



REPUBLIKA KOSOVA
NACIONALNA KANCELARIJA REVIZIJE

Br. Dokumenta: 21.8;22.0.3-2013/2015-08

IZVEŠTAJA REVIZIJE
UPRAVLJANJE PROCESOM NABAVKI ZA ODRŽAVANJE
PUTEVA

Revizija Performanse

Priština, Jun 2017

Kancelarija Generalnog Revizora obavlja revizije regularnosti i performanse i za svoj rad odgovara Skupštini Kosova.

Naša misija je da doprinosimo zdravom finansijskom upravljanju u javnoj upravi. Mi obavljamo revizije u skladu sa međunarodno priznatim standardima revizije na javnom sektoru i sa najboljim evropskim praksama.

Izveštaji Nacionalne Kancelarije za Reviziju na direktan način promovisu odgovornost pošto oni pružaju održivu osnovu za zahtevanje odgovornosti od strane menadžera svake budžetske organizacije. Tako mi povećavamo poverenje u trošenju javnih fondova i odigravamo aktivnu ulogu u obezbeđivanju interesa poreskih platiša i ostalih interesnih strana u povećanju javne odgovornosti.

Revizije performanse ocenjuju da li se vladini programi upravljaju na odgovarajući, troškovnom efektivan i efikasan način i da li su funkcionalni sistemi za merenje i izveštavanje njihove efektivnosti.

Ovaj izveštaj ocenjuje da li se upravljanje procesom održavanja puteva obavlja na ekonomičan i efikasan način.

Generalni Revizor je odlučio o Izveštaju revizije "Upravljanju procesa nabavki za održavanje puteva", u konsultaciji sa Pomoćnikom Generalnog Revizora Vlora Mehmeti, koja je nadgledala reviziju.

Izdati izveštaj je rezultat revizije sprovedene pod upravljanjem Direktora Revizije Fatlinda Ramosaj, podržan od, Arben Selimi (Vođa tima) i Bahri Statovci (član).

TABELA SADRŽAJA

Opšti sažetak	5
1 Uvod	8
1.1 Problem revizije.....	9
1.2 Cilj revizije.....	10
1.3 Pitanja revizije.....	10
1.4 Kriterijumi revizije	11
1.5 Oblasti delovanja revizije.....	11
1.6 Metodologija revizije	12
2 Opis oblasti revizije	13
3 Nalazi.....	14
4 Zaključci	22
5 Preporuke.....	23
Dodatak I.....	24
Dodatak II	26

Lista skraćenica

BO	Budžetska Organizacija
EO	Ekonomski Operater
LO	Letnje Održavanje
LZO	Letnje i Zimsko Održavanje
MI	Ministarstvo Infrastrukture
NKR	Nacionalna Kancelarija Revizije
NVO	Nevladina Organizacija
OP	Opština Priština
TD	Tenderski Dosije
VN	Vrednost Novca
ZJN	Zakon o Javnim Nabavkama
ZO	Zimsko Održavanje

Opšti sažetak

Šta smo revidirali?

Naš izveštaj razmatra upravljanje procesa nabavki za održavanje puteva pod upravljanjem Ministarstva Infrastrukture i Opštine Priština. Proces obuhvata planiranje (identifikovanje potreba) izrada dosijea tendera i registrovanje troškova kako bi se procenilo koliko je dostignuta Vrednost Novca.

Putevi su važna imovina kako u ekonomskom tako i u društvenom aspektu i oni se moraju održavati kako bi se osigurao normalan protok građana. Kako bi osigurao normalan protok, Skupština Republike Kosova svake godine odvajava jedan određeni budžet za Budžetske Organizacije.

Budžetske Organizacije realizuju taj budžet ulazeći u ugovorne odnose sa Ekonomskim Operaterom. Održavanje puteva se uglavnom ugovara okvirnim ugovorima koja daje mogućnost Organizacijama da naručuju radove na osnovu svojih potreba. Ipak, pre nego što se sklopi ugovor organizacije moraju da identifikuju i da planiraju jedan približan obim radova. Ovaj približan obim treba da bude deo ugovora i sa isti treba da predstavlja cilj minimalne razlike između plana i realizacije.

U periodu 2013-2015 za održavanje puteva Budžetske Organizacije na nacionalnom nivou su utrošile preko 31 milion evra. Ministarstvo Infrastrukture je sa 29% najviše utrošilo, praćeno od Opštine Priština sa 10% a zatim dolaze ostale Opštine u preostalom delu procenta.

Oblast delovanja revizije obuhvata razmatranje i upoređenje ugovora za održavanje puteva, sprovedenih za period 2013-2015 Ministarstva Infrastrukture i Opštine Priština. Ove dve budžetske organizacije su identifikovane kao dva najveća potrošača iz ove kategorije.

Putem ove revizije nameravamo da povećamo odgovornost kod odgovornih autoriteta vezano za upravljanje ugovorima za održavanje puteva i da pružimo preporuke za poboljšanjem procesa izvršenja.

Šta smo našli?

- Iniciranje sa kašnjenjem procedura nabavki izazvalo je produžavanje rokova ugovora a samim tim i dodatnih radova. To je doprinelo da ne preduzete mere budu u neskladu sa realizacijom a kao posledica toga izazvani su dodatni troškovi. Takođe na osnovu naših analiza, u poređenju cene radova sa realizovanim radovima doveo je do toga da u nekoliko slučajeva Ekonomski Operater koji je bio dobitnik bude skuplji od ostalih odgovornih Operatera ali neuspešnih.
- Sastavljanje letnjeg i zimskog održavanja u jedan jedini tender diktirao je zahteve kvalifikovanja težim za postizanje, što je smanjilo konkurenciju i rizikovalo postizanje cene novca. Takođe i kriterijumi izbora nisu bili u potpunoj saglasnosti za Zakonom o Javnim

Nabavkama. U nekim slučajevima su korišćeni relativni uslovi a ne vrednosno izraženi (brojevi).

- Ministarstvo Infrastrukture i Opština Priština su pripremili tehničke specifikacije vezano za dužinu, zahtevanih kilometrima za puteve. Međutim Ministarstvo Infrastrukture nije specifikovalo i širinu puteva, dok Opština Priština nije specifikovala dužinu puteva u ugovorima saniranje puteva. To je izazvalo nejasnoće u podacima vezanih za ukupne troškove za održavanje puteva po kilometru. Zato razlike u ceni između Opštine Priština i Ministarstva Infrastrukture su bile velike. Isto tako bilo je velikih razlika između istih pozicija među ugovorima kako u Ministarstvu tako i kod Opštine.
- Ministarstvo Infrastrukture i Opština Prištine su dodeljivale ugovore bez objavljivanja tendera. To je u suprotnosti sa Zakonom o Javnoj Nabavci koji ne dozvoljava ni produžetak i obnavljanje okvirnih ugovora. Takvim delovanje ugrožava se načelo transparentnosti, ne diskriminacije i ravnopravno tretiranje Ekonomskih Operatera, putem tendera Javnih Nabavki.
- Opština Priština je raskinula dva ugovora za održavanje s obrazloženjem da je performans ugovornog Operatera bio slab. Ipak nije objavljena otvorena procedura tendera za javnost, već su dodeljeni su ugovori Ekonomskim Operaterima koji su imali ugovore sa Opštinom Priština. Bez obzira što je možda situacija mogla biti urgentna to ne opravdava njihovo dodeljivanje bez objave tendera. Posebno kada su prve indikacije za nesposobnost ili nedostatak volje za implementacijom ugovora mnogo ranije primećene.
- Kako u Ministarstvu Infrastrukture tako i u Opštini Priština nedostaje dokumentacija valjanog izveštavanja i registracije radova kao i realizovanih troškova. U nekim slučajevima je utvrđeno da nedostaje konzistentnost u izveštavanju troškova putem situacija. One su nekad bile kumulativne a nekad su predstavljale samo obim obavljenih radova unutar perioda izveštavanja.

