Center for Civil Communications
Центар за граѓански комуникации

Јавен надзор над јавните набавки:

Студии на случај

Издание бр.3





Тендер за набавка на 150 електрични автобуси:
По две поништени постапки, унгарскиот „Икарус“ и кинескиот „Зонгтонг“, од конкуренти, одеднаш станаа партнери

Спортска сала „Џексон“ од 2,3 милиони евра:
Лимитот од 20 % за дополнителни работи надминат повеќекратно со нов тендер

Реконструкција на фудбалско игралиште во село Чегране:
На тендер – фудбалски стадион, на терен – ледина со исушена трева

Електронско издание:

Јавен надзор над јавните набавки:
Студии на случај

Издание бр. 3

Издавач:
Центар за граѓански комуникации

Уредник:
Герман Филков

Автори:
Сабина Факиќ и Герман Филков

Истражувачки тим:
Павлинка Стрезоска и Марко Митевски

Носител на авторското право:
Центар за граѓански комуникации

Лектура:
Татјана Б.Ефтимоска

Превод од македонски на албански јазик:
Агон Исмаили

Превод од македонски на англиски јазик:
Магдалена Симионска

Дизајн:
Релатив

Издадено: Скопје, 2026 година

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека “Св. Климент Охридски”, Скопје

35.073.53:005.584.1-027.555(497.7)@2025/2026”(047.31)

ФАКИЌ, Сабина
Јавен надзор над јавните набавки [Електронски извор] : студии на случај : издание бр. 3 / [автори Сабина Факиќ и Герман Филков ; истражувачки тим Павлинка Стрезоска и Марко Митевски ; превод од македонски на албански јазик Агон Исмаили ; превод од македонски на англиски јазик Магдалена Симионска]. - Текст во ПДФ формат, содржи 40, 40, 40 стр., илустр. - Скопје : Центар за граѓански комуникации, 2026

Начин на пристапување (URL):
https://www.ccc.org.mk/?s=%D0%88%D0%B0%D0%B2%D0%B5%D0%BD+%D0%BD%D0%B0%D0%B4%D0%B7%D0%BE%D1%80+%D0%BD%D0%B0%D0%B4+%D1%98%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D1%82%D0%B5+%D0%BD%D0%B0%D0%B1%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B8.
- Фусноти кон текстот. - Текст на мак, алб. и англ. јазик. - Наслов преземен од екранот. - Опис на изворот на ден 14.10.2026 год. - Содржи и: Mbikëqyrja publike mbi prokurimet publike : studime të rasteve : botimi nr. 3 ; Public oversight of public procurement : case studies : issue no. 3

ISBN 978-608-4974-57-4

1. Филков, Герман [автор]
а) Јавни набавки -- Мониторинг -- Македонија -- 2025-2026 -- Истражувања

COBISS.MK-ID 69844997

Содржина:

Вовед....4

По две поништени постапки,
унгарскиот „Икарус“ и кинескиот „Зонгтонг“,
од конкуренти, одеднаш станаа партнери
во јавната набавка на 150 автобуси....5

„Икарус“ победи во две тендерски постапки,
секојпат со своја друга фирма и со друг кинески партнер....8

Квалитетот и конкуренцијата не се ставени во преден план....16

Хронологија на тендерот за набавка на електрични автобуси
и станици за полнење....17

Спортска сала „Џексон“ од 2,3 милиони евра:
Лимитот од 20 % за дополнителни работи
надминат повеќекратно со нов тендер....21

Истата фирма паралелно изведуваше два договори
на ист објект, под ист надзор....23

Транспарентност про форма и заобиколување на Законот....25

Хронологија за тендерите на Општина Штип за изградба на објект
за спорт и рекреација „Џексон“ (број 02713/2024 и 12241/2025)....27

Фудбалски стадион – на тендер,
ледина со исушена трева – на терен....29

Што требало да се гради: нов терен, трибини, систем за наводнување....31

Хронологија на тендерот за реконструкција на фудбалско игралиште
во село Чегране – Општина Гостивар....36

