



ДРЖАВЕН ЗАВОД ЗА РЕВИЗИЈА

ул. Македонија 12/3
Палата Македонија
Скопје, Р.Македонија
Тел: + 389 2 3211 262
Факс: +389 2 3126 311
e-mail: dzt@drz.gov.mk
www.dzt.gov.mk

Број: 17-337/4

Дата: 25.05.2011

ДО

Министерство за транспорт и врски на Република Македонија
Град Скопје
ЈСП Скопје
ЈП Улици и Патишта

КОНЕЧЕН ИЗВЕШТАЈ НА ОВЛАСТЕНИОТ ДРЖАВЕН РЕВИЗОР

Резиме на резултатите

Нашата ревизија претставува извршена активност планирана со Годишната програма на ДЗР за 2010 година како и проектна активност планирана во рамки на МАТРА проектот кој се реализира со взаемна соработка помеѓу Државниот завод за ревизија и Холандскиот суд за ревизија. На оваа активност досега не е вршена ревизија на успешност, но изминатите години и тековно од ДЗР вршени се ревизии на финансиски извештаи со ревизија на усогласеност кај институциите кои се носители на активноста.

Ревизијата на успешност е спроведена со цел да даде оценка на откриените ризици како и да понуди можности за подобрување на квалитетот на јавниот градски превоз во град Скопје од повеќе аспекти. Активноста која е предмет на нашата ревизија во Република Македонија е регулирана со соодветна законска и подзаконска регулатива и вклучува голем број на институции со различен домен на надлежности. Во таа насока со нашата ревизија се фокусиравме на подрачјата кои се во надлежност на повеќе институции на две нивоа – централно и локално ниво и соодветно на тоа и јавните претпријатија во град Скопје. Овие подрачја беа предмет на прелиминарни истражувања од кои произлегоа повеќе откриени ризици и ризични области во деловите на: законска и подзаконска регулатива од областа, стратешки документи, хармонизација во областа на повеќе нивоа, прашања поврзани со набавките на новите автобуси, организација на јавниот и приватниот превоз во град Скопје, состојби во инфраструктурата на град Скопје, финансирање, како и прашања од областа на надзорот и контролата. При тоа се фокусиравме на можни подобрувања кај повеќе критериуми од кои зависи подобрувањето на квалитетот на јавниот градски превоз во град Скопје имајќи предвид дека квалитетот на градскиот превоз не зависи единствено од воведување на најавените нови автобуси. Со нашата ревизија беа опфатени и прашања кои се

1

Ревизорска екипа

Овластен државен ревизор

1.

2.

3.

4.

однесуваа на јавното приватно партнерство, индикатори за оваа јавна услуга за кои се обидовме да дадеме свој придонес преку презентирање на резултати од нашите истражувања кои ги направивме токму со цел да презентираме и помогнеме кон подобрување на квалитетот на јавниот градски превоз во град Скопје. Нашата ревизија на успешност се одвиваше преку оценка на влезните параметри односно критериуми на кои се темели и од кои зависи квалитетот и неговото подобрување на јавниот градски превоз, активностите или функционалните аспекти кај институциите вклучени во овој процес, како и резултатите или излезните параметри кои ја даваат основата за оценка и можност за подобрување на областа. Предмет на ревизија беше и функционирањето на основните постулати на квалитетно управување и менаџирање – надзорот и контролата во областа како и други отворени прашања кои ги имавме во текот на ревизијата.

Состојбите кои се прикажани во Нацрт ревизорскиот извештај се резултат на применетите постапки на ревизијата со цел постигнување на објективна и реална оценка на тековните состојби како и креирање на јасни, реални и применливи препораки кои надлежните лица и институции во областа на кои се и наменети, треба да ги спроведат. Периодот кој беше опфатен со нашата ревизија е 2008 – 2009 година, иако се дадени состојби и настани кои се случиле претходно и последователно на оваа временска рамка.

