



**BOSNA I HERCEGOVINA
FEDERACIJA BOSNE I HERCEGOVINE
ZENIČKO-DOBOJSKI KANTON
GRAD ZENICA**

**PROJEKAT IZGRADNJE
OBJEKTA/KOMPLEKSA AUTOBUSKE STANICE U GRADU ZENICA
I MODERNIZACIJE JAVNOG PREVOZA PUTNIKA**

mart, 2021. godine

Sadržaj

1. Uvod
2. Cilj projekta
3. Značaj projekta
4. Postojeće stanje objekta autobuske stanice
5. Strateško planiranje izgradnje i razvoja
6. Lokacija na kojoj je predviđena izgradnja objekta/kompleksa autobuske stanice
7. Stanje vlasništva u zemljišnim knjigama
8. Status tehničke dokumentacije i prostorno planske dokumentacije
9. Ciljevi projektnog pothvata
10. Procjena investicije za izgradnju objekta/kompleksa autobuske stanice
11. Očekivani rezultati projekta
12. Moguće opcije prilikom opredjeljenja za model realizacije projekta
13. SWOT analiza
14. Predloženi model realizacije projekta
15. Karakteristike predloženog modela
16. Prednosti uvođenja privatnog partnera u realizaciju projekta
17. Interesi učesnika u realizaciji predloženog modela
18. Prednosti predloženog modela realizacije projekta
19. Procedure za provođenje javnog poziva/natječaja i rokovi
20. Principi javnog poziva/natječaja
21. Kriterij za izbor najpovoljnije ponude
22. Rizici za realizaciju projekta
23. Elementi ugovora o dodjeli prava građenja
24. Finansijski aspekti i dinamika projektnog pothvata
25. Organizacijski aspekti projektnog pothvata
26. Marketinški aspekti projektnog poduhvata
27. Iskustva javnog partnera
28. Zaključak i preporuke

1. Uvod

Stanje gradske autobuske stanice u Zenici je vrlo loše, pogotovo nakon što je blokiran redovan rad autobuske stanice od strane radnika (štrajk) prije 15 mjeseci. Autobuska stanica od tada nije bila u funkciji, nedostajalo je redovno održavanje objekta, tokom obustave rada objekat je korišten kao baza radnika tako da je dodatno devastiran i nalazi se u jako lošem stanju.

U međuvremenu je nakon provedenog otvorenog javnog natječaja izabran partner s kojim je potpisan ugovor o privremenom upravljanju autobuskom stanicom, do konačnog rješenja statusa, funkcije i izgleda autobuske stanice.

Nakon što je upravitelj, sa kojim je potpisan ugovor o privremenom upravljanju autobuskom stanicom, uveden u posjed, ustanovljena su značajna oštećenja na objektu autobuske stanice, zbog neplaćanja računa objekat je isključen sa svih komunalnih infrastrukturnih mreža, tako zbog sanacije oštećenja i obezbjeđenja komunalnih priključaka objekat je tek nedavno ponovo dobio svoju osnovnu funkciju prevoza putnika.

Tokom sanacije oštećenja na postojećem objektu bilo je vidljivo jako loše stanje originalne konstrukcije objekta, funkcionalna rješenja na objektu su odavno zastarjela, te objekat u ovom stanju apsolutno ne zadovoljava ni svojom funkcijom, niti svojim izgledom, niti kvalitetom građevine nivo standarda i kvaliteta autobuske stanice kakav je potreban gradu kao što je Zenica, sa 111.663 stanovnika i saobraćajnim vezama sa svim gradovima u BiH i regiona, te sa cijelom Evropom.

Jedan od najvažnijih zahtjeva kod dizajniranja objekta i realizacije projekta je moderno arhitektonsko oblikovanje i najbolja ekonomska iskoristivost objekta i prostora sa pozicije racionalnih troškova izgradnje, održavanja, korištenja i upravljanja.

2. Cilj projekta

Izgraditi savremen objekat/kompleks autobuske stanice u gradu Zenica, funkcionalan i tehnološki moderan objekat, koji će u potpunosti zadovoljavati potrebe putnika i prevoznika, koji će zadovoljiti potrebe planskog razvoja Grada Zenica, koji će biti u funkciji uspostave efikasnog, moderno organizovanog i ekološki prihvatljivog javnog gradskog prevoza, u funkciji saobraćajnog umrežavanja grada kroz kvalitetnu organizaciju javnog prevoza putnika u prigradskom saobraćaju i koji će zadovoljiti sve potrebe putnika i prevoznika u međugradskom i međunarodnom saobraćaju.

3. Značaj projekta

Projekat nove autobuske stanice Zenica od posebnog je značaja za grad jer će njegovom realizacijom biti stvorene pretpostavke za značajno poboljšanje saobraćajne povezanosti grada s turističkog, trgovačkog, ali i općeg komunalnog aspekta, kroz jačanje kapaciteta u funkcionisanju javnog prevoza putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju, za čiju organizaciju je nadležan Grad, kao jedinica lokalne samouprave, te jačanje saobraćajnih veza grada sa drugim gradovima i cijelim regionom.

Posebnu ekonomsku atraktivnost za izgradnju novog objekta/kompleksa predstavlja činjenica da je autobuska stanica Zenica posjedovala prvu kategoriju autobuskih stanica, što omogućava najveće prihode od korištenja usluga autobuske stanice. Kategorizacija autobuske stanice direktno je vezana za nivo i kvalitet usluga za putnike i prevoznike koje se pružaju u objektu, kao i za sadržaje koji su smješteni u sklopu objekta autobuske stanice.

Stoga koncept budućeg objekta/kompleksa, sa predloženim sadržajima i namjenama prostora, mora zadovoljiti kriterije koji su i viši od traženih za prvu kategoriju autobuskih stanica, imajući u vidu razvoj saobraćaja i podizanje kvaliteta usluga za putnike i prevoznike u budućnosti.

Izgradnjom objekta i uspostavom usluge funkcionisanja autobuske stanice, gradska uprava će moći svoje aktivnosti usmjeriti na reorganizaciju i modernizaciju sistema javnog gradskog i prigradskog prevoza putnika, u sklopu kojeg će objekat autobuske stanice imati ulogu polazne tačke za sve gradske i prigradske linije. Modernizacijom i reorganizacijom gradskog i prigradskog saobraćaja na ekološkim principima, uz uvažavanje socijalne komponente vezano za cijenu usluge javnog prevoza, značajno će biti poboljšana usluga javnog prevoza za sve stanovnike Zenice, posjetioce i turiste.

4. Postojeće stanje objekta autobuske stanice

Autobuska stanica u Zenici izgrađena je prije 45 godina. Objekat je bio koncipiran kao prostor za prijem putnika, prodaju karata, pružanje logističkih usluga za registrovane prevoznike, pružanje ugostiteljskih usluga za putnike i građane, te kao administrativno-kancelarijsko sjedište gradskog autoprevoznika.

Objekat se nalazi u neposrednoj blizini željezničke stanice Zenica i zajednički čini cjelinu koja treba da prihvati, ugosti i ispuni potrebe svih putnika koji dolaze u grad ili prolaze kroz grad. Glavni pristup u objekat autobuske i željezničke stanice je sa velikog trga, koji sada ima privremenu funkciju otvorenog parking prostora.

Postojeći objekat autobuske stanice se sastoji od dvije osnovne prostorne cjeline. Prva cjelina je zatvoreni dio autobuske stanice (prizemlje i sprat) gdje su smješteni sadržaji vezani za prijem i tretman putnika, prodaju karata, čekaonica/hol, servisni sadržaji potrebni za prevoz putnika, te administrativni kancelarijski prostor. Na spratu objekta su poslovno-administrativne prostorije, pomoćne prostorije, restoran sa kuhinjom koji nisu u funkciji već dugi niz godina.

Druga cjelina predstavlja otvoreni prostor sa peronima za pristup autobusa. U sklopu ovog dijela smješteno je dvanaest perona za polazak autobusa, tri perona za dolazak autobusa, sedam perona za otvoreni privremeni parking autobusa i šest perona za prigradski saobraćaj. Na Bulevaru Kralja Tvrtka I, koji se nalazi uz objekat autobuske stanice, smješteno je stajalište za javni gradski prevoz i taksi stajalište.

Objekat nije značajnije rekonstruisan, primjetno je da je prilikom korištenja održavanje objekta bilo minimalno. Prilazni trg ispred objekta je neodržavan i zapušten, a asfaltne površine na prilazima autobuskoj stanici su u lošem stanju.

Konstruktivni sistem objekta autobuske stanice je kombinovani skeletni sistem. Nosivi dio konstrukcije čine AB stubovi – platna, u kombinaciji sa čeličnim skeletom sastavljenim od čeličnih stubova i čeličnih horizontalnih nosača - rigli.

Jedan dio objekta izgubio je prvobitnu namjenu, u kompletnom eksterijeru i enterijeru su vidljivi tragovi istrošenosti objekta i vremenske dotrajalosti materijala koji su korišteni za izgradnju, vidljiva su oštećenja na fasadi, naknadno su postavljeni pregradni zidovi u unutrašnjosti na spratu objekta, ali objekat je u dobroj mjeri sačuvao svoj originalni izgled, materijalizaciju, volumen i osnovne elemente unutrašnje prostorne organizacije.

Objekat je pretrpio dodatna oštećenja usljed vremenskih uticaja i neodržavanja u proteklih 15 mjeseci, jer je nakon proglašenja obustave rada od strane radnika JKP „Zenicatrans prevoz

putnika“ d.d. Zenica, korišten za boravak radnika – štrajkača i od tada nije bio u funkciji prodaje karata, prevoza ili boravka putnika.

Objekat nema posebnu arhitektonsku vrijednost i nema značaja za arhitektonsko naslijeđe grada Zenica, tako da se prilikom izbora mogućih intervencija na objektu može predvidjeti i uklanjanje i izgradnja novog objekta/kompleksa.

5. Strateško planiranje izgradnje i razvoja

Gradska uprava je analizirala postojeće stanje objekta autobuske stanice, prostorna i funkcionalna rješenja, starost objekta, konstruktivni sistem, arhitektonsko oblikovanje, materijalizaciju i opće stanje. Zaključeno je da rekonstrukcija postojećeg objekta nije realna opcija jer je devastacija objekta tako značajna da bi ulaganje sredstava u rekonstrukciju objekta i tretman vanjskog izgleda objekta bio ekonomski neracionalan. Uz neznatno veća ulaganja je moguće napraviti nov, moderan i savremen objekat kakav je neophodan putnicima i prevoznicima, ali i Gradu Zenica kao inicijator lokalnog razvoja, posebno turizma i saobraćajne uvezanosti grada sa drugim gradovima i cijelim regionom.

Autobuska stanica sa svim administrativno - poslovnim, turističkim, trgovačkim, ugostiteljskim i drugim pratećim sadržajima, te odgovarajućim saobraćajnim površinama, prilaznim površinama i pristupima za pješake, peronima i prostorima za prijem i otpremu putnika, treba biti izgrađena na lokalitetu na kojem se nalazi postojeći objekat autobuske stanice sa pristupnim saobraćajnim površinama, na površini od cca 6.000 m² korisne zatvorene površine i cca 4.000 m² otvorene površine.

Prilikom projektovanja i izgradnje novog objekta/kompleksa autobuske stanice, prioritet treba usmjeriti na izbor funkcionalnih rješenja, obezbjeđenje sadržaja, pomoćnih i servisnih funkcija koje će obezbijediti da autobuska stanica i dalje zadrži A kategoriju stanice, što znači najveći broj korisnika i najveće prihode za pružene usluge.

Od potencijalnih investitora se očekuju moderna rješenja i savremeni arhitektonski tretman projektovanja i izgradnje novog objekta autobuske stanice koje će ga učiniti značajnim elementom u budućem prostornom identitetu ovog dijela grada.

Dio parcele 557/3, gdje se sada nalaze dolazni peroni za autobuse, u prvoj fazi projekta će ostati slobodan. Na ovom dijelu se planira druga faza projekta, na način da se nakon završetka prve faze, po principu uvođenja investitora/privatnog partnera u realizaciju projekta, na ovom dijelu parcele gradi objekat koji će imati javnu funkciju i čija namjena će direktno ili indirektno biti vezana za funkciju i sadržaje autobuske stanice.