Вовед

Корупцијата во јавните набавки во Северна Македонија продолжува да претставува сериозен системски проблем што директно го поткопува владеењето на правото, ја намалува довербата на граѓаните во институциите и доведува до нерационално трошење на јавните средства и нивна злоупотреба. И покрај бројните декларативните заложби за борба против корупцијата, институционалната пракса сè уште не покажува доволно системски и континуиран напредок во откривањето, процесирањето и санкционирањето на коруптивните практики, особено во областа на јавните набавки, која останува најранлива област според националните антикорупциски анализи.

Во текот на последните неколку години, наместо конзистентно зајакнување на контролните и на превентивните механизми, се забележуваат процеси кои дополнително ги намалуваат можностите за ефикасен надзор и за санкционирање на злоупотребите во јавните набавки. Недоволната примена на постојните законски механизми создава средина во која корупцијата може да опстојува и да се шири. Особена загриженост претставува фактот што, и покрај постоењето повеќе надлежни органи за спречување и санкционирање на корупцијата, практиката покажува дека реакциите често се бавни, селективни или недоволно ефективни за да обезбедат вистинско санкционирање на прекршувањата и ефективна превенција на идни злоупотреби. Важноста на ова прашање произлегува оттаму што јавните набавки претставуваат значителен дел од државниот буџет и се користат во сите сектори од јавната потрошувачка, од здравството и образованието до инфраструктурата и енергетиката.

Во рамките на проектот „Јавен надзор над јавните набавки“, се анализираат конкретни случаи на потенцијално незаконски спроведени тендерски постапки во коишто грижата за јавните пари не била примарна. Овие случаи се издвојуваат преку анализа на наодите од црвените знаменца кои ги применува Бирото за јавни набавки, преку истражувања кои почиваат на јавно достапните информации, како и преку консултации со граѓаните. Јавното презентирање на овие случаи има за цел не само да ја информира јавноста, туку и да создаде зголемен притисок врз институциите за преземање соодветни чекори во насока на санкционирање на незаконски спроведените тендери, како и доследно применување на законските одредби и воспоставување повисоки стандарди на транспарентност, отчетност и одговорност.

Низ конкретните тендерски случаи што ќе се објавуваат во јавноста и ќе се доставуваат до надлежните институции треба да се придонесе кон надминување на постојаните слабости во институционалната реакција, недоволната проактивност во откривањето на злоупотребите и ограничената ефикасност во спроведувањето на законските процедури во јавните набавки. На тој начин ќе се придонесе кон зајакнување на улогата на граѓанското општество, односно кон тоа медиумите и граѓаните да вршат активен надзор врз трошењето на јавните средства, со цел да се намалат можностите за политичко влијание, злоупотребата на службената положба и коруптивните практики во јавниот сектор.

По две поништени постапки, унгарскиот „Икарус“ и кинескиот „Зонгтонг“, од конкуренти, одеднаш станаа партнери во јавната набавка на 150 автобуси

(Тендери на Министерство за транспорт за набавка на електрични автобуси и станици за полнење со броеви: 10939/2025; 03055/2026 и 09534/2026)