Резимето на резултатите ги сумира деловите од овој Нацрт извештај како што се Цели на ревизијата, Ревизорски наоди вклучително и дадените препораки со цел читателот на овој извештај едноставно и концизно да се стекне со важни информации од извршената ревизија. Деталите за дадените информации се наоѓаат во споменатите поглавја на овој извештај.

Генералната цел на ревизијата на успешност беше да дадеме одговор на прашањето:

“Дали подобрувањето на квалитетот на јавниот превоз во Град Скопје може да се постигне само преку воведување на новите автобуси или се релевантни и факторите од опкружувањето?”

Целокупниот опфат како и доказите кои ги обезбедивме по пат на спроведените техники и методологија од страна на ревизијата, ни дадоа основа да го изразиме следното мислење:

Активностите за подобрување на квалитетот на јавниот превоз во град Скопје во голема мера се условени и зависат од креирање, воспоставување и исполнување на повеќе компоненти и услови кои заеднички придонесуваат кон негово подобрување. Со ревизијата се покажа дека подобрувањето на квалитетот на јавниот превоз во град Скопје не зависи и не може да биде исполнето единствено со воведување на новите автобуси. Утврдивме дека постојат повеќе аспекти кај кои треба да се преземат активности од надлежните институции заради целосно

градење на систем на урбан транспорт и намалување на ризиците кои овие области ги покажаа. Со отсуство или делумно функционирање на овие услови, самото воведување на новите автобуси би овозможило граѓаните да се возат само во нови возила, но во окружување кое носи ризици како што покажа ревизијата: отсуство на координација и усогласеност на стратешките цели и документи на државно и локално ниво, проекција и реализација на програмите за инфраструктурни цели на Град Скопје и ЈП Улици и патишта по прашања како пропусна моќ на сообраќајниците, сообраќајни застои, чекања, режим на сообраќај и светлосна сигнализација, прашањата на ниво на Град Скопје и ЈСП Скопје кои се однесуваат на прашања од областа на јавниот превоз преку поставени критериуми за обезбедување на лиценци, дозволи, несоодветни возни редови, услови на стојалишта, прашања поврзани со надворешната и внатрешната контрола и казнени одредби од областа, прашања кои ЈСП Скопје треба да ги уреди поврзани со управувањето, сопственоста, обуката, одржувањето и сервисниот центар за новите автобуси, системот на наплата и се друго кое за корисниците би овозможило остварување на нивните потреби за навремен, брз и економичен јавен превоз. Имајќи ги предвид другите компоненти, со нашата ревизија утврдивме повеќе недоречености, неправилности, незаконитости и ризици како и позитивни аспекти во неколку подрачја од областа на јавниот транспорт, а кои се однесуваат на следното:

I. Проблематично подрачје - Законска регулатива, планови, стратегии - третира прашања од законската регулатива, планови и стратегии, хармонизација на сите нивоа на институции како и постапките за јавни набавки на новите автобуси, ревизијата имаше за цел да даде одговор на повеќе ревизорски прашања поврзани со откриените слабости и ризици од аспект на креирање, донесување и имплементација на политики согласно надлежностите, изградени критериуми, планови, анализи и оценка на ризици за набавка на нови автобуси, јавната набавка и сопственоста на автобусите и други прашања.

Со нашата ревизија утврдивме дека во Република Македонија постои генерална сообраќајна политика содржана во Национална транспортна стратегија 2007-2017 во која е опфатен и посебен дел за развој на урбаниот транспорт на национално ниво. Оваа стратегија е изработена од МТВ на РМ во 2007 година и креирана со цел да биде општа насока за имплементација од локалната власт. Утврдивме дека НТС се ажурира еднаш годишно преку систем на воспоставена пракса, но понатаму имплементацијата на целите не се следи. Посебен стратешки документ за унапредување на јавниот превоз кој ќе произлегува од целите на НТС на локално ниво не се изготвува кое неповолно влијае на вклучување и следење на последователноста на целите на НТС на локално ниво. Во таа насока иако Град Скопје располага со долгорочна Стратегија за развој на јавниот градски превоз, истата не е усвоена иако е оценета како применлива. Сепак, како последователност на НТС во тек е изработка на Студија за сообраќајниот систем на Град Скопје.

