



ОПШТИНА МАЛИ ЗВОРНИК

ПРИМЉЕНО: 27.12.2019			
Орг. јед.	Б р о ј	Прилог	Вредности
01	06-2168/2018-3		

**ПРЕДЛОГ ПРОЈЕКТА ЈАВНО-ПРИВАТНОГ ПАРТНЕРСТВА ЗА
ИЗГРАДЊУ, РЕКОНСТРУКЦИЈУ, ОДРЖАВАЊЕ И
ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ ДОСТУПНОСТИ ДЕЛА САОБРАЋАЈНЕ
ЛОКАЛНЕ ПУТНЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ТЕРИТОРИЈИ
ОПШТИНЕ МАЛИ ЗВОРНИК СА ЈАВНИМ ПЛАЋАЊЕМ**

1. ОПИС ПРОЈЕКТА
 - 1.1. ЈАВНО ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО (ЈПП)
 - 1.2. ПРАВНИ ОСНОВ И ИЗАБРАН МОДЕЛ ЈПП
 - 1.3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ОПШТИНИ МАЛИ ЗВОРНИК
 - 1.4. ПРЕДМЕТ ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈПП
 - 1.5. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МАЛИ ЗВОРНИК
 - 1.6. ПРЕДЛОГ НОВОГ РЕШЕЊА ЗА ИЗГРАДЊУ И РЕКОНСТРУКЦИЈУ ПУТНЕ МРЕЖЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МАЛИ ЗВОРНИК
 - 1.7. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈПП
 2. УТИЦАЈ ИНВЕСТИЦИЈА У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА НА УРБАМУ ИНФРАСТРУКТУРУ
 3. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈПП
 - 3.1. МЕТОДОЛОГИЈА ДОБИЈЕНЕ ВРЕДНОСТИ У ОДНОСУ НА УЛОЖЕНИ НОВАЦ И ПРОЦЕНА ТРОШКОВА
 - 3.2. ДРУШТВО ЗА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ (ДПН)
 - 3.3. КОМПАРАТОР ТРОШКОВА
 - 3.4. АНАЛИЗА РИЗИКА И МАТРИЦА РАСПОДЕЛЕ РИЗИКА
 - 3.5. СПЕЦИФИКАЦИЈА О ФИНАНСИЈСКОЈ ПРИХВАТЉИВОСТИ ЈПП ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА
 4. АНАЛИЗА ЕКОНОМСКЕ ЕФИКАСНОСТИ
 5. ИНДИРЕКТНИ ЕФЕКТИ ПРОЈЕКТА
 6. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП
 7. УСЛОВИ, ЗАХТЕВИ И НАЧИН ОБЕЗБЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ И УСЛУГА КОЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР ПРУЖА КОРИСНИЦИМА
 8. ИНФОРМАЦИЈЕ О ЈАВНОМ ПОЗИВУ И ПРЕГЛЕД САДРЖИНЕ ЈАВНОГ УГОВОРА
 - 8.1. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА
 - 8.2. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР
 - 8.3. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ, КАО И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ
 - 8.4. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА
 - 8.5. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР
 - 8.6. ПОТПИСИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА
 9. ЗАХТЕВИ У ОБЛАСТИМА ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, У ПОГЛЕДУ УСЛОВА РАДА, БЕЗБЕДНОСТИ И ЗАШТИТЕ ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТИ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРОВАТНИ ПАРТНЕР
 - 9.1. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ
 - 9.2. БЕЗБЕДНОСТ И ЗДРАВЉЕ НА РАДУ
 10. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА
- ПРИЛОЗИ:
- одлука општине Мали Зворник о покретању поступка ЈПП
 - решење општине Мали Зворник о формирању стручног тима

1. ОПИС ПРОЈЕКТА

1.1. ЈАВНО ПРИВАТНО ПАРТНЕРСТВО (ЈПП)

Јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: **ЈПП**) представља дугорочну сарадњу између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

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

Закон о јавно-приватним партнерству и концесијама донет је 2011. године и њиме је у правни систем Републике Србије уведен појам јавно-приватно партнерство, а Влади Републике Србије, аутономној покрајини и јединици локалне самоуправе омогућено да донесу одлуку о покретању поступка за реализацију пројекта ЈПП.

Пројекат ЈПП подразумева финансирање пројекта од стране приватног партнера и на тај начин се буџет локалне самоуправе кредитно не задужује. ЈПП у суштини представља оквир за заједничке акције јавног сектора и капитала приватног партнера, ради обезбеђења функционисања делатности од општег интереса и ефикасног и економски одрживог развоја инфраструктуре.

Сваки појединачни пројекат захтева претходну проверу и добијање мишљења од стране Комисије за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије.¹

¹ Комисија за јавно-приватно партнерство Владе Републике Србије је међуресорно јавно тело оперативно независно у свом раду. Основана је у складу са Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама почетком 2012. године.

1.2. ПРАВНИ ОСНОВ И ИЗАБРАН МОДЕЛ ЈПП

Чланом 7. став 1. **Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама** („Сл. Гласник РС“, бр.88/2011, 15/2016 и 104/2016) дефинисано је да је јавно-приватно партнерство (у даљем тексту: ЈПП) дугорочна сарадња између јавног и приватног партнера ради обезбеђивања финансирања, изградње, реконструкције, управљања или одржавања инфраструктурних и других објеката од јавног значаја и пружања услуга од јавног значаја, које може бити уговорно или институционално.

Чланом 8. истог **Закона** је дефинисано да је уговорно ЈПП, модел у коме се у реализацији пројекта, међусобна права и обавезе уговорних страна, са или без елемената концесије, уређују јавним уговором чија је садржина прописана чланом 46. наведеног Закона. На питања која се односе на јавне уговоре, а која нису посебно уређена овим законом, примењују се одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Чланом 9., Став 1. **Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама** („Службени гласник бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016) је дефинисано да се институционално ЈПП, са или без елемената концесије, заснива на односу јавног и приватног партнера као чланова заједничког привредног друштва које је носилац реализације пројекта ЈПП, при чему се тај однос може заснивати на оснивачким улозима у новооснованом привредном друштву или на стицању власничком удела, односно докапитализацији постојећег привредног друштва.

Недвосмислено је да је изградња, реконструкција, одржавање и омогућавање доступности путне мреже неопходна, па је то могуће остварити кроз пројекат ЈПП. Рок трајања јавног уговора ЈПП - поверавање обављања комуналне делатности финансирања, доградње, изградње, реконструкције и одржавање локалне путне инфраструктуре Општине Мали Зворник је **12 година**. Кроз модел ЈПП, јавном партнеру се нуди финансијско и техничко решење, којим се остварује буџетска уштеда и ефикасније коришћење јавних услуга и преузима ризик доступности путне мреже. На овај начин, приватни партнер улагањем у наведени пројекат изградње, доградње и реконструкције утиче на побољшање путне инфраструктуре, обезбеђује њену високу доступност и обезбеђује бољи путнички промет.

Разлози, односно оправданост за уговарање ЈПП, садржани су у законској обавези Општине Мали Зворник да обезбеди организацију и послове везане за локалне и некатегорисане путеве на својој територији дефинисаних:

1) Чланом 20. Став 1. Тачка 12. **Закона о локалној самоуправи** ("Службени гласник РС", бр.129/07, 83/14, и др. закон и 101/16 - др. закон) је дефинисано, између осталог, да општина преко својих органа у складу са Уставом и Законом уређује и обезбеђује обављање послова који се односе на изградњу, рехабилитацију и реконструкцију, одржавање и заштиту, коришћење и развој и управљање локалним и некатегорисаним путевима, као и улицама у насељу;

2) Чланом 2. **Закона о комуналним делатностима** ("Службени гласник РС", бр. 88/11 и 104/16) је дефинисано да су комуналне делатности у смислу овог закона делатности пружања комуналних услуга од значаја за остварење животних потреба физичких и правних лица код којих је јединица локалне самоуправе дужна да створи услове за обезбеђење одговарајућег квалитета, обима, доступности и континуитета, као и надзор над њиховим вршењем, као и да су комуналне делатности делатности од општег интереса;

3) Чланом 3. **Закона о комуналним делатностима** ("Службени гласник РС", бр. 88/11 и 104/16) је дефинисано да комуналне делатности у смислу овог закона, између осталог, обухватају: одржавање улица и путева у градовима и другим насељима путем извођења радова којим се обезбеђује несметано и безбедно одвијање саобраћаја и чува и унапређује употребна вредност улица, путева, тргова, платоа и сл.

4) Чланом 4. Став 1. **Закона о комуналним делатностима** ("Службени гласник РС", бр. 88/11 и 104/16) је дефинисано да јединица локалне самоуправе, у складу са овим Законом, обезбеђује организационе, материјалне и друге услове за изградњу, одржавање и функционисање комуналних објеката и за техничко и технолошко јединство система и уређује и обезбеђује обављање комуналних делатности и њихов развој;

5) Чланом 4. Став 3. **Закона о комуналним делатностима** ("Службени гласник РС", бр.104/16) је дефинисано 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: сагласност са начелима одрживог развоја; 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; конкуренцију у обављању делатности, и сл.;

6) Чланом 9., Став 7. **Закона о комуналним делатностима** ("Службени гласник РС", бр.104/16) је дефинисано следеће: „На поступак поверавања обављања комуналне делатности чије се финансирање обезбеђује из буџета јединице локалне самоуправе, односно чије се финансирање обезбеђује у целости или делимично наплатом накнаде од корисника комуналних услуга, примењују се одредбе закона којима се уређује јавно-приватно партнерство и концесије“;

7) **Законом о јавним путевима** („Службени гласник РС", бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12, 104/13) у Члану 2. Став 1. Тачка 5) предвиђа да је "општински пут", јавни пут који саобраћајно повезује територију општине, односно града, као и територију општине, односно града са мрежом државних путева, а чланом 5. ст. 4. и 5. предвиђено је да Скупштина општине, односно скупштина града, прописује критеријуме за категоризацију општинских путева и улица, а да на основу тих критеријума, скупштина општине, односно скупштина града, доноси акт о категоризацији општинских путева и улица.

Како би се обезбедили квалитетни радови и услуге одржавања новоизграђене и постојеће путне инфраструктуре, Општина Мали Зворник сматра да би се тај циљ у овом тренутку могао најефикасније постићи у складу са ЈПП моделом.

1.3. ОСНОВНИ ПОДАЦИ О ОПШТИНИ МАЛИ ЗВОРНИК

Општина Мали Зворник је општина у Мачванском округу и припада западној Србији. По податцима из 2004.год. општина заузима површину од 184км² (од чега на пољопривредну површину отпада 7.847 хектара а на шумско 9.612 хектара) и представља најмању општину у округу, а уједно је и једна од најмлађих општина у Србији. Према последњем попису број становника је 12.482.

Табела: Општи подаци

Општина Мали Зворник	
Држава	Србија

Округ	Мачвански
Општина	Мали Зворник
Површина	184 км
Становништво (попис 2011)	12.482
Месне заједнице	11
Месне канцеларије	3

Најближи аутопут -
Руме удаљен око

коридор 10 је код
100 км. Најближа

железничка станица је у Општини Мали Зворник а Царински терминал за везу са Босном и Херцеговином се налази у Брасини, на територији Општине Мали Зворник, а најближи гранични прелаз са Босном и Херцеговином је на територији Општине Мали Зворник.

Општина Мали Зворник има **12.482** становника по евиденцији из последњег пописа становника Србије из 2011.године. Негативан раст, тј. смањење укупног броја становника почиње од шездесетих година и траје до дан данас.

Локални путеви у општини Мали Зворник представљени су са 117,30 км, а асфалтни застор је урађен на дужини од 49,80 км. Постоје и некатегорисани путеви са укупном дужином од 141,30 км, од чега је свега 15,72 км асфалтирано (савремени коловоз). Како је велики део општине Мали Зворник брдско-планински, локални и некатегорисани путеви и деонице регионалних путева изграђени су великог подужног и попречног нагиба са доста критичних пројектних елемената.

