



ЈАВНО СООБРАЌАЈНО ПРЕТПРИЈАТИЕ СКОПЈЕ – Скопје
NDËRMARRJA QARKULLUESE PUBLIKE SHKUP

Скопје, 15.04.2011 год.

Бул. Александар Македонски 10
Поштенски фах 50
Жиро сметка 300000000232933
Даночен број 4030955261454
Телефони: централа 3174-264
Продажна служба 3234-573
Набавна служба 3174-266, 3174-263, 3174-248

Телефакс 3174-266, 3174-260, 3174-265

До:

Државен Завод за Ревизија
ДРЖАВЕН ЗАВОД ЗА РЕВИЗИЈА

Прием:	15.04.2011
Орг. единица:	
# - 337/2	

Наш знак

Ваш знак

Предмет: Забелешки на нацрт- извештајот на извршена ревизија на успешност

Почитувани,

Во прилог Ви ги испраќаме нашите забелешки на нацрт- извештајот за извршена ревизија на успешност – оцена на ризици и можности за подобрување на јавниот превоз на град Скопје бр: 19-386/3 од 16.03.2011 година.

Со почит,

ЈСП СКОПЈЕ
Директор
М-р. МИШО НИКОЛОВ

ЗАБЕЛЕШКИ

НА НАЦРТ- ИЗВЕШТАЈОТ ЗА ИЗВРШЕНАТА РЕВИЗИЈА НА УСПЕШНОСТ-
ОЦЕНКА НА РИЗИЦИ И МОЖНОСТИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА ЈАВНИОТ
ПРЕВОЗ НА ГРАД СКОПЈЕ БР: 19-386/3 од 16.03.2011 година

1. Во воведот на нацрт-извештајот на страна 14 каде таксативно се наброени подзаконските акти и други акти кои го регулираат организирањето и функционирањето на јавниот превоз на патници, не е наведена како подзаконска регулатива Одлуката за јавен градски и меѓуопштински (приградски) превоз на патници во град Скопје, донесена од Советот на Град Скопје (Сл. гласник на Град Скопје бр. 6/99; 16/99; 11/2000; 12/2000; 9/2003; 12/2003; 5/2007; 9/2009) иако претставува клучен акт, на кој се заснова организирањето и функционирањето на општинскиот линиски превоз на патници. Понатаму во текстот не е потенцирана важноста на оваа одлука, која не е усогласена со Законот за превоз во патниот сообраќај и наместо да претставува основа за нормално функционирање на превозот, таа создава конфузија во регулирањето на јавниот градски и приградски превоз на патници во градот Скопје (ЈГППП). Исто така и Меморандумот за разбирање меѓу Градот Скопје и приватните превозници е наведен како подзаконски акт со кој се регулира областа јавен градски превоз, но неговата правна важност беше со определен рок-февруари 2009 година.
2. Законот за превоз во патниот сообраќај не е усогласен со Законот за јавните претпријатија. Со оглед дека превозот во патниот сообраќај претставува дејност од јавен интерес, потребно е законот за превоз да се усогласи со Законот за јавните претпријатија и да му се даде третман на ЈГППП на дејност од јавен интерес, каде подетално ќе бидат уредени прашањата на вршењето на јавниот превоз. Како матичен закон за превозниците, а особено за локалниот јавен линиски превоз на патници потребно е да се уреди начинот и условите за вршењето на превоз од страна на субјектите основани од општините, односно Градот Скопје и превозниците со дозвола. Во законот за превоз отсутствуваат вакви одредби.
3. Во точката Надлежни институции во РМ за подобрување на јавен градски превоз, на страна 14 сметаме дека треба да се додаде и МВР- заради следното: Контролата на користењето на жолтата лента е во негова надлежност; безбедноста од аспект на техничката исправност на автобусите, како и урбаната комунална полиција која треба да игра значајна улога во справувањето со инцидентите од страна на патници во автобусите (како јавно место, кое е утврдено со Законот за прекршоците против јавниот ред и мир) поради неплаќање на билети или друго насилно однесување.