Утврдивме дека обемната законска и подзаконска регулатива од областа обезбедува јасно разграничување на надлежностите на институциите кои ги креираат и спроведуваат политиките и мерките, но со одредени недостатоци и недоречености во областа на казнените политики и мерки за кои МТВ на РМ веќе превзема активности. Постојат примери од пракса каде локалните власти се соочуваат со недореченостите во казнените мерки и постапување по истите во оваа област.

Специфично креирани критериуми, планови, анализи и оценка на ризици како основ за донесување на одлуките за набавка на нови автобуси по број, вид и намена, изградени за потребите на Скопје на централно и локално ниво не се направени. ЈСП Скопје наназад со години поднесува барања за обновување на возниот парк кои Владата на РМ ги зела во предвид и ги вклучила во програмата за јавни инвестиции. Иако самиот јавен градски превоз како и поврзаните активности се во надлежност на Градот Скопје, повеќегодишните напори да се организира и спроведе постапка за јавна набавка на автобуси од Град Скопје не се оствариле заради неусогласени ставови. Поради неопходноста за обновување на возниот парк на ЈСП Скопје и по нивни постојани барања, Владата на РМ ја насочува активноста во надлежност на МТВ на РМ и проектира средства за оваа намена кое за резултат има склучување на договори за набавка на 286 нови автобуси.

II. Проблематично подрачје - Соработка, одговорности, буџет и финансирање - третира прашања од координацијата и организацијата на јавниот транспорт и конкуренцијата, за кое ревизијата имаше за цел да даде одговор на неколку ревизорски прашања поврзани со утврдените ризици од аспект на критериуми за дозволи и обезбедување еднакви услови и конкурентност, возен ред и лиценци, мерки за воведување на нов систем на наплата на услугите, категоризација на корисници за бенефицирани билети и критериуми и други прашања.

Со ревизијата утврдивме значајни неправилности во поглед на поседување на дозволи, комплетност на изводи од лиценци, стари изминати и необновени возни редови претежно кај приватните превозници кои градските власти ги образложија со неисполнување на критериумите на превозниците, определени во важечките подзаконски акти. Тековните состојби покажуваат дека Град Скопје нема издадено изводи од лиценци согласно измените и дополнувањата на важечкиот закон. Сето ова неповолно влијае на организираноста и функционирањето на јавниот градски превоз од страна на сите учесници како и на еднаквиот третман на превозниците. Во функција на подобрување на јавниот градски превоз секако значајна улога има и видот и функцијата на системот на наплата на билети кој треба да овозможи брза и ефикасна проточност на патниците. Тековно овој систем во автобусите на ЈСП Скопје е со машинско електронски поништувачи на хартиени билети. Истиот според службите за внатрешна контрола на ЈСП покажал слабости како појава на фалсификувани билети. ЈСП нема сознанија за финансиската вредност на овие билети бидејќи нема податоци. Од надлежните институции преземени се чекори за

набавка и воведување на подобар и ефикасен систем на поништување, но иако процедурите за јавни набавки се двапати спроведени истите се поништени со образложение дека новите автобуси ќе доцнат, па така smart ticketing системот не е препорачливо да се инсталира во старите возила поради некомпатибилност. За ревизијата останаа отворени прашањата зошто се презеле активности за јавни набавки неусогласени со термините на испорака на новите возила доколку се имале предвид овие состојби?

Постоењето на бенефицирани групи на патници во јавниот градски превоз – возрасни групи на граѓани не се темели на пресметка и анализа за трошоците по старосна структура на граѓани. Оваа состојба поволно влијае на социјалните параметри на одредени возрасни групи на граѓани, но негативно влијае на реално субвенционирање на услугата на ЈСП Скопје.