- Тендерот за набавка на електрични автобуси е спроведуван трипати во период од 15 месеци. Со секое повторување, учесниците стануваа познати, како и нивните цени и понуди, со што се намалуваше неизвесноста и се зголемуваше ризикот од координација меѓу понудувачите.
- Унгарскиот „Икарус Електрик Зрт“ и кинескиот „Зонгтонг Бас Холдинг“ во вториот тендер настапуваа како конкуренти, за во третиот да достават заедничка понуда, која беше избрана за најповолна. Нивната заедничка понуда, првично беше повисока од претходната на „Зонгтонг“ за 492 илјади евра, а од онаа на „Икарус“ за 60 илјади евра (со ДДВ).
- Во финалниот победнички тим, покрај двата члена на групата: „Икарус“[1] и производителот на автобусите – кинескиот „Зонгтонг“, како подизведувач се јавува ЕВН Македонија, Електроснабдување Скопје, за набавка на станиците за полнење кои ќе ги произведува „Сангроу Дојчланд“, подружница во сопственост на кинеската Sungrow Power Supply.
- Победниците во третиот тендер не понудија најниска цена – нивниот избор следуваше откако двете понуди со пониска цена беа отфрлени. Вредноста на набавката изнесува 60 милиони евра, од кои 57 милиони за автобусите и 3 милиони за станиците за полнење.
- Идните автобуси ќе имаат значително помал капацитет од сегашните на ЈСП. Новите автобуси ќе собираат вкупно 66 патници, што е за 20 места помалку од сегашните, последно купени автобуси од Град Скопје и дури за 30 од автобусите добиени од ЕУ.
- Во трите тендери учествуваа вкупно шест понудувачи. Само „Зонгтонг“ беше присутен во сите три постапки. Унгарскиот „Икарус“ и турскиот „БМЦ“ учествуваа во вториот и во третиот тендер, а сите останати фирми се појавија само по еднаш. Притоа, „Икарус“ во два од трите тендери излегуваше како победник, а настапи и со свои различни фирми и со различен кинески партнер. Во вториот тендер, „Икарус“ настапи преку „Електробус Европа“ во партнерство со кинеската компанијата CRRC, а во третиот, преку „Икарус Електрик“ со кинески „Зонгтонг“[2].
- Во трите последователни постапки, кои двапати завршија со поништување, покрај понудувачите, се менуваа и условите на тендерот и описот на електричните автобуси и на станиците за полнење.
- Во првиот тендер се купуваа 120 електрични автобуси и 60 станици за полнење, а во следните тендери – 150 електрични автобуси и 75 станици.
- Во првиот тендер се бараше автобусите да имаат вкупен капацитет од 76 патници, додека во вториот и во третиот, условот е намален на 66 патници. Беа сменети и описот на вратите и начинот на нивното отворање.
- Бараната моќност на моторот во првиот тендер изнесуваше 240/140 kW, за потоа да се зголеми на 300/160 kW, додека моќноста на приклучокот за полнење е намалена од 150 на 120 kW.

1 Овие информации се добиени од присуство на ЦГК на отворањето на понудите и од решението на Државната комисија за жалби по јавни набавки по поднесената жалба во тендерската постапка со број 09534/2026

2 Известување на Европската комисија 2021/C 91/01, дел 5.6: заедничката понуда буди сомнеж кај договорниот орган, особено кога членовите на групата лесно можеле да поднесат понуда самостојно, или кога од нив се очекувало тоа да го направат.

- Условот за европска хомологација во третиот тендер е дополнет со формулацијата „или еквивалентно“, без да се определи што значи тоа. Министерството за транспорт не ги достави побараните документи од кои би се видело дали автобусите ќе имаат европска хомологација или нешто друго прифатено како еквивалент.
- Тендерските услови во набавката не беа усогласени со целите од Планот за раст со ЕУ, кој предвидува намалување на примената на критериумот „најниска цена“ и на електронските аукции, бидејќи со тоа може да се занемари квалитетот и да се создадат услови за договарање меѓу понудувачите.
- Во ниту еден од трите тендери не е применет членот 27 од Законот за јавните набавки кој, според насоките на Бирото за јавни набавки, им дозволува на договорните органи да го ограничат учеството на фирми од земји кои не се потписнички на Спогодбата за јавни набавки на Светската трговска организација или од земји кои не презеле обврска да ги отворат своите пазари на јавни набавки за економски оператори. Кина е меѓу тие земји.
- Министерството за транспорт, со недоставувањето на побараните документи, вклучително и на анализата врз основа на која е изготвена тендерската документација и причините за нејзиното менување, ја доведува во прашање транспарентноста на постапката и ја оневозможува проверката на оправданоста на промените правени во тендер вреден 60 милиони евра.
- Комбинацијата од повторување на тендерот, промени во условите, променлив состав на понудувачите и недостигот на образложение за правените промени создава зголемен ризик од фаворизирање и ограничување на конкуренцијата, што ги доведува во прашање начелата на конкуренција, еднаков третман и транспарентност од членот 3 од Законот за јавните набавки.

