне користи са становишта смањења емисије штетних гасова од стране система јавног градског и приградског превоза путника јер подразумева ангажовање еколошки подобнијих возила, односно предност ће имати превозник који поседује возила са што бољим еколошким стандардом мотора.

Табела 16. *Компаративна анализа ЕУРО стандарда*

Полутант	ЕУРО3	ЕУРО4	ЕУРО5
(CO)	2,1	1,5	1,5
(HC)	0,66	0,46	0,46
(NOx)	5	3,5	2
PM – Микро честице	0,1	0,02	0,02

Такође, реално је очекивати да са повећањем квалитета транспортне услуге и поузданости рада система, један део корисника приватних путничких аутомобила определи да користи систем јавног превоза, чиме би се повећала еколошка подобност и градског транспортног система у општини Куршумлија.

На овај начин би систем јавног градског и приградског превоза путника директно учествовао у достизању базних стратегија постизања циљева одрживог развоја и квалитета живота у односу на транспортне системе, која се остварује кроз вођење политике која као основ узима принцип ефикасне реализације мобилности становника уз ограничено коришћење путничких аутомобила.

Посебно треба нагласити да реализација концесије предвиђа и повећање еколошке подобности транспортног система чиме се обезбеђује и одрживи развој туристичког комплекса општине Куршумлија, чиме ће се обезбедити дугорочна заштита свих елемената животне средине у ширем комплексу.

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

Учешће приватног партнера у пружању услуге јавног превоза у општини Куршумлија, одређено је испуњењем одређених група услова, односно критеријума за квалитативни избор. У том смислу, поред, **општих критеријума које мора да испуни и који представљају основ за искључење из поступка** који су прописани Законом о јавним набавкама („Службени гласник РС“, 91/2019), будућом конкурсном документацијом требају бити дефинисани и **потребни додатни критеријуми**, а који се могу односити на:

- испуњеност услова за обављање професионалне делатности;
- финансијски и економски капацитет;
- технички и стручни капацитет.

5.1. Општи критеријуми

Према члану 111. Закона о јавним набавкама, Наручилац је **дужан да искључи привредног субјекта** из поступка јавне набавке уколико:

- 1) привредни субјект не докаже да он и његов законски заступник у периоду од претходних пет година од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава није правноснажно осуђен, осим ако правноснажном пресудом није утврђен други период забране учешћа у поступку јавне набавке;
- 2) привредни субјект не докаже да је измирио доспеле порезе и доприносе за обавезно социјално осигурање или да му је обавезујућим споразумом или решењем, у складу са

посебним прописом, одобрено одлагање плаћања дуга, укључујући све настале камате и новчане казне;

- 3) утврди да је привредни субјект у периоду од претходне две године од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава, повредио обавезе у области заштите животне средине, социјалног и радног права, укључујући колективне уговоре, а нарочито обавезу исплате уговорене зараде или других обавезних исплата, укључујући и обавезе у складу с одредбама међународних конвенција које су наведене у Прилогу 8. ове закона;
- 4) постоји сукоб интереса, у смислу ове закона, који не може да се отклони другим мерама;
- 5) утврди да је привредни субјект покушао да изврши непримерен утицај на поступак одлучивања наручиоца или да дође до поверљивих података који би могли да му омогуће предност у поступку јавне набавке или је доставио обмањујуће податке који могу да утичу на одлуке које се тичу искључења привредног субјекта, избора привредног субјекта или доделе уговора.

Чланом 112 истог закона дефинисано је да Наручилац може у документацији о набавци да предвиди да ће да искључи привредног субјекта из поступка јавне набавке у сваком тренутку уколико:

- 1) утврди да је привредни субјект у стечају, да је неспособан за плаћање или је у поступку ликвидације, да његовом имовином управља стечајни (ликвидациони) управник или суд, да је у аранжману погодбе са повериоцима, да је престао да обавља пословну делатност или је у било каквој истоврсној ситуацији која произлази из сличног поступка према националним законима и прописима;
- 2) утврди да је правноснажном пресудом или одлуком другог надлежног органа, утврђена одговорност привредног субјекта за тежак облик непрофесионалног поступања који доводи у питање његов интегритет, у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда, односно пријава, осим ако правноснажном пресудом или одлуком другог надлежног органа није утврђен други период забране учешћа у поступку јавне набавке;
- 3) утврди да је одлуком надлежног органа за заштиту конкуренције утврђено да се привредни субјект договарао са другим привредним субјектима у циљу нарушавања конкуренције, у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда;
- 4) утврди да постоји нарушавање конкуренције због претходног учешћа привредног субјекта у припреми поступка набавке, у смислу члана 90. ове закона, која не може да се отклони другим мерама;
- 5) утврди да привредни субјект у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда није испуњавао обавезе из раније закључених уговора о јавној набавци или раније закљученог концесионог уговора, чија је последица била раскид тог уговора, наплата средства обезбеђења, накнада штете или др;
- 6) утврди да је привредни субјект у поступцима јавних набавки у периоду од претходне три године од дана истека рока за подношење понуда доставио неистините податке потребне за проверу основа за искључење или критеријума за избор привредног субјекта или да није био у стању да достави доказе о испуњености критеријума за

квалитативни избор привредног субјекта, уколико је као средство доказивања користио изјаву из члана 118. ове закона.

5.2. Критеријуми за избор привредног субјекта

Поред општих критеријума које мора да испуни и који представљају основ за искључење из поступка, будућом конкурсном документацијом неопходно је дефинисати и **потребне додатне критеријуме** за избор привредног субјекта. Имајући у виду природу функционисања и важност система јавног превоза путника у реализацији мобилности грађана општине Куршумлија, систем мора континуално, стабилно и поуздано да функционише у простору и времену. Зато ће сви потенцијални Приватни партнери у поступку јавне набавке услуге поверавање обављања комуналне делатности градског и приградског превоза на административној територији општине Куршумлија на период од 5 (пет) година бити у обавези да, већ приликом давања понуде, докажу да испуњавају све потребне услове за обављање ове делатности, како би непосредно по потписивању уговора могли да је обављају ову веома важну комуналну делатност.

5.2.1. Испуњеност услова за обављање професионалне делатности

Критеријум 1. Понуђач у поступку избора приватног партнера мора да поседује потребне законом прописане услове за обављање делатности које захтева подсистем домаћег линијског превоза путника.

Начин доказивања испуњености услова: Важеће решење Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре о испуњавању услова за обављање линијског превоза путника, или Лиценца за превоз путника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за домаћи линијски превоз путника у друмском саобраћају.

5.2.2. Финансијски и економски капацитет

Критеријум 2. Да Понуђач није био неликвидан у последњих 6 месеци пре објављивања позива за подношење понуда.

Начин доказивања испуњености услова: Потврда Народне банке Србије или линк ка интернет страници на којој су подаци јавно доступни, да понуђач у задњих 6 месеци од дана објављивања позива за подношење понуда на Порталу јавних набавки није био неликвидан ниједан дан.

5.2.3. Технички и стручни капацитет

Понуђач у поступку избора приватног партнера мора да:

Критеријум 3. Поседује минимално **1 (једно) возило типа соло аутобус и минимално 3 (три) возила типа мидибус**, у власништву, по основу уговора о закупу или по основу уговора о лизингу који мора важити још најмање месец дана по истеку периода на који се уговор о концесији закључује.

Начин доказивања испуњености услова: Оверене фотокопије саобраћајних дозвола, очитане саобраћајне дозволе или оверене фотокопије уговора о закупу или уговора о лизингу(за возила узета у закуп или лизинг).

Критеријум 4. Поседује у сопственом власништву или закупу за цео период јавног-приватног партнерства, простор за смештај возила (4 возила) и управљање саобраћајем (издавање и архивирање путних налога и тахографских трака) на територији општине Куршумлија. У циљу одржавања комуналног реда простор за смештај возила (депо/аутобаза) мора бити наменски уређен (асфалтиран и ограђен) и мора да задовољи минималне стандарде за смештај возила (око 70 m²/возилу);

Начин доказивања испуњености услова: Лист непокретности не старији од шест месеци, који гласи на понуђача и којим се доказује власништво над простором, или оверен уговор о закупу простора који мора важити још најмање месец дана по истеку периода на који се уговор о концесији закључује.

Критеријум 5. Да има најмање 5 запослених радника-возача аутобуса (на неодређено или одређено време, у складу са Законом).

Начин доказивања испуњености услова: Уговори о радном ангажовању

5.2.4. *Поступак избора приватног партнера*

Поступак избора приватног партнера спровешће се у складу са Законом о јавним набавкама као отворени поступак јавне набавке. Понуде приватних партнера биће рангиране на основу следећих критеријума:

- Висина концесионе накнаде по пређеном километру коју ће тражити Концесионар, а коју је општина Куршумлија, као Концедент спремна да издвоји по пређеном километру;
- Квалитет превозника (просечна старост возног парка, заступљеност типова мотора ЕУР у погледу еколошких стандарда).

Релативни значај сваког од ових критеријума биће утврђен приликом сачињавања конкурсне документације, коју ће израдити Стручни тим, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке.

Поступак избора најповољније понуде и доделе уговора је могуће спровести тек након добијања позитивног мишљења комисије за ЈПП и сагласности оснивача на предлог Концесионог акта.

6. РОК ТРАЈАЊА КОНЦЕСИЈЕ И ОБРАЗЛОЖЕЊЕ ПРЕДЛОЖЕНОГ РОКА

Предложени рок трајања концесије – поверавања обављања делатности градског и приградског линијског превоза путника на територији општине Куршумлија износи 5 (пет) година.

Уговорна пракса (закључење уговора, реализација уговора, почетак и завршетак уговореног периода) у поверавању обављања делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Куршумлија указује да би оптималан рок трајања концесије био управо рок од 5 (пет) година, с обзиром на реална очекивања о заинтересованости одређених превозника за обављање ове делатности. Дужи период поверавања ове комуналне делатности довео би до отежаног остваривања уговорних обавеза превозника с обзиром на ризике, и често немогућност града да регулативним механизмима утиче на њихово елиминисање или ублажавање, као што

су старост возног парка, промене у цени горива, промене курса евра, промене у цени зарада запослених код превозника, промене у висини зарада и других примања корисника услуге превоза, смањење броја корисника услуге превоза, индекс раста потрошачких цена.

Образложење предложеног рока је садржано у одредбама Закона о јавно–приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/11, 15/16 и 104/16), где треба истаћи да је:

- Чланом 18 дефинисано да се рок на који се закључује јавни уговор одређује на начин који не ограничава тржишну утакмицу више него што је то потребно да се обезбеди амортизација улагања приватног партнера и разуман повраћај уложеног капитала, истовремено узимајући у обзир ризик који је повезан са комерцијалним коришћењем предмета уговора, као и да рок 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.
- Истим чланом је такође дефинисано да када се јавним уговором додељује концесија, рок се утврђује у складу са Законом о јавно–приватном партнерству и концесијама, осим ако рок на који се даје концесија није одређен посебним прописом којим се уређује област из које је предмет концесије.

7. ДЕФИНИСАЊЕ ОБИМА ТРАНСПОРТА У СКЛАДУ СА САОБРАЋАЈНО-ТЕХНОЛОШКИМ ПОТРЕБАМА

Мрежа линија система јавног градског и приградског превоза путника је подсистем градске транспортне мреже и чине је мреже линија свих подсистема - видова јавног градског транспорта путника, са свом инфраструктуром коју користе подсистеми јавног градског транспорта путника. Структуру мреже линија система јавног градског транспорта путника чине статички и динамички елементи. Статички елементи чине инфраструктуру транспортне мреже система транспорта путника, а то је скуп свих стајалишта, терминуса и линија свих подсистема-видова транспорта путника на којима се обавља транспортни процес по унапред одређеним и корисницима познатим условима. Динамички елементи транспортне мреже представљају елементе транспортне мреже чијом се променом у складу са дефинисаним критеријумима (превозним захтевима и дефинисаним нивоом квалитета) квантитативно дефинишу карактеристике функционисања транспортне мреже. Општи захтеви које треба да испуни транспортна мрежа система јавног транспорта путника произилазе из општих циљева система, који се пре свега односе на максимизацију производне и економске ефикасности и ефективности система и усклађености обима транспортних капацитета са транспортним захтевима.

7.1. Основни статички елементи мреже линија

Мрежу линија система јавног градског и приградског превоза путника у општини Куршумлија чини мрежа од 5 линија укупне експлоатационе дужина од 94,95 километара. Један од основних показатеља којим се мери квалитет мреже линија у простору је густина мреже линија исказана кроз однос укупне дужине линија и површине подручја коју мрежа линија опслужује. Овај показатељ за мрежу линија система јавног градског и приградског превоза путника у општини Куршумлија (чија величина територије коју систем опслужује износи 952 km²) износи 0,10

km/km². Посматрано по смеровима, експлоатациона дужина линија у смеру А износи 95,1 километара, односно 94,8 километара у смеру Б. Просечна дужина градске линије износи 18,99 километара. Најдужа линија у систему је линија која повезује градско насеље Куршумлију и насеље Луковска бања са укупном дужином од 70,7 километара. Са друге стране, најкраћа линија повезује градско насеље Куршумлија и Спанце, и њена експлоатациона дужина износи 9,25 километара, што је скоро два пута мање од просечне експлоатационе дужине линија у систему. У следећој табели приказани су основне статичке карактеристике мреже линија.