III. Проблематично подрачје - Автобуси третира прашања од активности поврзани со набавката на новите автобуси - креирани и воспоставени алатки на политики (мерки, планови и активности) за прием, сервиси и одржување, обуки на возачи, услови за гаражирање, како и функционирање на системот за ЈПП за изградба на нови автобуски постојки, постоење на соодветна сообраќајна инфраструктура за воведување на новите автобуси и нивно оперирање, надлежности за надзор и контрола.

Во ЈСП Скопје во тек на ревизијата е креиран формален АП за прифаќање на првите 11 автобуси со активности по фази и рокови. Овие активности по фази и рокови во поголем дел не се завршени ниту се почитувани дадените рокови со образложение дека зависат од рокот на испорака од производителот. Имајќи го предвид степенот на исполнување на АП, како и состојбите кои ги констатиравме со ревизијата, ЈСП Скопје не е во доволна мера подготвено за предприемните активности. ЈСП Скопје нема направено анализи или проценки за вредноста на идните трошоци за управување и одржување на новите автобуси. ЈСП Скопје смета дека располага со доволен и стручен кадровски потенцијал, имајќи го предвид вклучувањето на новите автобуси во јавниот превоз. Меѓутоа, споредбите заради давање оценка на доволноста и соодветноста на кадровскиот потенцијал посебно на места кои се директно поврзани со новите автобуси за ревизијата беа ограничени поради тековната состојба со интерниот акт за систематизација и организација на работни места во ЈСП кој не прикажува потребен број на вработени по места.

Со нашата ревизија утврдивме дека изготвувањето на годишните програми за инфраструктурни цели не се врши на потребното ниво со опис на активности за изградба и реконструкција на улици и нивни финансиски вредности. Програмите се дефинирани со општи цели, предмет на програма, обемот и динамика на активности, финансирање, извршување и надзор без понатамошно развивање на детални подцели кои произлегуваат од општите цели. Утврдивме неправилности и ризици кај структурата на цените за извршените работи.

Градот Скопје ги изготвува и се грижи за реализација на програмите за изградба, користење, заштита и одржување на магистрални и собирни улици и други инфраструктурни објекти на годишно ниво и за таа намена во 2010 година како и претходни години, склучен е договор чија реализација е во тек заради одржување на магистрални и собирни улици на подрачјето на градот Скопје. Утврдивме дека 23% од вкупната вредност на договорените активности се однесува за намени кои не се проектирани во договорите но по тој основ се исплатени средства. Овие состојби покажуваат дека средствата планирани и проектирани за активности за улици се користат и за други намени кое се одразува директно врз степенот на одржување и состојбата на улиците.

ЈП Улици и патишта со склучените договори на годишно ниво со Град Скопје е надлежно за реализација на активности поврзани со програмите за инфраструктура. За овие активности постојат изготвени ценовници кои се усвоени од УО на ЈП и Советот на Град Скопје. Ценовниците се градени врз основа на претпоставени цени без анализа и пресметка која би се темелела на утврдени параметри, методологија и критериуми. Имајќи го предвид ваквиот систем на формирање на цените, ЈП Улици и патишта Скопје фактурира по цени кои не се компатибилни со пазарните цени бидејќи се одредуваат на годишно ниво според претпоставен обем и вид на работи. Последователни извештаи за степенот на реализација на годишните програми не се изготвуваат од службите на Град Скопје. Во поглед на воведување на концептот на ЈПП, со ревизијата утврдивме дека во Град Скопје и ЈСП Скопје направени се анализи, изработена е студија, тендерска документација и модел на договор, со кои биле запознаени и приватни заинтересирани потенцијални партнери заради вложувања во автобуски стојалишта и остварување на заеднички интерес. Приватните потенцијални партнери ја оценија иницијативата како добар концепт, но според нивните согледувања концептот не обезбедува доволна заштита од повеќе ризици како времетраење на договор, ЈПП надоместокот како дополнително оптоварување на приватните партнери како и резултатите од нивните извршени пресметки за вредноста на вложувањата и нивната оправданост. Студијата не предвидува алтернативни решенија, мерки и активности со цел да го задржи интересот на избраниот приватен партнер.