„Икарус“ победи во две тендерски постапки, секојпат со своја друга фирма и со друг кинески партнер

Министерството за транспорт, за набавката на електрични автобуси и станици за полнење, спроведе три тендерски постапки. Првите две се поништени, додека третата заврши со избор на понуда. Договорот е потпишан на 9 септември 2026 година со „Икарус Електрик Зрт“ како носител на групна понуда врз основа на договор за заедничко учество и соработка склучен помеѓу „Икарус Електрик Зрт“ и „Зонгтонг Бас Холдинг“. Министерството не го објави склучениот договор во законскиот рок од 10 дена, туку по 19 дена од потпишувањето.

Трите постапки се разликуваат по обемот, вредноста и бројот на понуди. Меѓу првата и втората постапка бројот на автобуси е зголемен од 120 на 150, а проценетата вредност од 45 на над 60 милиони евра со ДДВ.

Преглед на трите тендерски постапки

Број на оглас	10939/2025	03055/2026	09534/2026
Проценета вредност со ДДВ во евра	45.000.000	60.195.122	60.195.122
Автобуси	120	150	150
Станици за полнење	60	75	75
Отворање на понудите	24.07.2025	06.04.2026	06.07.2026
Добиени понуди	1	4	4
Исход	**Поништен**	**Поништен**	**Склучен договор 9.9.2026 год.**

Огласот за првата постапка за јавна набавка (број10939/2025) е објавен на 17 јуни 2025 година. Во овој тендер, предмет на набавка се 120 електрични автобуси и 60 станици за полнење. Проценетата вредност на тендерот е 2.345.338.983 денари без ДДВ, односно 38,1 милиони евра.

Од понудувачите се бараше да ги исполнат следните услови:

- минимален годишен приход од 2.767.000.000 денари во последните 3 финансиски години (2022, 2023 и 2024 поединечно);
- најмалку еден реализиран договор во износ од 2.767.000.000 денари за испорака на електрични автобуси во последните 10 години;
- најмалку еден сопствен или изнајмен сервис на територијата на РСМ, комплетно технички и кадровски опремен за сервисирање електрични автобуси и на станиците за полнење, кој ќе биде овластен од производителот и
- резервни делови: да одржува залиха или да обезбеди достапност на резервни делови најмалку 10 години од датумот на финалниот прием.

Во однос на возилата, се наведува дека тие треба да бидат со –електричен погон (BEV – Battery Electric Vehicle или еквивалентен). Електромотор на наизменична струја, максимална моќност најмалку 240 kW, номинална моќност – најмалку 140 kW, со водено ладење. Се бара број на седишта: најмалку 26 + возачко седиште. Вкупен број на патници: најмалку 76, број на места за инвалидски колички: најмалку 1. Автобусот треба да има 3 врати со отворање

навнатре, од кои најмалку 2 двокрилни работни врати со систем против притискање/приклештување при влез/излез на патници. Бојата на автобусите не е наведена.

Приклучокот за полнење се бараше да биде CCS combo 2, со моќност на полнење од најмалку 150kW, во согласност со Европскот распоред на конектори или еквивалентен.

Со оглед на тоа што не беа објавени јавно повеќе сознанија во однос на тоа како се утврдени сите овие параметри од тендерската документација, од Министерството за транспорт, во согласност со Законот за слободен пристап до информации од јавен карактер, на 17 август 2026 година беше побарано да ги достави:

- Анализата врз основа на која е утврден бројот на автобуси, бројот на полначи, бројот на седишта, вкупниот број на патници, максималната брзина на автобусите, моќноста на полначот, моќноста на моторот и масата;
- Документацијата за насоките добиени од ЈСП Скопје (примателот на најголем дел од автобусите) во однос на дефинирање на техничките спецификации и на други аспекти од јавната набавка;
- Пресметките и начинот како е утврдена проценетата вредност на јавната набавка и
- Документацијата за спроведеното истражување на пазарот пред објавување на тендерот (доколку било спроведено).