6. Lokacija na kojoj je previđena izgradnja objekta/kompleksa autobuske stanice

Prostor na kojem je predviđena izgradnja novog objekta/kompleksa autobuske stanice obuhvata dio zemljišnih parcela na kojima se nalazi postojeća autobuska stanica. Obzirom da je postojeća autobuska stanica blokirana sa zadnje strane željezničkom prugom, novi objekat/kompleks autobuske stanice treba biti izgrađen na dijelu parcele 557/1, na parceli 557/2, te na izduženom dijelu parcele 557/3, u sklopu bloka dimenzija cca 85x65 m, gdje je predviđena izgradnja novog objekta (kao na skici u prilogu).

Jedan dio lokacije na kojoj je trenutno smještena autobuska stanica (dio gdje se nalaze dolazni peroni) će ostati slobodan, jer će ovaj dio lokacije biti tretiran u sklopu druge faze projekta, nakon što novi objekat autobuske stanice bude izgrađen i aktivira svoju namjenu. Tada će ovaj dio lokacije biti predmet drugog natječaja, u svrhu izgradnje dodatnog objekta

koji će imati javnu namjenu, a koji će funkcionalno biti namijenjen za smještaj servisnih i pratećih sadržaja kompleksa autobuske stanice.

Lokacija na kojoj je predviđena izgradnja kompleksa autobuske stanice je udaljena cca 3 km od centra grada, te stoga posjeduje značajnu lokacijsku i funkcionalno-logističku atraktivnost. Novo, atraktivno, tehnološki napredno, savremeno rješenje korištenja autobuske stanice, treba omogućiti kvalitetno saobraćajno rješenje pristupa za prevoznike (autobuse) i savremeno rješenje za pristup, transport i tretman putnika i posjetilaca, uvažavajući najbolja rješenja u korištenju prostora i tehnološka rješenja u prihvatu autobusa na autobuskim stanicama.

U novom objektu trebaju biti predviđeni sadržaji i namjene prostora prevashodno u funkciji autobuske stanice, potrebni putnicima i prevoznicima, ali također trebaju biti predviđeni i servisni, pomoćni i prateći sadržaji koji će omogućiti da objekat bude u funkciji 24/7 sati, da ga osim putnika koriste i drugi posjetioci i građani Zenice, što će direktno omogućiti da se ostvare dodatni prihodi od korištenja prostora i sadržaja u objektu autobuske stanice. To će posredno omogućiti novo zaposlenje, podsticaj razvoju saobraćaja, turizma i lokalni ekonomski razvoj.

7. Stanje vlasništva u zemljišnim knjigama

U ZK ulošku br. 1493, upisana je parcela br. 557/1 površine 4222 m² (u toku procedura prenosa vlasništva sa ONI na Grad Zenica), u ZK ulošku br. 1465, upisana je parcela br. 557/2 površine 2285 m² (vlasništvo Grad Zenica) i u ZK ulošku br. 1495, upisana je parcela br. 557/3 površine 4488 m² (u toku procedura brisanja tereta žalbe KPU), sve KO Zenica I.

U katastarskim operatima, KO Zenica I, upisana je parcela br. 557/1 (posjed DS SIŽ, Grad Zenica je pravni slijednik i posjednik), površine 4222 m², parcela br. 557/2, površine 2285 m² (posjed Grad Zenica) i parcela br. 557/3, površine 4488 m² (posjed JP Zenicatrans, Grad Zenica je stvarni posjednik).

8. Status tehničke dokumentacije i prostorno planske dokumentacije

Novi objekat/kompleks autobuske stanice je predviđen da se radi na istom mjestu gdje se nalazi postojeći objekat autobuske stanice tako da nije potrebno mijenjati postojeću prostorno plansku dokumentaciju.

U toku javnog natječaja obaveza potencijalnih investitora je da dostave idejna rješenja u skladu sa projektnim zadatkom u kom su definisani zahtjevi gradske uprave/javnog partnera u realizaciji projekta. Izrada izvedbene projektne tehničke dokumentacije će biti obaveza izabranog investitora, u skladu sa usvojenim i odobrenim idejnim rješenjima. Prilikom izrade izvedbene dokumentacije, izabrani investitor će imati obavezu da izvrši prezentaciju idejnog projekta gradskoj upravi i da pribavi pisanu saglasnost javnog partnera na idejni projekat. Pribavljanje svih saglasnosti i odobrenja za građenje je također obaveza privatnog investitora.

Gradska uprava će pružiti punu podršku investitoru u procesu izdavanja svih potrebnih odobrenja i saglasnosti.

9. Ciljevi projektnog pothvata

Prilikom donošenja odluka o realizaciji kapitalno zahtjevnih projekata izgradnje infrastrukture, potrebno je odrediti ciljeve strateškog i operativnog karaktera, uz njihovu segmentaciju i projiciranje vremenskog okvira i dinamike realizacije.

Preduslov za realizaciju projekta izgradnje objekta/kompleksa autobuske stanice primjenom modela partnerstva sa privatnim investitorima, kroz osnivanje prava građenja na koncesionom (DBOT/ design-build-operate-transfer/ projektuj-gradi-upravljaj-vrati objekat) modelu, u pravnom smislu predstavlja donošenje odluke Gradskog vijeća o prihvatanju modela i pokretanje procedure za izbor najbolje ponude kroz proceduru javnog poziva/natječaja.

Partnerstvo Grada i privatnog investitora kao oblik dugoročne saradnje je poslovni preduslov vezan za izgradnju, upravljanje, održavanje, korištenje izgrađenog objekta. Rezultat ove dugoročne saradnje je kvalitetna usluga prevoza putnika u gradskom, prigradskom, međugradskom i internacionalnom saobraćaju, koja je dostupna svima, zajedno sa pratećim i servisnim sadržajima koji su dostupni putnicima, prevoznicima, posjetiocima, stanovnicima Grada Zenica, uz prihvatljive, ekonomski održive cijene svih usluga.

Partnerstva javnog i privatnog sektora u rješavanju infrastrukturnih problema, gdje privatni partner gradi infrastrukturne objekte i naplaćuje javne usluge ili od javnog partnera ili od direktnih korisnika, je sve više prisutno u izgradnji javne infrastrukture. U slučaju izgradnje objekta/kompleksa autobuske stanice, usluge će biti naplaćivane direktno od korisnika, bez finansijskih obaveza Grada.

Obzirom da u gradskom budžetu ne postoje sredstva za realizaciju projekta izgradnje objekta/kompleksa autobuske stanice, a prethodno je već objašnjeno koliko je realizacija ovog projekta važna za funkcionisanje i ekonomski razvoj kompletne lokalne zajednice, kao i obezbjeđenje ugodnijeg okruženja za život stanovništva, gradska uprava je fokusirana na iznalaženje odgovarajućeg modela za realizaciju projekta, koji će omogućiti uključanje potencijalnih investitora/privatnih partnera u izgradnju objekta/kompleksa autobuske stanice.

10. Procjena investicije za izgradnju objekta/kompleksa autobuske stanice

Preliminarna, orijentaciona vrijednost realizacije projekta izgradnje novog objekta/kompleksa autobuske stanice je cca 9.000.000 KM (procjena investicije u prilogu). U ukupnu procjenu investicije je uključena izgradnja i opremanje novog objekta/kompleksa autobuske stanice sa svim administrativno-poslovnim, trgovačkim, ugostiteljskim, pratećim i servisnim sadržajima, sa peronima za prevoznike, sa podzemnom garažom i svim saobraćajnim površinama za pristup i komunikaciju putnika, prevoznika i posjetilaca.

11. Očekivani rezultati projekta

Realizacija projekta izgradnje novog objekta/kompleksa autobuske stanice treba javnom partneru/lokalnoj zajednici donijeti sljedeće prednosti:

1. Izgraditi oblikovno modernu, tehnološki savremenu autobusku stanicu, sa savremenim rješenjem pristupa i korištenja od strane putnika, prevoznika i drugih korisnika,
2. Izgraditi modernu i savremenu autobusku stanicu koja će nakon isteka ugovornog perioda biti vraćena Gradu Zenica, bez ulaganja budžetskih sredstava,

3. Obezbijediti veliki garažni prostor za parkiranje u ovoj zoni grada, koji će koristiti korisnici usluga autobuske stanice, ali i drugi korisnici,
4. Uspostava usluge autobuske stanice i pružanje usluga autobuske stanice za javni gradski prevoz koja je bila onemogućena u proteklom periodu,
5. Modernizacija upravljanja autobuskom stanicom, uz uvođenje novih pratećih i servisnih sadržaja,
6. Potpuno ukloniti nelegalna autobuska stajališta iz okoline autobuske stanice i uspostaviti red i pravila ponašanja za sve prevoznike koji dolaze u grad Zenica,
7. Unaprijediti infrastrukturu i organizaciju javnog prevoza putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju,
8. Smanjiti troškove upravljanja autobuskom stanicom uvođenjem investitora/privatnog partnera i savremenog načina upravljanja,
9. Poboljšanje prostornog standarda i izgleda ove gradske zone koja je prilično zapuštena posljednjih godina,
10. Građenjem modernog objekta, uređenjem prostora oko autobuske stanice, bit će unaprijeđen urbanističko-arhitektonski identitet grada,
11. Povećati vrijednosti javnog dobra – gradskog građevinskog zemljišta, bez ulaganja budžetskih sredstava,
12. Povećati zadovoljstvo građana boljim kvalitetom i obimom usluga autobuske stanice,
13. Pokrenuti investicije.

12. Moguće opcije prilikom opredjeljenja za model realizacije projekta

Obzirom na zaduženost budžeta Grada Zenica, obzirom na potrebe ulaganja u izgradnju nove gradske infrastrukture i održavanje postojeće, te posebno obzirom na značajno smanjeno punjenje budžeta usljed pandemije Covid 19, jasno je da budžet Grada Zenica nema kapacitet za finansiranje realizacije projekta izgradnje novog objekta/kompleksa autobuske stanice, te se zbog toga aranžman sa uključenjem privatnih investitora nameće kao jedino prihvatljiv. Očekivano trajanje aranžmana u koji bi bio uključen privatni investitor bi okvirno trebalo definisati na minimalan period od 20 - 25 godina. Ovaj planirani period je bazni osnov za proračun svih investicijskih, upravljačkih, tržišnih i ekonomskih parametara.

Projekat izgradnje nove autobuske stanice ima razvojni potencijal u budućem periodu. Analizirajući slična iskustva sa uključenjem privatnih investitora, ekonomska održivost projekta izgradnje novog objekta/kompleksa autobuske stanice moguća je ukoliko se u objektu planski grade i dopunjuju sadržaji i funkcije čiji kapaciteti će biti iskorišteni od strane putnika, prevoznika, posjetilaca i građana Zenice.

Grad Zenica ima velike probleme sa stacionarnim saobraćajem, te će izgradnjom nove podzemne garaže u sklopu objekta/kompleksa autobuske stanice biti obezbijeđeni novi podzemni garažni prostori, čime će uz uštedu prostora i zadržavanje postojećih intervencija u prostoru, biti omogućeno dodatno parkiranje za putnike i stanovnike Grada Zenica.

Kod izbora modela pogodnog za realizaciju projekta razmatrane su razne opcije od kojih je „konačan“ izbor sveden na opredjeljenje za dodjelu/osnivanje prava građenja ili klasični model JPP-a koncesijskog tipa.

Kod projekcija finansijskih aspekata ovog projekta uzeti su u obzir poznati elementi uz pretpostavku troškova i prihoda, uz korištenje instrumentarija za procjenu rentabilnosti, povrata investicije i sl.

Radi transparentnosti svih aspekata projekta, uključujući i izbor/opredjeljenje koji model će biti odabran, treba uraditi sljedeće aktivnosti:

1. predočiti opcije mogućih rješenja/modela, tj. zašto se opredjeljujemo za predložena dva,
2. identificirati potencijalne probleme i bitna pitanja,
3. odrediti vremenski okvir trajanja aranžmana
4. uraditi SWOT analizu što uljučuje i analizu okruženja, te identificirati faktore koji su najviše važni za ovaj projekat,
5. izdvojiti navedene dvije opcije/modela i o njima provesti raspravu sa aspekta izvodljivosti, uz analizu najvažnijih izazova tokom realizacije projekta.