Šta preporučujemo?

- Ministarstvo Infrastrukture i Opština Prištine treba na vreme da preuzmu sve procedure nabavki za održavanje puteva u cilju izbegavanja aneksa ugovora. U tom aspektu trebaju imati u vidu i kašnjenja koja mogu da izazovu žalbe Ekonomskih Operatera na način da se ugovori potpisuju i da sprovođenje istih otpočne na vreme.
- Da se poštuje Zakon o Javnim Nabavkama u dodeljivanju ugovora i određivanju kriterijuma za izbor. Da se izbegne dodela ugovora bez objavljivanja javnog tendera i da se izbegne korišćenje relativnih iznosa već da se iste predstavljaju brojevima. Tehničke specifikacije/premeri pored dužine puta da obuhvati i širinu u cilju da informacije vezane za troškove budu što potpunije.

- Za Ministarstvo Infrastrukture, da se uzme u obzir mogućnost da održavanje bude podeljeno na dva tendera, jedan za letnje održavanje a jedan za zimsko održavanje, na način da putem takvog razdvajanja bude smanjena puna cena i da kriterijum za kvalifikovanje bude što dostupniji za EO, podstrekujući na taj način konkurenciju. Zahtevi za kvalifikaciju trebaju biti relevantni i kompatibilni sa cenom ugovora.
- Periodičnim (Situacionim) izveštajima o obavljenim radovima da bude priložen jedan sažeti izveštaj kojim će se predstaviti obim i vrednost obavljenih radova na svakoj deonici. Završni sezonski izveštaj da sadrži i jedno poređenje između planiranog obima i onog realizovanog sa obrazloženjima za moguće razlike između njih. Izveštaji trebaju biti:
 - Konzistentni/ standardizovani za svaki lot/ pitanje (ugovor),
 - Informativni, što znači da sadrže obim/ količinu, vrednost obavljenih radova i putevi kojima pripadaju.

Dobra praksa fotografisanja gradilišta pre i nakon obavljenih radova kao i izveštavanje u sažetoj formi su mere koje doprinose dobrom performansu i kao takve treba uvrstiti da budu deo organizacione kulture; i

- Informacije iz periodičnih izveštaja da se ažuriraju u jednoj bazi podataka na način da se omogućí jedna analiza troškova koja će poslužiti i za buduća planiranja.

1 Uvod

Prema Zakonu o putevima Br. 2003/11 i Zakonu Br. 03/L-120 o izmeni i dopuni zakona o putevima br. 2003/11, Ministarstvo Infrastrukture (MI) je odgovorno za upravljanje, održavanje i izgradnju autoputeva, nacionalnih i regionalnih puteva, a Opštine su odgovorne za lokalne i gradske puteve. One su obavezne da izrade godišnji plan zimskog i letnjeg održavanja za puteve u njihovoj nadležnosti.

Budžetske organizacije su u periodu 2013-2015 utrošile više od 31 milion evra na održavanje puteva. MI je potrošila najviše sa 29%, praćena od Opštine Priština (OP) sa 10% i onda slede ostale opštine u preostalom iznosom.

Prema podacima u Informativnom Sistemu za Upravljanje Finansijama Kosova (ISFUK) tokom perioda 2013 -2015, u ove dve vrste ugovora su uključene 42 Budžetske Organizacije (BO) i preko 200 Ekonomskih Operatera (EO).

Postoje dve vrste održavanja, letnje održavanje i zimsko održavanje.

Glavni cilj održavanja puteva je obezbeđivanje normalnog saobraćaja. BO realizuju ovaj objektiv ulaskom u ugovorne odnose sa EO putem okvirnih ugovora, uglavnom jer se isti radovi obavljaju na različitim mestima i u različito vreme tokom ugovorenog perioda. Ugovor sadrži premer i cilj je da se ovaj premer izvrši 100%.

Kako bi se stiglo do ugovornog sporazuma svaka BO treba da prođe kroz tri faze procesa nabavki, a one su:

1. Priprema procesa nabavke- uključuje korake koji službenik za nabavke treba da preduzme zajedno sa ostalim službenicima dobitnika BO kako bi se odobrila planirana aktivnost nabavke,
2. Obavljanje procesa nabavke - obuhvata korake koji se trebaju preduzeti za izbor najpovoljnijeg ekonomskog operatera za obavljanje radova, i
3. Upravljanje ugovorom - uključuje korake koje BO i EO-dobitnik trebaju preduzeti zajedno u cilju ispunjavanja obaveza koje proističu iz ugovora, i u cilju postrizanja ciljeva ugovora.

Sve aktivnosti koje se obavljaju u gore pomenutim fazama nabavki imaju za cilj da osiguraju primenu osnovnih principa javnih nabavki a oni su: ekonomičnost, efikasnost, jednak tretman i ne diskriminacija.

1.1 Problem revizije

Prve indikacije o problemu revizije su stigle iz izveštaja revizije Nacionalne Kancelarije Revizije, onda i od Fokus grupe¹ organizovane od strane NKA, kao i iz izveštaja medija i nevladinih organizacija koje su tretirale održavanje puteva. Oni su dali indikacije da postoje problemi kao i da ima prostora za dalji studij ove oblasti.

Neki od glavnih nedostataka koji su izvešteni u prethodnom izveštaju revizije NKR-a i određuju problem predstavljeni su u nastavku:

Planiranje

- Ne adekvatno identifikovanje potreba, neopravdani procesi i ne dokumentovani proces;
- Uključivanje u tehničku specifikaciju položaja koji uopšte nisu potrebni ili su skroz malo potrebni (nakon implementacije ugovora, postoji mogućnost da dobitnik bude skuplji od neuspešnih EO).

Tenderski proces

- Izbegavanje premera i oslanjanje samo na cene po jedinici
- Visoka cena tendera što je imalo za posledicu teško ostvarive zahteve za kvalifikovanje EO-a što stvara slabu konkurenciju.

Upravljanje Ugovorom

- Isplata za ne obavljene radove kao posledica nedostatka nadzora (mali broj nadzornika/menadžera ugovora u odnosu na broj ugovora koji su u fazi sprovođenja uzimajući u obzir obim i geografsku rasprostranjenost radova) ostavljajući tako mogućnost za prevare i zloupotrebe; i
- Nedostatak kvalitetnih i sažetih izveštaja o izvedenim radovima

¹ Fokus grupa koja se sastoji od: funkcionera nabavke od strane ugovornog autoriteta, predstavnika civilnog društva, međunarodnih konsultanata i revizora iz NKR

1.2 Cilj revizije

Cilj revizije je razmatranje procesa nabavke za održavanje puteva, procena zakonskih mogućnosti i praksi koje pružaju najbolju vrednost novca i davanje preporuka za poboljšanje procesa nabavki u ovoj oblasti. Ovom revizijom imamo za cilj da doprinesemo boljem upravljanju nabavki i sugerišemo na alternative za postizanje vrednosti novca u ovom procesu.

1.3 Pitanja revizije

1. Da li je preduzet odgovarajući način izrade tenderskog dosijea za postizanje vrednosti novca?

1. Da li postoji efektivan proces identifikovanja potreba (planiranja)?
2. Koji način izrade TD omogućava efektivno postizanje VN?

2. Koja je ukupna cena ovih ugovora i cena po kvadratnom metru/dužine?

1. Koja je ukupna cena usluga/artikala dobavljenih prema relevantnim ugovorima?
2. Da li ima drugih vrsta troškova za upravljanje projektima koje se takođe uključuju?
3. Koja je cena po kvadratnom metru/dužine za svaki aktuelni ugovor?

3. Koje su procedure, uspostavljene da bi se utvrdilo da su radovi koji su obavljani na osnovu ugovora u skladu sa traženim kvalitetom?