Министерството не ги достави овие податоци во законскиот рок од 20 дена. До Агенцијата за заштита на правото за слободен пристап до информации од јавен карактер беше доставена жалба поради молчење на администрацијата. Агенцијата на 18.9.2026 година донесе решение со кое се уважува жалбата и му се наложува на Министерството за транспорт да постапи по Барањето и да ги достави побараните информации. До објавувањето на ова истражување, Министерството не постапи по решението на надлежната Агенција и не ги достави бараните информации.

Во оваа постапка, на денот на отворање на понудите пристигна само една понуда, од „Зонгтонг Бас Холдинг“ (Zhongtong Bus Holding CO LTD China). Кинеската компанија ги нудеше автобусите по единечна цена од 361.859 евра, а станиците, по единечна 11.282 евра. Нивната вкупна понуда изнесуваше 2.298.432.203 денари без ДДВ, односно 2.712.149.998 денари со ДДВ (44 милиони евра). Министерството за транспорт донесе одлука за поништување на постапката со образложение дека понудувачот не ги доставил доказите за исполнување на условите за техничка и професионална способност.

Министерството за транспорт, на 27 февруари 2026 година, објави нов оглас на ЕСЈН за истата јавна набавка (број 03055/2026), при што во однос на претходната постапка е извршен значаен број измени во тендерската документација.

Најзначајната промена се однесува на зголемување на обемот на набавката – бројот на електрични автобуси е зголемен од 120 на 150, додека бројот на станици за полнење од 60 на 75. Проценетата вредност на јавната набавка е зголемена од 2.345.338.983 денари (38.135.593 евра) на 3.137.288.136 денари (51.012.815 евра).

Значајни измени се направени и во однос на условите за техничка и професионална способност. Наместо барањето понудувачот да има реализирано најмалку еден договор во вредност од 2.767.000.000 денари (44.991.870 евра) за испорака на електрични автобуси

во последните 10 години, со новата документација се бараат најмалку два реализирани договори во вкупна вредност од 3.700.000.000 денари (60.162.602 евра) за испорака на автобуси во последните три години. Со тоа, покрај зголемувањето на минималната вкупна вредност, значително е скратен и периодот во кој требало да бидат реализирани договорите.

Проширувањето на барањето за потребното искуство од „електрични автобуси“ на само „автобуси“ несомнено го проширува кругот на потенцијално прифатливо претходно искуство. Сепак, овие две категории не се целосно еквивалентни од аспект на техничката сложеност на предметот. Производството и испораката на електрични автобуси подразбира специфични знаења и капацитети поврзани со високонапонски батериски системи, електричен погон, системи за полнење, софтверска интеграција и специфично сервисирање. Поради тоа, останува отворено прашањето врз каква анализа договорниот орган оценил дека општото искуство со „автобуси“ е доволно релевантно за докажување на способноста за набавка на „електрични автобуси“.

Изменети се и дел од техничките спецификации на автобусите и опремата за полнење. Кај приклучокот за полнење, барањето за CCS Combo 2 со минимална моќност од 150 kW е намалено на минимум 120 kW. Во однос на вратите за патници, претходното барање за три врати со отворање навнатре, од кои најмалку две двокрилни работни врати со систем за спречување притискање/приклештување при влез и излез на патници, е изменето. Со новата документација се дозволува варијанта со три врати со отворање навнатре или една врата со отворање навнатре и две врати со лизгање навнатре, при што најмалку две треба да бидат двокрилни работни врати со систем за спречување притискање/приклештување.