Со ревизијата утврдивме недоследности и неправилности кај утврдувањето на условите на режим на сообраќај. Утврдувањето на условите и режимот на сообраќај на подрачјето на градот Скопје не подлежи на предвидена и спроведена процедура со согласност на надлежното министерство. Согласност за овие активности се бара од МВР на РМ, но често е присутна временска дистанца за добивање на истата, поради што проектите за изградба и реконструкција доцнат. Утврдивме дека во пракса ЈП Улици и патишта изведбата/инсталацијата на нова светлосна сигнализација ја врши само по налог на Градот Скопје, но истата не се темели на воспоставени пишани процедури и упатства кои треба да се заеднички усогласени. ЈП Улици и патишта нема проектирано процедури за изработка на месечни оперативни планови за одржување на сигнализацијата и семафорите.

Тековно во оваа област не се вложува во специјализирана обука на лица задолжени за одржување и монтажа на светлосна сигнализација имајќи ја предвид високата старосна структура на опремата која се користи. Град Скопје смета дека делот на донесување на процедурите и упатствата за сигнализација е во надлежност на ЈП Улици и патишта иако како основач на ЈП Град Скопје е надлежен за надзор и контрола на работењето на јавното претпријатие. Специфична методологија на одржување, технички упатства за ракување и одржување на семафорите кои треба да содржат редовни (дневни), периодични и годишни активности не се донесени, но сепак Град Скопје во пракса го следи спроведувањето на активностите од ЈП Улици и патишта поврзани со одржување на сигнализацијата и семафорите. Исто така, резервираните жолти ленти за одвивање на автобуски и такси превоз на одредени магистрални улици не се во функција на брз автобуски превоз и не се регулирани со соодветен акт. Бројни се негативните примери кај учесниците во сообраќајот во смисла на непочитување, оневозможување на пристап, загрозување на безбедноста и други.

Во областа на надзор во јавниот превоз, со ревизијата констатиравме дека инспекцискиот надзор во областа на патниот сообраќај во надлежност на Град Скопје не е во функција на уредување и подобрување на казнените мерки кои треба да се во функција на јавниот градски превоз во Град Скопје. Овие состојби се должат на утврдени функционални и организациски слабости кај инспекторатот на Град Скопје. Функционалните слабости се утврдени кај отсуство на подзаконска регулатива кое не води кон планирање на инспекциските надзори, а кое има неповолни ефекти врз реалноста на показателите од извршените инспекции како и нивните ефекти. Овие состојби дополнети со утврдените организациски слабости кои се однесуваат на недоволна кадровска екипираност на секторот, функционирање на секторот во отсуство на раководител на сектор и раководители на одделенија неповолно влијаат оваа област да ги исполни целите и функциите за кои постои. Констатиравме слабости и неправилности и кај внатрешната контрола во ЈСП Скопје која во континуитет повеќе години е раководена од лица со понизок степен на стручна подготовка од пропишаниот со интерните акти. Имајќи предвид дека основниот акт за систематизација на ЈСП Скопје не ги проектира работните места по број на лица на ниво на ЈСП како и состојбата на ангажирање на лица линиски контролори преку Агенција за привремени вработувања во процент од 75% од вкупниот број на контролори, за ревизијата остана отворено прашањата зошто и како овој важен сегмент од јавниот градски превоз кај ЈСП Скопје се планира и утврдува.