Табела 17. Основне статичке карактеристике линија

Редни број	Назив линије	L _A (km)	L _B (km)	L _{SR} (km)	n _{stA} (стајалишта)	n _{stB} (стајалишта)
1	Куршумлија АС – Рача - Мердаре	29,0	29,0	29,0	26	26
2	Рача - Мердаре	10,3	10,4	10,35	12	12
3	Куршумлија АС – Луковска бања	35,6	35,1	35,35	28	28
4	Куршумлија АС – Куршумлијска бања	11,0	11,0	11,0	10	10
5	Куршумлија АС - Спанце	9,2	9,3	9,25	10	10
УКУПНО						

Легенда: L_A-дужина линије у смеру А; L_B-дужина линије у смеру Б; L_{SR}- средња дужина линије; n_{stA} – број стајалишта у смеру А; n_{stB} - број стајалишта у смеру Б;

Линије су радијалног карактера, јер све поседују заједничку полазну тачку – аутобуска станица Куршумлија.

7.2. Основни динамички елементи

Приказ динамичких елемената на мрежи линија у даљем тексту биће презентирани са аспекта анализе планираних вредности. Динамички елементи система, односно динамичке карактеристике посматране са аспекта планираних вредности приказани су у следећој табели за предложену мрежу линија и редове возње. На свакој линији ангажовано је по једно возило на раду. Предложене линије до Луковске и Куршумлијске бање функционишу сваког дана у току целе године, док линија ка насељу Мердаре функционише радним раднима у току школске године. Планирани број полазака по смеровима линија, квантитативно презентира транспортну понуду система, и износи радним даном 18, односно 9 полазака у смеру А и 9 полазака у смеру Б.

Табела 18. Основне динамичке карактеристике градских линија

Редн и број	Назив линије	T ₀ (min)	V ₀ (km/h)	N (vozila)	Режим рада	n _{пол} по смеровима	
						n _A	n _B
1	Куршумлија АС – Рача - Мердаре	78	44,61	1	РД*	2	2
2	Рача – Мердаре	26	46,00		РД*	1	1
3	Куршумлија АС – Луковска бања	150	28,28	1	РД, С, Н	2	2
4	Куршумлија АС – Куршумлијска бања	40	33,00		РД, С, Н	2	2
5	Куршумлија АС - Спанце	38	29,21	1	РД	2	2
УКУПНО		-	-	4		9	9

*линија функционише у периоду школске године

Легенда: То – време обрта; Vp – брзина обрта; N – број возила на линији; n_A – број полазака у смеру А; n_B – број полазака у смеру Б.

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

8.1. Подаци о потребним новчаним и другим средствима и динамици њихове улагања, начин плаћања, давања гаранција или других средстава обезбеђења за извршавање концесионих обавеза

Чланом 25 Одлуке о градском и приградском превозу путника на територији општине Куршумлија број I-02-93/2020-4, дефинисано је да се средстава за обављање комуналне делатности градског и приградског превоза путника обезбеђују се из цене услуга превоза путника, из буџета општине и других извора у складу са законом.

Члан 14 исте одлуке налаже да Скупштина општине Куршумлија може одлуком одредити категорије становништва за које ће субвенционисати цену карте у градском и приградском превозу на територији општине Куршумлија.

Сходно Закону о јавним набавкама („Службени гласник РС“, 91/2019), јавни партнер је дужан да у јавном позиву и конкурсној документацији наведе да је приватни партнер дужан да достави **средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то оригинал банкарску гаранцију**. На основу квантитативних података, банкарска гаранција би износила 1.000.000,00 без ПДВ-а од процењене вредности накнаде са клаузулом неопозива, безусловна, платива на први позив и без права приговора, са роком важења минимум 30 дана од датума отварања понуда, односно до истека рока важности понуде, којом се гарантује да ће Наручиоцу платити укупан износ по пријему првог позива Наручиоца у писменој форми и изјаве у којој се наводи да је:

- Понуђач изменио или опозвао понуду за време трајања важности понуде, без сагласности Наручиоца;
- Понуђач, иако упознат са чињеницом да је његова понуда прихваћена од стране Наручиоца као најповољнија, одбио да потпише уговор, сходно условима из понуде;
- Понуђач није успео или је одбио да достави тражену банкарску гаранцију - за добро извршење посла.

Понуда ће се сматрати неприхватљивом уколико банкарска гаранција не садржи све напред наведене елементе. Банкарска гаранција за озбиљност понуде ће бити враћена понуђачу, након закључења уговора, даном достављања банкарске гаранције за добро извршење посла.

Приватни партнери ће бити у обавези да уз понуду приложи и **оригинално писмо о намерама банке да ће издати банкарску гаранцију за добро извршење посла** на износ од 2.000.000,00

динара по ангажованом аутобусу (без резервних аутобуса) за које дају понуду. Приватни партнер који буде изабран ће, приликом потписивања уговора, а најкасније 15 дана од дана потписивања уговора, јавном партнеру предати такве гаранције са клаузулама „безусловне и плативе на први позив“.

Тражене банкарске гаранције и изјаве морају бити безусловне, неопозиве, наплативе на први позив без права на приговор и морају имати исправно попуњен рок, износ и месну надлежност и не могу садржати: додатне услове, краће рокове од оних које је одредио наручилац, мањи износ од онога који је одредио наручилац, промењену месну надлежност за решавање спорова одређену у моделу Уговора, нити услове везане за пословну политику банака.

8.2. Права и обавезе концесионара

Права и обавезе концесионара према корисницима услуга које су предмет концесије и питања везана за подношење приговора од стране корисника, питања услова и начина вршења надзора, као и општи услови за обављање предметне делатности, дефинисани су одредбама Закона о превозу путника у друмском саобраћају („Сл. гласник РС”, бр. 68/15, 41/2018, 44/2018 – др. закон, 83/2018, 31/2019 и 9/2020), Закона о јавно – приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС”, бр. 88/11,15/16 и 104/16) и Одлуке о линијском превозу путника на територији општине Куршумлија („Сл. лист општине Куршумлија“ бр. 59/2020).

Приватни партнер је у обавези да у складу са законом закључи уговор са предузећем регистрованим за делатност осигурања о обавезном осигурању возила и путника.

Кључна обавеза концесионара према корисницима услуга јесте обезбеђивање услуге превоза грађана, првенствено ученика до школа које похађају и запослених до места запослења, на линијама градско-приградског линијског превоза путника у оквиру утврђених линија. Концесионар је обавезан да услугу превоза обавља континуирано, квалитетно и уз поштовање регистрованих и оверених редова возње. Инспекцијски надзор над обављањем делатности градског и приградског линијског превоза путника на територији општине Куршумлија обављају надлежне инспекцијске службе (саобраћајна инспекција, комунална инспекција, инспекција рада и др.).

Корисници услуге превоза могу подносити приговоре на обављање повереног превоза надлежној општинској инспекцији и Општинском већу, као и узимати активно учешће и иницирати обавезно изјашњавање корисника услуга о квалитету пружене услуге у складу са Законом о комуналним делатностима и Законом о општем управном поступку.

Концесионар је дужан да услугу превоза путника изведе у свему према:

- важећим законским и подзаконским прописима;
- важећим техничким прописима, нормативима и стандардима;
- опште усвојеним правилима струке;
- упутствима и примедбама овлашћеног лица за контролу квалитета јавног партнера,
- и према одредбама уговора.

Концесионар је такође у обавези:

- да обезбеди континуирано обављање превоза путника у јавном линијском превозу,
- да организује свој рад и пословање тако да обезбеди квалитет превоза који захтевају услови утврђени конкурсном документацијом и овим концесионим актом,
- да послове превоза обавља у складу са одредбама закона који уређује превоз путника у друмском саобраћају, закона који уређује обављање комуналне делатности, у складу са општинском одлуком која регулише превоз путника у градском и приградском саобраћају и другим прописима који утврђују ову област,
- да обезбеди поуздану, тачну и редовну услугу на линијама према планираном обиму и регистрованим и овереним редовима возње по линијама,
- да у случају поремећаја у вршењу превоза или прекида превоза услед разлога које превозник није могао да предвиди или спречи, предузме мере на отклањању узрока поремећаја или прекида и о томе одмах обавести надлежни орган за послове саобраћаја Општинске управе општине Куршумлија,
- да настоји обезбеђивању развоја и унапређењу обављања поверене делатности.

Услуге која су предмет концесије приватни партнер је дужан да изведе са својим кадровским потенцијалима, својим аутобусима, као и другим средствима рада као редовни линијски превоз.

Аутобус који је намењен превозу путника у јавном превозу мора да има места за седење, простор за стајање и опрему за олакшано улажење и излажење путника, као и померање путника дуж возила. Основни захтеви које би аутобуси требало да испуњавају дати су у табели:

	Мидибус аутобус	Соло аутобус
Број врата са десне стране возила	Минимално једна (1) врата	Минимално двоја (2) врата
Капацитет возила /седење+стајање/ (број путника)	Мин. 20	Мин. 50-70
Клима уређај	Обавезан клима уређај	

Возила не смеју бити старија од 30 година за соло аутобусе и 20 година за мидибус. Возила морају бити у власништву или лизингу.

Поред возног парка, приватни партнер је у обавези да поседује возила за одржавање возног парка (сервисна и вучна возила), сервисни центар и гаражу у власништву или закупу на територији општине Куршумлија као и да у радном односу има потребан број возача у складу са бројем возила и радним временом возила.

Између осталих обавеза, као и обавеза које има по самом закону и подзаконским актима, приватни партнер је дужан да:

- пре почетка поласка аутобуса контролише исправност возила;
- решењем одреди одговорно лице за контролу возила;
- одговорном возачу аутобуса обезбеди исправну путну документацију;
- обезбеди превентивне мере за безбедан и здрав рад, у складу са законом;
- осигура све путнике од последице несрећног случаја, сходно Закону о осигурњу имовине и лица;
- поступи по примедбама и налозима овлашћеног лица за контролу квалитета јавног партнера;
- обезбеди резервни, помоћни аутобус у случају квара возила;
- да у линијском превозу прими сваког путника, пртљаг и ствари у границама расположивих места за путнике, односно носивости возила;
- пријем путника у возило и искрцавање путника у линијском превозу врши на аутобуским стајалиштима.

8.3. Права и обавезе концедента

Општина Куршумлија је дужна да:

- обезбеди приватном партнеру неометано обављање повереног превоза и коришћење утврђених стајалишта,
- предузме мере на спречавању обављања превоза другим превозницима којима није поверено обављање линијског превоза путника на територији општине Куршумлија,
- пружи помоћ приватном партнеру око добијања евентуалних потребних дозвола и одобрења,
- предузима мере на отклањању ванредних околности које могу да утичу на несметану реализацију превоза,
- одреди трасе, број полазака и режим рада у редовним и ванредним околностима,
- одређује корекције редова вожње на линији у зависности од промене броја путника (и усаглашава их са превозником),
- одреди линије превоза путника и овери и региструје ред вожње;
- у року од 15 дана по почетку школске године преда приватном партнеру списак корисника приградског превоза и партиципације;
- у току пружања услуга обезбеди сталну и ефикасну контролу квалитета;
- о овлашћеном лицу за контролу квалитета благовремено обавести приватног партнера, у писменој форми;
- уступи на управљање аутобуску станицу у исправном и функционалном стању (уколико постоји).

Обавезе Јавног партнера генерално имају основни циљ да се реализује виши ниво квалитета транспортне услуге уз прихватљиву цену на административној територији локалне самоуправе. Ти захтеви директно имплицирају константно прилагођавање система тржишту транспортних услуга и перманентни мониторинг и контролу рада превозника, без обзира на власнички статус.

Обавезе Јавног партнера је преношење надлежности на Приватног партнера у горе наведеним активностима, мониторинг и контрола на стратешком нивоу, израда коначног месечног обрачуна као и свих других активности везаних за стварање општих и формално-правних услова за функционисање система (интерних регулаторних аката) као и обезбеђивање свих стабилних извора финансирања из буџета.

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

8.4. Цена услуге градског и приградског линијског превоза путника

Цене превоза у градском и приградском превозу формирају се на основу елемената за формирање цена комуналних услуга прописаних Законом о комуналним делатностима.

Одлуку о промени цене комуналне услуге градског и приградског превоза путника доноси Превозник, а сагласност на исту даје Скупштина општине Куршумлија.

Уз захтев за промену цена Превозник доставља образложење које нарочито садржи разлоге за промену и детаљну структуру предложених цена.

Скупштина општине Куршумлија може Одлуком одредити категорије становништва за које ће субвенционисати цену карте у градском и приградском превозу на територији општине Куршумлија. Наплату услуге, за свој рачун, врши Приватни партнер.

8.5. Квалитет услуге превоза

Вршиоци комуналне делатности којима је поверено обављање комуналне делатности, дужни су да организују свој рад и пословање на начин којим се обезбеђује квалитетна услуга јавног превоза. На основу Одлуке о градском и приградском превозу путника на територији општине Куршумлија („Сл. лист општине Куршумлија“ бр. 59/2020) општинска управа једном годишње организује изјашњавање корисника услуга градског и приградског превоза о квалитету пружања услуга на територији општине Куршумлија на званичној интернет страници општине Куршумлије. Уколико резултати изјашњавања корисника покажу да већина није задовољна пруженом услугом Општинска управа покренуће поступак преиспитивања обављања делатности од стране Превозника и наложиће му да отклони недостатке који су наведени у изјашњавању корисника.

9. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ, ПОСЕБНО О КРИТЕРИЈУМИМА ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ, ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ, ПРЕГЛЕД САДРЖИНЕ ЈАВНОГ УГОВОРА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 46. ЗАКОНА О ЈАВНО-ПРИВАТНОМ ПАРТНЕРСТВУ И КОНЦЕСИЈАМА

9.1. Врста поступка доделе јавног уговора

У складу са чланом 20. ЗЈПК, поступак избора приватног партнера спровешће се у складу са чланом 10. став 4., а који се односи на концесије за јавне услуге која је уговорни однос истоветан уговору о јавној набавци услуга у складу са законом којим се уређују јавне набавке, ако се накнада за пружене услуге састоји или од самог права на комерцијално коришћење, односно пружање услуга или од тог права заједно са плаћањем. У складу са досадашњом праксом сличних пројеката у Републици Србији, поступак доделе је отворени поступак из чл. 52. Закона о јавним набавкама.