Prilikom iznalaženja modela kojim bi uključili potencijalne investitore/privatne partnere koji će investirati finansijska sredstva za izgradnju objekta/kompleksa autobuske stanice, identifikovana su dva moguća primjenjiva modela:

1. Model dodjele/osnivanja prava građenja za projektovanje, izgradnju, upravljanje i korištenje objekta/kompleksa autobuske stanice,
2. Model JPP (javno privatnog partnerstva) koncesijskog tipa, gdje privatni partner javnu uslugu upravljanja autobuskom stanicom naplaćuje od direktnih korisnika (putnika i prevoznika, korisnika usluga parkinga), bez utjecaja Grada kao javnog partnera.

13. SWOT analiza

PRILIKE	PRIJETNJE
<p>Rast broja putnika i prevoznika</p> <p>Uvođenje novih servisa i usluga za putnike, prevoznike, posjetioce</p> <p>Izgradnja garažnog prostora koji je deficitaran u Gradu Zenica</p> <p>Trend razvoja turizma</p> <p>Zenica je saobraćajno čvorište i sjedište ZDK i odlično povezana sa regijom i Evropom</p> <p>Ekonomska atraktivnost lokacije</p> <p>Planski strateški pristup/razvojni aspekt</p> <p>Postojanost potražnje za uslugama</p>	<p>Postojanje prevoznika koji ne koriste usluge autobuske stanice</p> <p>Novi projektni model u BiH, posebno kad su u pitanju autobuske stanice</p> <p>Smanjenje broja putnika usljed mogućih pandemija</p> <p>Neodgovarajuća regulativa</p> <p>Izbor kompetentnog privatnog partnera/operatora/izvođača radova</p> <p>Stepen korištenja izgrađenih parking mjesta</p> <p>Prihvatljiva cijena usluge</p> <p>Sigurnost finansiranja</p>
SNAGE	SLABOSTI
<p>Ekonomski potencijal koji posjeduje autobuska stanica</p> <p>Potreba za svakodnevnim prevozom putnika, osobito veza sa regionom i Evropom obzirom na veliki broj stanovnika u dijaspori</p> <p>Stalnost tražnje, tj. kontinuirana potreba za parkiranjem od 00.00 – 24.00 sati</p> <p>Atraktivna lokacija, odlično povezana sa ostalim dijelovima grada</p> <p>Moderni pristupi u projektovanju, izgradnji i savremenom opremanju objekta</p> <p>Aktiviranje lokacije koja će biti korištena 24/7</p>	<p>Problem/rizik ulaska u novu formu aranžmana/novi biznis</p> <p>Nedostatak nadzora</p> <p>Dugogodišnji aranžman, novi na našim područjima</p> <p>Nedovoljno iskustvo javnog partnera</p> <p>Privatni partner je ključni faktor</p> <p>Važeća pravna regulativa</p> <p>Izostanak multidisciplinarnog pristupa</p>

14. Predloženi model realizacije projekta

Gradska uprava nema raspoloživa finansijska sredstva za finansiranje izgradnje novog objekta/kompleksa autobuske stanice, budžetski prihodi su u značajnoj mjeri smanjeni usljed pandemije Covid 19, a javni prevoznik JKP „Zenicatrans – prevoz putnika“ d.d. Zenica, koji je nekada upravljao autobuskom stanicom, sada je u stečaju, te je stoga potrebno iznaći drugi model finansiranja izgradnje novog objekta autobuske stanice, uključujući rješavanje upravljanja objektom, njegovog korištenja i održavanja.

Nakon analize mogućih modela izgradnje, prednosti, mana i rizika koje pojedini modeli sadrže, uzimajući u obzir ekonomsku atraktivnost objekta, potencijal lokacije, efikasnost i racionalnost u provođenju procedura u projektovanju i izgradnji objekta, predložen je model

zajedničkog pothvata, u kojem Grad/gradska uprava/javni partner obezbjeđuje gradsko zemljište za gradnju, određuje zahtjeve kako budući objekat treba da izgleda, namjenu, sadržaje, nivo i kvalitet usluge, dok potencijalni investitor/privatni partner obezbjeđuje sredstva za izgradnju objekta, uslugu naplaćuje direktno od korisnika, upravlja objektom određeni vremenski period sa racionalnim i kontrolisanim troškovima, dio dobiti vraća javnom partneru/Gradu po principu naknade za dodijeljeno pravo građenja i nakon određenog dugogodišnjeg perioda objekat treba da vrati lokalnoj zajednici.

Glavni razlozi za prijedlog modela partnerstva sa privatnim investitorima, kroz osnivanje prava građenja na koncesionom (DBOT/design-build-operate-transfer) modelu su sljedeći:

1. Procedura uspostavljanja osnivanja prava građenja za investitora/ privatnog partnera radi građenja objekta/kompleksa je jednostavnija i vremenski kraćeg trajanja od uspostave modela JPP koncesijskog tipa,
2. Grad/javni partner ima potpunu kontrolu nad čitavim procesom, tokom i svim fazama procedure, te ni u čemu ne zavisi od drugih subjekata ili učesnika u procesu,
3. JPP model zahtijeva da Grad mora podijeliti rizike ulaganja, izgradnje i korištenja autobuske stanice sa privatnim partnerom kod uspostave modela JPP,
4. JPP model zahtijeva veću odgovornost Grada za realizaciju projekta i veću uključenost u obezbjeđenje održivosti projekta tokom kompletnog perioda korištenja kroz rješavanje svih rizika koji se mogu javiti tokom perioda eksploatacije,
5. JPP model zahtijeva potpunu uključenost Grada u sve aktivnosti i procedure,
6. Nedostatak iskustva u realizaciji projekata JPP, u interakciji i djelovanju sa privatnim partnerom, jer u formalno-pravnom smislu postoji samo jedan primjer JPP u Bosni i Hercegovini realizovan u skladu sa važećom zakonskom regulativom..

15. Karakteristike predloženog modela

Projekat autobuske stanice u Zenici treba se realizirati po modelu zajedničkog pothvata Grada Zenica/javnog partnera i investitora/privatnog partnera, kroz dodjelu prava građenja privatnom investitoru/partneru, izabranog nakon provedene procedure javnog poziva/natječaja.

Ugovor o zajedničkom pothvatu između Grada Zenica/javni partner i investitora/privatnog partnera, koji će biti izabran na javnom natječaju, bio bi potpisan na period od 20 - 25 godina (ne računajući period gradnje), prema koncesijskom modelu, gdje Grad Zenica ustupa zemljište za građenje novog objekta/kompleksa autobuske stanice, a privatni partner dobija pravo građenja novog objekta, uključujući sve nabrojane sadržaje.

Period građenja, računajući od dana ishodovanja građevinske dozvole do stavljanja u funkciju autobuske stanice sa pratećim sadržajima, ne bi trebao biti duži od dvije (2) godine. Novi objekat autobuske stanice, sa svim nabrojanim sadržajima, bit će u vlasništvu privatnog investitora u periodu od 20 - 25 godina (zavisno od dužine ugovornog aranžmana) i on će upravljati objektom, održavati ga i koristiti u potpunosti.

Nakon isteka ugovornog aranžmana (20 – 25 godina) pravo građenja i svi objekti postaju vlasništvo Grada Zenica/javnog partnera. Nakon isteka ugovora javni partner može ponuditi izabranom privatnom investitoru da nastavi da upravlja kompleksom autobuske stanice, uz plaćanje naknade koja će biti dogovorena između partnera.

16. Prednosti uvođenja privatnog partnera u realizaciju projekta

1. Grad nema finansijskih ulaganja u izgradnju autobuske stanice, privatni investitor/partner finansira projektiranje, izgradnju, opremanje i uređenje objekta kao i njegovo održavanje tokom perioda upravljanja,
2. Gradska uprava nema obavezu ulaganja u održavanje i unapređenje usluge funkcionisanja autobuske stanice, te može sredstva iz budžeta usmjeriti na druge infrastrukturne i razvojne projekte, u ovom slučaju na razvoj i unapređenje gradskog javnog prevoza,
3. Grad - koristeći kriterije javnog poziva/natječaja oblikuje i određuje očekivane koristi i ciljeve projekta izgradnje objekta/kompleksa autobuske stanice, te u skladu s tim oblikuje uslove javnog poziva,
4. Grad ostvaruje finansijske efekte realizacijom modela dodjele/ustupanja prava građenja,
5. Plaćanje isporučenih usluga vrši se od strane korisnika, Grad ne plaća usluge (koncesijski princip pružanja usluga)
6. Niža cijena gradnje jer će investitor/privatni partner optimizirati model izgradnje, primjeniti vlastite inovacije i stečena iskustva u proces gradnje, što rezultira brojnim uštedama u odnosu na klasične pristupe u javnoj nabavci radova, a posebno smanjenjem troškova. Ovo u konačnici znači dobivanje povećanog kvaliteta za uloženi novac (value for money), budući da investitor/privatni partner nastoji minimalizirati ukupne troškove (troškove građenja, održavanja i upotrebe,
7. Grad nema finansijske odgovornosti za viškove i naknadne radove u izgradnji (što je uvijek prisutno prilikom javne investicije), nema kašnjenja u izgradnji, jer je investitor/privatni partner maksimalno motivisan da radove završi što prije radi početka korištenja objekta,
8. Investitor/privatni partner snosi rizik investicijskog i tekućeg ulaganja, te održavanja ugovorenih standarda objekta i nivoa usluga 20 – 25 godina, koliko traje ugovorni aranžman,
9. Cijena gradnje bit će niža i period građenja bit će znatno kraći u odnosu na klasični model nabavke radova i usluga koje provodi javni partner,
10. Povećanje ekonomičnosti u javnim rashodima, unapređenje kvaliteta javnih usluga, povećanje efikasnosti javne uprave,
11. Realizacija velike gradske investicije koja će generirati veću zaposlenost privatnog sektora i komunalnih društava, otvaranje novih radnih mjesta,
12. Poboljšanje kvalitete usluga – dosadašnje iskustvo nameće zaključak da je kvaliteta usluga koja se postiže uvođenjem privatnog investitora bolja nego kad se isporučuje od strane javnog partnera.

17. Interesi učesnika u realizaciji predloženog modela

17.1. Interes lokalne zajednice/javnog partnera za realizaciju modela je sljedeći:

Projekat nove autobuske stanice zasnovan je na prostornom i tehnološkom rješenju koje će nakon izgradnje i početka eksploatacije svojom funkcionalnošću obezbijediti odličnu saobraćajnu povezanost grada, visoku saobraćajnu propusnost javnog prevoza putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju, bolju povezanost grada Zenica sa značajno unaprijeđenim i modernizovanim prevozom putnika u međugradskim, federalnim i

međunarodnim autobuskim linijama. Značajno sobračajno povećanje kapaciteta objekta, sa modernizacijom i proširenjem sadržaja, omogućiti će jaču podršku turističkom sektoru i doprinijeti će razvoju turizma kroz značajno poboljšanu povezanost grada sa drugim gradovima i regionom, uvažavajući principe visoke sigurnosti putnika i zaštite okoliša.

Realizacija ove velike gradske investicije će generisati veću zaposlenost privatnog sektora i komunalnih društava, otvaranje novih radnih mjesta, razvoj privrednog sektora, te će sredstva koja je potrebno investirati u realizaciju ove investicije biti usmjerena u razvoj i unapređenje gradskog i prigradskog javnog prevoza, na osnovama ekološkog javnog prevoza primjerenog „zelenim gradovima“.

17.2. Interes potencijalnog investitora/privatnog partnera za realizaciju projekta je sljedeći:

Interes potencijalnog investitora/privatnog partnera se ostvaruje kroz dodjelu prava građenja na atraktivnoj gradskoj lokaciji, očekivanog zapošljavanja vlastitih kapaciteta potencijalnog investitora/privatnog partnera u izgradnji i korištenju objekta, stvaranju monopolske pozicije u upravljanju objektom autobuske stanice na način da će dugo godina biti jedini subjekt koji upravlja ovako važnim resursom, kao i realizaciji dobiti od kontinuiranog korištenja izgrađenih sadržaja, putem samostalnog korištenja ili davanja u zakup komercijalnih sadržaja, kroz fleksibilnost korištenja prostora i minimiziranje troškova.