У погледу развоја путне мреже и саобраћајне инфраструктуре планирано је поступно асфалтирање неасфалтираног дела путне мреже, као и насипање земљаних путева каменим агрегатом. Што се тиче самог градског насеља Мали Зворник потребно је изградити све улице које немају савремен коловозни застор.

Стање комплетне друмске инфраструктуреније није на задовољавајућем нивоу. Посебно је угрожена безбедност на најважнијим регионалним саобраћајницама с обзиром да су оне најпрометније. Међутим последњих година интензивније се санирају поједине деонице регионалних путева од стране Републике, а и општина сваке године улаже средства у одржавање и изградњу општинских путева и улица, што све побољшава саобраћајну комуникацију.

Техничке предности општине: добра покривеност фиксном и мобилном телефонијом, урађен катастрат непокретности и дигитални катастарски планови, значајни простори у производним халама, слободним локацијама за инвестирање опремљеним комплетном инфраструктуром, технички модернизована локална управа.

Комплетан списак улица

Ул. Николе Тесле , Краља Петра I , Бучевска, Дринска , Рибарска , Милоша Гајића, Вука Караџића, Светозара Вучићевића , Јована Цвијића , Учитеља Мије и Вере, Борањска , Мике Аласа, Змај Јовина, Радничка, Церска , Првомајска , Војводе Бојовића, Кружни пут, Светосавска , Железничка, Београдска и улица Анте Богићевића.

1.4. ПРЕДМЕТ ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈПП

Када је у питању јавно-приватно партнерство у оквиру предложеног пројекта финансирања, изградње, доградње, реконструкције и одржавања локалне путне инфраструктуре на територији Општине Мали Зворник у укупној дужини од **82 километара** са циљем смањења буџетских трошкова и подизања нивоа ефикасности у пружању јавних услуга, обезбедили би се одређени бенефити за власнике инфраструктуре и друштво у целини.

АНАЛИЗА ИНФРАСТРУКТУРЕ

Под инфраструктуром се подразумевају сва изграђена јавна добра и успостављене институције на локалном нивоу, чијим функционисањем се обезбеђује пружање услуга грађанима у области комуналних делатности.

Општина Мали Зворник располаже развијеном инфраструктурном мрежом. Акутни недостатак средстава, гашење индустријске производње и губитак економске моћи града последњих неколико деценија условили су слабо одржавање. Данас, готово целокупна инфраструктура града захтева снажан инвестициони импулс у осавремењивање постојећих, и планско ширење нових капацитета.

САОБРАЋАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА

Саобраћајна инфраструктура представља основу за ефикасан, ефективан и флексибилан транспорт људи и добара. Саобраћајна инфраструктура обезбеђује неопходну мобилност становништва и пословног сектора и састоји се од путне мреже, железничке мреже, мреже пловних путева и ваздушног саобраћаја.

Путна мрежа

Према подацима Републичког завода за статистику, у 2011. години, густина путне мреже на територији општине Мали Зворник заостаје умногоме за просеком Републике Србије.

Табела 1: Густина путне мреже

Територија / 2011. Година	Дужина путева у km	Површина km ²	Дужина путева у km по km ²
Република Србија	43 163	88 502	0,49 km/km ²
Мали Зворник	30,6	635	0,4877 km/km ²

Извор: Републички завод за статистику – Попис 2011.

Путна мрежа на територији Малог Зворника има укупно 309, 6 км, од чега је 37, 5 км Државни пут првог реда, 13,5 км Државни пут другог реда, 117,30 км општински пут, а 141,3 км некатегорисани пут. Од локалних путева, 49,80 км је са савременим коловозом, а некатегорисаних свега 15,72 км је са савременим коловозом.

На територији Малог Зворника најзначајнији правци путне мреже су:

- Правцем запад – исток пролази **државни пут IB реда број 26 (стара ознака М-4): Бања Ковиљача – Гранични прелаз Нови Мост** који представља основну друмску везу Малог Зворника са окружењем. И државни пут **државни пут IB реда број 28 (стара ознака М-4): Гранични прелаз Нови Мост – Грачаница**.
- - државни путеви који воде долином Дрине, Шабац- Лозница и Мали Зворник - Љубовија - Бајина Башта и гранични прелази према БиХ код Лознице, Малог Зворника и Љубовије.

Постоје још и следећи кључни путни правци:

- О1 Брасина - Рудник
- О5 Доња Борина – Букови Поток
- О18 Нови Мост – Жарковић
- О28 Амајић – Чавчић
- О34 Велика Река - Саставци

Путна инфраструктура представља окосницу развоја и функционисања свих могућих људских, привредних и других токова. Путна инфраструктура је императив друштвеног и привредног стандарда како на микро тако и на макро плану одређеног локалитета, што заправо значи стандард живљења. Одређена друштвено-политичка заједница своју

вредност пре свега мери у покривености путном мрежом- инфраструктурним садржајима. Развојем путне инфраструктуре побољшава се приступачност, што доводи до убрзања регионалног развоја. Имајући такав приступ утицаја инвестиција у виду, свеукупне користи могле би да превазиђу трошкове инвестирања у развој путне инфраструктуре.

Почетком 80-тих година прошлог века, свет се суочио са проблемом развоја у условима све ограниченијих ресурса и са све већим степеном загађења животне средине, што је условило формулисање *Стратегије одрживог развоја*. Каже се да ја систем саобраћаја на дугорочном плану одржив уколико је у стању да пружи потребан капацитет и ниво услуге, ако је компатибилан са локацијама које му гравитирају, штедљив, ослањајући се на погонску технологију на бази извора енергије који су обновљиви и преносиви, уколико је чист, како би одржао и регенерисао квалитет окружења и трошковно ефикасан, а тиме и распложив за садашње и будуће генерације.

Основни елементи концепта јавно-приватног партнерства су јасна алокација одговорности, подела ризика и рок трајања партнерства. Подела ризика омогућава да сваки од партнера преузме ризик којим може да управља на најадекватнији начин, чиме се постиже већа ефикасност оваквих пројеката.

Овај предлог пројекта заснива се на идеји обезбеђивања доступности квалитетне саобраћајне и друге пратеће инфраструктуре у урбаним зонама града, капиталним улагањем од стране приватног партнера, који ће поред доградње, изградње и реконструкције обезбедити, израду пројектне документације, дугогодишење одржавање и гарантовање за квалитет извршених радова и пружене услуге, обезбедиће финансирање за капитално улагање, а локална самоуправа у складу са Законом о ЈПП неће по том основу бити кредитно задужена. Накнада коју ће јавно тело плаћати се односи на накнаду за доступност и одржавање инфраструктуре и односи се пре свега на плаћање пружене услуге. Примљеном накном у уговореном периоду, приватни партнер је обавезан да финансира и сноси трошкове финансирања, за све обавезе које у скопу овог пројекта настану за њега, а то се пре свега односи на: израду пројектне документације за извођење радова и одржавање предметне инфраструктуре у уговореном периоду, капитално улагање (доградња, изградња, реконструкција и др.), финансирање улагања и других трошкова који настану у склопу пројекта, одржавање и обезбеђивање доступности предметних саобраћајница, гарантовање за квалитет и одржавање нивоа квалитета у пројектованом стању. На овај начин, алокацијом ризика на приватног партнера, оптимизацијом поступака и фаза, те преузимањем дугогодишње одговорности за

квалитет, приватни партнер ће значајно боље обезбедити квалитет него по класичном моделу који се заснива на изградњи и каснијем одржавању по другој додели и на тај начин се повећава ризик нејасне границе одговорности. Такође, класичним начином се за квалитет радова мање гарантује, јер се инфраструктура независно одржава, па је и извођачу радова и одржаваоцу инфраструктуре смањен интерес за продукцију квалитета. Предложеним предлогом пројекта, одговорност за све активности у току уговореног периода су искључиво приватног партнера.

Од изузетног значаја је чињеница да период у којем би приватни партнер гарантовао доступност, квалитет и одржавање, тј. период када приватни партнер има права на накнаду започиње тек онда када инфраструктура, односно део инфраструктуре у складу са планом реализације и извршења периода имплементације (градње) буде комплетно завршен и за исти буде сачињен исправан записник о примопредаји квалитетно изведених радова.

Права и обавезе јавног и приватног партнера су детаљније дефинисане у деловима који појашњавају циљеве које треба остварити пројектом и кроз матрицу ризика.

1.5. ТРЕНУТНО СТАЊЕ ПУТНЕ МРЕЖЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МАЛИ ЗВОРНИК

Територију општине Мали Зворник чине сва насељена места, односно, подручја свих катастарских општина, која улазе у састав ове територијалне јединице. У оквиру ње се налази 10 катастарских општина и 12 насеља на укупној површини од 184 км², број становника 12.482 а број домаћинстава 4.407 (по попису 2011.г.)

Саобраћајно- географски положај

На нижем нивоу, **мрежу државних путева II реда** чине:

- веза са државним путем 26 је државни пут IIA реда број 257 Радаљ – Шарена Буква,

Капиларну мрежу друмских саобраћајница чине општински путеви (локални путеви) укупне дужине од око 258,6 км од чега је 65,52 км са савременим коловозом а 193,08 км са макадамским коловозом.

Табела: Приказ стања општинских (локалних путева) на територији Општине Мали Зворник.

Редни Број	Ознака	Опис	Дужина (метара)
1.	О.1	Брасина - Рудник -Речани од државног пута 1 Б реда бр.26 – Извршено снимање	5.200
2.	О.2	Стари пут Доњи -Чолаковићи -Митровићи-Симићи од државног пута 1 Б реда бр.26 – Извршено снимање пута , Асфалт 600м , бетон 100м	4.100
3.	О.3	Стари пут - Мишићи - Владићи од државног пута -1 Б реда бр. 26. до истог државног пута (кружно)- Асфалтни пут	800
4.	О.4	Колонија -Гај од државног пута 1 Б реда бр.26. - Извршено снимање пута- Пут је макадамски	2.100
5.	О.5	Доња Борина - Букови поток од државног пута 1 Б реда бр.26- Асфалтни пут .	4.200
6.	О.6	Крстићи - Лепеница - од државног пута 1 Б реда бр.26- Није сниман пут – Асфалт 500м – Бетон 100м	2.000
7.	О.7	Пут за засеок Петковићи од државног пута 1 Б реда- Није сниман пут –Асфалт 400м	1.200
8.	О.8	Пут Станковићи- Крсмановићи - Цвијићи од државног пута II А реда бр.257- Није извршено снимање- Асфалт 1,4км	6.900
9.	О.9	Нокавци- Савићи -Мићићи –Лисина Ђурђево брдо од државног пута II А реда бр.257 - Није извршено снимање пута –Асфалт 1,0км	1.800
10.	О.10	Радаљ- Острешница од државног пута II А реда бр.257- Није извршено снимање пута – Асфалт 1,2км	3.800

11.	O.11	Луке- Лазина Вода од државног пута II А реда бр.257- Извршено снимање пута –Асфалт 300м –Бетон 300м	3.000
12.	O.12	ОШ Мали Радаљ- Ђуриновача од државног пута II А реда бр.257- Није извршено снимање пута – Асфалт 500м	3.500
13.	O.13	Пут за Ливаде у Радаљу од државног пута IIа реда бр. 257 – Ние сниман пут –Асфалт 600м	1.400
14.	O.14	Дејановац - Липово брдо од државног пута II А Реда бр.257- Није сниман пут- Бетон 150м	5.200
15.	O.15	Равнаја - Липово Брдо - Алибеговац од државног пута II А реда бр.257 – Није извршено снимање пута - Бетон 200м –остало макадам.	6.800
16.	O.16	Радаљска бања - Радићи - Поповићи- Костадиновићи од државног пута II А реда бр.257- Није извршено снимање пута –Пут је макадамски.	3.000
17.	O.17	Пилана - Жарковићи од државног пута I Б реда бр.26- Пут је асфалтни.	2.500
18.	O.18	Нови мост - Жарковићи од државног пута I Б реда бр.26- Пут је асфалтни.	2.700
19.	O.19	Бучевски поток – Алибеговац од државног пута I Б реда бр. 28- Није извршено снимање пута – пут је макадамски.	7.000
20.	O.20	Сакар - Влашке њиве од државног пута I Б реда бр. 28- Није извршено снимање пута – Асфалт 1,6км – Бетон 200м	3.500
21.	O.21	Сакар - Стрмоглав од државног пута I Б реда бр.28- Пут није сниман – Пут је макадамски.	3.000
22.	O.22	Сакар-Јевтићи од државног пута I Б реда бр.28- Пут је ааааасфалтни.	500
23.	O.23	Сакар-Дуге њиве од државног пута I Б реда бр.28- Пут је асфалтни..	250