1. Da li postavljene dovoljne procedure da bi se obezbedilo da se prihvataju samo radovi koji su zatraženog kvaliteta te da će se isplate za radove izvršiti samo ukoliko su radovi tog kvaliteta?

4. Koja je naša opšta procena o tome da li se postiže VN ili ne?

1. Da li ima značajnih razlika u ceni po kvadratnom metru/dužini među različitim EO?
2. Da li su ponude dobitnika postigle vrednost novca bolje od neuspešnih ponuda?
3. Kolike su moguće uštede koje bi se mogle načiniti poboljšanjem praksi?

1.4 Kriterijumi revizije²

1. Da li je preduzet odgovarajući način izrade tenderskog dosijea za postizanje vrednosti novca?

1. Identifikovanje potreba se treba zasnivati na relevantnim informacijama znači od inspekcija na terenu uzimajući u obzir budžet koji je na raspolaganju za održavanje.
2. Tenderski dosije koji sadrži premer sa približnim količinama je dosije koji je pravilno izrađen.

2. Koja je ukupna cena ovih ugovora i cena po kvadratnom metru/dužine?

1. Cene koje su isporučene treba da budu iste sa onima koje su ugovorene.
2. BO trebaju da obuhvate kao troškove projekta sve prateće troškove.

3. Koje procedure su postavljene da bi se utvrdilo da su radovi koji su obavljani na osnovu ugovora u skladu sa zatraženim kvalitetom?

1. BO treba da postave jedan kvalitet koji se treba ispuniti kako bi se prihvatili radovi i taj kvalitet se treba ispuniti kao što je planirano.

4. Koja je naša opšta procena o tome da li se VN postiže ili ne?

1. Cene koje su ugovorene od različitih BO za isti proizvod treba da budu poprilično jednake.
2. Dobitnička ili ugovorena cena treba da bude niža od one koju imaju određeni neuspešni EO ponuđači.
3. Isporučene cene treba da budu iste sa onim tržišnim.

1.5 Oblasti delovanja revizije

Delokrug revizije obuhvata pregled i upoređivanje ugovora za održavanje puteva Ministarstva Infrastrukture i Opštine Priština koji su sprovedeni u periodu 2013-2015. Ove dve BO su identifikovane ka najveći potrošači u ovoj kategoriji.

U MI smo pregledali ugovore iz 2013 godine - ukupno devet ugovora - čiji je rokovi za implementaciju istekli u 2014-toj godini, kao i ugovore iz 2014 -te godine - ukupno 14 ugovora - koji se sprovode i koji imaju rok do 2017-te godine.

U Opštini Priština smo pregledali ugovore iz 2013,2014 i 2015-te godine koje obuhvataju saniranje rupa po gradu - ukupno tri ugovora - i četiri ugovora zimskog održavanja za isti period. Nalazi ovog pregleda su sastavni deo ovog zajedničkog izveštaja za Održavanje Puteva.

² Za više informacija konsultirajte kriterijume MSVIR 300, str.7

1.6 Metodologija revizije

Naša metodologija revizije obuhvatila je studij:

- Zakonodavstva i pravila u oblasti nabavke (ZJN 04/L-042);
- Zakonodavstva i pravila u oblasti puteva (Zakon 2003/11 i Zakon Br. 03/L-120).
- Domaće i Međunarodne izveštaje i istraživanja u vezi ove oblasti.

Metode analize su uključile:

- Razmatranje procesa planiranja-identifikaciju potreba;
- Pregled Ugovora za Održavanje puteva i određenih računa;
- Intervjui sa relevantnim službenicima koji su uključeni u proces Održavanja Puteva;
- Analizu troškova Održavanja puteva za period 2013-2015;
- Poređenje cena artikala između izabranih BO; i
- Poređenje cena pobjedničkih ponuda sa onim neuspješnim.

2 Opis oblasti revizije

Putevi su važno bogatstvo kako na ekonomskom tako i u društvenom aspektu. Kada se planira njihovo održavanje treba da se uzme u obzir njihova važnost u odnosu na korisnike puteva i vrednost novac. MI i Opštine treba da imaju strateški pristup u vezi sa održavanjem puteva i treba da imaju izrađeni plan za ovu svrhu. Plan se treba zasnivati na realnim potrebama, a realizacija toga plana se treba stalno pratiti ,uporedo sa praćenjem performanse putne mreže. Pitanja koja se trebaju adresirati u vezi sa postizanjem ciljeva održavanja trebaju se izveštavati kod odgovornih službenika.

Što plan bude bliže sa realizacijom toliko će biti izvodljivo postizanje vrednosti za novac. Da bi se postigla VN, MI odnosno Opštine treba da vode registar troškova održavanja puteva prema njihovoj vrsti, obimu i vrednosti. Registar se treba popuniti od podataka koje menadžeri ugovora evidentiraju u radnim dnevnicima i u sažetim izveštajima obavljenih radova.

Ovaj izveštaj osim što treba da posluži kao merilo performansa, kao i da posluži i kao osnova za planiranje narednih projekata održavanja.

U praksi se razlikuju dve vrste održavanja puteva; letnje održavanje (LO) i zimsko održavanje (ZO). Cilj LO je sanacija puteva, sanacija drenažnih kanala, kontrola vegetacije i održavanje putnog inventara. Dok se najveći troškovi tokom letnje sezone čine za poboljšanje saobraćajnog sloja (sanacija rupa, izgradnja zaštitnih zidova, čišćenje kanala i propusnih kanala, čišćenje vegetacije, itd.). Dok tokom zimske sezone najveći deo budžeta se troši na angažovanja za čišćenje snega sa puteva i za rasipanje soli, peska, itd.

Menadžer projekta zajedno sa ugovornom strankom posećuju radilišta na nedeljnoj osnovi, tokom ovih poseta se određuju radovi koji će se obavljati na svakoj deonici puta. Menadžer projekta daje ugovornoj strani specifične detalje o vrsti i obimu radova koji se trebaju izvršiti. Znači da se radovi obavljaju prema zahtevu menadžera ugovora i glavna odgovornost za realizaciju plana odnosno za postizanje ciljeva spada na njega.

3 Nalazi

1. Da li je preduzet odgovarajući način izrade tenderskog dosijea za postizanje vrednosti za novac?

- ❖ Da li postoji efektivan proces identifikovanja potreba (planiranja)?

U MI premer, (pozicije i relevantne količine) nije realizovan onako kako je planiran, neke pozicije su obuhvaćene bez potrebe specifikacijom, pošto nisu uopšte izvršene, dok su neke druge prevazišle planirani obim. Za ugovore 2016-te godine, identifikacije potreba-premere su obavili određeni menadžeri ugovora, dok za ugovore iz 2014-te godine, identifikaciju potreba je obavila Direkcija Puteva. Direkcija je obavila inspekciju svih puteva i obavila je jedno istraživanje tržišnih cena koje su iskoristili kako bi izradili predračun za svaki lot.

Direkcija je ocenila da budžet MI nije dovoljan kako bi pokrio identifikovane potrebne, prema tome smanjio je zahtevani obim za svaku poziciju kako bi se prilagodio aktualnom budžetu.

Identifikovanje potreba u OP je obavljeno od strane Direkcije za Lokalnu Infrastrukturu, na osnovu inspekcije puteva i žalbi/zahteva koje su primili od građana.

- ❖ Koji način izrade TD omogućuje efektivnije postizanje VN?

U MI, sjedinjavanje LO-a i MD-a je uticalo da vrednost ugovora bude visoka i za posledicu je imala slabu konkurenciju.

Tenderu iz 2013-te godine koji je bio podeljen na devet (9) lota, odazvalo se 18 EO od kojih 10 odgovornih. Dok tenderu iz 2014-te godine, koji za razliku od prethodno pomenutog tendera bio podeljen u 14 lot, odazvalo se 33 EO od kojih je 15 bilo odgovornih.