18. Prednosti predloženog modela realizacije projekta

Prednosti modela zajedničkog pothvata kroz dodjelu/ustupanje prava građenja su sljedeće:

1. Grad dobija objekat autobuske stanice, sa svim pratećim sadržajima (podzemna garaža) u vlasništvo, nakon isteka ugovornog odnosa sa investitorom/privatnim partnerom,
2. Zemljište formalno ostaje u vlasništvu Grada Zenica,
3. Grad dobija uređen prostor oko autobuske stanice, kao i savremeno saobraćajno rješenje ulaza i izlaza sa autobuske stanice,
4. Investitor je u obavezi vratiti objekat Gradu Zenica u ispravnom i održavanom stanju nakon isteka perioda na koji mu je ustupljeno pravo građenja,
5. Ostvarivanje javnih prihoda kroz naplatu naknade za dodijeljeno odnosno ustupljeno pravo građenja, jednokratno nakon upisa prava građenja i dugogodišnje nakon isteka roka za realizaciju finansijskog modela izgradnje (nakon povrata investicije), tokom perioda upravljanja objektom/kompleksom autobuske stanice od strane investitora koji je ugovorno definisan,
6. Moderno prostorno uređenje gradske zone na kojoj će biti izgrađen novi objekat/kompleks autobuske stanice (ugodan vizuelni izgled lokacije),
7. Povećanje broja parkirnih mjesta izgradnjom podzemne garaže, čime se stvaraju preduslovi za uklanjanje vozila sa trotoara i zelenih površina u ovom dijelu grada,
8. Poznata i relativno brza procedura uspostavljanja ugovornog odnosa,
9. Jednostavna procedura za izbor investitora za izgradnju i upravljanje autobuskom stanicom putem javnog konkursa/natječaja (dvostepena procedura), koji će biti otvoren 60 do 90 dana od dana objave,
10. Skraćuju se procesi donošenja odluka i birokratija lokalne uprave,

11. Proces projektovanja i izgradnje je kraći, jer početak naplate usluga od strane korisnika podstiče investitora na smanjenje rokova izgradnje,
12. Stvaranje dodatnih prihoda putem dodatnih usluga i servisa koje će investitor uvesti za korisnike usluga autobuske stanice,
13. Gradska uprava sve probleme i rizike vezane za upravljanje autobuskom stanicom i pružanje ove usluge prebacuje na investitora, bez dodatnih ulaganja budžetskih sredstava, kroz primjenu BOT (gradi, upravlja, prenesi vlasništvo) aranžmana, čime je javni interes zaštićen višestruko više nego u slučaju izgradnje i upravljanja autobuskom stanicom od strane gradske uprave/javnog partnera,
14. Grad određuje uslove koje investitora mora ispuniti da bi izgradio objekat i stavio ga u funkciju (rok izgradnje, funkcionalni i prostorni zahtjevi),
15. Grad definiše vremenski rok za ustupanje prava građenja, zakonski ograničen rok korištenja je 40 godina, pretpostavka je da bi period korištenja bio 25 - 33 godina,
16. Bolji odnos kvalitete i cijene usluge korištenja autobuske stanice i za putnike i za prevoznike, kroz uvođenje novih tehnologija u pružanju usluga i inovacija u načinu poslovanja,
17. Mogućnost dogovaranja rente (zakupa) sa investitorom za nastavak pružanja usluge upravljanja autobuskom stanicom, nakon završetka ugovornog odnosa o dodijeljenom/ustupljenom pravu građenja.

19. Procedure za provođenje javnog poziva/natječaja i rokovi

1. Priprema Javnog poziva sa svim potrebnim elementima
Nosilac: Tim za pripremu projekta / TPP
Rok: 15.05.2021.
2. Dostavljanje teksta Javnog poziva Gradonačelniku na saglasnost
Nosilac: Tim za pripremu projekta / TPP
Rok: 15.05. – 31.05.2021
3. Dostavljanje prijedloga Javnog poziva na razmatranje Gradskom vijeću
Nosilac: TPP + Gradonačelnik
Rok: 31.05.2021.
4. Objavljivanje Javnog poziva
Nosilac: TPP + gradska uprava
Rok: 01.06.2021.
5. Prijem, razmatranje i ocjena dostavljenih ponuda u fazi pretkvalifikacije
Nosilac: TPP
Rok: 31.07. – 15.08.2021.

6. Dodatni rok za dopunu ili izmjenu dostavljenih idejnih rješenja u skladu sa zahtjevima iz projektnog zadatka

Nosilac: TPP + privatni partner

Rok: 01.08. - 31.08.2021.

7. Poziv potencijanim investitorima/privatnim partnerima koji su prošli pretkvalifikaciju da dostave svoje finansijske ponude

Nosilac: TPP + privatni partner

Rok: 15.08. – 31.08.2021.

8. Prijem, ocjena i bodovanje dostavljenih finansijskih ponuda

Nosilac: TPP + privatni partner

Rok: 15.09.-30.09.2021.

9. Dostavljanje izvještaja o provedenom javnom pozivu sa prijedlogom Odluke o izboru ekonomski najbolje ponude i rangom ponuđača Gradonačelniku

Nosilac: TPP

Rok: 30.09.2021.

10. Dostavljanje izvještaja o provedenom pozivu s prijedlogom Odluke o izboru ekonomski najbolje ponude i rangom ponuđača Gradskom vijeću na razmatranje i usvajanje

Nosilac: TPP + Gradonačelnik

Rok: 30.09.2021.

11. Potpis ugovora, dostava garancija i osiguranja i početak realizacije projekta

Nosilac: TPP + Gradonačelnik + izabrani investitor/privatni partner

Rok: 01.10. - 15.10.2021.

12. Formirati Tim za praćenje ugovora/Tim za praćenje realizacije projekta (odgovornost u pogledu upravljanja, praćenje pružanja usluge/monitoring, eventualne izmjene ugovora, rješavanje sporova, održavanje imovine, prestanak ugovora).

Termin plan sa potrebnim aktivnostima koje trebaju biti realizovane i nosiocima aktivnosti u prilogu.

20. Principi javnog poziva/natječaja

Uspješna realizacija projekta po modelu zajedničkog pothvata zahtijeva detaljnu pripremu i planiranje projekta, te dobru kontrolu i nadzor čitavog procesa. Jedan od posebno bitnih segmenata kompletne procedure implementacije projekta je provođenje javne procedure (natječaja) za izbor najpovoljnije ponude. Principi/načela na kojima će biti pripremljena tenderska dokumentacija i provedena kompletna procedura javnog poziva/natječaja su sljedeći:

1. Princip tržišnog nadmetanja/natječaja,
2. Princip zaštite javnog interesa,

3. Princip transparentnosti,
4. Princip efikasnosti procesa,
5. Princip jednakog tretmana svih učesnika,
6. Princip zabrane diskriminacije,
7. Princip uzajamnog priznavanja,
8. Princip razmjernosti prilikom odlučivanja,
9. Princip zaštite okoliša
10. Princip slobode ugovaranja.

Prilikom provođenja procedure javnog poziva/natječaja svim učesnicima natječaja mora biti obezbijeđen isti tretman, cjelovit, objektiv i nepristrasan tretman tokom cijelog postupka, uz poštivanje pune transparentnosti i otvorenosti postupka.

21. Kriterij za izbor najpovoljnije ponude

Objekat/kompleks nove autobuske stanice bit će realiziran primjenom modela zajedničkog pothvata, kroz dodjelu/ustupanje prava građenja, za čiju realizaciju će biti izabran najbolji ponuđač kroz dvostepenu proceduru javnog poziva/natječaja. Dvostepena procedura se sastoji od faze pretkvalifikacija u kojoj svi zainteresovani investitori/privatni partneri trebaju dostaviti idejna rješenja u kojima će ponuditi moderno arhitektonski i prostorno oblikovan objekat, koji zadovoljava sve funkcionalne, prostorne i tehnološke zahtjeve, pripremljena u skladu sa zahtjevima iz projektnog zadatka koji je pripremio javni partner, zajedno sa dokazima o ispunjavanju određenih pravnih, finansijskih i tehničkih uslova za pretkvalifikaciju koje moraju ispuniti svi zainteresovani privatni investitori.

Ukoliko neki od potencijalnih ponuđača dostavi idejno rješenje koje ne ispunjava zahtjeve iz projektnog zadatka, biće mu ostavljen dodatni rok od 15 (30) dana da uočene nedostatke ispravi i dopuni idejno rješenje u skladu sa zahtjevima javnog partnera iz projektnog zadatka. Ukoliko to ne ispuni, njegova ponuda će biti odbačena kao nepotpuna.

Svi zainteresovani investitori/privatni partneri koji prođu faze pretkvalifikacije, biće pozvani da dostave svoje konačne finansijske ponude zasnovane na ekonomskoj (funkcionalnoj) iskoristivosti objekta sa aspekta racionalnih troškova izgradnje, minimalnih troškova korištenja, upravljanja i održavanja u drugoj fazi javnog natječaja.

Kriterij za izbor najpovoljnije ponude na javnom pozivu/natječaju je ekonomski najpovoljnija ponuda. Kriterij za izbor najpovoljnije ponude je ekonomski najpovoljnija ponuda. Bodovanje na osnovu kojeg će se izvršiti rangiranje najboljih ponuda su kriterij najvišeg ponuđenog iznosa naknade za ustupljeno pravo građenja (dvije vrste naknade), najkraćeg vremena za koje se osniva pravo građenja, te najveće korisne površine izgrađenog objekta. Ako dva ponuđača imaju jednak broj bodova, kriterij po kojem se ugovor dodjeljuje je veći iznos naknade za ustupljeno pravo građenja (naknada koja će se plaćati na mjesečnom ili godišnjem nivou nakon povrata investicije).

U zavisnosti od ponuda koju zainteresovani investitori/privatni partneri budu dostavili tokom procedure javnog poziva/natječaja, obaveza investitora/privatnog partnera će biti da nakon upisa prava građenja u zemljišne knjige, uplati jednokratno naknadu za dodjelu/ustupanje prava građenja, te da nakon povrata investicije (okvirno 15 godina), svake godine uplaćuje mjesečnu/godišnju naknadu za dodjelu/ustupanje prava građenja. Iznosi jednokratne

naknade i godišnje naknade koju će izabrani investitor/privatni partner uplaćivati u budžet grada, zavisiti će od ponuda koje potencijalni investitori dostave u proceduri javnog natječaja, jer će iznos ovih naknada, koju će zainteresovani investitori/privatni partneri ponuditi u proceduri javnog poziva, biti jedan od osnovnih kriterija za određivanje najbolje ekonomske ponude za dodjelu ugovora.

22. Rizici za realizaciju projekta

Rizici koji su identifikovani prilikom analize mogućih modela realizacije projekta, a koji mogu dovesti u pitanje ili ugroziti realizaciju projekta, trebaju se razmatrati uz prijedlog mogućih rješenja za prevazilaženje istih.

Rizici projektnog pothvata

Rizici u kontekstu realizacije ovog projekta pojavljuju se kao rezultat današnjih odluka i djelovanja čije posljedice se manifestuju u budućem vremenu.

Pretpostavljeni rizici otežavaju donošenje odluke jer zahtijevaju sagledavanje trendova u cjelokupnom okruženju i, u principu, nije upitno hoće li se projekat realizirati s rizikom ili ne, nego koliki rizik je moguće prihvatiti prilikom realizacije projekta (upravljanje rizikom).

Procjene rizika sa kojim se može suočiti investitor u toku realizacije projekta veoma su važne za preduzimanje adekvatnih koraka za minimiziranje učinaka rizika.

U tom smislu u ovom elaboratu, s ciljem sagledavanja mogućih rizika, obuhvaćene su preliminarne aktivnosti kao što su:

1. Identifikacija potencijalnih izazova,
2. Definiranje profila rizika,
3. Procjena utjecaja rizika.

Rizik za realizaciju projekta izgradnje objekta/kompleksa autobuske stanice na principu samodrživosti su minimalni, jer kapacitet lokacije na kojoj se planira gradnja, kao i ekonomski kapacitet objekta autobuske stanice prve kategorije, su izuzetno visoki i potentni.