9.2. Критеријум избора и доделе јавног уговора

У складу са чланом 20. ЗЈПК, поступак избора приватног партнера спровешће се у складу са законом о јавним набавкама као отворени поступак јавне набавке. Понуде приватних партнера биће рангиране на основу следећих критеријума:

- **Висина понуђене концесионе накнаде по пређеном километру коју ће плаћати Концедент;**
- **Квалитет превозника (просечна старост возног парка, заступљеност типова мотора у погледу еколошких стандарда).**

Релативни значај сваког од ових критеријума биће утврђен приликом сачињавања конкурсне документације, коју ће израдити Стручни тим, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке, а у којем **најмање тражена концесиона накнада по пређеном километру носи највише бодова.**

Приликом додељивања уговора јавно-приватног партнерства са елементима концесије потребно је смањити ризике за обе уговорне стране. Стога, приликом избора приватног партнера и приликом доделе јавног уговора треба имати у виду и следеће критеријуме:

- Искуство на тржишту у погледу вршења јавног линијског превоза путника.
- Поседовање лиценце за управљање аутобуском станицом издатом од стране надлежног министарства.
- Адекватне пословне квалитете приватног партнера, у смислу техничких квалификација, људских ресурса и финансијских резултата.
- Гаранција банке, средства обезбеђења, за озбиљност понуде и адекватно извршење уговорних обавеза из концесије.

9.3. Садржина јавног уговора

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

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

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

Приватни партнер треба да обезбеди тражени број аутобуса, како би несметано вршио поверену комуналну делатност у линијском превозу путника на територији општине Куршумлија, у складу са свим прописима који регулишу ту област.

2. Расподелу ризика између јавног и приватног партнера;

Расподела ризика између јавног и приватног партнера је ближе дефинисана у делу Квантификација ризика. Табелом алокације ризика из матрице квантификованих ризика, констатовано је да не постоје ризици који би спречавали јавног партнера да реализацију концесије повери приватном партнеру поготову што скоро све кључне ризике вршења услуге превоза путника у линијском превозу преноси на приватног партнера, док јавни партнер задржава ризике прекорачења рокова за прибављање потребних дозвола и сагласности, политичке ризике и промену закона у домену доношења аката од стране локалне самоуправе. У случају да се ризици остваре на страни јавног партнера, они вредносно износе 886.882,50 динара, док су сви ризици који су пренети на приватног партнера квантификовани у укупном износу од 3.549.500,00 динара.

- 3. Одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга у интересу јавности или корисника услуга, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета;**
Захтевани квалитет и стандард услуга је детаљно дефинисан у тачки 8.5, а најважнији су свакако трајно и несметано пружање комуналних услуга корисницима под условима и на начин уређен законом, прописима и стандардима, донесеним на основу закона, а нарочито прописани и уговорени обим и квалитет комуналних услуга који подразумева тачност у погледу рокова, сигурност корисника у добијању услуга и здравствену и хигијенску исправност у складу са позитивним прописима. У случају да приватни партнер не врши услугу у складу са захтеваним стандардом квалитета, јавни партнер има право наплате пенала за лош квалитет услуге.
- 4. Обим искључивих права приватног партнера;**
Обавезе Приватног партнера су организација и оперативно управљање целином система јавног превоза путника, који поред основних функција захтева и оперативну израду редова вожњи према захтевима Јавног партнера, предузимање мера за отклањање поремећаја у функционисању система, превазилажење непредвиђених и ванредних ситуација, обезбеђење поузданости и стабилности рада система, обезбеђење високих стандарда безбедности и сигурности корисника, мониторинг и контрола рада система на оперативном нивоу.
- 5. Власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;**
Пројекат јавно приватног партнерства превоза путника у линијском превозу је са елементима концесије што подразумева да приватни партнер поверену делатност врши сопственим средствима, која и након истека рока остају у његовом власништву. Евентуално стицање потребних службености над управљањем аутобуске станице регулисаће се уговором до истека истог.
- 6. Висину и начин израчунавања накнаде приватном партнеру (транспарентан модел обрачуна на основу улазних елемената за прорачун);**
Јавни партнер својим прописима одређује цену превоза путника у линијском систему превоза. Уколико дође до повећања цена горива изнад одређеног процента који значајно утиче на трошкове пословања, јавни партнер ће бити у обавези да дозволи повећање цене карата или повећа субвенцију из буџета за покриће наведених трошкова.
- 7. Накнаду приватном партнеру;**
Накнада приватном партнеру се састоји из наплате карата од корисника услуге превоза и концесионе накнаде од стране концедента до висине трошкова превоза и субвенције за одређене категорије становништва, ђаке и социјално угрожене.
- 8. Механизме за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга;**
У случају лошијег квалитета услуге превоза путника, јавни партнер има право на наплату пенала на основу инспекцијског надзора надлежних општинских служби, или документованих притужби корисника услуге превоза.
- 9. Поступак који јавни партнер користи за тестирање и коначну инспекцију, одобрење и пријем возила као и извршених услуга, ако је потребно;**
Надлежни инспекцијски органи јавног партнера врше инспекцију, одобрење и пријем возила пре отпочињања реализације уговора на основу критеријума о условима и

техничким спецификацијама које возила треба да испуњавају, а у току реализације уговора инспекцијски надзор квалитета пружених услуга.

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

На основу писменог образложеног захтева о повећању цене превоза путника насталих услед повећања цене горива и других елемената у складу са формулом за израчунавање повећања, јавни партнер је у обавези да дозволи повећање цене карата или надокнади разлику из буџета.

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

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

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

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

13. Јемства која треба да обезбеди приватни партнер;

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

14. Покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;

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

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

У случају неизвршења уговорних обавеза, уговорне стране су дужне да реше спор мирним и договорним путем. У супротном свака страна има право да спор покрене пред домаћом арбитражом или судом. Јавни и приватни партнер ће дефинисати јавним уговором начин обавештавања и поступања у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе, поштујући правило мирног решења спора.

16. Компензација и пребијање потраживања;

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

17. Меру у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);

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

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

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

Рок трајања јавног уговора је 5 година. Уговор се може продужити након истека рока у случају да јавни партнер није изабрао нове оператера због непредвиђених околности, а под условом да је започео процедуру довољно на време за избор истог.

19. Последице штетне промене прописа;

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

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

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

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

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

21. Евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

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

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

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

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

23. Мерадно право и механизам за решавање спорова;

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

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

24. Околности под којима јавни партнер или одређено треће лице може (привремено или на други начин) преузети вођење објекта или другу функцију приватног партнера како би се обезбедило делотворно и непрекидно вршење услуге који су предмет уговора у случају озбиљних пропуста приватног партнера у извршавању његових обавеза;

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

25. Опорезивање и фискална питања - ако постоје.

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

Општи модел будућег уговора између Јавног партнера и Приватног партнера, треба да буде саставни део Конкурсне документације којом ће бити уређено Поверавање комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на територији општине Куршумлија.

10. ПОТРЕБНА НОВЧАНА УЛАГАЊА И ДИНАМИКА ЊИХОВЕ УЛАГАЊА

10.1. Нето садашња вредност новчаних токова и дисконтна стопа

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

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

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

Нето садашња вредност је збир нето позитивних ефеката концесије из његове економског тока, актуелизованих на садашњу вредност, те каматном стопом предвиђеном условима Јавног позива. Ради се о интегралном и апсолутном показатељу за оцену економске рентабилности и прихватљивости концесије. Да би пројекат био прихватљив нето садашња вредност мора бити већа од нуле, што значи да позитивни ефекти концесије надмашују трошкове улагања.

С обзиром да референтна каматна стопа НБС износи 1%, а она у „поступку спровођења монетарне политике има улогу сигнализирајуће каматне стопе, као и улогу полазне каматне стопе, пошто се висина основних каматних стопа на новчаном тржишту, односно коридор каматних стопа, утврђује према висини те каматне стопе.“

Референтна каматна стопа је највиша, односно најнижа каматна стопа коју Народна банка Србије примењује у поступку спровођења репо трансакција продаје, односно куповине хартија од вредности. Висина референтне каматне стопе утврђена је Одлуком о утврђивању референтне каматне стопе Народне банке Србије. Према висини референтне каматне стопе утврђује се коридор каматних стопа, односно највиша и најнижа каматна стопа Народне банке Србије у спровођењу операција на новчаном тржишту. Каматна стопа на кредитне олакшице (преконоћни кредит за одржавање дневне ликвидности) највиша је каматна стопа, а каматна стопа на депозитне олакшице (преконоћна депонована средства банака код НБС) најнижа каматна стопа Народне банке Србије у поменутих трансакцијама. Од 10.12.2020. године НБС је утврдила нову референтну каматну стопу.

Каматне стопе на новчаном тржишту	
Референтна каматна стопа	1,00%

Каматне стопе на новчаном тржишту	
Каматна стопа на депозитне олакшице	0,10% (рефер. стопа -0,90 п.п.)
Каматна стопа на кредитне олакшице (кредит за ликвидност- O/N - overnight позајмице)	1,90% (рефер. стопа +0,90 п.п.)

Како је каматна стопа на кредитне олакшице највећа и укључује референтну каматну стопу +0,90 п.п., то објективно представља опортунитетни трошак капитала, уз додавање процене ризика земље од +1,0 п.п., што износи 2,90% (Извор: сајт НБС).

Како политика каматних стопа НБС иде ка томе да се референтна каматна стопа смањује из године у годину, затим отварање преговора Србије и ЕУ о приступању, реално је очекивати да ће се каматне стопе на новчаном тржишту смањивати, а самим тим и дисконтне стопе, као реалне могућности капитала, што у будућности неминовно доводи до мањег обезвређивања будућних прилива и одлива новчаних средстава.

Дисконтна стопа коју препоручује Европска комисија за дисконтовање новчаних токова је 4,0%, и она ће се користити у даљој анализи за дисконтовање новчаних токова улагања као реална дисконтна стопа.

10.2. Финансијска анализа

Организација обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији општине је у надлежности општине Куршумлија, прописана је одредбама Закона о превозу у друмском саобраћају, Закона о локалној самоуправи, Закона о комуналним делатностима, Одлуке о општинској управи општине Куршумлија и Одлуке о јавном линијском превозу путника на територији општине Куршумлија („Сл. лист општине Куршумлија“ бр. 59/2020).

Да би се на адекватан начин пружила корисницима линија, услуга превоза, општини су на располагању две алтернативе:

- Прва алтернатива се односи на обављање поменутих услуга од стране општине Куршумлија (**традиционални модел**), где се јавља проблем недостатка капацитета возног парка.
- Друга алтернатива се односи на покретање поступка реализације ЈПП (**јавно – приватно партнерство**), односно доделе **концесије**, где постоји могућност да се превозници могу јавити као будући приватни партнери, с обзиром да ће се концесија додељивати у поступку јавне набавке где се као понуђачи могу јавити приватни превозници уколико испуњавају услове дефинисане тендерском документацијом.

10.3. Претпоставке анализираних модела

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

Пројектован износ неопходног обима километара износи 119.570 километара годишње, односно 597.850 километара за поменути период.

Потребан број аутобуса за подмирење потреба планираног броја километара је 4 возила. Структура потребног возног парка по врсти возила је:

- **1 соло аутобуса;**
- **3 мидибуса;**
- **Број резервних возила је у висини од 10% од броја возила на раду за дефинисани број возила.**

Да би се елиминисали ефекти инфлације и динамике њеног предвиђања одређени обрачуни рађени су у девизном еквивалентима (ЕУР) по средњем курсу Народне банке Србије на дан 13.08.2021. године (1 ЕУР=117.5673), уз поштовање следећих прописа који су важили на исти дан:

- Закон о јавно - приватном партнерству и концесијама („Службени гласник РС“ бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016),
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима („Службени гласник РС“ бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013, 87/18, 23/19 – Одлука УС, 55/2014 и 96/2015 - др. закон, 9/2016 - одлука УС, 24/2018, 41/2018 и 41/2018 - др. закон),
- Закон о превозу путника у друмском саобраћају („Службени гласник РС“ бр. 68/2015 и 41/2018),
- Закон о комуналним делатностима („Службени гласник РС“ бр. 88/2011, 104/2016, 95/18),
- Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима („Службени гласник РС“ бр. 40/2012, 102/2012, 19/2013, 41/2013, 102/2014, 41/2015, 78/2015, 111/2015, 14/2016, 108/2016, 7/2017 - испр. и 63/2017, 45/18, 70/18, 95/18 и 104/18).

10.4. Временски оквир анализе и трајање концесије

Прогноза будућих кретања новчаног тока концесије обухвата претпостављени економски век концесије од **5 година** с обзиром да прост период повраћаја инвестиције износи око 4 године. **Наведени период трајања концесије је реалан с обзиром да интерна стопа приноса на уложена средства износи 37.9% и да је виша од дисконтне стопе коришћене у дисконтовању токова новца.** То омогућује да приватни партнер реално поврати уложена средства и оствари разумну добит током трајања концесије.

10.5. Вредност концесије

Укупна вредност концесије је нето садашња вредност укупних трошкова за све време трајања концесије од 5 година, и она по моделу јавно-приватног партнерства у току трајања концесије износи **63,720,566.17 динара**, односно **540,004.80 евра**.

Упоредна пројекција дисконтованог новчаног тока по традиционалном и по моделу јавно-приватног партнерства показује да је сума прилива **по традиционалном моделу негативна тј. резултује у губитку од 147,605.81 евра, док је по моделу концесије за период трајања уговора од 5 година позитивна, и износи 36,820.10 евра**, што је више у односу на традиционални модел.