Измена има и кај капацитетот на автобусите. Претходното барање за најмалку 26 седишта плус возачко седиште и вкупен капацитет од најмалку 76 патници, со најмалку едно место за инвалидска количка, е заменето со барање за најмалку 30 седишта плус возачко седиште и вкупен капацитет од најмалку 66 патници, повторно со најмалку едно место за инвалидска количка.

Дополнителната промена во техничките спецификации во втората постапка, која потоа е задржана и во третата постапка, се однесува на бојата на возилата. За разлика од првата постапка во која не е определена боја на автобусите, во втората и во третата постапка е наведено: „Боја на возила: бела или црвена“.

Ваквата формулација отвора прашање за споредливоста на понудите. Кога договорниот орган набавува 150 идентични возила и како критериум за избор ја користи цената, техничката спецификација треба однапред доволно прецизно да го дефинира предметот за кој понудувачите ја формираат цената. Со оставање можност секој понудувач самостојно да избере дали ќе понуди бела или црвена боја, понудувачите потенцијално не ја формираат цената за целосно идентична конфигурација на возилото. Различните бои можат да имаат различен производствен трошок, особено ако едната претставува стандардна фабричка боја, а другата бара дополнителна обработка или нестандардно фарбање. Поради тоа, оставањето избор меѓу бела и црвена боја може да влијае врз формирањето на понудената цена и врз целосната споредливост на понудите.

Самото менување на техничките спецификации меѓу последователни постапки не претставува неправилност доколку измените произлегуваат од реалните и објективни потреби на договорниот орган. Сепак, Законот за јавните набавки бара техничките

спецификации да бидат јасни, објективни, поврзани и сразмерни со предметот на набавката и да не создаваат неоправдани ограничувања за конкуренцијата. Кога во краток период се менуваат повеќе функционално значајни параметри – капацитетот, бројот на седишта, моќноста на моторот, моќноста на полначот и конструкцијата на вратите – особено е важно да постои стручна анализа која покажува од која оперативна или техничка потреба произлегува секоја измена.

Во однос на регулативата се бара: CoC (Certificate of Conformity) придружено со WVTA (Whole Vehicle Type Approval); Возилата треба да бидат одобрени во согласност со Европската директива 2018/858; ISO 15118 (Друмски возила – Интерфејс за комуниикација возило – мрежа) или еквивалент; ISO 14001 (Системи за менаџмент на животна средина) или еквивалент и ISO 9001 (Системи за менаџмент со квалитет) или еквивалент.

Во сите три постапки, електричните автобуси и станиците за полнење се набавуваат како еден неделив предмет на набавка. Во тендерските документации е наведено само дека „предметот на набавката не е делив“, без дополнително образложение на причините за таквата одлука. Сепак, според Законот за јавните набавки, кога предметот во отворена постапка не е поделен во делови, причините за неделивоста треба да бидат образложени во одлуката за јавна набавка. Оттука, потребно е да се провери дали одлуките за јавна набавка за трите постапки содржат конкретно образложение зошто автобусите и станиците за полнење се набавуваат како една целина.

Прашањето е особено значајно затоа што набавката опфаќа две функционално различни категории – електрични автобуси и инфраструктура за полнење. Нивната меѓусебна компатибилност може да претставува оправдана причина за заедничко набавување, но сама по себе не значи дека предметот нужно мора да биде неделив. Компатибилноста може да се обезбеди и преку однапред утврдени технички стандарди и барања. Поделбата на предметот на посебен дел за автобуси и посебен дел за станици за полнење потенцијално би овозможила пошироко учество на економски оператори кои можат да обезбедат само една од двете компоненти.

Поради тоа, образложението на неделивоста е важно не само како формална законска обврска, туку и за да може да се оцени дали обединувањето на автобусите и инфраструктурата за полнење во еден договор е објективно оправдано и дали има влијание врз нивото на конкуренција.