Ugovor	Ponuda	Odgovorni	Potreban minimum
Održavanje VD puteva 2013 (9 lota)	18	10	18
Održavanje VD puteva 2014 (14 lota)	33	15	28

Podela istog tendera sa devet (9) na četrnaest (14) lota, povećalo je konkurenciju pošto vrednost lota je bila manja. Broj EO zainteresovanih za taj tender je uvećan sa 15 na 33 i odgovorne ponude su uvećane sa 10 na 15., bez obzira što je zakonski zahtev da bude najmanje 14 odgovornih ponuda za tender 2013-te godine, odnosno 28 ponuda za tender 2014-te godine. Na oba tendera kriterijumi za izbor –ekonomsko i finansijsko stanje nisu bili u saglasnosti sa uputstvom o nabavci pošto MI je ostavilo diskretno EO da odredi kolika je minimalna vrednost kako bi bio izabran odgovornim.

Zahtevano je da EO:

- U poslednje tri godine realizovali poslove u iznosu koji nije manji od dvostrukog iznosa ponude;
- Realizovali jedan ugovor, čiji je vrednost jednaka polovini iznosa ponude.

Što će reći da zahtev za protokom se izrazio relativnim iznosima umesto da je izražen u brojevima. Kako bi ispunili ovaj zahtev EO mogu može ponuditi nenormalno niske cene koje mogu nakon toga ugroziti implementaciju ugovora.

Dugi rok za implementaciju ugovora predstavlja poteškoću tačnog premera, tačnije slaganje plana sa realizacijom se još više otežava stvar koja ugrožava postizanje vrednosti novca. Ugovori 2014-te godine u MI za razliku od ugovora iz 2013-te godine su sklopljeni na period od tri godine.

Podela na više ugovora ili lota u OP je dovele do veće konkurencije. OP je ugovorila održavanje puteva sa tri (3) tendera, 1) saniranje rupa, 2) čišćenje i pranje ulica; i 3) zimsko održavanje puteva koja je podeljena u četiri lota. Za ugovor Sanacija rupa za 2014-tu godinu EO, ponuđača je bilo 10, od kojih je osam (8) rezultiralo odgovornim. Za 2015-tu godinu EO, ponuđača je bilo sedam (7), svi odgovorni. Za ugovor čišćenje i pranje ulica, šest (6) EO, sa ukupno 23 ponude, sve odgovorne. Za ugovor ZO tenderu se odazvalo osam (8) EO, sa ukupno 28 ponuda, sve odgovorne.

Ugovor	Ponuda	Odgovorne	Potrebni minimum
Sanacija rupa	10	8	2
Čišćenje i pranje ulica	7	7	2
Zimsko održavanje puteva (4 lote)	8	8	8

Međutim dva lota ugovora ZO su dodeljena bez publikovanja obaveštenja o ugovoru, ne u saglasnosti sa ZJN-om. U OP ugovori za ZO su bili jednogodišnji sa mogućnošću produžetka za još dve godine, što spada u sukob sa ZJN-om. OP je produžila ugovor za lot jedan i dva, dok ugovore za ostala dva llot je raskinula na zahtev određenih menadžera ugovora zbog lošeg performansa EO. Zatim jedan deo llot četiri dodelila je na sprovođenje EO koji je sprovodio lot jedan i drugi deo EO koji je sprovodio llot dva ZO. Ugovor za lot tri je dodelila na sprovođenje jednom drugom EO u pregovorima, bez objavljivanja otvorenog tendera.

2. Koja je ukupna cena ovih ugovora i cena po kvadratnom metru/dužine?

- ❖ Koja je ukupna cena usluga/artikala koji su dopremljeni prema određenom ugovoru?

Ukupni troškovi za održavanje puteva u MI su za 2013 i 2014 godinu dostigli iznos od 20,694,000€ bez uvrštavanja troškova za održavanje autoputa u iznosu od 4,600,000€.

U tabeli 1 su prikazani troškovi za svaki ugovor 2013 godine a na tabeli 2 su prikazani troškovi za 2014 godinu.

Tabela 1. Troškovi za ugovore u MI za 2013-tu godinu

	Ugovori	Ugovoreni iznos	Realizovan iznos	Dodatni radovi	% Dodatnih radova
1	Priština A	1,299,000	1,427,000	128,000	10%
2	Priština B	948,000	1,039,000	91,000	10%
3	Peć	958,000	1,055,000	96,000	10%
4	Uroševac	1,297,000	1,408,000	111,000	9%
5	Prizren	894,000	982,000	87,000	10%
6	Gnjilane	1,400,000	1,536,000	136,000	10%
7	Đakovica	988,000	505,000	0	0
8	Mitrovica A	1,387,000	1,515,000	129,000	9%
9	Mitrovica B	699,000	768,000	70,000	10%
	Ukupno	9,870,000	10,235,000	365,000	4%

Pošto je MI zakasnilo sa pokretanjem procedure nabavki za novi ugovor, napravljeni su dodatni troškovi od skoro 10% za svaki ugovor. Ugovor iz 2013-te godine je predviđen da istekne 31 maja 2014-te dok je MI objavilo informaciju za ugovor dana 26 maja 2014-te. Na taj način nije bilo u stanju da sklapa na vreme nove ugovore za 2014-tu. MI je sklapalo aneks ugovora do 10% dodatnih radova u odnosu na početnu cenu ugovora.

Okvirni Javni Ugovor ne može biti duži ili produžen što podrazumeva da rok ugovora treba biti određen na početku procesa nabavke. MI je odredilo rok važenja ugovora ali nije pridavalo pažnju indiciranju procedura na vreme za nove ugovore.

Tabela 2. Troškovi za ugovore u MI za 2014-tu godinu

	Ugovori	Ugovoreni iznos	Izvršeni iznos	Prekoračenja (pot-potrošnja)	% Prekoračenja (Pot-potrošnje)	Efektivno od
1	Priština A	1,140,000	1,438,000	298,000	26%	19/11/14
2	Priština B	877,000	810,000	-67,000	-8%	23/12/14
3	Mitrovica A	807,000	829,000	22,000	3%	19/11/14
4	Mitrovica B	487,000	606,000	119,000		27/11/14
5	Prizren 1	739,000	357,000	-382,000	-52%	19/11/14
6	Prizren 2	512,000	598,000	86,000	17%	19/11/14
7	Gnjilane 1	654,000	895,000	241,000	37%	19/11/14
8	Gnjilane 2	600,000	645,000	45,000	8%	23/12/14
9	Uroševac 1	551,000	857,000	306,000	56%	23/12/14
10	Uroševac 2	487,000	595,000	108,000	22%	23/12/14
11	Đakovica 1	487,000	85,000	-402,000	-83%	30/12/14
12	Đakovica 2	641,000	534,000	-107,000	-17%	23/12/14
13	Peć 1	578,000	733,000	155,000	27%	23/12/14
14	Peć 2	600,000	380,000	-220,000	-37%	23/12/14
	Ukupno	9,159,000	9,362,000	203,000	2%	

U tabeli 2 se vidi da realizovana vrednost premašuje onu planiranu kod 5 slučajeva, najgori primer od 56%, iako još nije prošla čitava jedna godina od dana potpisivanja ugovora (ugovor je stupio na snagu dana 23/12/2014 a poslednja isplata je izvršena dana 29/07/2015 znači čak 7 mesec nakon stupanja ugovora na snagu).

Kod OP se ugovorene cene poklapaju sa realizovanim troškovima iako je obim u pozicijama pretrpeo munje promene.

Tabela 3. Troškovi za ugovore letnjeg održavanja u OP 2013-2015

	Ugovori	Ugovoreni iznos	Realizovani iznos	Prekoračenja (pot-potrošnja)	% Prekoračenja (Pot-potrošnje)
1	2013	245,385	245,385	0	0
2	2014	295,586	295,586	0	0
3	2015	324,680	324,680	0	0

U OP tokom perioda 2013-2015 je utrošen još i iznos od 2,027,595€ za čišćenja i pranja ulica i trotoara.