10.6. Пројекција трошкова

10.6.1. Капитални трошкови

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

У складу са тренутним стањем и потребама, општина Куршумлија требало би да обезбеди 4 нова возила.

Пројекција набавке неопходног броја аутобуса за потребе линија извршена је на бази претпоставке да би сва возила који би се набавила за 2021. годину била половна, имајући у виду трајање концесије и непостојање услова везаног за старост возила. У табели 19 је процењена набавна вредност по врсти, као и подаци о елементима финансирања путем кредита на период отплате од 5 година и каматном стопом од 6,5%.

Укупна капитална улагања по основу набавке возног парка од 1 соло аутобуса и 3 минибуса износила би 116,195.86 евра или 13,711,111.68 динара.

Табела 19. Калкулација кредита за набавку возила (традиционални модел)

Структура	Инвестиција у соло аутобусе	Инвестиција у минибусеве	Број потребних соло аутобуса	Број потребних минибусева	Соло аутобуси укупно	Минибусеви укупно	Укупна вредност свих возила	Вр. Аутобуса (у динарима) 1 евр=118 рсд
Цена возила	25,000.00	20,000.00	1	3	25,000.00	60,000.00	85,000.00	10,030,000.00
ПДВ	5,000.00	4,000.00			5,000.00	12,000.00	17,000.00	2,006,000.00
Укупна цена са ПДВ	30,000.00	24,000.00			30,000.00	72,000.00	102,000.00	12,036,000.00
Број рата	60	60			-	-	-	-
Камата	4,175.25	3,340.20			4,175.25	10,020.61	14,195.86	1,675,111.68
Укупан износ са каматом и ПДВ-ом	34,175.25	27,340.20			34,175.25	82,020.61	116,195.86	13,711,111.68
Учешће (20%)	6,000.00	4,800.00			6,000.00	14,400.00	20,400.00	2,407,200.00
Износ кредита	24,000.00	19,200.00			24,000.00	57,600.00	81,600.00	9,628,800.00
Укупан износ	34,175.25	27,340.20			34,175.25	82,020.61	116,195.86	13,711,111.68
Годишњи износ рате са каматом	5,635.05	4,508.04			5,635.05	13,524.12	19,159.17	2,260,782.34

КОНЦЕСИЈА

Претпоставке у вези набавке возила за приватног партнера су идентичне као и у традиционалном моделу (табела 20).

Укупна капитална улагања по основу набавке возног парка од 1 соло аутобуса и 3 минибуса износила би 116,195.86 евра или 13,711,111.68 динара.

Табела 20. Калкулација кредита за набавку возила (концесија)

Структура	Инвестиција у соло аутобусе	Инвестиција у минибусеве	Број потребних соло аутобуса	Број потребних минибусева	Соло аутобуси укупно	Минибусеви укупно	Укупна вредност свих возила	Вр. Аутобуса (у динарима) 1 евр=118 рсд
Цена возила	25,000.00	20,000.00	1	3	25,000.00	60,000.00	85,000.00	10,030,000.00
ПДВ	5,000.00	4,000.00			5,000.00	12,000.00	17,000.00	2,006,000.00
Укупна цена са ПДВ	30,000.00	24,000.00			30,000.00	72,000.00	102,000.00	12,036,000.00
Број рата	60	60			-	-	-	-
Камата	4,175.25	3,340.20			4,175.25	10,020.61	14,195.86	1,675,111.68
Укупан износ са каматом и ПДВ-ом	34,175.25	27,340.20			34,175.25	82,020.61	116,195.86	13,711,111.68
Учешће (20%)	6,000.00	4,800.00			6,000.00	14,400.00	20,400.00	2,407,200.00
Износ кредита	24,000.00	19,200.00			24,000.00	57,600.00	81,600.00	9,628,800.00
Укупан износ	34,175.25	27,340.20			34,175.25	82,020.61	116,195.86	13,711,111.68
Годишњи износ рате са каматом	5,635.05	4,508.04			5,635.05	13,524.12	19,159.17	2,260,782.34

10.6.2. Оперативни трошкови

Пројекција је заснована на планираном броју километра из 2020. године која је послужила за апроксимацију броја потребних возила за остварење плана.

Пројекција оперативних трошкова у традиционалном моделу извршена је као пројекција оперативних трошкова које би потенцијално проузроковао сегмент мреже линија у Куршумлији.

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

Табела 21. Пројекција расхода у динарима по годинама за базну годину (традиционални модел)

Структура трошкова	Базна година пројекције трошкова на линијама 1-8	Учешће трошкова сегмента приградског и локалног саобраћаја у укупним трошковима сегмента
1.Материјал и резервни делови	RSD 813,598.57	5.38%
2.Трошкови горива и енергије	RSD 3,607,258.22	23.83%
3.Зараде и остала лична примања	RSD 5,527,053.00	36.52%
4.Трошак пословног простора	RSD 136,462.00	0.90%
5.Амортизација	RSD 1,504,500.00	9.94%
6.Трошкови радних спорова против општине	RSD -	0.00%
7.Нематеријални трошкови	RSD -	0.00%
8. Трошкови пореза	RSD -	0.00%
9. Трошкови осигурања и такси	RSD 324,992.25	2.15%
10.Финансијски расход	RSD 2,260,782.34	14.94%
11. Остали трошкови	RSD 960,000.00	6.34%
Укупно	RSD 15,134,646.37	100.0%

Табела 22. Пројекција расхода у динарима по годинама за базну годину (концесија)

Структура трошкова	Базна година пројекције трошкова на линијама 1-8	Учешће трошкова сегмента приградског и локалног саобраћаја у укупним трошковима сегмента
1.Материјал и резервни делови	RSD 813,598.57	5.38%
2.Трошкови горива и енергије	RSD 3,607,258.22	23.83%
3.Зараде и остала лична примања	RSD 5,527,053.00	36.52%
4.Трошак пословног простора	RSD 136,462.00	0.90%
5.Амортизација	RSD 1,504,500.00	9.94%
6.Трошкови радних спорова против општине	RSD -	0.00%
7.Нематеријални трошкови	RSD -	0.00%
8. Трошкови пореза	RSD -	0.00%
9. Трошкови осигурања и такси	RSD 324,992.25	2.15%
10.Финансијски расход	RSD 2,260,782.34	14.94%
11. Остали трошкови	RSD 960,000.00	6.34%
Укупно	RSD 15,134,646.37	100.0%

Као што се из табела види садашња вредност трошкова у традиционалном и концесионом моделу се не разликује уопште имајући у виду непостојање услова везаних за старост возила.

Садашња вредност концесије у ЕУР - традиционални	540,004.80
--	-------------------

Садашња вредност концесије у ЕУР - концесија	540,004.80
Разлика у трошковима	-

Нема разлике у процени ефикасности система.

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

Табела 23. Пројекција расхода у еврима по годинама у периоду од 5 година (традиционални модел)

Трошкови	Базна година - пројекције трошкова (EUR)	t+1	t+2	t+3	t+4	t+5
Ефекат повећања трошкова материјала	-	0%	0%	0%	0%	0%
Ефекат повећања трошкова горива	-	0%	0%	0%	0%	0%
Ефекат повећања трошкова зарада	-	0%	0%	0%	0%	0%
1. Материјал и резервни делови	6,895	6,895	6,895	6,895	6,895	6,895
2. Трошкови горива и енергије	30,570	30,570	30,570	30,570	30,570	30,570
3. Зараде и остала лична примања	46,839	46,839	46,839	46,839	46,839	46,839
4. Трошкови производних услуга	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156
5. Амортизација	12,750	12,750	12,750	12,750	12,750	12,750
6. Трошкови радних спорова против ГСП-а	0	0	0	0	0	0
7. Нематеријални трошкови – резервисања	0	0	0	0	0	0
8. Трошкови пореза	0	0	0	0	0	0
9. Трошкови осигурања и такси	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754
10. Финансијски расход	19,159	19,159	19,159	19,159	19,159	19,159
11. Остали трошкови	8,136	8,136	8,136	8,136	8,136	8,136
Укупно	128,260	128,260	128,260	128,260	128,260	128,260
Укупно без тачке 5,10	96,351	96,351	96,351	96,351	96,351	96,351

КОНЦЕСИЈА

Табела 24. Пројекција расхода у еврима по годинама у периоду од 5 година. (концесија)

Трошкови	Базна година - пројекције трошкова (EUR)	t+1	t+2	t+3	t+4	t+5
Ефекат повећања трошкова материјала	-	0%	0%	0%	0%	0%
Ефекат повећања трошкова горива	-	0%	0%	0%	0%	0%
Ефекат повећања трошкова зарада	-	0%	0%	0%	0%	0%
1. Материјал и резервни делови	6,895	6,895	6,895	6,895	6,895	6,895
2. Трошкови горива и енергије	30,570	30,570	30,570	30,570	30,570	30,570
3. Зараде и остала лична примања	46,839	46,839	46,839	46,839	46,839	46,839
4. Трошкови производних услуга	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156	1,156
5. Амортизација	12,750	12,750	12,750	12,750	12,750	12,750
6. Трошкови радних спорова против ГСП-а	0	0	0	0	0	0
7. Нематеријални трошкови – резервисања	0	0	0	0	0	0
8. Трошкови пореза	0	0	0	0	0	0
9. Трошкови осигурања и такси	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754	2,754
10. Финансијски расход	19,159	19,159	19,159	19,159	19,159	19,159
11. Остали трошкови	8,136	8,136	8,136	8,136	8,136	8,136
Укупно	128,260	128,260	128,260	128,260	128,260	128,260
Укупно без тачке 5,10	96,351	96,351	96,351	96,351	96,351	96,351

10.6.3. Приходи концесије

У систему јавног превоза путника у општини Куршумлија, у зависности од врсте карата, у претходном периоду је био у примени релацијско - зонски тарифни систем. Цена појединачне карте одређује се на основу релације, док се код претплатних карата висина накнаде одређује према зонама.

Појединачне карте имају јединствену цену за сваку од релација. Распон цена се кретао од 120,00 до 420,00 динара. Претплатне карте су се продавале за две категорије корисника: (1) запослене и (2) ученике основних и средњих школа и студенте по цени од 7.690 РСД, односно 5.670 РСД, респективно. Ове цене важиле су у претходном периоду, тренутно на територији општине Куршумлија не постоји организован јавни градски и приградски превоз путника.

Анализа броја продатих карта је извршена за период јануар 2018. године - децембар 2018. године (због дешавања изазваних пандемијом COVID-19, период од јануара 2020. године до децембра 2020. године није узет у разматрање, док подаци за 2019. годину нису били доступни), а на основу података тадашњег оператора. На основу ове анализе извршена је прогноза броја путника по категоријама за три наведене линије и процена очекиваног дневног прихода по линији.

Анализа прихода од продаје месечних карата базира се на претпоставци да у току једног месеца око 90 ученика са боравиштем на територији општине Куршумлија, има потребу да свој одлазак до школе реализује јавним превозом, куповином месечне карте по цени од 3.000 динара. Такође је претпостављено да постоји око 75 запослених који свакодневно, за потребе одласка и повратка са посла користе неку од линија јавног превоза, плаћајући цену месечне претплатне карте у износу од 5.000 динара. Укупан процењени годишњи приход од продаје месечних карата износи око 6.825.000,00 РСД. Процењени приход од продаје појединачних карата извршен је на основу доступних података из претходног периода о броју превезених путника и дужини вожње.

Табела 25. Процењени годишњи приход од продаје појединачних карата

Назив линије	Процењени приход од продаје појединачних карата (РСД)
Куршумлија АС – Рача – Мердаре	440.000,00
Куршумлија АС – Луковска бања	1.204.500,00
Куршумлија АС – Куршумлијска бања	657.000,00
Куршумлија АС – Спанце	475.200,00
УКУПНО	2.776.700,00

Процењени очекивани годишњи приходи превозника од ученика и радно ангажованих лица који користе месечне претплате, као и од осталих категорија корисника у зависности од дужине путовања и износа цене превоза износили би око 10.826.700,00 РСД са ПДВ-ом.

10.7. Анализа промета

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

Табела 26. Пројекција дисконтованог новчаног тока биланса успеха по традиционалном моделу у еврима (финансијски)

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ	0	1	2	3	4	5
Пословни приходи	0	81,370	81,370	81,370	81,370	81,370
Оперативни трошкови	0	96,351	96,351	96,351	96,351	96,351
Бруто добит	0	-14,980	-14,980	-14,980	-14,980	-14,980
ЕБИТДА	0	-14,980	-14,980	-14,980	-14,980	-14,980
ЕБИТДА стопа	0%	-18%	-18%	-18%	-18%	-18%
минус: Амортизација	0	-12,750	-12,750	-12,750	-12,750	-12,750
ЕБИТ	0	-27,730	-27,730	-27,730	-27,730	-27,730
ЕБИТ стопа	0%	-34%	-34%	-34%	-34%	-34%
Порез на добит	0	0	0	0	0	0
НЕТО ДОБИТ	0	-27,730	-27,730	-27,730	-27,730	-27,730
Амортизација (видети)	0	12,750	12,750	12,750	12,750	12,750
Бруто новчани ток	0	-14,980	-14,980	-14,980	-14,980	-14,980
Инвестиционе активности						
Улагање у основна средства	-102,000	0	0	0	0	0
Нето одливи из инвестиционих активности	-102,000	0	0	0	0	0
Финансијске активности						
Приливи	81,600	0				34000
Одливи	0	-19,159	-19,159	-19,159	-19,159	-19,159
Нето приливи одливи из финансијских активности	81,600	-19,159	-19,159	-19,159	-19,159	14,841
НЕТО ОДЛИВ - НЕДОСТАЈУЋА СРЕДСТВА	-20,400	-34,139	-34,139	-34,139	-34,139	-139
Дисконтна стопа	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Дисконтнифактор	1	1	0.952	0.907	0.864	0.823
Садашња вредност нето прилива	-20,400	-34,139	-32,514	-30,965	-29,491	-115
Кумулатив нето прилива	-20,400	-54,539	-87,053	-118,018	-147,509	-147,624.03

Сума нето прилива	-147,624
Интерна стопа приноса	-71.2%
Прост период повраћаја	-
Коефицијент користи трошкова	-27.3%
Стопа раста прихода	0.0%

Интерна стопа приноса биланса успеха (енг. **IRR**) традиционалног модела износи **-71,2%**.