24.	O.24	Тезга - Медник од државног пута 1 Б реда бр.28 - Пут није сниман – Асфалт -50м. - Бетон 150м- остала макадам.	3.400
25.	O.25	Пут за Дураковиће од државног пута пута1 Б реда бр. 28- Пут је асфалтни.	350
26.	O.26	Камењача - Јевац од државног пута 1 Б реда бр.28- Пут није сниман – Асфалт 200м – бетон 300м	1.300
27.	O.27	Поље – Брањевина од државног пута 1 Б реда бр.28- Пут није сниман – Земљани пут.	800
28.	O.28	Амајић - Чавчић од државног пута 1 Б реда бр.28- Пут је асфалтни.	5.000
29.	O.29	Цулине - Читлук од државног пута 1 Б реда бр.28- Пут није сниман – Асфалт 2,3 – Макадам 600м	2.900
30.	O.30	Прогони – Вуковије од државног пута 1 Б реда бр.28- Пут није сниман – Асфалт 400м – Бетон 100м- остало макадам.	1.500
31.	O.31	Табла - Тодоровићи од државног пута 1 Б реда бр. 28- Пут није сниман – Бетон 250м остало макадам.	1.100
32.	O.32	Велика Река - Вољевци од државног пута 1 Б реда бр.28- Пут није сниман – Асфалт- 400м – Бетон 50м - остало макадам	3.300
33.	O.33	Пут за Човиће од државног пута 1 Б реда бр.28- Пут је асфалтни.	1.000
34.	O.34	Велика Река - Саставци од државног пута 1 Б реда бр. 28- Пут је Асфалтни	8.000
35.	O.35	Матићи - Милићи-Подребељ од државног пута I Б реда бр.28- Пут није сниман – Асфалт	1.600
36.	O.36	Дом културе -Јелиповна - Петровићи од државног пута пута 1 Б реда бр.28- Пут није сниман – Пут је макадамски	1.500
37.	O.37	ОШ у Доњој Борини -Брезаци- Пут није сниман – Асфалт 2,2- Макадам 600м	3.000

38.	O.38	Клисар- Баре - Пут није сниман – Макадам 500м – остало асфалт.	2.800
39.	O.39	Лепеничка воденица - Ристановићи -Гучево – Баре- Пут није сниман – Макадам 1,0км. – остало асфалт.	3.200
40.	O.40	Максићи-Филиповићи-Јокића гробље-Радаљ- Пут није сниман – Асфалт 400м – бетон 100м –остало макадам	3.800
41.	O.41	Радићи-Симеуновићи - Митровићи-Гучево.- Пут није сниман – Асфалт 200м –Бетон 150м – остало макадам	3.500

Оваква путна мрежа по укупној величини и правцима пружања обезбеђује задовољавајуће саобраћајне везе Општине са осталим подручјима и задовољавајућу комуникативност унутар њених граница. Међутим, стање коловоза код регионалних и локалних путева, је незадовољавајуће посебно код мреже локалних путева. Укупна дужина локалних путева од 258,6 км је са савременим коловозом у дужини од само 65,52 км.

Техничко-експлоатационе карактеристике путева најнижег ранга варирају у зависности од улоге пута, локалних ограничења условљених топографијом микролокација. Коловозни застор је од различитог материјала.асвалт, макадам и земљани путеви.На појединим местима ширина локалног пута не омогућава неометано мимоилажење возила.

Имајући у виду укупан социо - економски развој Општине, неопходно је унапредити локалну путну мрежу, одржавање и изградњу локалне путне мреже на територији Општине. На територији Општине постоји велики број некатегорисаних путева који обухватају атарске и приступне путеве којима се повезују радне пољопривредне и друге површине са насељима. Изградња и одржавање ових путева зависи од потреба и саставни су део укупног инфраструктурног уређења Општине.

Улична мрежа

Важнији локални правци су:

- Улица Краља Петра Првог
- Улица Вука Караџића
- Улица Светосавска

У структури саобраћајног тока доминирају путнички аутомобили док је мањи број теретних возила и аутобуса. Систем саобраћајне мреже на подручју насеља Мали Зворник само у појединим деловима има неки од типских облика уличне мреже, углавном је то неплански грађена улична мрежа која се развијала системом паралелних саобраћајница управних на главне коридоре. Улична мрежа је у значајној мери са неодговарајућим профилима који онемогућавају да се на одговарајућем нивоу услуге опслуже улазно излазни правци и да се омогући адекватно повезивање различитих садржаја. Недостатак саобраћајних површина за пешачки и бициклистички саобраћај утиче у великој мери на квалитет живота и на безбедност саобраћаја у целини.

1.6. ПРЕДЛОГ НОВОГ РЕШЕЊА ЗА ИЗГРАДЊУ И РЕКОНСТРУКЦИЈУ ПУТНЕ МРЕЖЕ НА ТЕРИТОРИЈИ ОПШТИНЕ МАЛИ ЗВОРНИК

На основу предложеног пројекта, имајући у виду да локална путна инфраструктура не подлеже наплати коришћења од стране крајњих корисника, у целости ће се плаћати накнада за доступност инфраструктуре (availability payment) из буџетских средстава.

Финансирање пројекта путем јавно-приватног партнерства има предности у односу на традиционални (буџетски) вид финансирања, које се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Уколико би се јавни партнер одлучио на традиционалан вид финансирања пројекта сматрамо да би кредитни ризик Јавног партнера утицао на вишу цену позајмљених извора средстава. Такође, то би за последицу имало утицај на кредитну способност јавног партнера јер би за износ зајма гарант био јавни партнер или неко ЈКП. Такође сви ризици пројекта аутоматски би били пренети на ЈКП и јавног партнера и то би се одразило на њихов кредитни потенцијал. У случају јавно-приватног партнерства, кредитни ризик бива подељен између приватног и јавног партнера. Ризици од кашњења у изградњи, ризици премашивања буџета као и ризици лошијих перформанси бивају ограничени. Ово је могуће постићи само уз ангажовање приватног партнера са искуством у области развоја инфраструктурних пројеката и пројектном финансирању.

Разлози за улазак учесника из приватног сектора у партнерство са јавним сектором су следећи: добијање разумног профита, сразмерно увећање профитног потенцијала, услед високе изложености ризику, јасне правне и регулаторне структуре, и потенцијал раста. Са друге стране, захтеви јавног сектора огледају се у: утицају на финансирање пројекта у циљу унапређења његове реализације, убрзање спровеђења пројекта, унапређења нивоа услуга, унапређења покривености услуга, користима које произилазе из ефикасности пројекта, као и олакшања извођења пројекта у ситуацијама када користе спољна или донаторска средства.

1.7. ЦИЉЕВИ ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈПП

За успешно достизање циљева овог пројекта и стварање услова за континуирани развој мреже, а имајући у виду решење и активности које су рађене у претходном периоду, нарочито везаним за структуру, организацију и управљање целином путне мреже, будући корак у развоју мреже треба усмерити на реинжењеринг и унапређење постојеће и изградњу нове путне инфраструктуре, организације и управљања целином мреже.

У складу са захтевима кључних актера у систему (корисника и органа локалне самоуправе), реалним потребама и могућностима Општине, треба створити услове за спровођење политике континуалног и равномерног будућег развоја путне мреже, нарочито имајући у виду стратегије и планове у другим областима друштвеног и привредног живота и развојне пројекте Општине.

Имајући то у виду, циљеви пројекта ЈПП могу се сагледати кроз следеће опште циљеве Општине и опште циљеве система:

- комплетирана и уређена путна инфраструктура
- подизање нивоа квалитета путева и безбедности на путевима
- значајно снижење трошкова одржавања
- задовољење потреба становништва и привреде за приступом путној мрежи
- очување квалитета живота
- мрежа треба да обезбеди поуздано, квалитетно и ефикасно функционисање саобраћаја
- мрежа треба да је доступна свим грађанима и привреди
- новизграђене улице треба да буде интегрисане у постојећу мрежу у циљу побољшања квалитета целине локалне путне инфраструктуре

- мрежа мора да буде прилагодљива будућим развојним пројектима

2. УТИЦАЈ ИНВЕСТИЦИЈА У ОБЛАСТИ САОБРАЋАЈА НА УРБАНУ ИНФРАСТРУКТУРУ

Инвестицијама се приписује способност да генеришу одређене директне, индирекне или у ширем смислу друштвене ефекте. Под утицајем друштвених ефеката успостављају се нови захтеви према систему саобраћаја (потражња) и то у дужем, најчешће средњорочном периоду посматрања. Посебну пажњу побуђују утицај инвестиција који се у економској теорији квалификују као екстерни ефекти.

Када су у питању инвестиције у саобраћајну инфраструктуру, мерење економских користи носи комплексне концептуалне и практичне проблеме у поређењу са онима који се односе на мерење њихових економских трошкова. Мерење економских користи сложен је поступак којим се идентификује „потенцијални профит“ инвестиције. У том смислу, у први план долазе питања везана за систем друштвене вредности, друштвеног благостања и са тим у вези, избор поступка за вредновање инвестиције у јавна, посебно локална добра.

Деловање индиректних, специфично екстерних ефеката неопходно је озбиљно размотрити. Када су у питању инвестиције у саобраћајне системе, од посебног интереса јесте активирање позитивних екстерних ефеката, посебно оних везаних за феномен индуковане изградње и облика који ту изграђу прате.

Индиректни ефекти обично се испољавају у два облика, и то: у форми емитованих трошкова и користи и у форми пренетих трошкова и користи. Ово виђење улоге инвестиција у саобраћајну инфраструктуру у целини ужива подршку свих релевантних научних и стручних кругова на свету. До данас објављена теоретска и практична истраживања да позитивни екстерни ефекти настају као последица постојања квалитетне инфраструктуре, а не услед њеног коришћења. Јасно проистиче да друштвени трошак, односно корист од инвестиције, у конкретном случају саобраћајне, нису једнаке простом збиру појединачних трошкова и ефеката њених корисника, већ су једнаки суми директних (појединачних) трошкова и користи и екстерних ефеката.

Савремена истраживања друштвених користи су настала под утицајем инвестиција у саобраћају у градским срединама, индиректне и екстерне ефекте виде на много значајнијем месту него директне и њихово детерминисање је од суштинског значаја из најмање два разлога:

- потпунија је оцена ефикасности инвестиције
- значајне су јер омогућавају сагледавање и управљање променама и утицијима на релацији систем саобраћаја и окружење, односно дефинисање улоге међусобних односа индукованих активности инвестиције.

Под појмом индуковане изградње сматра се она изградња стамбеног, пословног или производног простора супраструктуре која настаје услед побољшане приступачности локацијама у коридору инвестиције, а која не мора обавезно да буде предмет урбанистичког планирања.

Раст и развој општина и градова, у квантитативном и квалитативном смислу, утичу на стално унапређење система саобраћаја (инвестиције). Утицај инвестиција на систем саобраћаја на свеукупни општински/градски простор је сложен, испољава се на различите начине и производи различито дејство. Утицаји који настају између инвестиције у саобраћају и општински/градског простора сврставају се у три групе:

- 1- утицаји на привреду
- 2- утицаји на друштвену средину
- 3- утицаји на животну средину у ужем смислу значења тог појма.

Посебну пажњу побуђују утицаји на инвестиције који се у економској теорији квалификују као екстерни ефекти. Они се испољавају у све три наведене компоненте утицаја, и могу бити позитивни и негативни. Њихов значај за оцену ефикасности инвестиција у општинским/градским агломерацијама, односно на доношење инвестиционих одлука по савременим стручним и научним виђењима превазилази директне ефекте који из пројекта произилазе.