Јавноста не доби детални информации на што се должеа овие измени, ниту Министерството ги достави побараните документи во врска со оваа постапка:

- Пресметките и начинот како е утврдена проценетата вредност на јавната набавка;
- Анализата врз која се засновани измените на тендерската документација во однос на постапката со број 10939/2025 во однос на број на автобуси, бројот на полначи, бројот на седишта, вкупниот број на патници, максималната брзина на автобусите, моќноста на полначот, моќноста на моторот, масата итн;
- Документацијата за насоки/коментари/оценки добиени од ЈСП Скопје (примателот на најголемиот дел од автобусите) во однос на направените измени во тендерската документација за постапката со број 10939/2025;

- Записник од спроведената административна проверка од страна на Бирото за јавни набавки;
- Записник од отворањето на понудите;
- Пристигнатите понуди од економските оператори;
- Извештај за спроведената постапка за доделување на договор за јавна набавка и
- Одлуката за поништување на постапката за јавна набавка.

Претставник на ЦГК присуствуваше на отворањето на понудите на втората постапка одржано на 6 април 2026 година. Во постапката беа доставени четири понуди: Зонгтонг Бас Холдинг (Zongtong Bus Holding CO LTD China); Електробус Европа и CRRC (Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd); БМЦ Отомотив Турција (BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.); и Актрус Вентурес ДООЕЛ Скопје и Ксијамен Кинг Лонг (DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd). Гледано во однос на вредноста на понудата, најниска цена имаше „Актрус Вентурес“ ДООЕЛ Скопје и „Ксијамен Кинг Лонг“, со вредност на понудата од 59.436.000 евра (вкупната цена е пресметана, не беше јавно прочитана), втор е „Зонгтонг Бас Холдинг“, со понуда од 59.690.732 евра, на трето место „Електробус Европа“ и CRRC, со вкупна цена 60.122.439 евра и на крајот, турски „БМЦ Отомотив“, со понуда од 69.822.730 евра.

При евалуацијата, за најповолна понуда беше избрана понудата на Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd. Electrobus Europe Zrt е фирма, членка на групацијата „Икарус“, основана од „Икарус“ и од кинеската компанија CRRC Electric Vechicle Co. Ltd. Двете поевтини понуди, меѓу кои и на „Зонгтонг Бас Холдинг“, беа отфрлени како неприфатливи.

Групата понудувачи „Актрус Вентурес“ Скопје и „Ксијамен Кинг Лонг“ поднесе жалба до Државната комисија за жалби по јавни набавки (ДКЖЈН), која беше делумно усвоена. ДКЖЈН ги одби како неосновани сите оспорувања на легитимноста на постапката доставени од страна на жалителите, но постапувајќи по службена должност, го поништи тендерот, откако утврди дека договорот за подизведување со ЕВН Македонија не е потпишан со валиден квалификуван електронски потпис. Заклучокот на Државната комисија е дека договорниот орган во фазата на евалуација немал ниту една прифатлива понуда и дека сите понудувачи требало да бидат исклучени. Поради тоа е поништена не само одлуката за избор, туку и целата постапка.

Жалба во оваа постапка достави и компанијата „Ксијамен Голден Драгон“, која не се ни јави како понудувач во постапката. Оваа жалба беше отфрлена како неуредна, затоа што не бил доставен доказ за уплата на надомест за жалбата и административна такса. Содржината на жалбата воопшто не беше разгледувана.

Следува третиот тендер на Министерството за транспорт, објавен на ЕСЈН за истата јавна набавка под број 09534/2026 на 28.5.2026 година. Во однос на претходната постапка, изменета е тендерската документација во делот на документацијата за утврдување на способноста на економските оператори. Со измената е прецизирано дека, доколку понудувачот е странско лице, сите документи што служат за утврдување на неговата способност треба да бидат преведени на македонски јазик од овластен судски преведувач. Дополнително, за документите за кои, во согласност со важечките прописи, е потребна заверка од надлежен орган, предвидена е обврска за нивно заверување со апостил.

Условот за европска хомологација во третиот тендер е дополнет со формулацијата „или еквивалентно“, без да се определи што значи тоа.