Potencijalni rizici za uspješnu realizaciju ugovora o dodjeli prava građenja za projektovanje, finansiranje, izgradnju, održavanje i upravljanje objektom/kompleksom autobuske stanice u Zenici, koji su analizirani prilikom predlaganja modela, te koje je neophodno preduprijediti kroz ugovorne odredbe su sljedeći:

1. Rizik smanjenja prihoda za javnog partnera zbog prepuštanja izvršenja usluge privatnom partneru,
2. Rizik (dostupnost, vlasništvo, postojeća infrastruktura) lokacije (javni partner),
3. Rizik promjene zakonskih propisa vezanih za kategorizaciju autobuskih stanica i prihode koji su vezani sa kategorizacijom i korištenjem autobuskih stanica,
4. Rizik gradnje (da li će investitor/privatni partner lokalitet privesti namjeni, uključujući projektovanje i izbor izvođača radova tokom izgradnje) – garancija privatnog partnera,

5. Rizik da investitor/privatni partner projektuje i gradi objekat čiji kvalitet nije vrhunski, te ni vijek trajanja ne zadovoljava potrebe Grada/javnog partnera,
6. Rizik finansiranja – garancija investitora/privatnog partnera da će objekat privesti namjeni i da će pozitivno poslovati tokom cijelog ugovornog aranžmana (privatni partner),
7. Rizik kapacitiranosti/kvalifikovanosti, likvidnosti investitora/partnera da izgradi, upravlja i održava objekat tokom cijelog ugovornog perioda,
8. Rizik propasti/stečaja investitora/privatnog partnera,
9. Rizik početka pružanja usluge autobuske stanice u traženom i ugovorenom roku,
10. Rizik potražnje usluge autobuske stanice – veća ili manja potražnja za uslugom autobuske stanice od strane putnika i prevoznika nego što je to bilo kad je ugovor potpisan (javni i privatni partner),
11. Rizik upravljanja i održavanja objekta (investitor/privatni partner),
12. Rizik dostupnosti usluge – garancija investitora/privatnog partnera da će usluga autobuske stanice, kao i prateće i servisne usluge biti dostupne svim korisnicima kojima su i namjenjene (investitor/privatni partner),
13. Rizik raspoloživosti usluge – da usluga autobuske stanice ne bude na nivou koji je ugovorom zahtijevan (investitor/privatni partner), da se izgubi tražena kategorija autobuske stanice i raspoloživost pratećih i servisnih usluga,
14. Rizik pružanja usluga loše kvalitete i nezadovoljavajućeg nivoa,
15. Rizik održavanja, u kakvom stanju će biti objekat/kompleks autobuske stanice nakon završenog perioda eksploatacije,
16. Rizik usljed djelovanja više sile (javni partner),
17. Rizik promjene zakonskih propisa i odluka koje nisu u nadležnosti lokalne zajednice, a koje kao posljedicu mogu imati promjene koje utiču na poslovanje investitora/privatnog partnera (javni partner),
18. Rizik predimenzioniranja objekta, rizik preambiciozne investicije, da investitor/privatni partner ne uspije završiti objekat ili da mu poslovanje ne bude samoodrživo jer je predimenzioniran,
19. Rizik transfera objekta nakon završenog perioda upravljanja i korištenja usljed zahtjeva investitora/privatnog partnera za dodatnim plaćanjem od strane javnog partnera, što onemogućuje transfer bez posljedica.

Kod realizacije predmetnog projektnog pothvata, potrebno je, pogotovo za potencijalnog investitora/privatnog partnera, predvidjeti određene rizike kod kojih treba uzeti u razmatranje uticajne faktore kao što su:

1. Rizik kvalitete gradskih resursa,
2. Rizik upravljanja ljudskim resursima,
3. Rizik projektovanja, gradnje, nadzora i drugih procesa,
4. Rizik ulaska u obavljanje komunalne djelatnosti,
5. Rizik vremenske distance trajanja aranžmana,

6. Rizik eskalacije troškova i vremena kod prve faze projekta – izgradnja objekta do stavljanja u funkciju,
7. Rizik dinamike priliva korisnika koji traže usluge,
8. Rizik političkih pritisaka vezanih za domaće nivoe vlasti
9. Globalni rizici.

Rizici mogu biti izračunati, ali ovo je minimalan prikaz konteksta rizika koji uključuju i promjenu nekih oblika javne administracije. Osim toga, ovdje se mogu uzeti u obzir i rizici vezani za strateška pitanja u kontekstu uspostave novog režima javnog gradskog i prigradskog saobraćaja na području Grada, tj. funkcionisanje autobuske stanice sa stanovišta gradskog i prigradskog javnog saobraćaja.

23. Elementi ugovora o dodjeli prava građenja

Model zajedničkog pothvata zahtijeva pomno sastavljanje ugovora, kako bi se utvrdili standardi pružanja usluge, alocirali rizici i postigla prihvatljiva ravnoteža između rizika i rezultata koje realizacija projekta donosi. Elementi ugovora o dodjeli/ustupanju prava građenja za projektovanje, finansiranje, izgradnju, održavanje i upravljanje objektom/kompleksom autobuske stanice u Zenici su sljedeći:

1. Uvod – definicije,
2. Predmet ugovora,
3. Struktura ulaganja,
4. Vrijeme na koje je ugovor sklopljen,
5. Imovinske obaveze i prava ugovornih strana,
6. Plaćanje ugovornih strana,
7. Pravni oblik kroz koji će biti realiziran aranžman,
8. Ustrojstvo / organizacija upravljanja i nadzora,
9. Ovlaštenja i sastav tijela upravljanja zajedničkim pothvatom,
10. Finansijska politika,
11. Dugogodišnji aranžman, plaćanje da bude vezano za odnos euro/KM
12. Zatezne kamate,
13. Police osiguranja,
14. Posljedica neispunjenja ugovornih obaveza,
15. Naknada štete zbog neispunjenja ugovora,
16. Zaštita okoliša,
17. Postupak odobrenja ugovora,
18. Viša sila i promjenjene okolnosti,
19. Rješavanje sporova,

20. Raskid ugovora,
21. Salvatorna klauzula,
22. Period trajanja,
23. Stupanje na snagu,
24. Primjena prava,
25. Postupak i uslovi preuzimanja građevine,
26. Garancije / jamstva za izvršenje ugovornih obaveza.

24. Finansijski aspekti i dinamika projektnog pothvata

Optimizacija finansiranja, izgradnje i korištenja infrastrukturnih objekata može se izračunati/predvidjeti primjerom pojednostavljenog metoda za izračunavanje ukupnih troškova infrastrukturnih projekata, upotrebom sljedeće jednačine:

$TPC = BC + EDC + IDC$, gdje su

TPC – ukupni troškovi projekta (total project cost)

BC – bazni troškovi projekta (basic cost)

EDC – eskalacija/povećanje troškova u periodu izgradnje (cost escalation during construction)

IDC – kamatna stopa tokom izgradnje objekta (interest during construction).

Ovaj pristup omogućuje potencijalnom investitoru/privatnom partneru da sa velikim stepenom tačnosti izvrši procjenu i izračun vrijednosti projekta, te će potencijalni investitori na ovaj način formirati svoje ponude u proceduri javnog natječaja za dodjelu ugovora.

25. Organizacijski aspekti projektnog pothvata

Organizacija ovog poslovno projektnog pothvata treba biti bazirana na principima kombinacije poduzetničke i profesionalne organizacijske strukture.

Upravljanje novoizgrađenim objektom/kompleksom autobuske stanice u ugovornom periodu zahtijevat će specifičnu organizaciju/formalizirani projektni sadržaj i izgled organizacijske strukture kroz razvoj i uhodavanje biznisa/pružanja usluge. Naravno, implementacija ovog segmenta projekta predstavlja menadžerski dio posla, što je u potpunosti odgovornost privatnog investitora.

Nakon završetka izgradnje objekta prihod se generiše na bazi prodaje usluge putnicima, prevoznicima i prolaznicima tokom operacionog perioda koji može biti fiksiran na 25, 30 ili više godina, u zavisnosti od kapaciteta i stepena iskorištenosti objekta.

Period operacionalizacije bit će preciziran putem (na osnovu) specifikacije natječajne dokumentacije.

Korištenje DBOT aranžmana (design-build-operate-transfer/projektuj-gradi-upravljaaj-vrati objekat) kroz osnivanje prava građenja stvara mogućnost nastupa konzorcija privatnih investitora. Samostalni investitor ili konzorcij privatnih investitora samostalno treba da dizajnira (projektuje), finansira i realizira projekat na način da ga dovede u fazu operabilnosti

u smislu pružanja usluga u okviru definiranog vremenskog roka. Ovaj period se uzima općenito kao period koji je dovoljan samostalnom investitoru ili konzorciju da generiše dovoljno isplativ iznos prihoda i profita kroz vođenje novoizgrađenih objekata, a navedeni period predstavlja tkz. koncesioni period.

26. Marketinški aspekti projektnog pothvata

Jedan od preduslova za uspješnu realizaciju projekta izgradnje autobuske stanice je i provođenje svojevrsne javne kampanje u okviru koje treba raditi na promociji projekta, te izgraditi brend ukazujući na sve sadržaje i funkcije koje će budući objekat da posjeduje, uz promociju korištenja svih sadržaja i namjena koji će biti izgrađeni u objektu, te uz promociju parkiranja u novoj podzemnoj garaži, za stanovnike okolnih kolektivnih stambenih objekata.

Nosilac ove aktivnosti će biti javni partner/gradska uprava.

27. Iskustva javnog partnera

Realizacijom projekta bit će postignuti pozitivni efekti posebno iz ugla efikasnog upravljanja javnom imovinom grada i zadovoljstva građana uslugom koju će dobiti kroz projekat, s jedne strane, te efikasnog upravljanja izgrađenim sadržajima, kroz fleksibilnost korištenja, troškovnu efikasnost i profitabilnost, s druge strane.

Na primjeru realizacije projekta autobuske stanice bit će moguće sagledati potencijal projekata zajedničkog pothvata (projekata javno privatnog partnerstva u globalu) sa aspekta rentabilnosti istih i koristi koje mogu donijeti lokalnoj zajednici.

Tokom realizacije projekta potrebno je analizirati i dokumentovati koji su rezultati ostvareni, kakvi su efekti projekta zajedničkog pothvata postignuti, kakav je utjecaj realizacija projekta ostvarila na ekonomski, društveni razvoj i na arhitektonsko oblikovanje.

28. Zaključak i preporuke

Polazeći od unaprijed navedenog, može se zaključiti da uz prezentirane procjene investicija, izgradnje, održavanja, korištenja i upravljanja objektom/kompleksom nove autobuske stanice, uz projicirane cijene usluga, troškova radne snage, amortizacije, održavanja, energije i ostalih pratećih troškova, može se preporučiti ulazak privatnog investitora, ali i Grada Zenica, u realizaciju projekta izgradnje objekta/kompleksa nove autobuske stanice, kroz model ugovornog osnivanja/dodjele prava građenja.

U skladu sa analizom i kalkulacijama cijene usluga, mjesečnih i godišnjih prihoda koje autobuska stanica prve kategorije donosi, investicija bi se za privatnog investitora mogla isplatiti unutar okvira od 25 godina korištenja. Kroz optimistični i željeni scenario vezan za projekciju navedenih elemenata koji utiču na isplativost investicije, investicija bi se mogla isplatiti i ranije. Kako je riječ o standardnim metodama i građevinskim materijalima i opremi kod gradnje objekata, ne bi trebalo doći do eskalacije troškova, niti prekoračenja rokova.

Koristi za Grad Zenica mogle bi biti iskazane kroz izdvajanje određenog procenta prihoda Gradu, na godišnjoj osnovi od strane privatnog partnera, minimalno 30% operativne dobiti, mada taj procenat može biti i drugačije ponuđen i ugovoren, u ovisnosti od uslova definisanih javnim pozivom i u skladu s ponudom privatnog investitora. Osim toga, Grad Zenica zadržava pravo vlasništva nad gradskim građevinskim zemljištem, a nakon isteka trajanja ugovora (25 godina), uz domaćinsko upravljanje i održavanje objekta, Gradu ostaje veoma

vrijedan objekat koji pripada saobraćajnoj infrastrukturi, koji se može izdati operatoru, odnosno produžiti ugovor o ustupanju prava upravljanja i korištenja postojećem privatnom partneru ili upravljati istim na način da se generišu prihodi za budžet Grada Zenica.