У упрошћеном виђењу функције општине утицај инвестиција у системе саобраћаја, односно екстерних ефеката који из њих произилазе, трајно утиче на следећи начин:

- инвестиције у систем саобраћаја директно утичу на профитабилност привреде кроз њену трошковну структуру. Нижи набавни трошкови инпута и дистрибуције резултују вишим граничним профитима, преносећи на тај начин утицаје система саобраћаја на благостање предузећа, односно на распоређени приход и дивиденде

што резултује вишим зарадама запослених. Више зараде подстичу мобилност, па се у овом домену круг утицаја затвара

- инвестиције у саобраћајни систем града испољавају се на становништво у позитивном смеру, тако што за повећану потражњу за робама или услугама утичу на запосленост и приходе домаћинства, па на тај начин могу да буду узрочник раста целокупне популационе основе кроз деловање на миграционе токове
- привреда и домаћинства представљају најзначајније „потрошаче“ грађевинског земљишта. Обим и интензитет потрошње земљишта директно се одражавају на привлачење токова саобраћаја. Свака промена у простору производи нови саобраћај. Кумалативно дејство ових промена изискује побољшања у систему саобраћаја. Побољшања се могу крреати од унапређења функционисања преко реконструкције компоненти система и/или њихових делова до изградње и /или увођења нових компонената у систем. Утицај инвестиција на намену земљишта често производи ефекат „изазваног саобраћаја“ - оног који настаје као индиректна последица улагања у систем, а испољава се преко подстицања још интензивнијег коришћења грађевинског земљишта
- локалне самоуправе имају значајну улогу у функционисању градова као субјекти који обезбеђују јавну инфраструктуру (комуналну, социјану и сл.). они такође спроводе контролу над коришћењем земљишта. Најшире посматрано, власти обезбеђују јавне функције из јавних прихода, односно пореза, такса и накнада. Утицаји инвестиције посебно се одражавају на обим и структуру локалних јавних прихода. Тако нпр. приходи од пореза на имовину, односно пореза на коришћење земљишта значајно расту на просторима и локацијама који су под директним утицајем инвестиције. Сличан закључак може да се изведе и за област промета. Уз то, неки приходи и настају као директна последица инвестирања (јавне гараже, бензинске станице и сл.). Државне и локалне власти у многоне зависе од пореза на моторна возила, на гориво и таксе при геристрацији возила и сл., што је у директним или индиректним односима са инвестицијама у саобраћају
- утицаји инвестиција у саобраћајне системе на безбедност саобраћаја, а тиме на животе и здравље људи је од немерљивог значаја. Утицаји инвестиција на комфор саобраћајне услуге који проузрокује бољи друштвени, привредни и социјални живот од немерљивог су значаја на урбане средине и значајно утиче на популационе услове, миграције, децентрализацију и друго
- најеминентнији домаћи и страни научници без много разлога указују на значај екстерних ефеката које генерише систем саобраћаја, посебно у

општинским/градским агломерацијама и тврде да по свом обиму и интензитету екстерни ефекти значајно превазилазе значај директних економских ефеката.

Критеријуми на основу којих се дефинишу екстерни ефекти се базирају на следећим ставовима:

- производна функција произвођача, односно функција користи потрошача, садржи независно променљиве чије вредности одређује неко други, а не произвођач. У питању је потрошач
- онај који одређује вредности независно променљивих не обраћа пажњу на ефекте које има на благостање произвођача, односно потрошача. То значи да онај ко емитује екстерне ефекте то чини ненамерно
- привредни субјекти који емитују екстерне ефекте не плаћају порез по тој основи, односно не примају било какву субвенцију.

Ови ставови практично доказују да су екстерни ефекти феномен који тржиште не региструје, али су свакако доминантни у утицају на тржиште.

Када је у питању доношење одлуке о инвестицији у саобраћајну инфраструктуру, проблем се своди на веома сложен поступак, којим се идентификује њен „потенцијални профит“. Саобраћајна инфраструктура представља класичан облик јавног добра, те је у том смислу веома тешко да се индивидуализују трошкови и користи. Право свакога је да јавно добро користи, и то право не искључује друге, тј. не постоји ривалитет у потрошњи. Са друге стране, трошкови изградње и одржавања јавног добра падају на терет јавних расхода, у чијем алиментаирању учествују сви чланови заједнице. На тај начин у први план долази питање дефинисања свих друштвених вредности и њиховог утицаја на поступке вредновања инвестиције у јавна добра. Истраживањем је доказано да највећи број људи имају исте ставове при рангирању објеката у смислу екстерних ефеката. Ти ефекти се разврставају у 4 основне групе:

- 1- основне друштвене потребе
- 2- захтеви у односу на животну средину
- 3- потребе везане за приступачност и доступност
- 4- основне егзистенцијалне потребе везане за економска питања и привређивање.

Инвестиције у саобраћај имају карактер капиталне експанзије или капиталних побољшања, односно на изградњу инфраструктуре или примене нових технологија којима

се унапрежује ефикасност коришћења инфраструктуре. Аналитички присти који је зачет употребом анализа трошкова и користи су се доказалке као анализе које имају ннедостатке, јер не обухватају просторни аспект размене нити системске ефекте (извор-циљ кретања, међусобни утицаји саобраћаја и генератора саобраћајне потражње, итд).

Процена ефеката инвестиције у саобраћају, ефеката једнакости и дистрибутивних ефеката саобраћаја у контексту економског развоја неразвијених подручја се мора заснивати пре свега на индиректним ефектима и њиховој анализи, а посебно се мора обратити пажња на ефекте унапређења система саобраћаја на привредни развој, експанзију запослења, могућности за стварање дохода у неразвијеним подручјима, безбедност, популацију, миграцију и др.

Социо-економске факторе као индиректне факторе инвестиције у саобраћајне системе и инфраструктуру треба посматрати као:

- подршку одрживом систему саобраћаја (стварање заједница погодних за живот, подтицај општег благостања итд.)
- питања која се тичу локалног живља (односно њихове партиципације у формулисању политике развоја саобраћаја и инвестиција на локалном нивоу)
- унапређење и подстицање координације планова коришћења земљишта, локалног привредног развоја и саобраћаја у остваривању заједничких циљева
- испуњавање правне обавезе у вези са еколошким аспектима развоја саобраћаја применом недискриминаторских правила и праксе.

3. ПОСЛОВНИ ПЛАН И ФИНАНСИЈСКА АНАЛИЗА ПРЕДЛОГА ПРОЈЕКТА ЈПП

3.1. МЕТОДОЛОГИЈА ДОБИЈЕНЕ ВРЕДНОСТИ У ОДНОСУ НА УЛОЖЕНИ НОВАЦ И ПРОЦЕНА ТРОШКОВА

Пројекти јавно-приватног партнерства треба да буду економски ефикасни и социјално одговорни. Вредност која се добија за уложена средства треба да буде већа од оне која би се добила спровођењем „традиционалног“ (буџетског) модела улагања.

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

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

За анализу добијене вредности у односу на уложена средства у јавно-приватном партнерству и концесијама од великог значаја су законске границе задуживања јединица локалне самоуправе, који се прописују буџетским и фискалним законима. То је изузетно велика предност за пословни модел јавно-приватног партнерства јер се јавно-приватно партнерство не третира као задужење, што значи да такво ограничење не постоји у овом случају. У супротном, по класичном моделу, локалне самоуправе немају могућност било каквог задуживања. Такође, значајно је да уколико могућност задуживања и постоји, да уколико постоји иницијатива приватног партнера, да без улагања и задуживања може локалној самоуправи обезбедити инфраструктуру, да је то рационалан избор, јер се евентуална кредитна средства могу искористити за делове инфраструктуре и друге јавне неопходности, за које нема могућности јавно-приватног партнерства, пошто су потребе јавног сектора огромне, а могућности исувише мале. Такође, брзина решавања проблема реконструкције и одржавања у времену када нема довољно средства како за изградњу, а

тако и за одржавање је значајна, јер спречава негативне ефекте пропадања постојеће инфраструктуре и умањивање њене употребне вредности и негативе индиректне ефекте на становништво, привреду, порески систем, екологију и др.

Ради утврђивања исплативости улагања, врши се финансијска анализа улагања. Финансијском анализом долази се до прогноза новчаних токова пројекта које служе за:

- евалуацију финансијске профитабилности инвестиције
- одређивање одговарајућег (максималног) доприноса из спољних фондова
- проверу финансијске одрживости пројекта.

Финансијска анализа подразумева:

- процену укупних инвестиционих трошкова пројекта, укупних трошкова и прихода експлоатације и њихове импликације на новчане токове
- израчунавање финансијских показатеља исплативости пројекта, тј. финансијске нето садашње вредности (FNPV) и одговарајуће финансијске интерне стопе рентабилности (FIRR).

За процену исплативости пројекта користе се следећи финансијски показатељи:

- финансијска интерна стопа рентабилности (FRR)
- финансијска нето садашња вредност (FNPV)
- период повраћаја.

Пројекат ће бити подобан за финансирање путем јавно- приватног партнерства само ако је пре интервенција, односно у случају традиционалног буџетског финансирања пројекта финансијска нето садашња вредност (FNPV) мања од 0, а финансијска стопа рентабилности (FRR) мања од одабране дисконтне стопе. Пројекат ће бити прихватљив само у случају позитивних резултата финансијских показатеља (FNPV већа од 0, FRR већа од одабране дисконтне стопе).

3.2. ДРУШТВО ЗА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ (ДПН)

Према Закону о јавно-приватном партнерству:

- **Друштво за посебне намене** (у даљем тексту: **ДПН**) је привредно друштво које оснива приватни, односно јавни партнер за потребе закључења јавног уговора, односно за потребе реализације пројекта јавно-приватног партнерства

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

Статутом ДПН дефинисаће се минимално следећа права јавног партнера:

- ДПН има надзорни одбор од три члана, где два члана директно именује представник приватног партнера, а трећег предлаже јавни партнер
- представник јавног партнера има једнака права као представници приватног партнера, у складу са статутом и законима РС
- надзорни одбор сваке године до 30. маја припрема извештај о резултатима пословања и постигнутим финансијским уштедама и о томе писмено извештава председника општине Мали Зворник и Скупштину Општине Мали Зворник.

3.3. КОМПАРАТОР ТРОШКОВА

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

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

Трошкови без ПДВ-а за период од 12 година	ЕУР	ЕУР/год	РСД/ГОД
Трошкови реконструкције дела саобраћајне локалне путне инфраструктуре	4,965,876	413,823	49,244,939

Пројект менаџмент	0	0	0
КАПИТАЛНИ ТРОШКОВИ	4,965,876	413,823	49,244,939
Трошкови одржавања дела саобраћајне локалне путне инфраструктуре	1,227,000	102,250	12,167,750
Трошкови финансирања и осигурања	0	0	0
Функционисање ДПН	200,000	16,667	1,983,333
ОПЕРАТИВНИ ТРОШКОВИ	1,427,000	118,917	14,151,083
УКУПНО:	6,392,876	532,740	63,396,023

3.4. АНАЛИЗА РИЗИКА И МАТРИЦА РАСПОДЕЛЕ РИЗИКА

Ради реализације пројекта, односно процене економске и финансијске исплативости, потребно је идентификовање критичних променљивих на основу којих треба прикупити детаљније информације, проучавање утицаја промена ових „критичних променљивих“, као и параметара за утврђивање трошкова и користи на израчунате финансијске и економске индексе.

Укључивањем анализе ризика у пројекције пословних резултата испитане су могућности да ће пројекат остварити задовољавајући учинак, односно остварити одговарајућу стопу рентабилности и нето садашње вредности (IRR и NPV). Дате су претпоставке за расподелу вероватноће за сваку критичну променљиву и урађени прорачуни расподеле показатеља учинка.