КОНЦЕСИЈА

Табела 27. Пројекција дисконтованог новчаног тока биланса успеха по моделу концесије у еврима (финансијски)

ЈПП МОДЕЛ	0	1	2	3	4	5
Пословни приходи	0	123,371	123,371	123,371	123,371	123,371
Оперативни трошкови	0	96,351	96,351	96,351	96,351	96,351
Бруто добит	0	27,020	27,020	27,020	27,020	27,020
ЕБИТДА	0	27,020	27,020	27,020	27,020	27,020
ЕБИТДА стопа	0%	22%	22%	22%	22%	22%
минус: Амортизација	0	-12,750	-12,750	-12,750	-12,750	-12,750
ЕБИТ	0	14,270	14,270	14,270	14,270	14,270
ЕБИТ стопа	0%	12%	12%	12%	12%	12%
Порез на добит	0	1,427	1,427	1,427	1,427	1,427
НЕТО ДОБИТ	0	12,843	12,843	12,843	12,843	12,843
Амортизација (видети)	0	12,750	12,750	12,750	12,750	12,750
Бруто новчани ток	0	25,593	25,593	25,593	25,593	25,593
Инвестиционе активности						
Улагање у основна средства	-102,000	0	0	0	0	0
Нето одливи из инвестиционих активности	-102,000	0	0	0	0	0
Финансијске активности						
Приливи	81,600	0	0	0	0	34000
Одливи	0	-19,159	-19,159	-19,159	-19,159	-19,159
Нето приливи одливи из финансијских активности						
НЕТО ОДЛИВ - НЕДОСТАЈУЋА СРЕДСТВА	-20,400	6,434	6,434	6,434	6,434	40,434

Дисконтна стопа	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Дисконтнифактор	1	1	0.952	0.907	0.864	0.823
Садашња вредност нето прилива	-20,400	6,434	6,128	5,836	5,558	33,265
Кумулатив нето прилива	-20,400	-13,966	-7,839	-2,003	3,555	36,820.10

Сума нето прилива	36,820
Интерна стопа приноса	37.9%
Прост период повраћаја	4
Коефицијент користи трошкова	6.8%
Стопа раста прихода	0.0%

Интерна стопа приноса биланса успеха (енг. **IRR**) концесионог модела износи **37.9%**.

Из наведеног се види да је у концесионом моделу биланс успеха у плусу са интерном стопом приноса.

10.8. Финансијска и економска одрживост концесије

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

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

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

Коефицијент покрића дуга рачуна се на следећи начин:

$$DSCR1 = \text{приходи/камата} + (\text{главница}/1 - \text{стопа пореза на добит})$$

- приход пре одбитка пореза, камата, депресијације и амортизације i-те године,
- камата i-те године,
- главница i-те године,
- стопа пореза на добит.

Табела 28. Пројекција финансијског тока (Традиционални модел)

Пројекција финансијског тока (Традиционални)	0	1	2	3	4	5
А Приходи	€ 81,600.00	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 115,370.34
1. Укупни приходи	€ -	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34
2. Извори финансирања	€ 81,600.00	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
3. Остатак вредности пројекта	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 34,000.00
Б Расходи	€ 102,000.00	€ 115,509.72	€ 115,509.72	€ 115,509.72	€ 115,509.72	€ 115,509.72
1. Инвестиције	€ 102,000.00	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
2. Расходи директног материјала	€ -	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90
3. Зараде	€ -	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43
4. Трошкови производних услуга	€ -	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46
5. Гориво и енергија	€ -	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98
6. Алокација осталих трошкова	€ -	€ 8,135.59	€ 8,135.59	€ 8,135.59	€ 8,135.59	€ 8,135.59
7. Нематеријални и остали трошкови	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
8. Пореске обавезе	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
9. Трошкови огласа, таксе и умањења зараде и др.	€ -	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17
10. Финансијски расход	€ -	€ 19,159.17	€ 19,159.17	€ 19,159.17	€ 19,159.17	€ 19,159.17
В Нето приход	€ (20,400.00)	€ (34,139.38)	€ (34,139.38)	€ (34,139.38)	€ (34,139.38)	€ (139.38)

Тотал нето прихода	€ (157,096.88)
НСВ прихода	€ (149,398.39)
Интерна стопа приноса	-62.78%
Прост период повраћаја	-
Коефицијент користи трошкова	-0.29

Табела 29. Пројекција финансијског тока (Концесија)

Пројекција финансијског тока (ЈПП)	0	1	2	3	4	5
А Приходи	€ 81,600.00	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 157,370.63
1. Укупни приходи	€ -	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63
2. Извори финансирања	€ 81,600.00	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
3. Остатак вредности пројекта	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 34,000.00
Б Расходи	€ 102,000.00	€ 116,936.72	€ 116,936.72	€ 116,936.72	€ 116,936.72	€ 116,936.72
1. Инвестиције	€ 102,000.00	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
2. Расходи директног материјала	€ -	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90
3. Зараде	€ -	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43
4. Трошкови производних услуга	€ -	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46
5. Гориво и енергија	€ -	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98
6. Алокација осталих трошкова	€ -	€ 8,135.59	€ 8,135.59	€ 8,135.59	€ 8,135.59	€ 8,135.59
7. Нематеријални и остали трошкови	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
8. Пореске обавезе	€ -	€ 1,427.01	€ 1,427.01	€ 1,427.01	€ 1,427.01	€ 1,427.01
9. Трошкови огласа, таксе и умањења зараде и др.	€ -	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17
10. Финансијски расход	€ -	€ 19,159.17	€ 19,159.17	€ 19,159.17	€ 19,159.17	€ 19,159.17
В Нето приход	€ (20,400.00)	€ 6,433.90	€ 6,433.90	€ 6,433.90	€ 6,433.90	€ 40,433.90

Тотал нето прихода	€ 45,769.52
НСВ прихода	€ 36,820.10
Интерна стопа приноса	37.88%
Прост период повраћаја	4
Коефицијент користи трошкова	0.08

Из горе наведених табела закључујемо следеће:

- нето новчани ток прихода и расхода је **негативан** у традиционалном моделу.
- кумулативни нето новчани ток прихода и расхода на крају економског века концесије тј. **губитак од 157,076.84 евра у случају традиционалног модела**, потврђује недостатак финансијске самоодрживости и профитабилности модела.
- кумулативни нето новчани ток прихода и расхода, на крају економског века концесије, тј. **приход од 45,769.52 евра у случају концесије** показује бољу ликвидност тог модела.
- **прост период повраћаја** инвестираних средстава из нето прихода у случају концесије износи око **4 године**, док у традиционалном моделу није могуће постићи прост повраћај инвестиције.

Економски ток разликује се од финансијског тока по томе што се у приходе не укључују извори финансирања, а у расходе се не укључују расходи за отплату кредита и зајмова. Структура економског тока концесије, састоји се од три основне групе:

- приходи;
- расходи;
- нето-приходи.

На основу поређења вредности улагања и разлике прихода и расхода у фази експлоатације концесије, рачуна се профитабилност инвестиционог концесије, помоћу интерне стопе повраћаја (рентабилности) – (ИСП; енг. Internal Rate of Return, IRR) или нето садашње вредности.

Економски ток концесије садржи информације о оним пословним догађајима који утичу на кретање економског потенцијала концесије, што подразумева приходе и расходе који су створени унутар инвестиционог концесије.

Табела 30. Пројекција економског тока (Традиционални модел)

Пројекција економског тока (Традиционални)	0	1	2	3	4	5
А Приходи	€ -	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 115,370.34
1. Укупни приходи	€ -	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34	€ 81,370.34
2. Извори финансирања	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
3. Остатак вредности пројекта	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 34,000.00
Б Расходи	€ 102,000.00	€ 88,214.95	€ 88,214.95	€ 88,214.95	€ 88,214.95	€ 88,214.95
1. Инвестиције	€ 102,000.00	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
2. Расходи директног материјала	€ -	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90
3. Зараде	€ -	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43
4. Трошкови производних услуга	€ -	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46
5. Гориво и енергија	€ -	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98
6. Алокација осталих трошкова	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
7. Нематеријални и остали трошкови	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
8. Пореске обавезе	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
9. Трошкови огласа, таксе и умањења зараде и др.	€ -	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17
10. Финансијски расход	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
В Нето приход	€ (102,000.00)	€ (6,844.61)	€ (6,844.61)	€ (6,844.61)	€ (6,844.61)	€ 27,155.39

Тотал нето прихода	€ (102,223.05)
НСВ прихода	€ (104,626.49)
Интерна стопа приноса	-31.39%
Прост период повраћаја	-
Коефицијент користи трошкова	-0.19

Табела 31. Пројекција економског тока (Концесија)

Пројекција економског тока (ЈПП)	0	1	2	3	4	5
А Приходи	€ -	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 157,370.63
1. Укупни приходи	€ -	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63	€ 123,370.63
2. Извори финансирања	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
3. Остатак вредности пројекта	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 34,000.00
Б Расходи	€ 102,000.00	€ 89,641.96	€ 89,641.96	€ 89,641.96	€ 89,641.96	€ 89,641.96
1. Инвестиције	€ 102,000.00	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
2. Расходи директног материјала	€ -	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90	€ 6,894.90
3. Зараде	€ -	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43	€ 46,839.43
4. Трошкови производних услуга	€ -	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46	€ 1,156.46
5. Гориво и енергија	€ -	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98	€ 30,569.98
6. Алокација осталих трошкова	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
7. Нематеријални и остали трошкови	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
8. Пореске обавезе	€ -	€ 1,427.01	€ 1,427.01	€ 1,427.01	€ 1,427.01	€ 1,427.01
9. Трошкови огласа, таксе и умањења зараде и др.	€ -	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17	€ 2,754.17
10. Финансијски расход	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
В Нето приход	€ (102,000.00)	€ 33,728.67	€ 33,728.67	€ 33,728.67	€ 33,728.67	€ 67,728.67

Тотал нето прихода	€ 100,643.35
НСВ прихода	€ 79,300.75
Интерна стопа приноса	24.93%
Прост период повраћаја	4
Коефицијент користи трошкова	0.19

10.9. Обрачун показатеља финансијске рентабилности концесије

Дисконтовањем новчаног тока пројектованих прихода и расхода, може се оценити финансијска исплативост концесије, на основу показатеља финансијске рентабилности. Оцена финансијске рентабилности концесије врши се за расходе концесије ИЗ ЕКОНОМСКОГ ТОКА, без узимања у обзир извора финансирања концесије и амортизације као обрачунске категорије.

ТРАДИЦИОНАЛНИ МОДЕЛ

Показатељи финансијске рентабилности расхода концесије, без обзира на начин њихове финансирања:

- финансијска нето садашња вредност расхода концесије FNPV(C) € (102,223.05);
- финансијска стопа рентабилности расхода концесије FRR(C) -31.39%.

С обзиром да су Финансијска НСВ расхода концесије-FNPV(C) **негативна**, и да је Финансијска стопа рентабилности FRR(C) **негативна** и мања од дисконтне стопе, пројекат је финансијски неисплатив.

Тотал нето прихода	€ (102,223.05)
НСВ прихода	€ (104,626.49)
Интерна стопа приноса	-31.39%
Прост период повраћаја	-
Коефицијент користи трошкова	-0.19

КОНЦЕСИЈА

Показатељи финансијске рентабилности расхода концесије, без обзира на начин њихове финансирања:

- финансијска нето садашња вредност расхода концесије FNPV(C) € 100,643.35;
- финансијска стопа рентабилности расхода концесије FRR(C) 24.93%.

С обзиром да су Финансијска НСВ расхода концесије-FNPV(C) **позитивна** и да је Финансијска стопа рентабилности FRR(C) **већа од дисконтне стопе**, пројекат је финансијски исплатив.

Тотал нето прихода	€ 100,643.35
НСВ прихода	€ 79,300.75
Интерна стопа приноса	24.93%
Прост период повраћаја	4
Коефицијент користи трошкова	0.19

11. ИНДИКАТИВНА РАСПОДЕЛА РИЗИКА

С обзиром на чињеницу да приватни партнер/концесионар у овом пројекту обезбеђује финансирање и управљање пројектом, а да Општина Куршумлија као јавни партнер/Концедент

ставља на располагање делове добара у општој употреби и део постојеће инфраструктуре, највећи део финансијског ризика у овом пројекту сноси приватни партнер/концесионар.

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

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

- 1) ризик доступности услуге која је предмет ЈПП/концесије;
- 2) ризик набавке, односно одржавања возила;
- 3) ризик флукуације цена горива и енергије;
- 4) ризик тражње односно тржишта и наплате од трећих лица.

У складу са ЗЈППК, ризик који је повезан с комерцијалним коришћењем предмета концесије обавезно мора бити на страни приватног партнера/концесионара.

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

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

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

11.1. Матрица алокације ризика

У следећој матрици приказана је расподела ризика између јавног и приватног партнера.