Prilozi:

1. Skica lokacije na kojoj je predviđena izgradnja autobuske stanice
2. Analiza mogućih projektnih modela
3. Procjena investicione vrijednosti projekta i povrata investicije
4. Termin plan i nosioci aktivnosti

**SKICA LOKACIJE NA KOJOJ JE
PREDVIĐENA IZGRADNJA AUTOBUSKE STANICE**

Bulevar Kulina bana

ULAZ U
GARAŽU

PROSTOR ZA REALIZACIJU
DRUGE FAZE PROJEKTA

PRISTUP ZA
AUTOBUSE

PRISTUP ZA
PUTNIKE

BLOK ZA FORMIRANJE
KOMPLEKSA/OBJEKTA
AUTOBUSKE STANICE
-2+P+1

MOGUĆNOST
PROŠIRENJA

PRISTUP ZA
PUTNIKE

Bulevar Kralja Tvrtka I

Autobuska
stanica

ANALIZA MOGUĆIH PROJEKTNIH MODELA

ANALIZA MOGUĆIH PROJEKTNIH MODELA ZA IZGRADNJU NOVOG OBJEKTA/KOMPLEKSA AUTOBUSKE STANICE

1. CILJEVI KOJI SE OSTVARUJU REALIZACIJOM PROJEKATA IZGRADNJE NOVE AUTOBUSKE STANICE, BEZ OBZIRA NA MODEL REALIZACIJE PROJEKTA

1. Izgraditi oblikovno modernu, tehnološki savremenu autobusku stanicu, sa savremenim rješenjem pristupa i korištenja od strane putnika, prevoznika i drugih korisnika,
2. Izgraditi modernu i savremenu autobusku stanicu koja će nakon isteka ugovornog perioda biti vraćena Gradu Zenica, bez ulaganja budžetskih sredstava,
3. Obezbijediti veliki garažni prostor za parkiranje u ovoj zoni grada, koji će koristiti korisnici usluga autobuske stanice, ali i drugi korisnici,
4. Uspostava usluge autobuske stanice i pružanje usluga autobuske stanice za javni gradski prevoz koja je bila onemogućena u proteklom periodu,
5. Modernizacija upravljanja autobuskom stanicom, uz uvođenje novih pratećih i servisnih sadržaja,
6. Potpuno ukloniti nelegalna autobuska stajališta iz okoline autobuske stanice i uspostaviti red i pravila ponašanja za sve prevoznike koji dolaze u grad Zenica,
7. Unaprijediti infrastrukturu i organizaciju javnog prevoza putnika u gradskom i prigradskom saobraćaju,
8. Smanjiti troškove upravljanja autobuskom stanicom uvođenjem privatnog partnera i savremenog načina upravljanja,
9. Poboljšanje prostornog standarda i izgleda ove gradske zone koja je prilično zapuštena posljednjih godina,
10. Građenjem modernog objekta, uređenjem prostora oko autobuske stanice, bit će unaprijeđen urbanističko-arhitektonski identitet grada,
11. Povećati vrijednosti javnog dobra – gradskog građevinskog zemljišta, bez ulaganja budžetskih sredstava,
12. Povećati zadovoljstvo građana boljim kvalitetom i obimom usluga autobuske stanice,
13. Pokrenuti investicije.

2. PREDNOSTI UVOĐENJA PRIVATNOG INVESTITORA/PARTNERA U FINANSIRANJE IZGRADNJE I UPRAVLJANJE OBJEKTOM NOVE AUTOBUSKE STANICE, BEZ OBZIRA NA MODEL REALIZACIJE PROJEKTA

1. Grad nema finansijskih ulaganja u izgradnju autobuske stanice, privatni investitor/partner finansira projektiranje, izgradnju, opremanje i uređenje objekta kao i njegovo održavanje tokom perioda upravljanja,
2. Gradska uprava nema obavezu ulaganja u održavanje i unapređenje usluge funkcionisanja autobuske stanice, te može sredstva iz budžeta usmjeriti na druge infrastrukturne i razvojne projekte, u ovom slučaju na razvoj i unapređenje gradskog javnog prevoza,
3. Grad - koristeći kriterije javnog poziva/natječaja oblikuje i određuje očekivane koristi i ciljeve projekta izgradnje objekta/kompleksa autobuske stanice, te u skladu s tim oblikuje uslove javnog poziva,
4. Grad ostvaruje finansijske efekte realizacijom modela dodjele/ustupanja prava građenja,

5. Plaćanje isporučenih usluga vrši se od strane korisnika, Grad ne plaća usluge (koncesijski princip pružanja usluga)
6. Niža cijena gradnje jer će investitor/privatni partner optimizirati model izgradnje, primijeniti vlastite inovacije i stečena iskustva u proces gradnje, što rezultira brojnim uštedama u odnosu na klasične pristupe u javnoj nabavci radova, a posebno smanjenjem troškova. Ovo u konačnici znači dobivanje povećanog kvaliteta za uloženi novac (value for money), budući da investitor/privatni partner nastoji minimalizirati ukupne troškove (troškove građenja, održavanja i upotrebe,
7. Grad nema finansijske odgovornosti za viškove i naknadne radove u izgradnji (što je uvijek prisutno prilikom javne investicije), nema kašnjenja u izgradnji, jer je investitor/privatni partner maksimalno motivisan da radove završi što prije radi početka korištenja objekta,
8. Investitor/privatni partner snosi rizik investicijskog i tekućeg ulaganja, te održavanja ugovorenih standarda objekta i nivoa usluga 20 – 25 godina, koliko traje ugovorni aranžman,
9. Cijena gradnje bit će niža i period građenja bit će znatno kraći u odnosu na klasični model nabavke radova i usluga koje provodi javni partner,
10. Povećanje ekonomičnosti u javnim rashodima, unapređenje kvaliteta javnih usluga, povećanje efikasnosti javne uprave,
11. Realizacija velike gradske investicije koja će generirati veću zaposlenost privatnog sektora i komunalnih društava, otvaranje novih radnih mjesta,
12. Poboljšanje kvalitete usluga – dosadašnje iskustvo nameće zaključak da je kvaliteta usluga koja se postiže uvođenjem privatnog investitora bolja nego kad se isporučuje od strane javnog partnera.

3. ANALIZA MOGUĆIH MODELA (PREDNOSTI I NEDOSTACI) IZGRADNJE NOVE AUTOBUSKE STANICE

3.1. MODEL DODJELE/USTUPANJA DUGOGODIŠNJEG PRAVA GRAĐENJA ZA IZGRADNJU AUTOBUSKE STANICE

3.1.1. Prednosti:

1. Grad dobija objekat autobuske stanice, sa svim pratećim sadržajima (podzemna garaža) u vlasništvo, nakon isteka ugovornog odnosa sa investitorom/privatnim partnerom,
2. Zemljište formalno ostaje u vlasništvu Grada Zenica,
3. Grad dobija uređen prostor oko autobuske stanice, kao i savremeno saobraćajno rješenje ulaza i izlaza sa autobuske stanice,
4. Investitor je u obavezi vratiti objekat Gradu Zenica u ispravnom i održavanom stanju nakon isteka perioda na koji mu je ustupljeno pravo građenja,
5. Ostvarivanje javnih prihoda kroz naplatu naknade za dodijeljeno odnosno ustupljeno pravo građenja, jednokratno nakon upisa prava građenja i dugogodišnje nakon isteka roka za realizaciju finansijskog modela izgradnje (nakon povrata investicije), tokom perioda upravljanja objektom/kompleksom autobuske stanice od strane investitora koji je ugovorno definisan,
6. Moderno prostorno uređenje gradske zone na kojoj će biti izgrađen novi objekat/kompleks autobuske stanice (ugodan vizuelni izgled lokacije),
7. Povećanje broja parkirnih mjesta izgradnjom podzemne garaže, čime se stvaraju preduslovi za uklanjanje vozila sa trotoara i zelenih površina u ovom dijelu grada,
8. Poznata i relativno brza procedura uspostavljanja ugovornog odnosa,

9. Jednostavna procedura za izbor investitora za izgradnju i upravljanje autobuskom stanicom putem javnog konkursa/natječaja (dvostepena procedura), koji će biti otvoren 60 do 90 dana od dana objave,
10. Skraćuju se procesi donošenja odluka i birokratija lokalne uprave,
11. Proces projektovanja i izgradnje je kraći, jer početak naplate usluga od strane korisnika podstiče investitora na smanjenje rokova izgradnje,
12. Stvaranje dodatnih prihoda putem dodatnih usluga i servisa koje će investitor uvesti za korisnike usluga autobuske stanice,
13. Gradska uprava sve probleme i rizike vezane za upravljanje autobuskom stanicom i pružanje ove usluge prebacuje na investitora, bez dodatnih ulaganja budžetskih sredstava, kroz primjenu BOT (gradi, upravlja, prenesi vlasništvo) aranžmana, čime je javni interes zaštićen višestruko više nego u slučaju izgradnje i upravljanja autobuskom stanicom od strane gradske uprave/javnog partnera,
14. Grad određuje uslove koje investitora mora ispuniti da bi izgradio objekat i stavio ga u funkciju (rok izgradnje, funkcionalni i prostorni zahtjevi),
15. Grad definiše vremenski rok za ustupanje prava građenja, zakonski ograničen rok korištenja je 40 godina, pretpostavka je da bi period korištenja bio 25 - 33 godina,
16. Bolji odnos kvalitete i cijene usluge korištenja autobuske stanice i za putnike i za prevoznike, kroz uvođenje novih tehnologija u pružanju usluga i inovacija u načinu poslovanja,
17. Mogućnost dogovaranja rente (zakupa) sa investitorom za nastavak pružanja usluge upravljanja autobuskom stanicom, nakon završetka ugovornog odnosa o dodijeljenom/ustupljenom pravu građenja.

3.1.2. Nedostaci:

1. Grad gubi potpunu kontrolu nad uslugom upravljanja autobuskom stanicom, izuzev donošenja akata koji su u nadležnosti lokalne zajednice, a imaju uticaj na pružanje ove usluge,
2. Grad/građani moraju plaćati za usluge korištenja autobuske stanice putem pružaoca usluga gradskog javnog prevoza, što utiče na cijenu javnog gradskog prevoza,
3. Grad nema uticaj na formiranje cijene usluga, ona je u nadležnosti operatera koji upravljaju ovim segmentom javnog prevoza,
4. Grad nema odlučujući uticaj na formiranje cijena pratećih usluga i servisnih usluga na autobuskoj stanici, kao ni na modalitete i cijene za korištenje podzemnog garažnog prostora,
5. Iznos naknade za dodjelu prava građenja i za upravljanje autobuskom stanicom se određuje sada, bez pravih pokazatelja o potražnji i pravom broju korisnika usluge autobuske stanice, pratećih i pomoćnih sadržaja,
6. Grad nema uticaj na poboljšanje usluga u slučaju pružanja usluga loše kvalitete,
7. Grad nema nadzor tokom upravljanja objektom i tokom pružanja usluge,

3.2. MODEL JAVNO-PRIVATNOG PARTNERSTVA KONCESIJSKOG TIPRA ZA IZGRADNJU AUTOBUSKE STANICE / REZERVNA OPCIRA

3.2.1. Prednosti:

1. Grad/javni partner dobija objekat autobuske stanice, sa svim pratećim sadržajima (podzemna garaža) u vlasništvo, nakon isteka ugovornog odnosa sa privatnim partnerom,
2. Zemljište formalno ostaje u vlasništvu Grada Zenica,