Утврдивме недоречености и неправилности во областа на казнените одредби и мерки. Иако законската регулатива од областа не пропишува категорија казна за непоседување на билет, односно наплата на дополнителен билет, Советот на Град Скопје ова прашање го регулирал со Одлука која пропишува казнена мерка за непоседување на билет. Од друга страна ЈСП донел акт со критериуми и мерила за стимулативно наградување на линиски контролори и други лица кои вршат контроли. Актот е изграден во насока на давање стимул на линиските контролори

според број на издадени/наплатени дополнителни казнени билети. Наплатата на овие билети не е соодветно регулирана иако е појава која е присутна во ЈСП Скопје години наназад. Оваа состојба неповолно влијае врз објективноста оправданоста на сите активности поврзани со казнените одредби.

Во фазата на изработка на Конечниот извештај донесени се измени на Законот за превоз во патниот сообраќај („Сл.весник на РМ„ бр.17/11 од 11.02.2011 и 53/11 од 14.04.2011 година)со кои се очекува да се надминат горенаведените состојби.

Заради подобрување на утврдените состојби, неправилности, недоречености, отстапувања и други прашања, дефиниравме препораки кои се однесуваат на преземање на конкретни активности од страна сите вклучени чинители – Влада на РМ, МТВ на РМ, Град Скопје и јавните претпријатија кои директно се вклучени во остварување на јавната услуга. Овие препораки се резултат од спроведената ревизија и се дадени во функција на подобрување на јавната услуга и додадена вредност од нашата ревизија. Препораките се дадени за подрачјата за кои откривме дека се потребни одредени измени и зајакнувања и тоа: следење на иницираните активности за прибирање на податоци и постигнати резултати како и следење на степенот на имплементација на НТС од локалната власт со цел обезбедување на понатамошна координација и усогласување на НТС со потребите на корисниците на јавната услуга, започнување со подготвителни активности за мерење и евалуација на проектираните со постигнатите цели на централно и локално ниво, преземање активности со кои ќе се спроведе ажурирањето на НТС согласно рамката поставена во стратегијата кое ќе помогне врз координација и следење на политиките со цел надградба на проекции заради задоволување на потребите на локално ниво. Надлежните сектори – секторите за сообраќај и за планирање и уредување на просторот во Градот Скопје црпејќи податоци и насоки кои генерално се дадени во НТС на централно ниво, корисно е да преземат активности за воведување на форма на стратешко планирање на локално ниво со примена на утврдената методологија за усвојување на стратешките документи изработена и објавена од Владата на РМ. Советот на Град Скопје како последователност на активностите од НТС, односно усвојување на стратешки документи на локално ниво од кои треба да произлезат политики и мерки на Градот Скопје, заради изготвување на проектни задачи за сообраќајни проекти и студии, уредување и организирање на јавниот градски превоз на патници како и донесување на просторни урбанистички планови, со кое ќе обезбеди поврзаност на стратешките цели на државно ниво со стратешките цели на локално ниво кои ќе резултираат со исполнување на барањата на корисниците на јавната услуга. На овој начин ќе се оствари и следење на визијата, целите, активностите за унапредување на јавниот превоз дадени во НТС. Доколку постоечкиот документ Стратегија за развој на јавен градски превоз во Скопје 2008 – 2018 година ги задоволува визиите и целите на Град Скопје во поглед на развој на урбаниот транспорт, надлежните лица да преземат активности за нејзино формално