- ❖ Da li ima drugih troškova za upravljanje projektima koji se takođe trebaju uključiti?

Kod MI osim navedenih troškova bilo je i drugih troškova za kupovinu industrijske soli koja je korišćena za zimsko održavanje puteva. Ukupni troškovi za kupovinu soli su iznosili su 1,096,563€.

❖ Koja je cena za kvadratni metar/dužine za svaki aktuelni ugovor

Prosečna cena održavanja po kilometru dužine u ugovorima MI za 2013 godinu je bila 5,334€ Ovome se treba dodati i cena soli u približnom iznosu od oko 1.1 milion € za so koja povećava prosečnu cenu na 5,905€ po kilometru. Individualni troškovi za svaki ugovor su predstavljeni u Dodatak II.

U ugovorima MI za LO i ZO nije specifikovana širina već samo dužina. Razlike u ceni za kilometar u donjoj tabeli je rezultiralo zbog jer svi putevi nemaju istu širinu, međutim to nije dokumentovano od strane MI (ima puteva koji su sa dve trake i ima puteva koji su sa četiri trake). Donja tabela je predstavljena samo kao ilustracija.

Tabela 4. Troškovi po kilometru dužine za ugovore MI za 2013 godinu

	Ugovori	Realizovan iznos	Kilometri	Prosečna cena po km'
1	Priština A	1,427,000	206	6,929
2	Priština B	1,039,000	151	6,881
3	Peć	1,055,000	295	3,575
4	Uroševac	1,408,000	228	6,176
5	Prizren	982,000	266	3,691
6	Gnjilane	1,536,000	235	6,536
7	Đakovica	505,000	221	2,284
8	Mitrovica A	1,515,000	191	7,932
9	Mitrovica B	768,000	126	6,098
	Ukupno	10,235,000	1,919	5,334

Tabela iznad ističe značajne razlike u ceni po kilometru; najniža cena u Đakovici 2,284€/km dok je najviša u Mitrovica A sa 7,932€/km za skoro 250% veća.

Za razliku od MI, ugovorima za ZO, OP je specifikovala i širinu puteva. Međutim OP za ugovore LO, za sanaciju rupa, nije specifikovala dužinu puteva. U OP godišnja cena za ZO za ukupno 184km puteva prosečnoj širini **10metara** je iznosila 1,758€. Cena četiri llova ugovora za ZO se kretala od 1,314€ pa sve do 2,335€/km.

Tabela 5. Troškovi ZO po kilometru za ugovor iz 2013-te godine u OP

Ugovor	Realizovana cena	Kilometri	Put m2	Prosečna širina	Prosečna cena po km
	A	B	C	d=c/b	e=a/b
Llot 1	96,947	41.5	454,116	11	2,335
Llot 2	70,734	45.1	354,930	8	1,567
Llot 3	72,083	33.6	423,594	13	2,144
Llot 4	83,898	63.8	440,975	7	1,314
Ukupno	323,661	184.1		10	1,758

3. Koje su postavljene procedure kako bi se konstatovalo da je završeni posao na osnovu ugovora u saglasnosti sa traženim kvalitetom?

- ❖ Važeće procedure obezbeđuju da se primaju samo radovi zahtevanog kvaliteta i da se isplata za rad obavlja ako su isti tog kvaliteta?

Proveru obima i kvaliteta je odgovornost menadžera projekta koji vodi dnevnik obavljenih radova.

U MI, je bilo slučajeva kada je isplata obavljena pre nego što su radovi završeni. Prijem radova je obavljen na osnovu kumulativne situacije koje predstavljaju na progresivan način obim završenih radova, što će reći da svaka situacija sadrži završeni obim u toku meseca izveštavanja., i obim završen u prethodnom mesecu. Nekoliko primljenih situacija su sadržavale manje radova od prethodnih situacija. To ne pripada logici kumulativnog registrovanja pošto obim ili dolazi povećavajući se ili ostaje isti sa prethodnom situacijom ali se nikada ne smanjuje..

U jednom slučaju smo u OP, za ugovor „Sanacija Rupa“ za 2013-tu godinu identifikovali jedno više plaćanje u iznosu od 10,644€.Pozicije 2.1 i 2.2 ugovora za Sanaciju rupa su ugovorene u ceni 2€ odnosno 1€/jedinica dok je isplaćeno sa 5€/jedinica kao posledica greške menadžera ugovora. U fazi komentarisanja nacrtu ovog izveštaja, OP pružila dokaze da je kontaktiran EO kojim je isplaćen ovaj iznos i da je traženo da preplaćen iznos vrati na račun OP, kojim zahtevom EO pozitivno odgovorila.

Sledeći uočeni nedostatak u procesu nadzora radova u OP je izveštavanje prema nivoima menadžmenta. Nadzornici/Menadžeri ugovora su vodili beleške samo u dnevniku i na mesečnom nivou su predavali stanja obavljenih radova .zajedno sa računom kod nabavki za naplatu. Oni nisu sačinili jedan detaljni izveštaj o završenim radovima gde bi predstavili troškove koji pripadaju svakom putu.

U OP u nekoliko slučajeva je pronađen nedostatak konzistentnosti u odnosu na troškove prema situacijama. One su čas bile kumulativne a čas su predstavljale samo obim završenih radova unutar perioda izveštavanja.

Dobra praksa zatečena u MI, u jednom slučaju je obavljeno fotografisanje puta pre i nakon radova.

4. Da li je postignut VN ili ne?

- ❖ Da li ima značajne razlike u ceni za metar dužine između različitih EO?

Od 14 ugovora MI za 2014 godinu, poređenje cena među EO je istakla ekstremne razlike u cenama individualnih pozicija ugovora. Na primer, cena za jedan efektivan sat kamiona je kod jednog od ovih 14 ugovora koštala 30€ a kod drugog ugovora je koštao 80€ ili 167% više, onda dežurstvo je kod jednog ugovora koštalo 20€ a kod drugoj ona bila 70€ ili 250% viš itd.

Slično je bilo i kod ugovora za 2013 godinu gde je kod nekih situacija bilo velikih razlika. Na primer cena jednog poklopca za šahtove je kod ugovora Priština koštala 100€ a kod Priština B je bila 20€. Čišćenje jednog saobraćajnog znaka je kod Prištine B koštalo 10€ a ista usluga je kod Prištine A koštala 0.5€. Kamioneta (Pickup) je u Prizrenu iznosila 0.5€/km a kod Prištine B je koštala 5€/km, itd.

Takođe značajne razlike cena je bilo u ugovorima ZO u OP, na primer cena zemlje za kubni metar je iznosila 4€ dok je u drugom lotu bila 20€, snadbevanje solju u jednom lotu je bila 40€ dok u drugom lotu je iznosila 70€.

- ❖ Da li pobedničke ponude dostižu vrednost novca?

U MI su za tender iz 2014 godine samo za lot Gnjilane 2 predate dve odgovorne ponude. Pobednički EO je nagrađen ugovorom pošto je njegova ponuda (ponuđena cena pomnožena sa predvođenim obimom) bila najjeftinija, Međutim, predviđeni obim je tokom izvršenja pretrpeo promene. Kada bi se predviđeni obim uskladio sa realizovanim obimom, EO dobitnik ne bi bio nagrađen tenderom nego bi se nagradio drugi odgovorni EO koji bi ovaj tender realizovao za 492,000€ umesto 645,000€ koliko je isplaćeno EO dobitnik, što znači za 152,600€ jeftinije (za više pogledajte dodatak 1 tabela br. 2).

Drugi primer ove vrste je i ugovor iz Prizrena za 2013-tu godinu, gde su radovi koji su izvršeni za LZO koštali 852,054€ dok bi ih neuspješni EO odradio za 817,737€, što znači za 34,317€ manje.