Категорије	Примери променљивих
Параметри модела	Дисконтна стопа
Динамика цена	Стопа инфлације, стопа раста реалних плата, цена енергије, промене у ценама робе и услуга
Подаци о потражњи	Становништво, стопа демографског раста, специфична потрошња
Инвестициони трошкови	Трајање радова на градилишту (одлагања у реализацији), трошкови рада по сату, продуктивност по сату рада, трошкови земљишта, трошкови транспорта, трошкови бетонског агрегата, удаљеност од каменолома, трошкови изнајмљивања, дубина бунара, животни век опреме и произведених добара.
Цене експлоатације	Цене коришћене робе и услуга, трошкови особља по сату, цена електричне енергије, гаса и других горива
Квантитативни параметри експлоатационих трошкова	Специфична потрошња енергије и других добара и услуга, број запослених лица.
Цене прихода	Тарифе, продајне цене производа, цене полупроизвода.
Квантитативни параметри прихода	Производња продате робе по сату (или некој другој временској јединици), опсег пружених услуга, продуктивност, број корисника, проценат пенетрације на коришћеном подручју, пенетрација на тржишту.
Обрачунске цене (трошкови и користи)	Коефицијенти за конвертовање тржишних цена, вредност времена, трошкови хоспитализације, трошкови избегнутих смртних случајева, цене у сенци (обрачунске цене или објективно условљене цене робе и услуга), валоризација екстерналија.
Квантитативни параметри трошкова и користи	Стопа избегнутих боловања, величина коришћеног подручја, додата вредност по хектару земљишта, ризици у производњи енергије и коришћењу секундарних сировина.

Крива кумулативне вероватноће или табела са вредностима омогућава доделу одређеног степена ризика пројекту. Пројекат се сматра ризичним уколико постоји висока вероватноћа да неће успети да пређе одређени праг IRR.

Општи циљ анализе ризика јесте одређивање нивоа ризика одређеног пројекта и његове зависности од појединих критичних параметара. Анализом ризика може се проценити вероватноћа лошег исхода, али се такође могу идентификовати и начини на које се неки пројекат може учинити постојанијим.

Јавни партнер (у овом случају Општина Мали Зворник) пренеће на приватног партнера све ризике којима приватни партнер може ефикасно да управља и за које је спреман да врши плаћање накнаде у складу са моделом уговора о јавно-приватном партнерству.

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

Јавни партнер има обавезу да за време трајања Уговора прибавља све неопходне дозволе и одобрења за извођење грађевинских радова, као и да достави сву неопходну документацију којом он располаже или је на основу техничких и других релевантних прописа Републике Србије дужан, односно у могућности да обезбеди.

У случајевима наступања околности који представљају вишу силу (природна катастрофа, пожар, политичка нестабилност...) долази до привременог одлагања примене Уговора, све до престанка околности. Тада се период важења Уговора продужава за период деловања више силе. У случају континуираног дејства више силе дужем од 180 дана, свака уговорна страна може једностраном изјавом да раскине Уговор са тренутним дејство.

Настанак неспоразума техничке природе и општих спорова представља ризик за обе уговорне стране, чији начин решавања је регулисан Уговором. Неспоразуми техничке природе се прослеђују на коначно решавање трећем лицу: а) експерту или б) сертификованом органу (кога именују заједно јавни и приватни партнер у року од 15 дана од дана настанка неспоразума. Одлука трећег лица је обавезујућа, а накнаду за

решавање неспоразума плаћа страна која изгуби спор. Општи спорови, несугласице или захтеви у вези са Уговором/неизвршењем уговорних обавеза решавају се: а) раскидом или ништавошћу Уговора; б) преко стварно надлежног суда; в) посредством Спољнотрговинске арбитраже (Спољнотрговинска арбитража при Привредној комори Србије је стална арбитражна институција за решавање спорова и вршење мирења из међународних пословних односа, када је уговорена њена надлежност).

У случају одустајања од реализације пројекта јавни партнер неће остварити приход по основу уштеде укупних трошкова изградње инфраструктуре, што се обично дешава као последица промене политике локалне власти о спровођењу капиталних пројеката у условима недостатка буџетских средстава за реализацију свих предложених пројекта.

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

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

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

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

Ради објашњења ризика одлучили смо се да користимо технички приступ дефинисању ризика, што подразумева дефинисање квантитативних особина ризика. Приликом квантитативног одређивања ризика, узимају се у обзир само оне последице које се могу квантификвати. Из истих разлога, сваки ризик треба посебно дефинисати.

Ризици у фази припреме пројекта- периоду развоја пројекта:

- ризик припреме техничке документације: Планирање времена у сваком пројекту зависи од унутрашњих и спољашњих фактора. Свако прекорачење планираних рокова има за последицу губитак финансијских средстава. Процењујемо га на 50%
- ризик дозвола: Подразумева да нису прибављене неопходне дозволе за извршење уговорних обавеза. Вероватноћу настанка овог ризика процењујемо на 5%
- временско прекорачење и кашњења: На овај ризик утиче много фактора. Навешћемо као пример да јавни партнер не припреми тендерску документацију у најкраћем могућем року али не на уштрб квалитета исте што утиче на кашњење целокупне имплементације. Вероватноћа настанка овог ризика процењујемо на 30%
- законодавне промене: Овај ризик је готово занемарљив, и вероватноћа његовог настанка се процењује на 1%. Подељен је између ЈП и ПП
- ризик технологије: Овај ризик зависи од техничке документације у оквиру тендерске документације. Вероватноћа наступа овог ризика је минимална и процењује се на 10%. Уколико квалитет опреме буде нижи, учинак неће достићи Уговором превиђен ниво и због тога ће приватни партнер бити у обавези да плаћа пенале. Време трајања гаранције ће бити један од кључних елемената јавне набавке.

Ризици у периоду изградње:

- ризик набавке (кашњења испоруке): Ризик од кашњења у испоруци опреме и материјала за јавног партнера узрокује одређене новчане губитке по дану (на основу уштеде) и исти је јавни партнер у могућности да уведе као пенал приватном партнеру. Остварењем овог ризика и приватни партнер има двоструки губитак (неостваривање добити и пенали). Вероватноћа настанка се процењује на 5%
- ризик локације: Вероватноћа настанка се процењује на 10%
- прекомерно трошење средстава од стране генералних извођача радова током изградње: Вероватноћа настанка се процењује на 5%
- кашњења и непоштивање рокова изградње: Услед нестручности тима, долази до кашњења и померања рокова изградње, што за последицу има раст трошкова, смањење квалитета и пробијање рокова изградње. Вероватноћа настанка се процењује на 5%
- настанак штете на опреми и повреде на раду: Ризик сноси приватни партнер и исти процењујемо на 1%
- виша сила: Услед више силе може доћи до кашњења у имплементацији и повећања трошкова. Вероватноћа настанка се процењује на 10%
- ризик раста камата и курса- ризик финансирања: Уколико дође до промена финасијских услова може доћи до повећања трошкова пројекта. Вероватноћа настанка се процењује на 30%.

Ризици пуштања у рад у току имплементације- периоду након изградње:

- Ризик пуштања у рад: Подразумева да нису испуњени сви неопходни услови за пуштање у рад. Процењује се на 10%
- управљање пројектним предузећем: Услед лошег менаџерског тима долази до неадекватног управљања пројектом што има за последицу кашњење и лош квалитет посла. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 50%
- одржавање објеката и опреме: Одржавање је урачунато у отплату инвестиције. Ризик од истог је минималан из разлога што уколико приватни партнер не одржава путеве у складу са Уговором, јавни партнер неће плаћати испостављене фактуре на месечном износу. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 5%
- инфлаторни ризик: Инфлаторни ризик је минималан јер приватни партнер неће моћи исти користити при наплати инвестиције. Он се процењује на 10%
- валутни ризик: Цене ће бити дефинисане у еврима, а плаћање ће се вршити по средњем курсу Народне банке Србије. Исти ризик је подложен спољашњим факторима. Процењујемо га на 20%

- ризик каматних стопа: Ризик каматних стопа се процењује као занемарљив јер би каматне стопе приватног партнера требале бити дефинисане као фиксне према банци. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 10%
- порески ризици: Порески ризик увек постоји али исти процењујемо као занемарљив наспрам осталих ризика и износи 10%
- политички ризик: Ризик одустајања јавног партнера од посла. Процењује се вероватноћа наступа ризика на 20%.

Ризик може имати један или више узрока и исто тако и више последица. У складу са горенаведеним, јавни партнер преноси огроман део ризика на приватног партнера у свим елементима реализације пројекта, од припреме, преко израде техничке документације, набавке, транспорта, извођења радова, финансирања, осигурања, одржавања и управљања.

На основу оваквог оквира, извршено је вредновање ризика у оквиру компаратора јавно-приватног партнерства, па се овом методом, тј. вредновањем ризика у оба случаја, огроман део ризика са великом вредношћу преноси са јавног на приватног партнера, односно скоро цео ризик се преноси на приватног партнера (око 84% вредности ризика), а што се може видети у табеларном прегледу који следи.

У оквиру традиционалног модела, јавни партнер је носилац свих идентификованих ризика. У оквиру ЈПП јавни партнер планира пренос на приватног партнера свих оних ризика којима он може ефикасно да управља и за то је спреман да врши плаћање накнаде у складу са моделом уговора о ЈПП. Јавни партнер задржава управљање са следећим ризицима:

- ризиком у припремном периоду који се односи на прибављање неопходних дозвола и део ризика промене Законске регулативе
- ризиком локације у периоду имплементације пројекта и прекомерног трошења средстава од стране генералних извођача радова током изградње као и део ризика настанка више силе.

Политички ризик у смислу одустајања јавног партнера од реализације пројекта представља изузетно висок ризик како за јавног партнера тако и за приватног партнера (у оквиру ЈПП).

У следећој табели приказана је расподела ризика између јавног и приватног партнера, као и процена утицаја ризика, вероватноћа појаве ризика али и финансијски утицајинаведених ризика. У табели је очигледно да је дислокација ризика таква да се већина ризика преноси на приватног партнера, што представља изузетно јак аргумент за прихватљивост оваквог начина реализације пројекта, односно спровођење пројекта у складу са Законом о јавно.приватном партнерству и концесијама.

Табела: Матрица Ризика

[illegible]

Управљање пројектом	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Постојање 3 паралелне независне линије надзора, надзор банака, власника капитала и предузећа које управља пројектом
Финансирање пројекта	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Приступ фондовима капитала и финансијским институцијама би требало да осигура финансирање пројекта под повољним условима
Прекомерно трошење средстава од стране генералних извођача радова током изградње	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Прецизна процена и дефинисан буџет а затим и у уговору о изградњи треба да се дефинише накнада штете због кашњења изградње
Кашњења и непоштовање задатах рокова током изградње	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Рокови адекватно процењени и дефинисани у уговору о изградњи који би требало да дефинише накнаду штете због кашњења изградње
Настанак штете на опреми објектима и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Осигурање и покреиће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту
Виша сила	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен			X	Виша сила би требало да буде делимично ограничена и регулисана у уговору о откупу топлотне енергије
Период пословања (након изградње)							
Управљање пројектним предузећем	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Постављање искусног руководства у оквиру пројектне компаније
Одржавање објекта и опреме	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			трошкови адекватно процењени у финансијском плану
Инфлаторни ризик	Минималан	Минималан	Занемарљив		X		Цена доступности инфраструктуре индексирана у еврима
Валутни ризик	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	Умерен / Ограничен	X			Цена услуге деноминирана у еврима али плаћање у динарима на овај начин су валуте обавеза и прихода усклађене

Ризик каматних стопа	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Каматне стопе израђене фиксно корз свап аранжман са банком која би евентуално била агент
Порески ризици	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Пореска оптимизација за инвеститоре кроз адекватну корпоративну структуру
Настанак штете на опреми објектима и повреде на раду	Минималан	Минималан	Занемарљив	X			Осигурање и покриће штета и одговорности адекватним врстама осигурања доступним на нашем тржишту

Реализација пројекта изградње недостајуће путне инфраструктуре под досадашњим условима у наредном петогодишњем периоду подразумевала би следећу алокацију појединих ризика:

- *Ризик тражње не постоји с обзиром да Општина не наплаћује коришћење ове категорије путева*
- *Финансијски ризици услед кретања на тржишту (цене на мало, цена струје, курс динара и просечна бруто плата) укључују се у обрачун и корекцију цене*
- *Ризик од штете покрива се полисом осигурања коју плаћа приватни партнер*
- *Ризик неизвршења уговорних обавеза приватног партнера покрива се механизмом неплаћања јединствене накнаде од стране Општине приватном партнеру за доступност инфраструктуре (availability (payment) charge)*

3.5. СПЕЦИФИКАЦИЈА О ФИНАНСИЈСКОЈ ПРИХВАТЉИВОСТИ ЈПП ЗА ЈАВНОГ ПАРТНЕРА

ФИНАНСИЈСКИ ТОК ПРОЈЕКТА, означава структуру финансијских токова, а колоне поједине периоде у веку пројекта, односно динамику финансијских токова у времену. Структура финансијских токова састоји се од три основне групе ставки:

- приходи
- расходи
- нето-приходи

Приходи у финансијском току су сви приливи финансијских средстава у пројекту и укључују следеће категорије:

- укупни приход
- изворе финансирања (у овом случају сопствени извори приватног партнера)
- остатак вредности пројекта који укључује преосталу вредност основних средстава, обртних средстава и резерви (у овом случају једнак нули)

Расходи у финансијском току су они пословни догађаји који смањују финансијски потенцијал пројекта, тј. сви одливи финансијских средстава из инвестиционог пројекта без обзира о ком облику плаћања је реч и без обзира на власништво над тим средствима. Део расхода резултат је инвестирања и трошкова везаних за инвестиције, који делује истовремено на смањење економског и финансијског потенцијала инвестиционог пројекта. Овде спадају трошкови основних средстава (без амортизације), обртних средстава, материјални трошкови, бруто зараде, слични и остали расходи. Део расхода последица је коришћења финансијског потенцијала који није створен унутар инвестиционог пројекта, па исти показује повраћај претходно примљених финансијских средстава, што значи да смањује финансијски, али не и економски потенцијал инвестиционог пројекта, и то:

- отплата кредита (ануитет = главница + камата), кога у овом случају нема
- преостали расходи
- пореске обавезе (порез на добит и др.)
- издвајања у резерве
- остало.

Нето приходи у финансијском току инвестиционог пројекта разлика су између његових

Обим, начин и извори финансирања

Већи део путева који нису асфалтирани на територији општине Мали Зворник потребно је асфалтирати и довести у стање које одговара данашњим стандардима изградње. Путеви и путно земљиште нема велике габарите па је путеве потребно асфалтирати у ширини од око 3,0 - 4,0м са местимичним нишама за мимоилажење, што је довољно за одвијање двосмерног саобраћаја.

Укупна дужина путева за асфалтирање на територији општине Мали Зворник предложена овим ЈПП Пројектом је $L = 82000,00 \text{ m}$. Вредност целокупне инвестиције износи **6,392,876** евра.

Путеве је потребно реконструисати, местимично састругати постојећи или потпуно уклонити дотрајали асфалтни слој, поправити доњи строј (туцанички застор) – местимично извршити потребна проширења, регулисати одводњу воде са пута и асфалтирати.

Предвиђено је финансирање реконструкције путне мреже на максимум **12 година**.

Предвиђено је финансирање из буџетских средстава, која ће бити пројектована током животног века инфраструктурног објекта, с обзиром да су предмет предложеног пројекта локални путеви чије је коришћење доступно без накнаде за крајње кориснике.

Максимална јединствена накнада која ће бити плаћена за доступност инфраструктуре током периода од 12 година подразумева накнаду која ће бити количник збира капиталних трошкова изградње путне инфраструктуре и оперативних трошкова одржавања реконструисане путне инфраструктуре, и броја година у којима се плаћа јединствена годишња накнада. Изнод накнаде ће бити исход понуде потенцијалних приватних партнера у поступку доделе јавног уговора који се односи на цену финансирања и изградње путне инфраструктуре.

Финансирање пројекта

Пројекат ће бити финансиран искључиво од стране одабраног приватног партнера и то највероватније комбинацијом задужења код банака и приватним капиталом. О условима финансирања (грејс-периоду, каматној стопи) сваки потенцијални приватни партнер ће преговарати са различитим банкама које би биле заинтересоване да обезбеде средства за овај пројекат. Ово задужење биће задужење без рекурса (без јемства/гаранција) Општине Мали Зворник већ ће пројектно предузеће само гарантовати за дуг.

Очекивано је да приватни партнер на тржишту капитала може да обезбеди да временски рок пројектног зајма износи 12 година. Имајући у виду да је реч о кредиту без рекурса, за обавезе пројекта власници неће бити одговорни и неће постојати обавеза увећања обавеза у билансима предузећа власника. С тим у вези услови кредитног финансирања и отплатни план били би усаглашени са опште прихваћеном праксом о пројектном

финансирању чиме се треба руководити приликом оптимизације капиталне структуре и извора финансирања пројекта.

Обим, начин и извори финансирања Јавног партнера

На основу предложеног пројекта, имајући у виду да локална путна инфраструктура не подлеже наплати коришћења од стране крајњих корисника, у целости ће се плаћати накнада за доступност инфраструктуре (availability payment) из буџетских средстава.

Максимална јединствена накнада која ће бити плаћена за доступност инфраструктуре током периода од 12 година, а њен коначни износ ће бити исход понуде потенцијалних приватних партнера у поступку доделе јавног уговора.

Потенцијални представљени вид финансирања пројекта у односу на традиционални (буџетски) има предности које се огледају у доступности финансијских средстава и њиховој цени. Уколико би се општина одлучила на традиционалан вид финансирања пројекта сматрамо да би кредитни ризик општине утицао на вишу цену позајмљених извора средстава. Такође, то би за последицу имало утицај на кредитну способност општине јер би за износ зајма гарант била општина или неко ЈКП. Такође сви ризици пројекта аутоматски би били пренети на ЈКП и општине и то би се одразило на њихов кредитни потенцијал. Општина има само ограничену могућност ограничења ризика и преношења ризика на крајње кориснике пројекта и такође нема могућност да одреди цену услуге односно да подигне јавне приходе како би евентуално покрила неочекиване ризике. Ограничење кредитне способности у деликатном тренутку у коме општина планира додатне капиталне пројекте у областима где није могуће пројектно финансирање имало би за последицу угрожавање тих пројеката због ограничене кредитне способности Општине.

С друге стране правилним пројектним финансирањем кредитни ризик бива подељен између приватног и јавног партнера. Правилним уговарањем кључ у руке ризици од кашњења у изградњи, ризици премашивања буџета као и ризици лошијих перформанси бивају ограничени. Ово је могуће постићи само уз ангажовање приватног партнера са искуством у области развоја инфраструктурних пројеката и пројектном финансирању.

Досадашња издвајања

Општина Мали Зворник је у периоду од последње три године за радове на изградњи и одржавању локалних путева издвајала следеће износе на годишњем нивоу:

Табела: Досадашња издвајања из буџета општине Мали Зворник у динарима (ПЛАНИРАНО)

Средства из буџета Малог Зворника (динари)	2018	2017	2016
Одржавање путева	50.600.000,00	62.200.000,00	61.835.000,00
Изградња путева	35.400.000,00	35.120.000,00	38.525.000,00
Путна инфраструктура укупно динара	86.000.000,00	97.320.000,00	100.360.000,00

Табела:
ла:

Досадашња издвајања из буџета општине Мали Зворник у еврима

Средства из буџета Малог Зворника (еври)	2018	2017	2016
Одржавање путева	430.579,00	530.915,00	527.799,00
Изградња путева	301.235,00	299.770,00	328.834,00
Путна инфраструктура укупно евра	731.814,00	830.685,00	856.633,00

Табела: Досадашња издвајања из буџета општине Мали Зворник у динарима (ИЗВРШЕНО)

Средства из буџета Малог Зворника (динари)	2018	2017	2016
Одржавање путева	30.468.953,00	25.230.334,00	57.292.888,00
Изградња путева	10.560.497,00	23.502.755,00	30.635.051,00
Путна инфраструктура укупно динара	41.029.450,00	48.733.089,00	87.635.051,00

Табела:
ла:
Доса
даш
ња
издв
ајањ

а из буџета општине Мали Зворник у еврима

Средства из буџета Малог Зворника (еври)	2018	2017	2016
Одржавање путева	260.071,00	215.356,00	489.030,00
Изградња путева	90.140,00	200.610,00	258.989,00
Путна инфраструктура укупно	350.211,00	415.966,00	748.018,00

ЕКОНОМСКИ ТОК ПРОЈЕКТА, означава структуру економских токова, а колоне поједине периоде у веку пројекта или динамику економских токова у времену. Структура економских токова састоји се од три основне групе ставки:

- приходи
- расходи
- нето-приходи.

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 (којих у овом случају нема).

4. АНАЛИЗА ЕКОНОМСКЕ ЕФИКАСНОСТИ

С обзиром да ће приватни партнери у моменту закључења уговора морати да буду потпуно спремни за почетак радова на изградњи дела путне мреже, која се наслања и компатибилна је са постојећом мрежом, не постоји никаква опасност да ће бити угрожен постојећи систем и мрежа. Тиме се стварају услови да постојећи систем ефикасно функционише, односно да ће новоизграђени део система ефикасно функционисати све време током животног века објекта.

Економска ефикасност пројекта ЈПП се огледа и у томе што се на приватног партнера преносе ризици који би у традиционалном моделу инвестирања били на терет јавног партнера. У систему пружања услуга јавне инфраструктуре је природно да се на приватне partnere пренесу следећи ризици: ризик омогућавања пружања услуге/радова, рокова, трошкова, ризик заштите животне средине и сл. Пренос ових ризика на приватног партнера ће несумњиво допринети повећању економске ефикасности пројекта ЈПП.

Главни економски показатељи који се користе за опис економске вредности пројекта су нето садашња вредност, интерна стопа рентабилности и однос трошкова и користи.

Економска анализа се врши са становишта целог друштва и њен циљ је да се уради процена утицаја пројекта на добробит становништва и региона. Економска анализа се врши на основу информација које се добијају из финансијске анализе. Да би се прешло из

перспективе власника пројекта на перспективу целокупног друштва, раде се ажурирања финансијских токова, односно врше се фискалне корекције.

У економској анализи релевантне цене за кориснике и испоручиоце су оне које се формирају на тржишту. Међутим, цене које се користе у финансијској анализи често не осликавају реалну вредност за друштво због поремећаја на тржиштима или недостатка тржишта (ограничена понуда или ограничен број учесника на тржишту) и информација. Штавише, порези или субвенције су често из перспективе друштва трансфери (прерасподела средстава). Због тога, треба урадити фискалне корекције и у економској анализи треба применити коефицијенте конверзије за све улазне и излазне токове из финансијске анализе.

Треба извршити корекцију новчаних токова коришћених у финансијској анализи. Трошкови коришћени у финансијској анализи претварају се за коришћење у економској анализи применом коефицијената конверзије за следеће одвојене компоненте трошкова:

- земљиште: експропријација земљишта често представља трошак за иницијатора, али корист за власника земљишта
- радна снага: радна снага представља трошак за иницијатора пројекта, али, радна снага представља и корист по питању смањења незапослености за саме незапослене (и друштво у целини). Зато се трошкови радне снаге прилагођавају у економској анализи (у зависности од нивоа квалификације радника и ситуације на тржишту рада)
- остали трошкови.

5. ИНДИРЕКТНИ ЕФЕКТИ ПРОЈЕКТА

Инвестицијама се приписује способност да генеришу одређене директне, индиректне или у ширем смислу друштвене ефекте. Под утицајем друштвених ефеката успостављају се нови захтеви према систему саобраћаја (потражња) и то у дужем, најчешће средњорочном периоду посматрања. Посебну пажњу побуђују утицај инвестиција који се у економској теорији квалификују као екстерни ефекти.