усвојување. Во спротивно активностите преземени во претходни години за изработка на овој документ би се сметале за непотребни и неоправдани. Стручните служби во Град Скопје да преземат итни дејствија со цел усогласување и ажурирање на критериумите за исполнување на барањата од страна на јавните и приватните превозници заради обезбедување на потребните дозволи, лиценци и возни редови согласно важечката регулатива. Овие критериуми се темелат на постари акти кои не се усогласени со важечката регулатива. Критериумите иако се темелат на постари акти претставуваат проблем за исполнување од превозниците поради условите и окружувањето во кое превозниците ја вршат јавната услуга, градени се во насока на воспоставување на единствени услови за сите превозници но сепак во реалноста не е постигнат еднаков третман за сите превозници. Оваа состојба може да биде надмината доколку се зајакнат релациите помеѓу сите превозници и Градот Скопје и се преземат корективни и условни мерки кои ќе важат за сите превозници еднакво. Секоја иницијатива предложена и спроведена од надлежните институции – Влада на РМ, Град Скопје и други за воведување на олеснувања односно субвенционирање на јавниот превоз за бенефицирани групи на патници, препорачуваме да биде изградена и да се темели на анализи, пресметки, податоци и проценки кои ќе дадат доволни и оправдани елементи за вредноста и висината на финансиските средства – субвенции кои Градот Скопје ги трансферира до превозниците. Раководното лице во ЈСП Скопје неодложно да преземе активности кои ќе обезбедат целосна подготвеност на сите служби во ЈСП Скопје за комплетно прифаќање на новите автобуси. Ова значи дека ЈСП Скопје треба да изготви детален план за активности за прием, услови на гаражирање, лица задолжени за управување, сервисирање, опремување на сервисниот центар, активности за дефинирање на сопственоста на автобусите и воведување во евиденциите на носителот на сопственоста како и други неопходни активности заради заокружување на успешно спроведените подобрувања на јавниот градски превоз. Секако дека се неопходни активности и во смисла на донесување на остварливи и реални акти – правилници за организација и внатрешна систематизација. Надлежните лица од Град Скопје да преземат дејствија за утврдување на дефиниран план на годишно ниво заради следење на степенот на исполнување на активности проектирани во ГП за инфраструктурни цели кои во значаен обем се реализираат од ЈП Улици и патишта. Оваа процедура ќе помогне врз основа на оценките за степенот и квалитетот на исполнување на ГП за инфраструктурни цели, Градот Скопје истите да ги надградува секоја година последователно. Овие активности се значајни и од аспект на остварување на надзорната функција на стручните служби од Град Скопје и обезбедување на програмата од извршување на несоодветни намени или активности кои не припаѓаат на поставените инфраструктурни цели. Надлежните лица од ЈП Улици и патишта да преземат активности поврзани со координација на сите вклучени институции во јавната услуга заради обезбедување на постапки за носење на методологија за одржување и ракување со светлосната сигнализација со цел креирање на усогласен, единствен и применлив систем на светлосна сигнализација

во град Скопје. Активностите кои се однесуваат на различни нивоа на надзор и контрола претставуваат област која покажа слабости и која треба да биде зајакната на две нивоа – надворешно и внатрешно. Надворешното ниво на надзор е во надлежност на Град Скопје и од тој аспект препорачуваме одговорните лица во Град Скопје да преземат неодложни активности по основ на доволна и соодветна кадровска екипираност на инспекторатот со кои ќе обезбедат целосно функционирање на Секторот - инспекторат на Град Скопје во согласност со неговите дадени надлежности. Во спротивно, со тековниот број на вработени, секторот не може да ги исполни задачите и активностите за кои е надлежен. Интерното ниво на надзор е во надлежност на Служба за внатрешна контрола при ЈСП Скопје и од овој аспект препорачуваме, одговорните лица во претпријатието да преземат неодложни активности за донесување на акт со кој ќе се обезбеди проекција на реален потребен број на лица за извршување на внатрешните контроли. Укажуваме особено внимание на делот на пополнување на раководните места да се врши согласно поставените критериуми – степен на стручна подготовка.

Како посебна препорака за надлежните лица во ЈСП Скопје во насока на користење на дадените индикатори за мерење на стандардите за оценка на јавната услуга – автобуски превоз како Прилог 2 кон овој извештај, ги охрабруваме да преземат активности со кои ќе воспостават систем на мерење, следење и вградување на резултатите од индикаторите за овој вид јавна услуга заради генерално подобрување на квалитетот на јавната услуга. Јавниот превоз е активност која во голема мера зависи од степенот на задоволување на потребите на корисниците. Затоа мора да подлежи на редовни мерења, следења и анализи од страна на испорачателот на услугата заради вградување на очекувањата и барањата на корисниците во целиот систем.

Ревизорска екипа

1.

2.

3.

4.

Овластен државен ревизор