Табела 32. Матрица ризика

Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финансијски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризицима
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
ПЕРИОД РАЗВОЈА КОНЦЕСИЈЕ							
Планирање концесије	Минималан	Прихватљив	Минималан	Х			Стручно управљање пројектом

Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финансијски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
Квалитет предлога концесије	Минималан	Прихватљив	Умерен / Ограничен	Х			ЈП покреће иницијативу, даје сагласност и усваја Предлог концесије. ЈП ангажује екстерне експерте за израду Предлога концесије и тиме ублажава последице ризика
Временско прекорачење и кашњења	Умерен / Ограничен	Умерен	Умерен / Ограничен	Х			Адекватна процена рокова и квалитетно дефинисан план активност
Ризик прибављања потребних сагласности	Умерен / Ограничен	Умерен	Умерен / Ограничен	Х			Детаљна анализа процедуре од стране стручног тима ЈП
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	Умерен / Ограничен	Умерен	Умерен / Ограничен	Х			Формирање стручног тима у оквиру ЈП који ће саставити документацију, спровести и пратити читав процес, уз стручно и адекватно управљање роковима и захтевима.
Буџет концесије и трошкови	Умерен / Ограничен	Умерен	Умерен / Ограничен	Х			ЈП врши детаљне анализе и прорачун улазних елемената, као основу за квалитетне пројекције буџета и трошкова.
ПЕРИОД ИМПЛЕМЕНТАЦИЈЕ КОНЦЕСИЈЕ							
Расположивост потребних ресурса (возила, опреме, итд.)	Умерен / Ограничен	Веома висок	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Недостатак стручних људских ресурса	Умерен / Ограничен	Висок	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама. Ризик се умањује и квалитетним менаџментом на нивоу ПП
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности	Минималан	Прихватљив	Умерен / Ограничен		Х		Планирање токова активности и временски период који стоји на располагању, организовање састанака са циљем детаљног пресека стања концесије и решавања потенцијалних проблема у реализацији и имплементацији.
Ризик расположивости	Минималан	Веома висок	Умерен / Ограничен		Х		Приватни партнер у потпуности сноси ризик расположивости уговореног обима услуге јавног превоза. Ризик је минимизује добром организацијом и управљањем транспортним процесом.
Ризик усклађености уговорене услуге са потребама и очекивањима јавности	Умерен / Ограничен	Умерен	Занемарљив	Х			Квалитетним пројектовањем свих елемената система и услуге, који су саставни део уговора, као и адекватном припремом јавности и едукативним акцијама.
Ризик неизвршења уговорних обавеза	Умерен / Ограничен	Умерен	Умерен / Ограничен		Х		Покривено уговором и гаранцијама, односно механизмом неплаћања/умањења јединствене накнаде од стране ЈП приватном партнеру.
Ризик промена обима уговорене услуге	Минималан	Умерен	Занемарљив	Х			Јасно дефинисање минималних стандарда квалитета од стране ЈП у погледу тога када и како се врши проширење транспортне понуде, који морају бити саставни део уговора са ПП.

Ризик	Вероватноћа појаве ризика	Процена утицаја ризика	Финансијски утицај ризика	Расподела ризика			Начин управљања ризиком
				ЈП	ПП	ЈП и ПП	
Наплата уговорене накнаде	Минималан	Умерен	Изражен		Х		Покривено уговором и гаранцијама
Ризик настанка штете на возилима и другој имовини	Минималан	Прихватљив	Занемарљив		Х		Полисом осигурања коју плаћа приватни партнер у складу са јавним уговором
Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење на објектима и повреде на раду)	Минималан	Прихватљив	Занемарљив		Х		Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту
Ризик транспортних захтева (потражње).	Умерена	Умерен	Изражен			Х	Промоција јавног превоза, висок ниво квалитета транспортне услуге пре свега у погледу поузданости, стабилности, комфора у возилу, безбедности и сигурности, један су од предуслова за постизање процењеног нивоа прихода од продаје карата. Такође, ЈП може да за запослене купује месечне карте, а не да има даје новчану накнаду за превоз.

11.2. Квантификација ризика

Квантификација последица ризика

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

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

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

Користан алат при идентификацији општих и финансијских последица ризика је матрица ризика, која показује како би сваки ризик требао бити алоциран (пренесен, задржан или подељен) и идентификује главне последице, финансијски учинак и потенцијалне стратегије за смањење сваког ризика.

У наредној табели приказани су резултати квантификације ризика. Вредност ризика је одређена посебно за Јавног, а посебно за Приватног партнера, а на основу вероватноће појаве и учесталости ризика, као и усвојених тежинских фактора.

Табела 33. Квантификација ризика

Ризик	Расподела ризика			Процена утицаја ризика	Ранг	Вероватноћа појаве ризика	Учесталост	Тежински коефицијент	Укупна вредност ризика (РСД)	Вредност ризика ЈП (РСД)	Вредност ризика ПП (РСД)
	ЈП	ПП	ЈПП								
Планирање концесије	X			Прихватљив	1	10%	30%	0,01	534.600,00	5.346,00	0,00
Квалитет предлога концесије	X			Прихватљив	1	30%	30%	0,02	534.600,00	8.019,00	0,00
Временско прекорачење и кашњења	X			Умерен	3	30%	30%	0,05	534.600,00	24.057,00	0,00
Ризик прибављања потребних сагласности	X			Умерен	3	30%	20%	0,04	534.600,00	20.047,50	0,00
Ризици поступка јавне набавке и избора приватног партнера	X			Умерен	3	30%	20%	0,04	-	0,00	0,00
Буџет концесије и трошкови	X			Умерен	3	30%	20%	0,04	7.890.000,00	295.875,00	0,00
Расположивост потребних ресурса (возила, опреме, итд.)		X		Веома висок	5	20%	30%	0,06	11.800.000,00	0,00	737.500,00
Недостатак стручних људских ресурса		X		Висок	4	40%	50%	0,09	15.800.000,00	0,00	1.422.000,00
Слаба комуникација унутар организације и лош распоред активности		X		Прихватљив	1	10%	20%	0,01	-	0,00	0,00
Ризик расположивости		X		Веома висок	5	10%	50%	0,08	11.800.000,00	0,00	885.000,00
Ризик усклађеност и уговорене услуге са потребама и	X			Умерен	3	30%	20%	0,04	6.000.000,00	225.000,00	0,00

Ризик	Расподела ризика			Процена утицаја ризика	Ранг	Вероватноћа појаве ризика	Учесталост	Тежински коефицијент	Укупна вредност ризика (РСД)	Вредност ризика ЈП (РСД)	Вредност ризика ПП (РСД)
	Ј	П	ЈП								
очекивањима јавности											
Ризик неизвршења уговорних обавеза		X		Умерен	3	30%	30%	0,05	5.000.000,00	0,00	225.000,00
Ризик промена обима уговорене услуге	X			Умерен	3	10%	20%	0,02	6.000.000,00	135.000,00	0,00
Наплата уговорене накнаде		X		Умерен	3	10%	20%	0,02	5.000.000,00	0,00	112.500,00
Ризик настанка штете на возилима и другој имовини		X		Прихватљив	1	10%	30%	0,01	1.000.000,00	0,00	10.000,00
Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење на објектима и повреде на раду)		X		Прихватљив	1	10%	20%	0,01	-	0,00	0,00
Ризик транспортних захтева (потражње).			X	Умерен	3	50%	20%	0,05	6.000.000,00	157.500,00	157.500,00
Укупна вредност ризика										886.882,50	3.549.500,00

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

ЈАВНИ ПАРТНЕР:

- Ризик квалитета предлога Концесије сноси јавни партнер, с обзиром да од тога зависи у ком временском року ће се добити позитивно Мишљење Комисије за ЈПП, без којег није могућа даља процедура избора приватног партнера. Ризик се умањује избором квалитетног консултаната за област ЈПП и Концесије;
- Ризик временског прекорачења и кашњења и спровођења поступка јавне набавке и избора приватног партнера директно угрожава поступак спровођења избора приватног партнера и кашњења у реализацији вршења комуналне делатности јавног превоза путника;
- Ризик буџета Концесије, уколико јавни партнер Одлуком о буџету не издвоји планирана средства за плаћање концесионе накнаде Концесионару и врши нередовну исплату концесионе накнаде, може угрозити реализацију комуналне делатности превоза путника, с обзиром да неизмирење обавеза представља основ за раскид уговора;

- Ризик тражње, с обзиром да јавни партнер регулише ценовну политику јавног превоза и наплату прихода и продају месечних претплатних карата, што директно доводи до повећања или смањења тражње за јавним превозом у зависности од система превоза и цене карте за вожњу;
- Ризик да ли уговорена услуга одговара потребама и очекивањима јавности, Јавни партнер сноси овај ризик с обзиром да одређује критеријуме за доделу јавног уговора, пре свега кроз техничке карактеристике аутобуса, с тим да га може умањити са минималним захтеваним карактеристикама, клима, бежични интернет, мотор емисионе класе Е-5;
- Ризик промене закона је подељени, с тим да јавни партнер сноси ризик промене прописа на нивоу општине Куршумлија и дискриминаторних промена прописа, када је у обавези да приватном партнеру накнади штету и доведе га у положај у време када је уговор закључен тзв. Стабилизациона клаузула

ПРИВАТНИ ПАРТНЕР:

- Ризик расположивости је пренет на Приватног партнера у потпуности и он сноси ризик расположивости уговореног обима услуге јавног превоза;
- Ризик изградње (занављања возног парка) Приватни партнер у потпуности сноси ризик занављања возног парка и одржавања квалитета уговореног обима услуге јавног превоза;
- Ризик кашњења са почетком рада Приватни партнер сноси додатне трошкове који могу настати у случају кашњења са почетком рада за које је он одговоран;
- Ризик неизвршења уговорних обавеза се преваљује на приватног партнера, с обзиром да се он покрива банкарском гаранцијом која се издаје у корист јавног партнера у складу са јавним уговором;
- Финансијски ризик услед кретања на тржишту (цене на мало, цене нафте, курс динара и просечна бруто плата) може се покрити ценом карте уз сагласност јавног партнера;
- Ризик настанка штете на возилима и другој имовини се преваљује на приватног партнера, с обзиром да се он покрива полисом осигурања коју плаћа приватни партнер у складу са јавним уговором;
- Ризик промене закона је подељени ризик и Приватни партнер сноси ризик општих промена закона.

ЗАЈЕДНИЧКИ РИЗИЦИ су:

- Виша сила (елементарна непогода или намерно оштећење на објектима и повреде на раду),
- Промена прописа

Као што се види из горње табеле квантификације ризика Јавни партнер је задржао ризике у укупном износу од 886.882,50 динара.

Приватни партнер задржава остале ризике у укупном износу од 3.549.500,00 динара.

12. ПОДАЦИ О НАКНАДАМА КОЈЕ ПЛАЋАЈУ КОНЦЕДЕНТ И КОНЦЕСИОНАР

Избор приватног партнера извршио би се у складу са ЗЈПК у коме би се бодовала економски најповољнија понуда превоза на територији општине Куршумлија.

Анализом прихода и трошкова обављања делатности утврђено да привредни субјекти не би имали економски интерес да обављају градски и приградски превоз, јер пројектовани приход није довољан да се покрију пројектовани трошкови. На основу наведеног, долази се до закључка да се средства за обављање градског и приградског превоза путника морају додатно обезбедити из буџета општине Куршумлија. На овај начин би општина Куршумлија обезбедила својим становницима реализацију мобилности и самим тим повећала квалитет живота.

Како би пројекат био економски исплатив за превозника, неопходно је општина Куршумлија врши надокнаду годишњих трошкова у висини **од 4.956.034,15 РСД са ПДВ-ом**, односно да врши надокнаду трошкова у висини **од 45,59 РСД са ПДВ-ом** по реализованом километру.

Износ од 45,59 динара по реализованом километру је максималан износ који би надокнађивала општина Куршумлија, а спровођењем поступка јавне набавке, односно поступка који предвиђа Закон о јавно-приватном партнерству и концесијама очекује се да тај износ буде мањи, у зависности од броја заинтересованих превозника који би конкурисали за обављање градског и приградског превоза путника на територији општине Куршумлија. Као што је наведено, концесионар који би тражио најнижу концесиону накнаду по реализованом километру би био изабран као најповољнији понуђач.

Истовремено концесионар нема обавезу плаћања концесионе накнаде за редован превоз путника на регистрованим линијама на територији општине Куршумлија, већ исти наплаћује карте од корисника превоза, по цени карте одобрене од стране општине Куршумлија.

13. ОЦЕНА О ПОТРЕБНОМ БРОЈУ РАДНИХ МЕСТА И КВАЛИФИКОВАНЕ РАДНЕ СНАГЕ У ВЕЗИ СА ИЗВРШАВАЊЕМ КОНЦЕСИЈЕ

Концесионар је дужан да обезбеди минималан број запослених по возилу потребан за обављање превоза у складу са одредбама закона везаних за радно време возног особља, за редовно техничко одржавање и поправку возила.

14. ПОДАЦИ О ДРУГИМ УГОВОРИМА ЗА КОЈЕ СЕ ОЧЕКУЈЕ ДА ЋЕ БИТИ ЗАКЉУЧЕНИ ПРЕ, ИСТОВРЕМЕНО ИЛИ ПОСЛЕ ЗАКЉУЧЕЊА ЈАВНОГ УГОВОРА, БИЛО У ФОРМИ ПРИЛОГА ЈАВНОГ УГОВОРА, БИЛО КАО ПОСЕБНИ УГОВОРИ, РАДИ ОСТВАРЕЊА ЕКОНОМСКЕ ОПРАВДАНОСТИ ИЛИ КОМЕРЦИЈАЛНИХ ПОТРЕБА РЕЛЕВАНТНОГ КОНЦЕСИЈЕ, КАО ШТО СУ УГОВОРИ О ПРЕНОСУ ПРАВА КОРИШЋЕЊА НЕПОКРЕТНИХ И ПОКРЕТНИХ СТВАРИ, ПРЕНОС ОДНОСНО УСТУПАЊЕ КОНЦЕСИОНАРУ УГОВОРА КОЈЕ ЗАКЉУЧИ ЈАВНО ТЕЛО, ПРЕУЗИМАЊЕ ЗАПОСЛЕНИХ ИТД;

Осим јавног уговора неће бити закључења других уговора.

15. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР И ПОЧЕТАК УГОВОРНИХ ОДНОСА

На основу члана 47. Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама, пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза Скупштине општине

Куршумлија је давање писане сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући и прилоге који чине његов саставни део.

Нацрт јавног уговора мора бити сачињен у складу са Конкурсном документацијом, свим подацима из јавног позива, изабраном понудом и одлуком о избору најповољније понуде.

Скупштина општине Куршумлија дужна је да на основу оцене о усаглашености нацрта уговора са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама и са конкурсном документацијом, да сагласност на коначни нацрт уговора у року од 30 (тридесет) дана од дана његове достављања. Јавни уговор може бити закључен по добијању сагласности Скупштине општине Куршумлија. 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.

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица Јавног и Приватног партнера. Потписивањем јавног уговора Приватни партнер стиче право и преузима обавезу обављања делатности комуналне делатности јавног градског и приградског превоза путника на административној територији општине Куршумлија.

16. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА КОНЦЕСИЈЕ ЈАВНО - ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА

За разлику од многих других пројеката, пројекат јавно-приватног партнерства у обављању комуналне делатности локалног превоза путника на територији општине Куршумлија ће моћи да се примењује одмах по окончању свих активности у вези избора и доделе уговора, у складу са Законом о јавним набавкама („Службени гласник РС“, 91/2019), Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама („Сл. гласник РС“, бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) и другим позитивним законским прописима.

Реализација израде Концесије јавно-приватног партнерства је подељена на три међусобно повезане фазе састављене од више активности (Фаза I - Одобравања пре отпочињања поступка јавне набавке, Фаза II - Спровођења поступка јавне набавке и Фаза III - Реализације концесије ЈПП), и приказана је у следећој табели:

Табела 34. Кључне фазе реализације Концесије јавно-приватног партнерства у општини Куршумлија¹

Кључне активности	Одговоран	Оквирни рок завршетка активности
ФАЗА I		
Одлука Скупштине општине Куршумлија о покретању процеса израде Пројекта јавно-приватног партнерства и именовање тима за праћење Пројекта	КУРШУМЛИЈА	Новембар 2020.
Спровођење поступка јавне набавке за израду Пројекта јавно-приватног партнерства (распис јавне набавке, избор, потписивање уговора са пројектантом/саветником)	КУРШУМЛИЈА	Децембар 2020.
Израда предлога пројекта јавно-приватног партнерства (изабрани екстерни консултант/саветник)	САВЕТНИК	Новембар 2021.
Разматрање предлога пројекта пројекта јавно-приватног партнерства од стране Скупштине општине Куршумлија	КУРШУМЛИЈА	Новембар 2021.
Разматрање и усвајање предлога пројекта јавно-приватног партнерства од стране Комисије за јавно-приватно партнерство (добивање мишљења и оцене)	КУРШУМЛИЈА / САВЕТНИК	Децембар 2021.
Доношење Одлуке о покретању поступка јавне набавке за избор приватног партнера	КУРШУМЛИЈА	Децембар 2021.
ФАЗА II		
Објављивање јавног позива за избор приватног партнера	КУРШУМЛИЈА	Јануар 2022.
Завршетак крајњег рока за подношење понуда	КУРШУМЛИЈА	Март 2022.
Оцена понуда	КУРШУМЛИЈА	Март 2022.
Избор приватног партнера и потписивање јавног уговора	КУРШУМЛИЈА	Март 2022.
ФАЗА III		
Почетак пружања услуга	ПАРТНЕРИ	Април 2022.

* Стручни тим за праћење концесије ће имати задатак да прати цео ток, почев од момента именовања тима до завршетка концесије.

Презентирани временски оквир је пројектован тако да се максимално смањи ризик кашњења са почетком функционисања система у новом организационо-управљачком режиму.

16.1. Састав чланова тима за праћење концесије

За ефикасну реализацију и имплементацију концесије јавно-приватног партнерства неопходно је именовање Стручног тима за праћење концесије (члан 30. Закона о ЈППК). Стручни тим ће имати задатак да прати цео пројекат ЈПП, почев од момента именовања тима до завршетка концесије.

Општина Куршумлија је у складу са својим надлежностима, на седници одржаној 10.11.2020. године, донела **Решење број I-02-93/2020-6 О именовању стручног тима за реализацију концесије поверавања обављања комуналне делатности градског и приградског превоза путника на територији општине Куршумлија.**

Састав Стручног тима:

1. Миљан Радосављевић, Начелник Општинске управе општине Куршумлија;
2. Маја Милијановић, Секретар Скупштине општине Куршумлија;
3. Снежана Радовић, Шеф Одељења за привреду и ЛЕР;
4. Владан Јовановић, Шеф Одељења за друштвене делатности и општу управу;
5. Небојша Филиповић, Комунални инспектор у Општинској управи општине Куршумлија.

Стручни тим је и уједно Комисија за спровођење поступка јавне набавке избора најповољнијег понуђача.

ПРИЛОГ 1 – СТАТИЧКЕ И ДИНАМИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ ЛИНИЈА

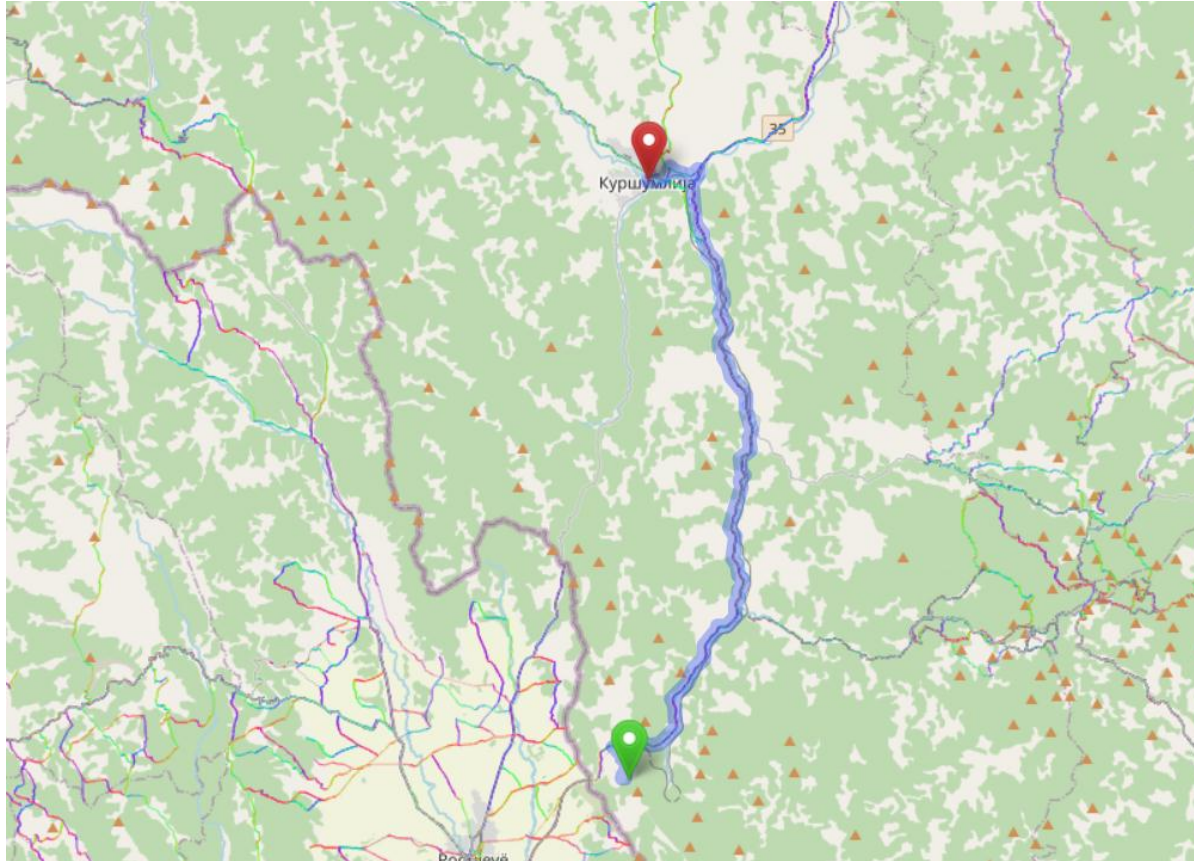
ЛИНИЈА 1: Куршумлија АС – Рача – Мердаре

Број полазака: 6

Време полазака у смеру А: 06:30,-12:20, 14,25, *полазак саобраћа од Раче до Мердара

Време полазака у смеру Б: 05:50, 07:15, , 13:10, *полазак саобраћа од Мердара до Раче

Режим функционисања: Радним данима у току трајања школске године



Слика 3. Мапа линије: Куршумлија АС – Рача – Мердаре

Табела 35. Даљинар линије: Куршумлија АС – Рача – Мердаре

Р Б	Смер А			РБ	Смер Б		
	Назив стајалишта	Међустанично о растојање	Дужина линије		Назив стајалишта	Међустанично растојање	Дужина линије
1.	Куршумлија АС	0	0,0	1.	Мердаре адм. прелаз	0,0	0,0
2.	Вељковићи	0,7	0,7	2.	Мердаре	2,0	2,0
3.	Пепељевац постаја	1,0	1,7	3.	Дегрмен	2,0	4,0
4.	Марина кула	2,0	3,7	4.	Косанчић Иван	1,0	5,0
5.	Кастрат 1	1,0	4,7	5.	Марков крш	0,5	5,5
6.	Кастрат 2	4,0	8,7	6.	Мала Косаница	0,5	6,0
7.	Кастрат школа	1,0	9,7	7.	Пумпаловићи	1,0	7,0
8.	Висока	1,0	10,7	8.	Бојовићи	0,5	7,5
9.	Висока 1	0,3	11,0	9.	Саставци - раскрсница	0,5	8,0
10.	Љуша	1,0	12,0	10.	Ђоровићи - захтев	1,0	9,0
11.	Рударе Симићи	0,5	12,5	11.	Рача	1,0	10,0
12.	Рударе	0,5	13,0	12.	Рача - школа	1,0	11,0
13.	Клисура - захтев	1,0	14,0	13.	Дешишка	1,0	12,0
14.	Дешишка	3,0	17,0	14.	Клисура - захтев	3,0	15,0
15.	Рача - школа	1,0	18,0	15.	Рударе	1,0	16,0

16.	Рача	1,0	19,0	16.	Рударе Симићи	0,5	16,5
17.	Ђоровићи - захтев	1,0	20,0	17.	Љуша	0,5	17,0
18.	Саставци - раскрсница	1,0	21,0	18.	Висока 1	1,0	18,0
19.	Бојовићи	0,5	22,5	19.	Висока	0,3	18,3
20.	Пумпаловићи	0,5	23,0	20.	Кастрат - школа	1,0	19,3
21.	Мала Косаница	1,0	24,0	21.	Кастрат 2	1,0	20,3
22.	Марков крш	0,5	24,5	22.	Кастрат 1	4,0	24,3
23.	Косанчић Иван	0,5	25,0	23.	Марина кула	1,0	25,3
24.	Дегрмен	1,0	26,0	24.	Пепељевац постаја	2,0	27,3
25.	Мердаре	2,0	27,0	25.	Вељковићи	1,0	28,3
26.	Мердаре адм. прелаз	2,0	29,0	26.	Куршумлија АС	0,7	29,0