Када су у питању инвестиције у саобраћајну инфраструктуру, мерење економских користи носи комплексне концептуалне и практичне проблеме у поређењу са онима који се односе на мерење њихових економских трошкова. Мерење економских користи сложен је поступак којим се идентификује „потенцијални профит“ инвестиције. У том смислу, у први

план долазе питања везана за систем друштвене вредности, друштвеног благостања и са тим у вези, избор поступка за вредновање инвестиције у јавна, посебно локална добра.

Деловање индиректних, специфично екстерних ефеката неопходно је озбиљно размотрити. Када су у питању инвестиције у саобраћајне системе, од посебног интереса јесте активирање позитивних екстерних ефеката, посебно оних везаних за феномен индуковане изградње и облика који ту изгрању прате.

Индиректни ефекти обично се испољавају у два облика, и то: у форми емитованих трошкова и користи и у форми пренетих трошкова и користи. Ово виђење улоге инвестиција у саобраћајну инфраструктуру у целини ужива подршку свих релевантних научних и стручних кругова на свету. До данас су објављена теоретска и практична истраживања да позитивни екстерни ефекти настају као последица постојања квалитетне инфраструктуре, а не услед њеног коришћења. Јасно проистиче да друштвени трошак, односно корист од инвестиције, у конкретном случају саобраћајне, нису једнаке простом збиру појединачних трошкова и ефеката њених корисника, већ су једнаки суми директних (појединачних) трошкова и користи и екстерних ефеката.

Социо-економски фактори

Инвестиције у саобраћај имају карактер капиталне експанзије или капиталних побољшања, односно на изградњу инфраструктуре или примене нових технологија којима се унапређује ефикасност коришћења инфраструктуре. Аналитички приступ који је зачет употребом анализа трошкова и користи, су се доказале као анализе које имају недостатке, јер не обухватају просторни аспект размене нити системске ефекте (извор-циљ кретања, међусобни утицаји саобраћаја и генератора саобраћајне потражње, итд). Процена ефеката инвестиције у саобраћају, ефеката једнакости и дистрибутивних ефеката саобраћаја у контексту економског развоја неразвијених подручја се мора заснивати пре свега на индиректним ефектима и њиховој анализи, а посебно се мора обратити пажња на ефекте унапређења система саобраћаја на привредни развој, експанзију запослења, могућности за стварање дохода у неразвијеним подручјима, безбедност, популацију, миграцију и др.

Социо-економске факторе као индиректне факторе инвестиције у саобраћајне системе и инфраструктуру треба посматрати као:

- Подршку одрживом систему саобраћаја (стварање заједница погодних за живот, подстицај општег благостања итд.);
- Питања која се тичу локалног живља (односно њихове партиципације у формулисању политике развоја саобраћаја и инвестиција на локалном нивоу);
- Унапређење и подстицање координације планова коришћења земљишта, локалног привредног развоја и саобраћаја у остваривању заједничких циљева;
- Испуњавање правне обавезе у вези са еколошким аспектима развоја саобраћаја применом недискриминаторских правила и праксе.

6. ВРСТЕ И СРЕДСТВА ОБЕЗБЕЂЕЊА У ПРОЈЕКТУ ЈПП

Јавни партнер, сходно Закону о јавним набавкама ће јавним позивом и конкурсном документацијом навести да је приватни партнер дужан да достави средства финансијског обезбеђења за озбиљност понуде и то банкарску гаранцију. Пројектни тим Јавног тела предлаже врсту и висину конкретних гаранција. На основу квантитативних података, банкарска гаранција ће износити 3% без ПДВ-а од вредности целог пројекта.

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

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

Јавни партнер ће, приликом потписивања уговора са изабраним понуђачем, тражити и достављање средстава финансијског обезбеђења из године у годину за добро извршење посла и то банкарске гаранције у износу од 5 % од вредности пројекта.

Јавни партнер може прихватити да изда одређена, разумно захтевана, средства обезбеђења и прихвати преузимање одређених одговорности које су неопходне приватном партнеру у вези са било којом обавезом из јавног уговора као средство финансијског обезбеђења за поштовање уговорних обавеза и то: муниципалне менице

или овлашћење за задужење консолидованог рачуна трезора локалне самоуправе. Обавеза јавног партнера јесте, пре свега, плаћање накнада приватном партнеру у периоду трајања уговора, као и остале обавезе у складу са уговором.

7. УСЛОВИ, ЗАХТЕВИ И НАЧИН ОБЕЗБЕЂЕЊА ИНФРАСТРУКТУРЕ И УСЛУГА КОЈЕ ПРИВАТНИ ПАРТНЕР ПРУЖА КОРИСНИЦИМА

Да би приватни партнер могао да учествује у реализацији предложеног пројекта у Малом Зворнику, мора да испуни одређене услове.

Основни услов за обављање делатности је поседовање одговарајућих квалификација у реализацији сличних или истих пројеката, финансијски капацитет и доказан бонитет и референце корисника досадашњих реализованих пројеката.

Новоизграђена инфраструктура ће подићи квалитет услуга на територији Општине, а неће имати утицаја на животни и економски стандард субјеката који ће користити новоизграђену инфраструктуру, с обзиром да предвиђени путеви не спадају у категорију чије се коришћење наплаћује.

Све улице које нису асфалтиране на територији Општине Мали Зворник потребно је асфалтирати и довести у стање које одговара савременом времену. Улице су приступне и путно земљиште нема велике габарите па је улице потребно асфалтирати у ширини од око 3.0 м до 4.0 м, што је довољно за одвијање двосмерног саобраћаја.

Нивелете коловоза треба поставити тако да се максимално прилагоде постојећем терену и постојећим колским улазима.

8. ИНФОРМАЦИЈЕ О ЈАВНОМ ПОЗИВУ И ПРЕГЛЕД САДРЖИНЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

8.1. ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОСТУПКУ ДОДЕЛЕ И ОБЈАВЉИВАЊУ ЈАВНОГ ПОЗИВА

Јавно-приватно партнерство сходно Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама и на основу Члана 7., јесте 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.

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

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

Јавни позив се по потреби објављује електронски на интернет страници "Tenders Electronic Daily" и интернет издању додатка Службеном листу Европске уније, а обавезно за пројекте вредности преко пет милиона евра.

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

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

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

8.2. РОК НА КОЈИ СЕ ЗАКЉУЧУЈЕ ЈАВНИ УГОВОР

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

Предложени пројекат ЈПП је планиран на 12 година.

8.3. КРИТЕРИЈУМИ ИЗБОРА И ДОДЕЛЕ, КАО И ОДАБРАНИ ПОСТУПАК ДОДЕЛЕ

У складу са чланом 20. **Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама** („Службени гласник бр. 88/2011, 15/2016 и 104/2016), поступак избора приватног партнера спровешће се као поступак јавне набавке у складу са Законом о јавним набавкама.

Поступак избора најповољније понуде и доделе уговора је могуће спровести тек након добијања позитивног мишљења Комисије за јавно-приватно партнерство и усвајања пројекта од стране скупштине општине Мали Зворник.

Понуде приватних партнера који испуњавају обавезне услове дефинисане Законом о јавним набавкама и додатне услове наведене у овом предлогу пројекта, могу бити рангиране, између осталог и на основу следећих критеријума:

- понуђена цена
- искуства понуђача
- технички капацитет
- кадровски капацитет
- пословна способност и др.
- рок изградње

Потребно је да приватни партнер испуни следеће услове:

- да има у претходне 3 године закључене уговоре и изведене радове на реконструкцији и изградњи путева у дужини од најмање 160 км;
- да је вредност изведених радова на изградњи, реконструкцији и одржавању путева у последње 3 године минимално 1.000.000.000 динара/години
- да поседује асфалтну базу капацитета 200 t/c
- да је радио одржавање путева у последњих 8 година у континуитету
- да поседује велику лиценцу (Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре).

Коначни критеријуми биће утврђени приликом сачињавања конкурсне документације, коју ће израдити пројектни тим, односно комисија за спровођење поступка јавне набавке.

8.4. САДРЖИНА ЈАВНОГ УГОВОРА

Сходно чл. 46 Закона о јавно-приватном партнерству јавни уговор садржи све одредбе, услове и друге клаузуле које јавни партнер сматра корисним за испуњавање задатка приватног партнера и за однос приватног партнера са другим учесницима који играју значајну улогу у реализацији ЈПП са или без елемената концесије. Приликом одређивања одредаба и услова јавног уговора, јавни партнер уређује следећа питања:

1. карактер и обим радова које треба да изврши и/или услуга које треба да обезбеди приватни партнер и услове за њихово обезбеђење, под условом да су наведени у јавном позиву;
2. расподела ризика између јавног и приватног партнера;
3. одредбе о минималном захтеваном квалитету и стандарду услуга и радова у интересу јавности или корисника услуга или јавних објеката, као и последице неиспуњења ових захтева у погледу квалитета, под условом да не представљају повећање или смањење накнаде приватном партнеру из тачке 9) овог става;
4. обим искључивих права приватног партнера, ако постоје;
5. евентуалну помоћ коју јавни партнер може пружити приватном партнеру за добијање дозвола и одобрења потребних за реализацију ЈПП или концесије;
6. захтеве у вези са ДПН у погледу: правне форме, оснивања, минималног капитала и минималних других средстава или људских ресурса, структуре акционара, организационе структуре и пословних просторија као и пословних активности ДПН;
7. власништво над средствима која се односе на пројекат и по потреби, обавезе уговорних страна у погледу стицања пројектних средстава и евентуално потребних службености;
8. висина и начин израчунавања концесионе накнаде, ако је има;
9. накнада приватном партнеру, без обзира да ли се састоји од тарифа или накнада за обезбеђене објекте или услуге, начин и формула за утврђивање, периодично усклађивање и прилагођавање тих тарифа или накнада, евентуалне исплате које јавни партнер треба да изврши приватном партнеру;
10. механизми за смањење накнаде (без обзира на правни облик) приватном партнеру у случају лошијег квалитета његових услуга/објеката;
11. поступак који јавни партнер користи за разматрање и одобравање пројеката, планова изградње и спецификација, као и поступци за тестирање и коначну

- инспекцију, одобрење и пријем инфраструктурног објекта као и извршених услуга, ако је потребно;
12. поступци за измене пројекта, планова изградње и спецификација ако их једнострано утврђује јавни партнер и поступци за сагласност о евентуалном продужењу рокова и/или повећању накнаде (укључујући трошкове финансирања);
 13. обим обавезе приватног партнера да зависно од случаја обезбеди измену објекта или услуга у току трајања уговора да би се удовољило измењеној стварној тражњи за услугом, њеном континуитету и њеном пружању под суштински истим условима свим корисницима, као и последице тога на накнаду (и трошкове финансирања) за приватног партнера;
 14. могући обим измена јавног уговора након његовог закључења, лица која имају право да то захтевају и механизам за усаглашавање тих измена;
 15. евентуална права јавног партнера да приватном партнеру одобри закључење најважнијих подизвођачких уговора или уговора са зависним друштвима приватног партнера или са другим повезаним лицима или других уговора којима се поверава обављање одређених послова од стране приватног партнера трећим лицима, ако је такво поверавање предвиђено предлогом пројекта ЈПП, односно концесионим актом;
 16. јемства која треба да обезбеди приватни партнер или јавни партнер (укључујући јемства јавног партнера финансијерима) или други начин обезбеђења плаћања;
 17. покриће осигурањем које треба да обезбеђује приватни партнер;
 18. расположиви правни лекови у случају да било која уговорна страна не изврши своје уговорне обавезе;
 19. мера у којој било која уговорна страна може бити изузета од одговорности за неизвршење или кашњење у испуњењу уговорних обавеза услед околности реално ван њене контроле (виша сила, промена закона и сл.);
 20. рок трајања јавног уговора и права и обавезе уговорних страна након његовог истека (укључујући и стање у којем се имовина мора предати јавном партнеру), поступак продужења уговореног рока укључујући његове последице на финансирање пројекта;
 21. компензација и пребијање потраживања;
 22. последице штетне промене прописа;
 23. разлози и последице превременог раскида (укључујући минималан износ који се мора исплатити јавном или приватном партнеру, начин исплате накнаде и средства

из којих ће бити исплаћена накнада), уговорне казне и одговарајуће одредбе предвиђене у тачки 19) овог става;

24. евентуална ограничења одговорности уговорних страна;

25. сви споредни или повезани уговори које треба закључити, укључујући и оне намењене лакшем финансирању трошкова везаних за пројекат, као и ефекте тих уговора на јавни уговор. То нарочито обухвата посебне одредбе којима се јавном партнеру дозвољава да закључи уговор са финансијерима приватног партнера и да обезбеди права на пренос јавног уговора на лице које наведу финансијери у одређеним околностима;

26. меродавно право и механизам за решавање спорова;

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

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

28 опорезивање и фискална питања- ако постоје. Ако јавни уговор, независно које јавно тело га закључује, садржи одредбе које на било који начин доводе до одговорности Републике Србије или имају директног утицаја на буџет Републике Србије, неопходно је прибавити сагласност Владе.