Isto važi i za ugovor Uroševac, gde je vrednost izvršenih radova bila 1,408,037€ koje je EO drugi odgovorni odraditi za 1,376,733€ ili za 31,304€ manje. Prosečna potencijalna ušteda za ova dva lloata prethodnog tendera je 33,000€. Kada se ovome doda i moguća ušteda od 353,000€ ugovora Gnjilana za 2014-tu godinu ukupna moguća ušteda dostiže iznos od oko 217,000€.

U OP je cena izvršenih radova od strane EO-dobitnih u opštem bila jeftinija od cene koja je ponuđena od drugih odgovorni EO. Dok je samo kod jednog slučaja za ugovor "Sanacija rupa po gradu Priština", radovi (obim) koje su realizovane nisu bile približne sa onima koje su planirane. Kada bi se obim u premeru poklapale sa obimom koji je realizovan, EO se ne bi nagradio tenderom već bi tender dobio drugi odgovorni EO koji bi ovaj tender realizovao za 286,622€ umesto 295,586€ koje su isplaćene pobedničkom EO, ili za 9,000€ jeftinije.

³ Ukupne isplate za Prizren su bile 981,599€ ali ovo uključuje dva aneks ugovora u iznosu od 114,417€ i 17,963€.

- ❖ Koje su potencijalne uštede koje bi se mogle postići poboljšanjem praksi?

Kvalitetnijim planiranjem vodeći računa da premer ne pretrpi velike promene, MI i OP imaju mogućnost da uštede na budžetu izbegavanjem dodatnih troškova.

Kako je primećeno u dva ugovora iz 2013-te godine kod Uroševca i Prištine, prosečni dodatni troškovi su iznosili 32,000€.

Ako bi se implementacija ugovora Gnjilana nastavila na ovaj način i u naredne dve godine (pošto je ugovor na snazi do kraja 2017-te godine), moguća ušteda do kraja pune implementacije istog, stvara mogućnost da dostigne sumu od 458,000€.

4 Zaključci

Unutrašnja konzola, u neadekvatnim procesima nabavki za održavanje puteva kako u Ministarstvu Infrastrukture tako i u Opštini Priština imale su kao posledicu neadekvatno planiranje potreba, ne obezbeđivanja dovoljne konkurencije, sklapanja aneksa ugovora, dodela ugovora u suprotnosti sa Zakonom o Javnoj Nabavci kao i neredovno i nepotpuno izveštavanje o završenim radovima.

Mi ćemo u nastavku detaljno prikazati ove nedostatke:

- Zakasnelo iniciranje procedura nabavki je izazvalo produžetak rokova ugovora a prema tome i dodatnih radova. To je dovela da premer ne bude u saglasnosti sa realizacijom i kao posledica toga su proizašli dodatni troškovi. Takođe na osnovu naših analiza u poređenju cena sa obavljenim radovima rezultiralo je da u nekoliko slučajeva Ekonomski Operater(dobitnik) bude skuplji od drugog odgovornog EO ali neuspešnog prilikom izbora.
- Spajanje LO i ZO u jedan jedinstveni tender diktirao je teško dostižne zahteve kvalifikovanja što je uticalo na smanjenje konkurencije i dovelo u pitanje postizanje vrednosti novca. Takođe i kriterijumi izbora nisu bili u potpunoj saglasnosti sa Zakonom o Javnim Nabavkama. U nekoliko slučajeva upotrebljeni su relativni iznosi a ne oni predstavljeni u vrednostima (brojevima).
- Ministarstvo Infrastrukture i Opština Priština su pripremile tehničke specifikaciju vezano za dužinu, traženih kilometara puteva. Međutim Ministarstvo Infrastrukture nije uradilo specifikaciju i širine puteva dok Opština Priština nije specifikovala dužinu puteva u ugovoru Sanacija puteva. To je izazvalo nejasnoće u informacijama vezano za pune troškove za održavanje puteva po kilometru. Zbog toga, razlike u cenama između Opštine Priština i Ministarstva Infrastrukture su bile velike. Takođe bilo je i velikih razlika istih pozicija između ugovora u Ministarstvu i u Opštini.
- Ministarstvo Infrastrukture i Opština Priština su dodeljivale ugovore bez objavljivanja tendera. To je u suprotnosti za Zakonom o Javnim Nabavkama koji ne dozvoljava niti produžetak niti obnavljanje okvirnih ugovora. Takvim delovanjem ugrožava se pravilo transparentnosti, ne diskriminacije i ravnopravno tretiranje Ekonomskih Operatera, što su osnovni principi Javne Nabavke.
- Opština Priština je raskinula dva ugovora za održavanje s obrazloženjem da je performans ugovornog Operatera slab. Međutim nije objavila otvorenu proceduru tendera nego je dodelila ugovore ekonomskim operaterima koji su imali ugovor sa Opštinom Priština. Iako je situacija mogla biti urgentna ne opravdava dodelu istih bez objavljivanja tendera. Pogotovo, kada su prvi pokazatelji za nesposobnost ili nedostatak volje za implementacijom ugovora primećeni znatno ranije.
- Kako u Ministarstvu Infrastrukture tako i u Opštini Priština nedostaje dokumentovanje izveštavanja i pravilno registrovanje realizovanih radova i troškova. U nekim slučajevima je uočeno da nedostaje konzistentnost u odnosu troškova prema situacijama. One su ponekad bile kumulativne a ponekad predstavljaju samo obim obavljenih poslova unutar perioda izveštavanja.

5 Preporuke

Za obezbeđivanje jednog ekonomičnijeg procesa održavanja puteva, preporučujemo MI i OP da:

- Ministarstvo Infrastrukture i Opština Priština trebaju da na vreme preuzmu sve procedure nabavki za održavanje puteva u cilju izbegavanja sklapanja aneksa ugovora. U tom aspektu moraju imati u vidu i kašnjenja koja mogu da izazovu žalbe Ekonomskih Operatera na način da se ugovori potpisuju i da implementacija otpočne na vreme.
- Da se poštuje Zakon o Javnim Nabavkama u dodeli ugovora i određivanja kriterijuma za izbor. Da se izbegne dodela ugovora bez objave tendera i da se izbegne upotreba relativnih iznosa već da se iste predstavljaju brojevima. Tehnička specifikacija/premer osim dužine puteva da obuhvati i širine u cilju da informacije vezane za troškove budu potpune.
- Da se za Ministarstvo Infrastrukture razmotri mogućnost da se održavanje podeli na dva tendera, jedan za letnje održavanje i jedan za zimsko održavanje kako bi se preko ove podele smanji vrednost llotova te da kriterijumi za kvalifikovanje EO budu dostupni za EO i na taj način pojačati konkurenciju. Zahtevi za kvalifikovanje treba da budu relevantni i kompatibilni sa iznosom ugovora.
- Da se periodičnim izveštajima (Situacijama) izvršenih radova dodaje jedan sažeti izveštaj u kojem će se prikazati obim i vrednost obavljenih radova na svakom putu. Završni izveštaj sezone da sadrži i jedno poređenje između planiranog i obavljenog obima uz obrazloženje za moguće razlike između njih. Izveštaji treba da budu:
 - Konzistentni/standardizovani za svaki llot (ugovor),
 - Informativni, da na primer sadrže obim i cenu izvršenih radova kao i puta kojoj pripadaju.
- Dobra praksa fotografisanja gradilišta pre i nakon izvršenja radova kao i izveštavanje na rezimirani način su akcije koje doprinose dobroj performansi i treba se obezbediti da kao takvi postanu deo organizacione; i
- Da se informacije iz periodičnih izveštaja zaovde u jednu bazu podataka kako bi se omogućila jedna analiza troškova koja bi poslužila i za planiranje u budućnosti.

Dodatak I

U tabeli ispod ćemo ilustrovati primer kako dozvoljavanje izmena na planiranim količinama može rezultirati višim cenama za BO.