3. Grad/javni partner dobija uređen prostor oko autobuske stanice, kao i savremeno saobraćajno rješenje ulaza i izlaza sa autobuske stanice,
4. Privatni partner je u obavezi vratiti objekat Gradu Zenica u ispravnom i održavanom stanju nakon isteka perioda na koji mu je ustupljeno pravo građenja,
5. Ostvarivanje dodatnih budžetskih prihoda, kroz naplatu naknade za upravljanje autobuskom stanicom od strane privatnog partnera, tokom perioda koji je ugovorno definisan,
6. Moderno prostorno uređenje gradske zone na kojoj će biti izgrađena nova autobuska stanica (ugodan vizuelni izgled lokacije),
7. Povećanje broja parkirnih mjesta izgradnjom podzemne garaže čime se stvaraju preduslovi za uklanjanje vozila u ovom dijelu grada sa trotoara i zelenih površina,
8. Grad Zenica ima nadzor tokom izgradnje objekta i tokom upravljanja objektom,
9. Dodatna edukacija i iskustvo uposlenika u gradskoj upravi u smislu vođenja objekata koji su predmet JPP i rješavanja problema koji se javljaju u toku izgradnje i eksploatacije tih objekata,
10. Grad definiše cijenu usluga parkiranja prilikom provođenja procedure izbora privatnog partnera i propisuje da cijena usluge ne bi smjela biti veća od cijene koju nudi JP „Parking servis“ d.o.o. Zenica,
11. Grad u ugovornom aranžmanu ugrađuje kontrolni mehanizam kojim utiče na moguću promjenu cijena usluga parkiranja,
12. Stvaranje dodatnih prihoda putem dodatnih usluga i servisa koje će privatni partner uvesti za korisnike usluga autobuske stanice,
13. Grad/javni partner većinu problema i rizika vezanih za upravljanje autobuskom stanicom, obavljanje i održavanje ove usluge prebacuje na privatnog partnera, bez dodatnih ulaganja budžetskih sredstava, kroz primjenu BOT (gradi, upravlja, prenesi vlasništvo) aranžmana,
14. Javni partner određuje uslove koje privatni partner mora ispuniti da bi izgradio objekat i stavio ga u funkciju (rok izgradnje, veličina objekta, sadržaji, funkcija, nivo opremanja),
15. Grad definiše vremenski rok za upravljanje i korištenje autobuskom stanicom (zakonski ograničen rok korištenja na 40 godina), pretpostavka je da bi period korištenja bio 25 - 33 godina,
16. Bolji odnos kvalitete i cijene usluge korištenja autobuske stanice i za putnike i za prevoznike, kroz uvođenje novih sadržaja, novih tehnologija u pružanju usluga i inovacija u načinu poslovanja,
17. Mogućnost dogovaranja rente (zakupa) sa privatnim partnerom za nastavak pružanja usluge upravljanja autobuskom stanicom nakon završetka ugovornog odnosa po JPP modelu,
18. Veća kvaliteta usluge autobuske stanice usljed uvođenja novih tehnologija i savremenog pružanja usluga, ali i kao rezultat ugovorom definisanih sankcija i poticaja za privatnog partnera,
19. Više zastupljen javni interes u načinu poslovanja,
20. Jačanje javne uprave usvajajući iskustva privatnog partnera koji donosi nova i inovativnija rješenja u pružanju usluga, te zadovoljenju javnih interesa.

3.2.2. Nedostaci:

1. Grad Zenica/javni partner ulaže zemljište u realizaciju projekta,
2. Grad/javni partner/građani moraju plaćati usluge korištenja autobuske stanice posredno kroz plaćanje usluga gradskog javnog prevoza, što utiče na cijenu javnog gradskog prevoza,

3. Profitabilan projekat se prepušta privatnom partneru na realizaciju,
4. Procedura uspostave ugovornog JPP odnosa puno sporija i komplikovanija,
5. Grad djelimično gubi kontrolu nad upravljanjem autobuskom stanicom,
6. Grad nema uticaj na formiranje cijene usluga, to je u nadležnosti operatera koji upravljaju segmentom javnog prevoza i usluga vezanih za javni prevoz putnika,
7. Grad nema uticaj na formiranje cijena pratećih usluga i servisnih usluga na autobuskoj stanici,
8. Iznos naknade za upravljanje autobuskom stanicom se određuje sada, kroz javni natječaj, bez pokazatelja o potražnji i pravom broju korisnika usluga autobuske stanice u budućnosti,
9. Grad/javni partner mora podijeliti rizike ulaganja, izgradnje i korištenja autobuske stanice sa privatnim partnerom,
10. Veća odgovornost Grada za realizaciju projekta i veća uključenost u obezbjeđenje održivosti projekta tokom kompletnog perioda korištenja, kroz rješavanje svih rizika i teškoća koji se mogu javiti tokom perioda eksploatacije,
11. JPP model zahtijeva potpunu uključenost Grada u sve aktivnosti i procedure,
12. Grad je odgovoran da ukloni rizike koji su povezani sa eventualnim promjenama zakonske regulative vezanim za pružanje usluge autobuske stanice i eventualne političke rizike obzirom da je javni partner potpuno uključen u realizaciju projekta,
13. Grad mora preuzeti obavezu rješavanja statusa projekta u slučaju stečaja privatnog partnera,
14. Nedostatak kapaciteta i iskustva u realizaciji projekata JPP, u izvještavanju i interakciji sa privatnim partnerom, posebno u segmentu definiranja odgovarajućih ugovornih obaveza i u praćenju izvršavanja ugovora, jer u formalno-pravnom smislu postoji samo jedan primjer JPP u Bosni i Hercegovini realizovan u skladu sa važećom zakonskom regulativom.

4. RIZICI ZA REALIZACIJU PROJEKTA UKLJUČENJEM PRIVATNOG PARTNERA U ARANŽMAN IZGRADNJE, FINANSIRANJA I UPRAVLJANJA (RIZICI PROJEKTA IZGRADNJE NOVE AUTOBUSKE STANICE, BEZ OBZIRA NA MODEL REALIZACIJE PROJEKTA SU IDENTIČNI)

1. Rizik smanjenja prihoda za javnog partnera zbog prepuštanja izvršenja usluge privatnom partneru,
2. Rizik (dostupnost, vlasništvo, postojeća infrastruktura) lokacije (javni partner),
3. Rizik promjene zakonskih propisa vezanih za kategorizaciju autobuskih stanica i prihode koji su vezani sa kategorizacijom i korištenjem autobuskih stanica,
4. Rizik gradnje (da li će investitor/privatni partner lokalitet privesti namjeni, uključujući projektovanje i izbor izvođača radova tokom izgradnje) – garancija privatnog partnera,
5. Rizik da investitor/privatni partner projektuje i gradi objekat čiji kvalitet nije vrhunski, te ni vijek trajanja ne zadovoljava potrebe Grada/javnog partnera,
6. Rizik finansiranja – garancija investitora/privatnog partnera da će objekat privesti namjeni i da će pozitivno poslovati tokom cijelog ugovornog aranžmana (privatni partner),
7. Rizik kapacitiranosti/kvalifikovanosti, likvidnosti investitora/partnera da izgradi, upravlja i održava objekat tokom cijelog ugovornog perioda,
8. Rizik propasti/stečaja investitora/privatnog partnera,
9. Rizik početka pružanja usluge autobuske stanice u traženom i ugovorenom roku,

10. Rizik potražnje usluge autobuske stanice – veća ili manja potražnja za uslugom autobuske stanice od strane putnika i prevoznika nego što je to bilo kad je ugovor potpisan (javni i privatni partner),
11. Rizik upravljanja i održavanja objekta (investitor/privatni partner),
12. Rizik dostupnosti usluge – garancija investitora/privatnog partnera da će usluga autobuske stanice, kao i prateće i servisne usluge biti dostupne svim korisnicima kojima su i namijenjene (investitor/privatni partner),
13. Rizik raspoloživosti usluge – da usluga autobuske stanice ne bude na nivou koji je ugovorom zahtijevan (investitor/privatni partner), da se izgubi tražena kategorija autobuske stanice i raspoloživost pratećih i servisnih usluga,
14. Rizik pružanja usluga loše kvalitete i nezadovoljavajućeg nivoa,
15. Rizik održavanja, u kakvom stanju će biti objekat/kompleks autobuske stanice nakon završenog perioda eksploatacije,
16. Rizik usljed djelovanja više sile (javni partner),
17. Rizik promjene zakonskih propisa i odluka koje nisu u nadležnosti lokalne zajednice, a koje kao posljedicu mogu imati promjene koje utiču na poslovanje investitora/privatnog partnera (javni partner),
18. Rizik predimenzioniranja objekta, rizik preambiciozne investicije, da investitor/privatni partner ne uspije završiti objekat ili da mu poslovanje ne bude samoodrživo jer je predimenzioniran,
19. Rizik transfera objekta nakon završenog perioda upravljanja i korištenja usljed zahtjeva investitora/privatnog partnera za dodatnim plaćanjem od strane javnog partnera, što onemogućuje transfer bez posljedica.

**PROCJENA INVESTICIONE VRIJEDNOSTI PROJEKTA
I POVRATA INVESTICIJE**

PROCJENA INVESTICIONE VRIJEDNOSTI IZGRADNJE
NOVE AUTOBUSKE STANICE I POVRATA INVESTICIJE

1. ANALIZA CIJENA GRADNJE/1m² KORISNE POVRŠINE ZA IZGRADNJU OBJEKTA AUTOBUSKE STANICE

Prodajna cijena 1m² korisne površine novog stambenog prostora, koju privatni investitori formiraju (jedino privatni investitori ulažu u stanogradnju), varira od 1.500 KM/m² pa do 2.500 KM/m², upoređujući jednak i standardan kvalitet izgradnje stambenog prostora. Razlika u cijenama varira uglavnom zavisno od lokacije gdje se stambeni objekti grade i spratnosti stambenih objekata. Stanovi koji se grade na atraktivnim lokacijama su skuplji, kao i stanovi u objektima gdje je niža spratnost i manji broj stambenih jedinica.

U cijenu izgradnje 1m² stambenog prostora je uključena cijena lokacije, cijena građevinske dozvole, cijena projektovanja, renta i ranija ulaganja u uređenje GGZ.

Kvalitetni investitori, koji nemaju problema sa obezbjeđenjem sredstava i imaju kvalitetnu i kapacitiranu građevinsku operativu, stambeni prostor bi trebali da grade za cijenu od cca 900 – 1.000 KM/m² korisne površine (na tenderu za izgradnju socijalnih stanova u Radakovu, cijena gradnje 1m² stambenog prostora je bila cca 1.000 KM/m², a u ovu cijenu je uključen i profit izvođača radova).

Na osnovu analize i usporedbe cijena za izgradnju 1m² korisnog stambenog prostora moguće je procijeniti da bi cijena izgradnje 1m² poslovnog prostora, u objektu autobuske stanice, trebala biti cca 1.500 do 1.800 KM/m² korisnog poslovnog prostora.

Cijena izgradnje 1m² korisne površine podzemnog garažnog prostora, ispod objekta autobuske stanice, uključujući instalacije ventilacije i zaštite od požara, obzirom da se gradi jedna podzemna etaža, bi trebala biti cca 700 KM/m² neto korisnog garažnog prostora.

Cijena uređenja 1m² vanjskog prostora autobuske stanice, uključujući saobraćajne površine, pristupe za autobuse, perone, koridore za putnike i posjetioce bi trebala biti cca 250 KM/m² neto uređenog otvorenog platoa za saobraćaj autobusa i pristup putnika.

Ovo su procjene koštanja izgradnje 1m² novog poslovnog prostora, podzemnog garažnog prostora i otvorenog platoa, za koje je moguće angažovati građevinsku operativu na tržištu. Ukoliko je privatni partner/investitor, koji bude izabran na javnom natječaju da gradi i upravlja objektom autobuske stanice, uključen i u građevinski biznis, onda dobrom unutrašnjom organizacijom, korištenjem vlastitih resursa i angažovanjem operative, zainteresovani investitor/privatni partner može ostvariti dodatne uštede, odnosno postići nižu cijenu gradnje/m² neto korisne površine od gore procijenjene.