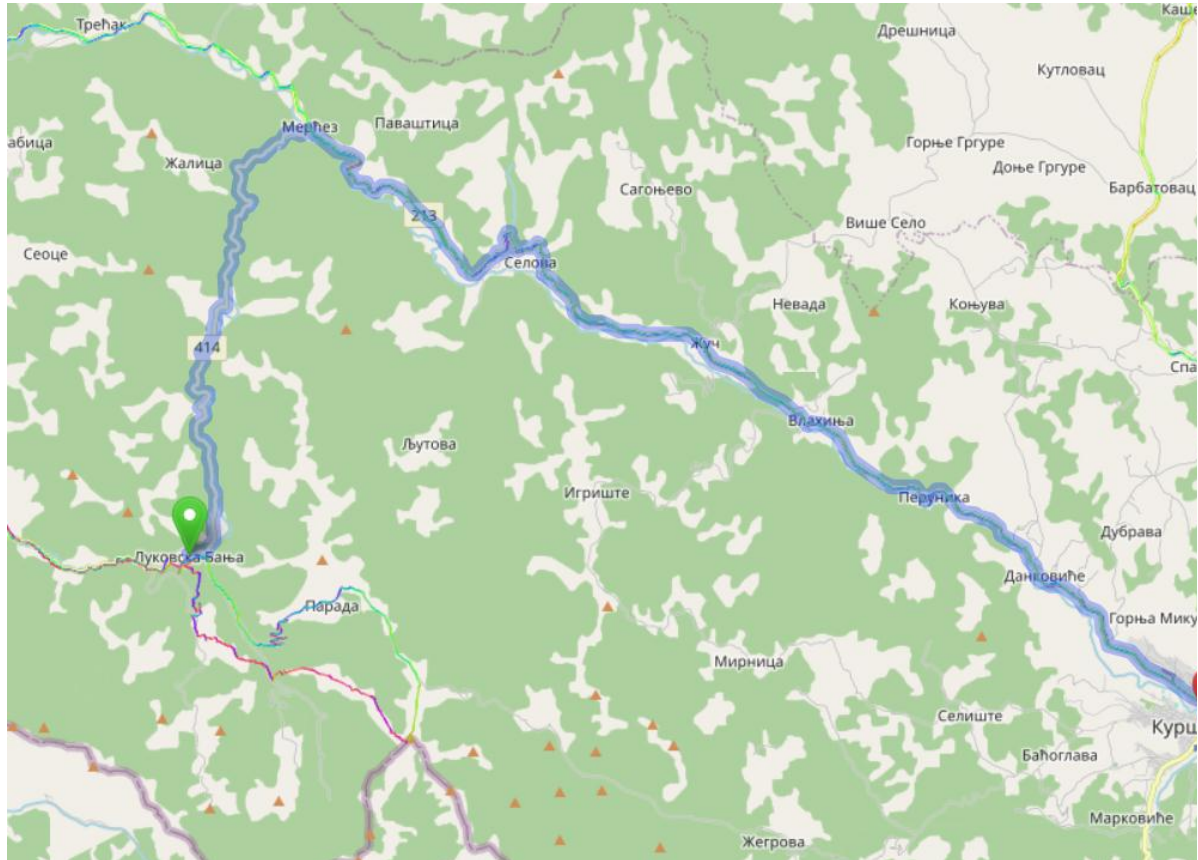
ЛИНИЈА 2: Куршумлија АС – Луковска бања

Број полазака: 4

Време полазака у смеру А: 05:25,11:00,

Време полазака у смеру Б: 07:50, 14:10,

Режим функционисања: Радним данима, суботом и недељом



Слика 4. Мапа линије: Куршумлија АС – Луковска бања

Табела 36. Даљинар линије: Куршумлија АС – Луковска бања

Р Б	Смер А			РБ	Смер Б		
	Назив стајалишта	Међустанично растојање	Дужина линије		Назив стајалишта	Међустанично растојање	Дужина линије
1.	Куршумлија АС	0,0	0,0	1.	Луковска Бања	0,0	0,0
2.	ОШ Милоје Закић	1,0	1,0	2.	Бабици - захтев	1,0	1,0
3.	Микуљанско насеље	1,0	2,0	3.	Ратков поток	2,0	3,0
4.	Микуљана	1,0	3,0	4.	Тићин пут	1,0	4,0
5.	Данковице гробље	0,5	3,5	5.	Калиманце	3,0	7,0
6.	Данковице	0,5	4,0	6.	Доњи Шиповац - река	1,0	8,0
7.	Раскрсница 1	1,0	4,0	7.	Жалички поток	2,0	10,0
8.	Дога луга	1,0	6,0	8.	Меркез	3,0	13,0
9.	Судимски мост	1,0	7,0	9.	Пачарађа	3,0	16,0
10.	Перуницки поток	2,0	9,0	10.	Ораовац	0,6	16,6
11.	Влахиња	1,0	10,0	11.	Селова	2,0	18,6
12.	Ђолићи	1,0	11,0	12.	Јовићи	1,0	19,6
13.	Невадски поток	1,0	12,0	13.	Тошићи	1,0	20,6
14.	Доњи Жуч	1,0	13,0	14.	Жуч	1,0	21,6
15.	Жуч	1,0	14,0	15.	Доњи жуч	1,0	22,6

16.	Тошићи	1,0	15,0	16.	Невадски поток	1,0	23,6
17.	Јовићи	1,0	16,0	17.	Ђопићи	1,0	24,6
18.	Селова	2,0	18,0	18.	Влахиња	1,0	25,6
19.	Ораовац	0,6	18,6	19.	Перуницки поток	2,0	27,6
20.	Пачарађа	3,0	21,6	20.	Судимски мост	1,0	28,6
21.	Мерћез	3,0	24,6	21.	Дога луга	1,0	29,6
22.	Жалички поток	2,0	26,6	22.	Раскрсница 1	1,0	30,6
23.	Доњи Шиповац - река	1,0	27,6	23.	Данковице	0,5	31,1
24.	Калиманце	3,0	30,6	24.	Данковице гробље	0,5	31,6
25.	Тићин пут	1,0	31,6	25.	Микуљана	1,0	32,6
26.	Ратков поток	2,0	33,6	26.	Микуљанско насеље	1,0	33,6
27.	Бабици - захтев	1,0	34,6	27.	ОШ Милоје Закић	1,0	34,6
28.	Луковска Бања	1,0	35,6	28.	Куршумлија АС	1,0	36,6

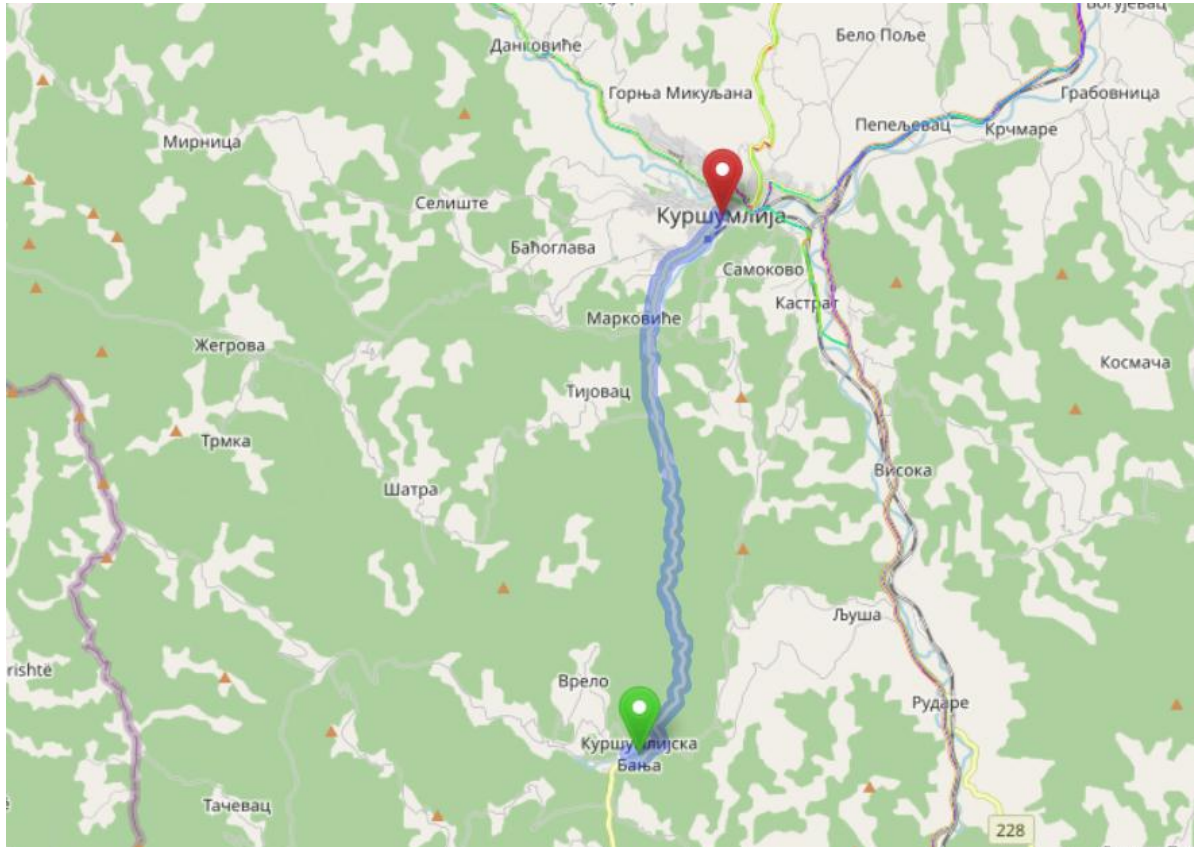
ЛИНИЈА 3: Куршумлија АС – Куршумлијска бања

Број полазака: 4

Време полазака у смеру А: 06:00,13:00,

Време полазака у смеру Б: 06:30, 14:10,

Режим функционисања: Радним данима, суботом и недељом



Слика 5. Мапа линије: Куршумлија АС – Куршумлијска бања

Табела 37. Даљинар линије: Куршумлија АС – Куршумлијска бања

Р Б	Смер А			Р Б	Смер Б		
	Назив стајалишта	Међустанично растојање	Дужина линије		Назив стајалишта	Међустанично растојање	Дужина линије
1.	Куршумлија АС	0,0	0,0	1.	Куршумлијска бања	0,0	0,0
2.	Железничка станица	0,6	0,6	2.	Гајићи	0,3	0,3
3.	Марковиће	1,5	2,1	3.	Недићи	2,3	2,5
4.	Војна база мирничка река	0,6	2,7	4.	Петковићи - излаз	2,0	4,5
5.	Тијовачки поток	1,3	4,0	5.	Пећанци	1,4	5,9
6.	Пећанци	1,1	5,1	6.	Тијовачки поток	1,1	7,0
7.	Петковићи - излаз	1,4	6,5	7.	Војна база мирничка река	1,3	8,3
8.	Недићи	2,0	8,5	8.	Марковиће	0,6	9,0
9.	Гајићи	2,3	10,8	9.	Железничка станица	1,5	10,5
10.	Куршумлијска бања	0,3	11	10.	Куршумлија АС	0,6	11,0

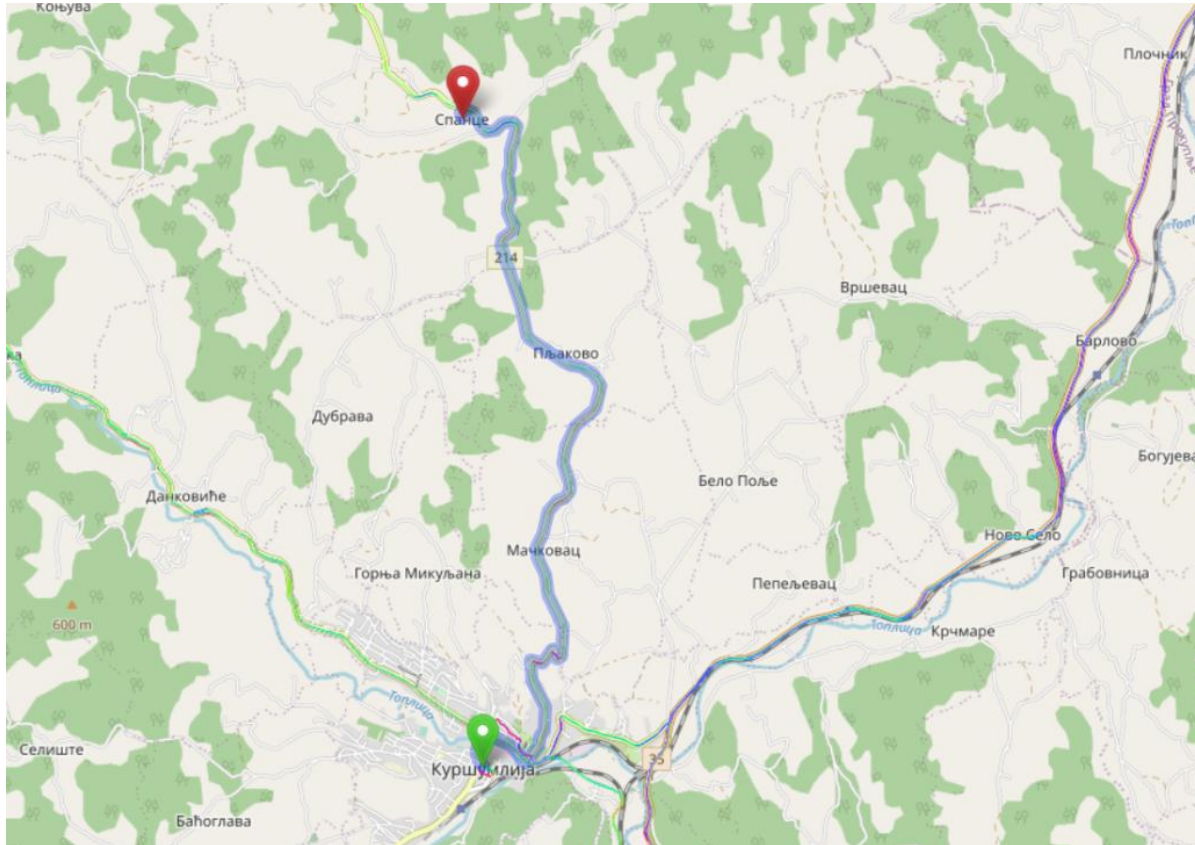
ЛИНИЈА 4: Куршумлија АС – Спанце

Број полазака: 4

Време полазака у смеру А: 06:20,13:25,

Време полазака у смеру Б: 14:20, 10:00,

Режим функционисања: Радним данима



Слика 6. Мапа линије: Куршумлија АС – Спанце

Табела 38. Даљинар линије: Куршумлија АС – Спанце

РБ	Смер А			РБ	Смер Б		
	Назив стајалишта	Међустанично растојање	Дужина линије		Назив стајалишта	Међустанично растојање	Дужина линије
1.	Куршумлија АС	0,0	0,0	1.	Спанце	0,0	0,0
2.	Пантићи	1,2	1,2	2.	Спанце брдо	2,0	2,0
3.	Ђорђевићи	1,4	2,6	3.	Пљаково 2	1,3	3,3
4.	Мајдан	0,6	3,2	4.	Пљаково	0,7	4,0
5.	Мачковац	0,4	3,6	5.	Пљаково - гробље	1,0	5,0
6.	Пљаково - гробље	0,6	4,2	6.	Мачковац	0,6	5,6
7.	Пљаково	1,0	5,2	7.	Мајдан	0,4	6,0
8.	Пљаково 2	0,7	5,9	8.	Ђорђевићи	0,6	6,6
9.	Спанце брдо	1,3	7,2	9.	Пантићи	1,4	8,0
10.	Спанце	2,0	9,2	10.	Куршумлија АС	1,2	9,2