Tabela 1. Troškovi održavanja puteva za jedan od ugovora u Opštini Priština

Nr.	Përshkrimi i pozicioneve	Njësia	Sasia/ plani	Fituesi		I pasuksesshëm		Sasia aktuale	Fituesi	I pasuksesshëm
				Çmimi	Shuma	Çmimi	Shuma			
I	PUNËT PËRGATITORE	Njësia	Sasia	Çmimi	Shuma	Çmimi	Shuma		Shuma	Shuma
1.1	Mobilizimi i ndermarrjes per fillimin e punimeve. Punimi detaj i planit din	paushall	1	100	100	500	500	1	100	500
1.2	Te sigurohet punishtja, te ndermiren masat e sigurise sipas ligjeve ne fuqi	paushall	1	500	500	500	500	1	500	500
1.3	Egzaminimi i materialeve para dhe pas vuarjës në vepër atestet Paraprake	paushall	1	500	500	2,000	2,000	1	500	2,000
II.	PUNËT E DHEUT dhe te DEMOLIMIT	Njësia	Sasia	Çmimi	Shuma	Çmimi	Shuma		Shuma	Shuma
2.1	Germimi i kombinuar I dheut I kategorise III dhe IV (50+50), ngarkimi dhe t	m ³	1,300	2	2,600	4	5,200	936	1,873	3,746
2.2	Thyerja e betonit, ngarkimi dhe transportimi i tij deri ne deponi ne distanc	m ²	1,200	2	2,400	2	2,400	1,783	3,566	3,566
III	PUNËT E RIPARIMEVE ME ASFALT	Njësia	Sasia	Çmimi	Shuma	Çmimi	Shuma		Shuma	Shuma
3.1	Përgatitje e gropave për A.B të tipit T ₁ me trashesi d=5cm. Në cmim duhet ll	m ²	4,100	7	28,700	8	32,800	4,705	32,934	37,639
3.2	Përgatitja e gropave te tipit T2 trashesie d=14cm,ne çmim duhet llogaritur	m ²	1,600	19	30,720	25	40,000	1,712	32,864	42,792
3.3	Përgatitja e gropave T2 deri ne shtresen e shendoshe d=35cm. Furnizimi, tra	m ²	180	22	3,996	26	4,680	205	4,555	5,335
3.4	Asfalt i ftohtë për sanime të gropave emergjente	m ²	180	10	1,800	15	2,700	-	-	-
3.5	Punimi i shtreses se re qarkulluese prej AB11dhe AB16, trashesie d=5cm m	m ²	12,600	9	113,400	8	100,800	15,037	135,334	120,297
3.6	Filer i lëngët (Liquid Crackfiller) kuarc 0-2mm i përzier me emulzion- për m	m ²	120	5	600	20	2,400	-	-	-
3.7	Përgatitje e gropave për A.B të tipit T ₁ me trashesi d=5cm. Në cmim duhet ll	m ²	800	7	5,600	8	6,400	311	2,175	2,486
3.8	Përgatitja e gropave te tipit T2 trashesie d=14cm,ne çmim duhet llogaritur	m ²	300	19	5,760	25	7,500	-	-	-
	Punë të paparapara	Paushall	1	100	100	2,000	2,000	1	100	2,000
	Gjithesëjt:				196,776		209,880	-	214,502	220,861
IV.	PUNËT E TAMPONIT-RIPARIMEVE ME PLLAKA TE BETONIT	Njësia	Sasia	Çmimi	Shuma	Çmimi	Shuma		Shuma	Shuma
4.1	Furnizimi, transporti, planifikimi dhe punimi i materialit guror fraksion (0-	m ³	630	9	5,670	9	5,670	843	7,585	7,585
4.2	Furnizimi,transportimi,planifikimi dhe punimi i materialit guror fraksion (m ³	630	9	5,670	10	6,300	552	4,967	5,519
4.3	Furnizimi,transportimi,planifikimi i materialit fraksion (0-2)mm mbi pllaka	m ³	150	12	1,800	13	1,950	62	739	801
4.4	Furnizimi,transportimi dhe montimi i kubëve C30/37(me trashësi 8cm) te	m ²	2,800	13	36,120	10	28,000	2,881	37,167	28,812
4.5	Betonimi me C16/20(MB 40) i pllatove, shkalleve, hyrjeve etj. Ne cmim te ll	m ²	40	65	2,600	70	2,800	27	1,774	1,910
4.6	Betonimi me C30/37(MB 40) i pllatove, shkalleve, hyrjeve etj. Ne cmim te ll	m ³	40	80	3,200	130	5,200	17	1,368	2,223
4.7	Ngritja e pllakave ekzistuese ne pjeset e damtuara te rruges,trotuarit ne niv	m ²	1,100	7	7,700	3	3,300	2,028	14,195	6,084
	Gjithesëjt:				62,760		53,220	-	67,795	52,934
V	PUNET E SKAJOREVE DHE GARDHIT SIGURUES PER KËMBESOR	Njësia	Sasia	Çmimi	Shuma	Çmimi	Shuma		Shuma	Shuma
5.1	Furnizimi,transportimi dhe montimi i gurëve skajor C30/37 të bardhë(T>5.0	m ³	130	9	1,170	15	1,950	-	-	-
5.2	Furnizimi,transportimi dhe montimi i gurëve skajor C30/37(T>5.0 N/mm ²)të	m ³	1,450	9	13,050	8	11,600	887	7,985	7,098
5.3	Ngritja e skajoreve ekzistues në nivelin e duhur dha punimi i fugave me llad	m ³	550	3	1,650	3	1,650	211	634	634
5.4	Punimi i gardhit sigurues per këmbësore si dhe pahi elastike. Gardhi puno	m ³			-		-	-	-	-
5.5	Pahi elastike		60	25	1,500	35	2,100	-	-	-
5.6	Gardh sigurues		80	40	3,200	40	3,200	29	1,160	1,160
	Gjithesëjt:				20,570		20,500	-	9,779	8,892
VI	PUNIMET E UJËMBLEDHSAVE,KAPAKËVE, DHE SHENJAVE TE TRAFIKUT	Njësia	Sasia	Çmimi	Shuma	Çmimi	Shuma		Shuma	Shuma
6.1	Furnizimi dhe montimi i ujëmbledhsave komplet të tipit T ₁ prej materiali k	copë	14	200	2,800	120	1,680	-	-	-
6.2	Ngritja e kapakëve dhe kornizes ekzistues në nivelin e duhur. Në çmim duhe	Copë	310	20	6,200	20	6,200	101	2,020	2,020
6.3	Furnizimi dhe montimi i kapakëve së bashku me kornizë për komunikacion	Copë	22	140	3,080	160	3,520	4	560	640
6.4	Furnizimi, transporti dhe montimi i tubave të brinjëzuar Ø200mm (PVC) në	m ³	80	5	400	8	640	27	135	216
6.5	Ngritja e ujëmbledhsave ekzistues komplet me kornizë. Në çmim duhet lllog	Copë	200	15	3,000	20	4,000	53	795	1,060
	Gjithesëjt:				15,480		16,040	-	3,510	3,936
					295,586		299,640		295,586	286,622

Planirane koliçine pomnožene sa ponuđenim cenama EO 1 su utvrdile EO 1 pobednikom a EO 2 neuspešnim jer je ovom kombinacijom relevantnih koliçina i cena EO 1 bio je za 4,000€ jeftiniji od EO 2. Nakon sprovođenja ugovora i utvrđivanja faktičkih koliçina koje su realizovane primećuje se da bi cena EO 2 za ove koliçine bila za približno 9,000€ jeftinija.

Isto stanje ne nađeno i u MI kod ugovora Gnjilane 2, koji je ujedno i jedini llot gde je pobednički EO imao jednog konkurenta, za razliku od ostalih regiona gde su pobednički EO bili jedini odgovorni.

Pozicije ugovora LZO su realizovane kao u nastavku, a ostale pozicije ugovora (koje zbog tehničkih razloga nisu navedene na ovoj tabeli).