Ukoliko bi cijena gradnje (uključujući adekvatan standard opremanja, materijale koji se koriste za gradnju, standardnu organizaciju prostorija) objekta autobuske stanice po 1m² korisne neto površine prostora bila viša od pretpostavljene, onda gradnja novog objekta/kompleksa autobuske stanice neće biti ekonomski opravdana (ekonomska opravdanost obzirom na nivo i kvalitet usluge koji se pruža korisnicima, te koja se može naplatiti kroz cijenu usluge, obzirom na vrstu materijala i opreme koja se koristi za ove objekte, obzirom na vijek trajanja, obzirom na vremenski rok za povrat investicije), te u tom slučaju investitori/privatni partneri moraju napraviti promjene u predloženim rješenjima,

materijalima koji se koriste, u organizaciji građenja, da bi troškove gradnje reducirali na naznačeni nivo troškova.

Također, ekonomska opravdanost, tj. samoodrživost investicije izgradnje novog objekta/kompleksa autobuske stanice je jako važna sa stanovišta vremena potrebnog za povrat investicije (povrat investicije u roku od 12 - 15 godina, od čega su prve dvije godine grejs period obzirom da se u to vrijeme objekat treba graditi i izgraditi).

2. PROCJENA INVESTICIJE ZA IZGRADNJU NOVOG OBJEKTA/KOMPLEKSA AUTOBUSKE STANICE SA UREĐENJEM PRISTUPNIH SAOBRAĆAJNICA I PRILAZA ZA PUTNIKE

2.1. Procjena investicije za izgradnju poslovnog prostora koji se nalazi u sklopu kompleksa autobuske stanice, po površini objekta i cijeni 1m² izgrađenog prostora:

3.000 m² površina poslovnog prostora, cijena izgradnje 1.700 KM/m² neto korisnog poslovnog prostora, ukupna investicija za izgradnju poslovnog prostora je 5.100.000 KM.

2.2. Procjena investicije za izgradnju garažnog prostora ispod objekta autobuske stanice, po površini garažnog prostora i cijeni 1m² izgrađenog garažnog prostora:

3.000 m² površina garažnog prostora, cijena izgradnje 700 KM/m² neto garažnog prostora, ukupna investicija za izgradnju podzemne garaže je 2.100.000 KM.

2.2.A. Procjena investicije za izgradnju garažnog prostora ispod objekta autobuske stanice po broju parking mjesta i cijeni gradnje za jedno parking mjesto:

cca 100 parking mjesta u garaži, cijena gradnje 22.500 KM po jednom garažnom mjestu, ukupna investicija za izgradnju 100 garažnih mjesta je 2.250.000 KM.

2.3. Procjena investicije za izgradnju i uređenje vanjskog prostora autobuske stanice, uključujući saobraćajne površine, pristupe za autobuse, perone, koridore za putnike i posjetioce:

4.000 m² površina vanjskog prostora, cijena izgradnje i uređenja vanjskih površina 250 KM/m² uređenih površina, ukupna investicija za izgradnju i uređenje vanjskog prostora autobuske stanice je 1.000.000 KM.

Ukupna cijena investicije za izgradnju nadzemnog dijela objekta/kompleksa autobuske stanice površine cca 3.000 m², podzemne garaže površine cca 3.000 m², te za izgradnju i uređenje vanjskog prostora površine cca 4.000 m² je 8.350.000 KM. Računajući nepredviđene i dodatne radove koji se mogu javiti tokom izgradnje objekta, moguće je pretpostaviti da je iznos investicije potrebne za izgradnju novog objekta/kompleksa autobuske stanice 9.000.000 KM.

3. ANALIZA POVRATA INVESTICIJE IZGRADNJE NOVOG OBJEKTA/KOMPLEKSA AUTOBUSKE STANICE

Autobuska stanica Zenica je u sadašnjem stanju, upravljana od strane JKP „Zenicatrans prevoz putnika“, u ranijem periodu, donosila prihod od cca 70.000 KM mjesečno (ukupan prihod, bez troškova). Ovo je prihod koji je ostvarivala autobuska stanica A kategorije, što je najviša kategorija autobuske stanice u BiH.

3.1. Obzirom na to da će biti izgrađen moderan i savremen objekat, sa novim servisnim i pratećim sadržajima, sa sadržajima koji će donositi nove prihode budućem upravitelju (privatnom partneru), sa novim ugostiteljskim i trgovačkim sadržajima, može se osnovano pretpostaviti da će mjesečni prihod pratećih i pomoćnih sadržaja koji će biti smješteni unutar autobuske stanice biti uvećan za min 50%, pa bi mjesečni prihod nove, savremene, funkcionalne, ekonomične, racionalne, uređene i nadgledane, ekološki savremene autobuske stanice, trebao biti min 105.000 KM.

3.2. Osim prihoda od autobuske stanice, dodatni prihod će biti od ostvaren korištenjem podzemne garaže, koja bi na mjesečnom nivou treba imati popunjenost min 40%.

3.2.1. OPCIJA A - 100 garažnih mjesta, 40% popunjenost (9,6 KM/danu prihod za garažno parking mjesto), donose ukupan mjesečni prihod je 28.800 KM.

U opciji A zajedno nadzemni objekat autobuske stanice i podzemna garaža donose mjesečni prihod od 133.800 KM, ukupan godišnji prihod je 1.605.600 KM.

3.2.2. OPCIJA B - Realna opcija je da 50% garažnih mjesta donosi prihod za korištenje parking prostora po satu (40% iskorištenost, 9,6 KM/danu prihod za garažno parking mjesto), a da 50% garažnih mjesta bude izdato na principu mjesečnog zakupa.

50% parking mjesta (50), 9,6 KM/dan prihod za garažno parking mjesto, ukupan mjesečni prihod 14.400 KM.

50% parking mjesta (50) da se izdaje po osnovu 100 KM/mjesec za garažno mjesto, ukupan mjesečni prihod od izdavanja po principu mjesečnog zakupa 5.000 KM.

U opciji B zajedno nadzemni objekat autobuske stanice i podzemna garaža donose mjesečni prihod od 124.400 KM, ukupan godišnji prihod je 1.492.800 KM.

Na osnovu ovako analiziranih i procijenjenih prihoda, može se pretpostaviti da bi objekat/kompleks autobuske stanice sa podzemnom garažom donosio mjesečni prihod od cca 125.000 KM, ukupan godišnji prihod bi bio 1.500.000 KM, ukupan prihod za 20 godina korištenja je 30.000.000 KM, prihod za 30 godina korištenja je 45.000.000 KM.

Ovdje su iskazani samo prihodi, bez troškova.

4. OČEKIVANI MJESEČNI PRIHODI OD UPRAVLJANJA OBJEKTOM/KOMPLEKSOM AUTOBUSKE STANICE

Na otvorenom javnom natječaju za privremeno upravljanje autobuskom stanicom, koji je proveden da bi se pronašao partner za privremeno upravljanje objektom autobuske stanice, do konačnog rješavanja statusa i organizacije stanice, privredni subjekt sa kojim je potpisan ugovor o privremenom upravljanju autobuskom stanicom ponudio je mjesečnu naknadu od cca 45.000 KM za upravljanje autobuskom stanicom.

Na osnovu ovako ponuđene (i kroz javni natječaj prihvaćene) mjesečne naknade za upravljanje objektom autobuske stanice, realno je očekivati da mjesečna naknada za upravljanje i korištenje autobuske stanice, za dodijeljeno pravo građenja, bude minimalno 45.000 KM, uvećana za određeni procenat od očekivanih dodatnih prihoda.

Očekivano povećanje prihoda se odnosi na dodatne prihode koji trebaju biti ostvareni od pružanje pratećih, servisnih i pomoćnih usluga u novom objektu/kompleksu autobuske stanice (uvećanje za 50%, očekivani mjesečni prihodi 105.000 KM umjesto 70.000 KM mjesečno), te za dodatne prihode od korištenja podzemne garaže (očekivani mjesečni prihod garaže je 20.000 KM).

Procentualno uvećanje naknade za korištenje objekta autobuske stanice bi trebalo biti 20% od dodatnih prihoda ostvarenih za pružanje pratećih, servisnih i pomoćnih usluga (20% od 35.000 KM je 7.000 KM), te dodatnih 10% od prihoda garaže (10% od 20.000 KM je 2.000 KM).

Koristeći ove analize i procjene, očekivani mjesečni iznos naknade za dodijeljeno pravo građenja za upravljanje i korištenje autobuske stanice je 54.000 KM (bez uključenog PDV-a).

Obzirom na očekivani mjesečni iznos naknade za dodijeljeno pravo građenja, moguće je prilikom provođenja javnog natječaja za izbor najpovoljnijeg ponuđača/investitora, postaviti i kriterij o minimalnom iznosu naknade, koji bi trebao biti u visini min 70% očekivanog iznosa mjesečne naknade za dodijeljeno pravo građenja.

Svi zainteresovani investitori će, na osnovu vlastitih analiza i procjena, tokom javnog natječaja ponuditi adekvatan iznos mjesečne naknade za dodijeljeno pravo građenja za upravljanje i korištenje objekta/kompleksa autobuske stanice. Mjesečni iznos naknade za dodijeljeno pravo građenja će biti jedan od kriterija za izbor ekonomski najpovoljnije ponude tokom provođenja javnog natječaja/konkursa. Uz ovaj iznos će svi učesnici javnog natječaja ponuditi i jednokratni iznos naknade koji je potrebno uplatiti nakon upisa prava građenja u zemljišnim knjigama, kao drugi kriterij za bodovanje i rangiranje prispjelih ponuda.

5. POVRAT INVESTICIJE

Ukoliko pretpostavimo da će mjesečni prihod od upravljanja novim kompleksom autobuske stanice biti 125.000 KM, procjena je da bi troškovi upravljanja autobuskom stanicom bili cca 40 % iznosa ili cca 50.000 KM (600.000 KM na godišnjem nivou).

Na autobuskoj stanici je u vrijeme upravljanja od strane JKP Zenicatrans prevoz putnika bili uposleno 17 - 20 radnika. Privatni partner/investitor bi trebao uz modernizaciju i reorganizaciju funkcija autobuske stanice, zajedno sa kontrolom funkcionisanja podzemne garaže, uposliti cca 15 radnika, uz mjesečna bruto primanja 37.500 KM.

Procijenjeni iznos ostalih troškova, direktno vezanih za rad autobuske stanice, je cca 12.500 KM mjesečno.

Bruto plate uposlenika i ostali troškovi vezani za rad autobuske stanice predstavljaju procijenjene troškove od cca 50.000 KM na mjesečnom nivou.

Za kreditno zaduženje od 10.000.000 KM, uz fiksnu kamatu od 5%, na period vraćanja od 10 godina i grejs period od dvije godine, potrebno je vratiti cca 14.000.000 KM.

Ukoliko je ukupan godišnji prihod od upravljanja autobuskom stanicom 1.500.000 KM, a ukupni troškovi cca 600.000 KM, ukupna investicija od cca 9.000.000 KM, uz kreditno zaduženje sa 5% fiksne kamate, može se vratiti od prihoda koji se ostvare tokom 13 godina korištenja autobuske stanice. Pošto je period građenja novog objekta/kompleksa autobuske stanice dvije godine, koliko je i minimalan grejs period za vraćanje kreditnog zaduženja, kompletna investicija se može vratiti 15 godina nakon potpisa ugovora o dodjeli prava građenja.

Za očekivati je da kvalitetan, pouzdan, iskusan i kapacitetan investitor, koji će obezbijediti povoljnije kreditno zaduženje, maksimalnu racionalizaciju troškova i modernizaciju poslovanja, može ostvariti manje troškove, povoljnije prihode i otplatu kompletne investicije u roku od 12 godina.

Osnovanost investicije u izgradnju novog objekta autobuske stanice se može analizirati i na drugi način, po osnovu mjesečnog iznosa naknade koji se plaća za dodijeljeno pravo građenja. Ukoliko je očekivani mjesečni iznos naknade za dodijeljeno pravo građenja za upravljanje i korištenje autobuske stanice 54.000 KM mjesečno, ukupan očekivani godišnji iznos naknade je 648.000 KM. Privatni investitor/partner bi na taj način, za 14 godina korištenja autobuske stanice, za dodijeljeno pravo građenja, minimalno uplatio u gradski budžet 9.072.000 KM. Umjesto u gradski budžet, privatni investitor će ova sredstva iskoristiti za investiciju u izgradnju novog objekta/kompleksa autobuske stanice.

TERMIN PLAN I NOSIOCI AKTIVNOSTI

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]