4. На страна 23 службата (центар за исхрана) во состав на сектор за ЧРПОР е укината, затоа е потребно да се брише.
Прилог: Одлука за измена и дополнување на Правилникот за систематизација на работните места во ЈСП СКОПЈЕ, во фотокопија.
5. На страна 27 во пасос 2 вкупниот бројот на преадаптирани автобуси кои користат двојно гориво е 30, а во тек се инсталира опрема уште во 12 автобуси, што значи вкупниот број на возила изнесува 42.
6. На страна 43 точка 2.1. во вториот пасос стои дека во возилото мора да има лиценца. Сметаме дека треба да се корегира, односно замени со извод од лиценца, бидејќи согласно Законот за превоз во патниот сообраќај превозникот е должен во возилото да има извод од лиценца, а не лиценца.
7. Во однос на прашањето од точка 3.2. дека во Правилникот за систематизација на работните места не е предвиден број на извршители по работни места, потенцираме дека новиот Правилник за систематизација на работните места во ЈСП СКОПЈЕ е донесен и во него е предвиден број на извршители по работни места.
8. Во точката 3.6. на страна 55 во однос на проектот за јавно приватно партнерство за автобуските стојалишта, истакнуваме дека постапката е спроведена согласно Законот за концесии и други видови јавно приватно партнерство (Сл. весник на РМ бр. 7/08; 139/08; 64/09; 52/10).
9. Точката 3.11. на страна 63 од нацрт-извештајот го третира прашањето за линиската контрола, која претежно е составена од лица отстапени од АПВ. Во насока на подобрување на контролата донесена е одлука врз основа на која се приемени 12 линиски контролори. Исто така во однос на линиската контрола треба да се нагласи и фактот дека линиската контрола е од сезонски карактер (во одредени периоди од годината со редуцијата на возниот ред се намалува и потребата од намалување на бројот на линиски контролори). Заради тоа е неопходно дел од линиските контролори да се обезбедува од надвор со ангажирање од АПВ.
10. На страна 64 точка 3.12. во врска со недоволната и несоодветна регулатива на наплатата на дополнителен казнен билет на патниците затеканти во автобусите без билет, поднесената иницијатива од страна на ЈСП СКОПЈЕ за измена и дополнување на Законот за превоз во патниот сообраќај е прифатена, односно предложена е измена на Законот во горната смисла и истиот е во собраниска процедура, со што ќе се затвори и ова прашање.

11. Согласно пролонгираните рокови на испорака сите предвидени активности се извршени согласно формалните АП за прифаќање на првите 11 автобуси со активности по фази и рокови.

12. Предвидувањето на трошоците за нови автобуси воопшто не е проблем за ЈСП Скопје. Имено, за автобуси кои се во гарантен период, неопходни се средства само за замена на потрошните материјали, кои се всушност незначителни. Сите дефекти кои би се јавиле подлежат на гаранција, додека дефектите од сообраќајни незгоди се покриени со каско гаранција. Со тоа, нема потреба од посебни проекции за трошоците за одржување на новите автобуси.

13. Обуката на вработените е извршена. Склучен е посебен договор за сервисирање кое опфаќа резервни делови, обука на вработените механичари, електричари, како и опрема и алат. Договорот за сервисирање беше презентираан пред членовите на ревизија на успешност.

14. Во однос на забелешките на страна 9 кои се однесуваат на тоа дека нема доволно обезбеден гаражен простор, укажуваме дека ЈСП Скопје поседува доволно простор за гаражирање на автобусите, затоа што и во моментот гаражира 400 автобуси.

15. Страна 48. Согласно пролонгираните рокови на испорака сите предвидени активности се извршени согласно формалните АП за прифаќање на првите 11 автобуси со активности по фази и рокови. Согласно овие активности и фази ЈСП Скопје искажа комплетна подготвеност за успешен прием на новите автобуси како и првите 11 така и на останатите испораки што следат.

1. Тоа значи дека е извршена обука на вработените.
2. Склучен е посебен договор за сервисирање кое опфаќа резервни делови, обука на вработените механичари, електричари, како и опрема и алат

16. Страна 50. Активностите за создавање услови за гаражирање на двоспратните автобуси е направено согласно АП. Имено во двете автобази постојат услови за непречено гаражирање, а во тек е тендерската документација за преадаптирање на сервисна хала во АБ Ѓ. Петров и согласно испораката на првите двокатни автобуси (октомври - ноември 2011 год.) истите ќе бидат спремни за прифаќање на сите двокатни автобуси.

17. Во Нацрт-извештајот на Овластениот државен ревизор за извршена ревизија на успешност – Оценки на ризици и можности за подобрување на јавниот превоз на град Скопје, се дава препорака субвенционирањето на работењето на претпријатието од страна на Градот да биде изградено на темелни анализи, пресметки, податоци и проценки кои ќе дадат доволни и