У случају неприбављања сагласности из става 3. овог члана, такве одредбе су ништаве по сили закона.

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

8.5. САГЛАСНОСТ НА ЈАВНИ УГОВОР

Сходно Закону о јавно-приватном партнерству и концесијама, члан 47., пре доношења одлуке о избору приватног партнера и закључења јавног уговора, обавеза је да

Скупштина Општине Мали Зворник, давања сагласности на коначни нацрт јавног уговора укључујући прилоге који чине његов саставни део.

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

8.6. ПОТПИСИВАЊЕ ЈАВНОГ УГОВОРА

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

Јавни уговор у писаном облику потписују овлашћена лица јавног тела и одабраног најповољнијег понуђача, а ако се уговором предвиђа располагање непокретностима, односно располагање уделима у заједничком привредном друштву, уговор се обавезно оверава. Потписивањем јавног уговора приватни партнер стиче право и преузима обавезу обављања делатности за коју је јавни уговор додељен.

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

9. ЗАХТЕВИ У ОБЛАСТИМА ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ, У ПОГЛЕДУ УСЛОВА РАДА, БЕЗБЕДНОСТИ И ЗАШТИТЕ ЗДРАВЉА И СИГУРНОСТИ ЗАПОСЛЕНИХ КОЈЕ АНГАЖУЈЕ ПРОВАТНИ ПАРТНЕР

9.1. ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

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

Циљеви заштите животне средине су:

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

У неким замљама постоји пракса где се дан у години означаи као да чистог ваздуха и тада се цела нација активира да учини нешто у циљу смањења штетних компонената. Светски дан чистог ваздуха обележава се 3. новембра, а овој акцији придружила се и Република Србија различитим пригодним манифестацијама. Заштита животне средине обухвата

мере за: Смањење буке, контроле воде, смањење штетних испусних гасова из индустријских постојења и промета, контролу квалитета прехранбених производа, забране производње једињења која разграђују озонски омотач или негативно контаминирају постојеће екосистеме.

Чланом 5. **Закона о заштити животне средине** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС и 14/16), 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 предузимају мере заштите животне средине, у складу са законом.

Чланом 9. став 1. тачка 5. **Закона о заштити животне средине** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС и 14/16), 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 102. **Закона о заштити животне средине** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС и 14/16), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС и 14/16), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 36/09, 72/09, 43/11- одлука УС и 14/16), налаже да загађивач који својим чињењем или нечињењем проузрокује загађивање животне средине дужан је да, без одлагања, предузме мере утврђене планом заштите од удеса и санационим планом, односно да предузме неопходне мере ради смањења штета у животној средини или уклањања даљих ризика, опасности или санације штете у животној средини.

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

Члан. 3 **Закона о управљању отпадом** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 88/10 и 14/16), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 88/10 и 14/16), 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. 48 став 1, тачка 1. **Закона о управљању отпадом** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 36/09, 88/10 и 14/16), налаже да отпадна уља која су неупотребљива за сврху за коју су првобитно била намењена, као што су хидраулична уља, моторна, турбинска уља и друга мазива као и уљни остаци из резервоара, не смеју бити испуштана или просипана на или у земљиште, површинске и подземне воде и у канализацију.

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

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

- градилиште организовати на минималној површини потребној за његово функционисање, а при избору локације водити рачуна да то не буде простор са израженим карактеристикама флоре и фауне како би се избегао непотебан губитак биотопа
- стриктну заштиту свих делова терена ван непосредне зоне радова, што значи да се ван трасе пута постојеће површине не могу користити као стална или привремена одлагалишта материјала, као позајмишта, као платои за паркирање и поправку машина
- сакупљени хумусни материјал, након чувања на уређеним депонијама, након завршних радова употребити за рекултивацију и биолошку заштиту
- све манипулације са нафтом и њеним дериватима у току процеса грађења, снабдевање машина, обављати на посебно дефинисаном месту и уз максималне мере заштите како не би дошло до просипања. Сву амбалажу за уље и друге деривате нафте, сакупљати и односити на контролисане депоније
- забрану отварања неконтролисаних приступних путева појединим деловима градилишта
- паркирање машина вршити само на уређеним местима. На месту паркирања машина, предузети посебне мере заштите од загађења тла уљем, нафтом и нафтним дериватима. Уколико дође до загађења тла исцурелим уљем или на неки други начин, извршити уклањање тог слоја земље одношети на депонију
- сав отпад настао као последица боравка радника зони градилишта (амбалажа од хране, други чврсти отпаци) одлагати на за ту намену уређеним депонијама
- забрану прања машина и возила у зони радова као и прање миксера за бетон и неконтролисано одстрањивање преосталих делова бетонске масе на било које површине ван непосредне трасе пута
- по завршетку радова, на основу посебних пројеката рекултивације, уредити сва позајмишта и депоније како би се спречило даље деградирање тла и побољшао визуелни ефекат.

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

9.2. БЕЗБЕДНОСТ И ЗДРАВЉЕ НА РАДУ

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

Члан 9. **Закона о безбедности и здрављу на раду** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), дефинише 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 здрављу на раду** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), налаже да је послодавац дужан да, приликом организовања

рада и радног процеса, обезбеди превентивне мере ради заштите живота и здравља запослених, као и да за њихову примену обезбеди потребна финансијска средства. Послодавац је дужан да обезбеди превентивне мере пре почетка рада запосленог, у току рада, као и код сваке измене технолошког поступка, избором радних и производних метода којима се обезбеђује највећа могућа безбедност и заштита здравља на раду, заснована на примени прописа у области безбедности и здравља на раду, радног права, техничких прописа и стандарда, прописа у области здравствене заштите, хигијене рада, здравственог и пензијског и инвалидског осигурања и др.

Члан 13. **Закона о безбедности и здрављу на раду** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), обавезује послодавца да изврши оспособљавање запосленог за безбедан и здрав рад код заснивања радног односа, односно премештаја на друге послове, приликом увођења нове технологије или нових средстава за рад, као и код промене процеса рада који може проузроковати промену мера за безбедан и здрав рад. Послодавац је дужан да запосленог у току оспособљавања за безбедан и здрав рад упозна са свим врстама ризика на пословима на које га распоређује и о конкретним мерама за безбедност и здравље на раду, у складу са актом о процени ризика. Оспособљавање се врши у току радног времена, а трошкови оспособљавања не могу бити на терет запосленог. Оспособљавање за безбедан и здрав рад запосленог мора да буде прилагођено специфичностима његовог радног места, а ако послодавац одреди

запосленом да истовремено обавља послове на два или више радних места, дужан је да запосленог оспособи за безбедан и здрав рад на сваком од радних места.

Члан 29. **Закона о безбедности и здрављу на раду** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), 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** („Службени гласник Републике Србије”, бр. 101/05 и 91/15), налаже послодавцу да запосленом на радном месту са повећаним ризиком, пре почетка рада обезбеди претходни лекарски преглед, као и периодични лекарски преглед у току рада. Ако се у поступку периодичног лекарског прегледа утврди да запослени не испуњава посебне здравствене услове за обављање послова на радном месту са повећаним ризиком, послодавац је дужан да га премести на друго радно место које одговара његовим здравственим способностима.

У смислу **Закона о безбедности и здрављу на раду** („Сл. гласник РС“ бр.101/05 и 91/15), опасности које се могу појавити у току изградње и експлоатације саобраћајнице као и мере заштите које треба предузети могу се сврстати у две групе и то:

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

Опасности у току извођења радова могу настати:

- услед оштећења и повреда од електричних и других водова и инсталација
- опасности од саобраћаја
- опасности од механичких машина и алатки
- остале опасности од повреда лица при раду са грађевинским материјалом и његовом транспорту.

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

Приликом организације градилишта потребно је водити рачуна о месту и начину депоновања грађевинског материјала. Материјали отпорни на спољне утицаје као дрвена

грађа, готова оплата, арматура, бетонски ивичњаци, цеви, песак, ускладиштити на отвореном простору у близини места за уградњу или у близини места за обраду.

У случају великих киша, ветрова или мраза предвиђа се њихова заштита прекривањем најлонским, папирним или покривачима од тканине. За радове који се врше у слободном простору под неповољним климатским, атмосферским или другим утицајима предвиђа се коришћење одговарајућих личних заштитних средстава односно опреме при вршењу тих радова. На градилишту се обавезно мора поставити ормарић прве помоћи.

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

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

Под опасним материјалима на градилишту сматрају се сви они материјали који могу проузроковати пожар, експлозију, тровање и сличне штетне последице по живот и здравље радника, и штете материјалних добара. Стога је потребно предузети следеће мере заштите:

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

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

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

За рад на местима са повећаном опасношћу по живот и штетност по здравље, према поменутом правилнику морају бити испуњени следећи услови:

- да је радник старији од 18 година а млађи од 55 година
- да је радник физички и психички здрав
- да је стручно способан за послове које треба да обавља
- да је упознат са опасностима и мерама заштите на раду
- да се лична заштитна средства и опрема обезбеђује и ставља радницима на располагање сходно одредбама правилника о коришћењу и одржавању личних заштитних средстава и опреме.

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

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

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

При извођењу земљаних радова посебну пажњу треба посветити предузимању заштитних мера против обрушавања. Пошто се ради о земљишту у коме постоји могућност зарушавања, потребно је водити рачуна о нагибу косина, односно о углу унутрашњег трења, који неће проузроковати клизање. Руковање машинама, при извођењу земљаних

радова може се поверити само радницима стручно обученим за тај посао и упознатим са опасностима које прете на том раду

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

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

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

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

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

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

На свим местима на градилишту где постоји опасност од паљења лако запаљивих материјала обавезно је провођење мера заштита на раду. У ту сврху треба обезбедити

довољан број противпожарних апарата, буре са песком, две бачве са водом, крамп, лопату итд. Такође је потребно сва средства противпожарне заштите поставити на доступна места и обојити их црвеном бојом, као и држати их у исправном стању.

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

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

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

10. ПЛАНИРАНА ДИНАМИКА РАЗВОЈА ПРОЈЕКТА

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

Бр. активности	Назив активности	Почетак активности	Крај активности	Трајање активности (дана)
1	Иницијатива јавног тела			92
2	Покретања поступка ЈПП и именовање стручног тима			0
3	Израда предлога пројекта ЈПП			92
4	Упућивање предлога пројекта ЈПП Комисији за ЈПП			9
5	Разматрање Комисије за ЈПП			90
6	Достављање мишљења Комисије за ЈПП			10
7	Усвајање предлога пројекта од стране Скупштине општине			30
8	Покретање поступка за избор приватног партнера			21
9	Поступак јавне набавке до отварања понуда			61
10	Одлучивање о додели уговора			46
11	Потписивање уговора			15
	УКУПНО:			466

ПРИЛОЗИ:

- ОДЛУКА ОПШТИНЕ МАЛИ ЗВОРНИК О ПОКРЕТАЊУ ПОСТУПКА ЈПП
- РЕШЕЊЕ ОПШТИНЕ МАЛИ ЗВОРНИК О ФОРМИРАЊУ СТРУЧНОГ ТИМА