Tabela 2. Troškovi za ugovor MI Gnjilane 2 za 2014 godinu

Nr.	Përshkrimi i pozicioneve	Verore	Njësia	Para-masa	Sasia e realizuar	OE Fitues		OE i pasuksesshëm	
						Çmimi	Kosto aktuale	Çmimi	Kosto e mundshme
1.1a	Rip. I gropzimeve, plasaritjeve të shtresës qarkullu	m ²	1,998	3,349	8.00	26,794.7	4.9	16,411.8	
1.2a	Largimi dhe prerja në formë drejtëkëndëshe e asfa	m ²	1,625	648	1.00	647.5	1.5	971.3	
1.2b	Furniz. Vendosija dhe ngjeshja me modul Mv=80N/r	m ³	370	370	0.80	296.0	6.5	2,405.0	
1.2c	Furniz. Vendosija dhe ngjeshja me modul Mv=80N/r	m ³	185	185	10.00	1,850.0	7.0	1,295.0	
1.2d	Asfaltimi I demtimeve me AB -16 me trashesi 7cm	m ³	1,850	2,650	9.00	23,850.0	6.9	18,179.0	
1.3a	Rip. I gropzimeve, plasaritjeve të shtresës qarkullu	m ²	9,500	25,415	9.00	228,735.0	4.8	121,992.0	
1.3b	Rip. I gropzimeve, plasaritjeve të shtresës qarkullu	m ²	6,500	2,210	10.00	22,100.0	6.9	15,160.6	
2.1a	Pastrimi dhe formesimi I kanaleve egzistuese	m'	5,800	2,200	1.20	2,640.0	0.4	880.0	
2.4	Pastrimi I rigollave dhe skajoreve të ngritur (sa her	m'	12,200	13,265	1.50	19,897.1	0.6	7,958.9	
3.1	Bankina tipi 1	m'	13,500	3,100	1.00	3,100.0	1.0	3,100.0	
4.1	Largimi I vegjetacionit 4m nga skaji shtresës qarkull	m'	77,900	73,652	1.00	73,652.0	0.6	44,191.2	
4.2	Largimi I materialit te erroduar dhe rreshqitjeve të	m ³	3,900	200	1.10	220.0	1.6	320.0	
5.1	Pastrimi I shenjave te trafikut	copë	95	30	0.20	6.0	1.0	30.0	
6.7	Furniz. Kalupimi dhe vendosja e betonit C30/37 per	m ³	40	22	0.90	19.8	90.0	1,980.0	
6.8	Furniz. Kalupimi dhe vendosja e betonit C25/30	m ³	34	13	0.80	10.0	80.0	1,000.0	
6.10	Furniz. Dhe montimi I armatures S500 H, të diametr	kg	6,290	1,650	0.15	247.5	0.8	1,320.0	
	Dimërore								
1.1	Ore efektive dhe te udhetimeve	orë	803	761	35.00	26,622.4	48.0	36,510.7	
1.2	Kujdestaria 24h	orë	373	279	20.00	5,580.0	48.0	13,392.0	
2.1	Furnizimi me kripe	kg	870,324	692,580	0.09	62,332.2	0.1	48,480.6	
2.2	Ngarkimi, transp. shperndarja neper rruge e kripes	kg	870,324	644,915	0.05	29,021.2	0.1	64,491.5	
2.3	Furnizimi me rere	m3	424	99	0.25	24.8	10.0	990.0	
2.4	Ngarkimi, transp. Shperndarja neper rruge e kripes	m3	424	84	0.50	41.8	9.0	752.4	
3.1.1	Sinjalizimi I trafikut- Vendosija ,Largimi	copë	25	4	0.50	2.0	1.0	4.0	
4.1.1	Punetor	orë	1,674	2,509	2.00	5,018.6	1.5	3,638.5	
4.1.2	Kryepunetor	orë	167	679	3.00	2,037.0	2.5	1,697.5	
4.2.1	Material guror natyror 0-32mm	m3	35	163	1.20	195.6	8.0	1,304.0	
4.2.4	Asfalt beton 0-16mm perzierje e nxehte	ton	15	19	1.20	22.2	45.0	833.4	
4.3.1	Pick up kamioneta	km	1,674	8,091	2.50	20,228.7	1.0	8,091.5	
4.3.2	Kamion veteshkarkues 8-12 ton	km	15	203	3.00	609.0	1.7	345.1	
4.3.3	Ngarkues 0.4-3.0m3	orë	25	130	1.50	195.0	45.0	5,850.0	
4.3.4	Greder 45-75kw	orë	35	19	1.20	22.8	45.0	855.0	
	Gjithsej					644,981.9		492,339.8	

Kao što se može videti u tabeli, pobedničkom EO je za izvršenje ovog ugovora isplaćeno 644,982€ a neuspešni EO bi to odradio za 492,340€ ili za 152,642€ manje.

Dodatak II

Tabela 3. Troškovi za dužni kilometar za ugovore MI iz godine 2013-te godine

	Ugovor	Realizovana vrednost	Kilometri	Prosečna cena za km'
1	Priština A	1,427,000	206	6,929
2	Priština B	1,039,000	151	6,881
3	Peć	1,055,000	295	3,575
4	Uroševac	1,408,000	228	6,176
5	Prizren	982,000	266	3,691
6	Gnjilane	1,536,000	235	6,536
7	Đakovica	505,000	221	2,284
8	Mitrovica A	1,515,000	191	7,932
9	Mitrovica B	768,000	126	6,098
	Ukupno	10,235,000	1,919	5,334

Tabela 4. Troškovi za dužni kilometar za ugovore MI iz godine 2014-te godine

	Ugovor	Realizovana vrednost	Kilometri	Cena/km'
1	Priština A	1,438,000	201	7,156
2	Priština B	810,000	159	5,093
3	Mitrovica A	829,000	150	5,529
4	Mitrovica B	606,000	117	5,183
5	Prizren 1	357,000	150	2,379
6	Prizren 2	598,000	102	5,862
7	Gnjilane 1	895,000	124	7,215
8	Gnjilane 2	645,000	112	5,759
9	Uroševac 1	857,000	112	7,653
10	Uroševac 2	595,000	89	6,685
11	Đakovica 1	85,000	128	662
12	Đakovica 2	534,000	84	6,360
13	Peć 1	733,000	113	6,487
14	Peć 2	380,000	156	2,439
	Ukupno	9,362,000	1,795	5,216

Tabela 5. Troškovi za ZO po kilometru za ugovore MI iz 2013-te godine

	Ugovori	Realizirana cena	Kilometri	Cena/km
1	Priština A	189,000	206	919
2	Priština B	168,000	151	1,112
3	Peć	280,000	295	949
4	Uroševac	137,000	228	602
5	Prizren	92,000	266	346
6	Gnjilane	138,000	235	589
7	Đakovica	56,000	221	252
8	Mitrovica A	158,000	191	828
9	Mitrovica B	214,000	126	1,699
	Ukupno	1,432,000	1,919	747

Tabela 6. Troškovi za ZO po kilometru za ugovore MI iz 2014-te godine

	Ugovori	Realizovani iznos	Kilometri	Cena po km'
1	Priština A	507,138	201	2,523
2	Priština B	326,000	159	2,047
3	Mitrovica A	167,000	150	1,116
4	Mitrovica B	230,000	117	1,968
5	Prizren 1	6,000	150	40
6	Prizren 2	169,000	102	1,657
7	Gnjilane 1	248,000	124	1,999
8	Gnjilane 2	176,000	112	1,574
9	Uroševac 1	266,000	112	2,377
10	Uroševac 2	190,000	89	2,131
11	Đakovica 1	85,000	128	662
12	Đakovica 2	157,000	84	1,869
13	Peć 1	182,000	113	1,607
14	Peć 2	150,000	156	964
	Ukupno	2,859,000	1,795	1,593