Промени кои се барани во однос на регулативата за електричните автобусите

Број на тендерска постапка	Услови кои се барани во однос на регулативата релевантна за електричните автобуси
10939/2025	CoC (Certificate of Conformity) придружено со WVTA (Whole Vehicle Type Approval) или Потврда за технички барања кои треба да ги исполнат возилата наведени во Службен весник бр.131 од 30.10.2009 год. Прилог I, Табела 1 придружено со одделните сертификати ISO 15118 (Друмски возила – Интерфејс за комуникација возило – мрежа) или еквивалентно
03055/2026	CoC (Certificate of Conformity) придружено со WVTA (Whole Vehicle Type Approval) Возилата треба да бидат одобрени во согласност со Европската директива 2018/858 ISO 15118 (Друмски возила – Интерфејс за комуникација возило – мрежа)
09534/2026	CoC (Certificate of Conformity) или еквивалентен придружено со WVTA (Whole Vehicle Type Approval) или еквивалентен Возилата треба да бидат одобрени во согласност со Европската директива 2018/858 или еквивалент ISO 15118 или еквивалентен (Друмски возила – Интерфејс за комуникација возило – мрежа)

Во првиот тендер, алтернативата на европската хомологација беше именувана со конкретен пропис, прилог и табела, па исполнувањето на условот можеше да го провери секој што ќе го отвори досието. Во вториот тендер, европската хомологација беше поставена како тврдо барање, без алтернатива. Во третиот, и CoC, и WVTA, и одобрувањето во согласност со Регулативата 2018/858 добија додаток „или еквивалент“, без никаде да е определено што се смета за еквивалент. Министерството за транспорт не ги достави побараните документи од кои би се видело дали автобусите ќе имаат европска хомологација или друг документ прифатен како еквивалент.

Помеѓу поништувањето на втората постапка и отворањето на третата помина околу еден и пол месец. Во тој период, двајца директни конкуренти во истата набавка се појавуваат во заедничка понуда. Унгарски „Икарус“ ја менува својата фирма со која настапува, како и кинескиот партнер. Во третата постапка настапува Ikarus Electric Zrt. заедно со фирмата „Зонгтонг“. Останува отворено и прашањето зошто CRRC, кој во втората постапка беше партнер на „Икарус“, не се појавува во третата постапка – ниту самостојно, ниту со друг партнер.

Фактот што економски оператори кои во претходната постапка настапувале како конкуренти подоцна поднеле заедничка понуда, самиот по себе, не е доволен за заклучок дека постоело забрането договарање. Сепак, Законот предвидува исклучување во согласност со член 88 став (4) под а) кога договорниот орган оправдано ќе утврди дека економски оператор со други оператори постигнал договор чија цел или последица е нарушување на конкуренцијата. Во конкретниот случај, релевантна е комбинацијата на околности:

операторите претходно настапувале одделно, нивните ценовни позиции станале познати, а по поништувањето на постапката, формирале заедничка понуда. Тоа оправдува проверка дали за заедничкиот настап постоеле објективни економски, технички или производствени причини и каков бил ефектот врз конкуренцијата.

Во третата постапка, „Икарус Електрик“ и „Зонгтонг Бас Холдинг“ (Ikarus Electric Zrt и Zongtong Bus Holding CO LTD China) нудат вкупна цена од 60.182.671 евра со вкучен ДДВ. Пониска од оваа цена понудија две кинески компании, „Ксијамен Голден Драгон“ (Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd.), која понуди вкупна цена од 50.682.439 евра, и „ЈЕС-ЕУ Денмарк А/С“ (YES-EU Denmark A/S), со вкупна понуда од 57.172.131 евра. Највисока цена доставува „БМЦ Отомотив“ од Турција (BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.), со понуда од 72.557.797 евра.

Детален преглед на поединечните цени на автобусите и на станиците за полнење е доставен во следниот табеларен приказ.

Цени на понудените електрични автобуси и на станиците за полнење во сите три тендери (во евра)

10939/2025	Понудувач	Zhongtong Bus Holding CO LTD China			
	Цена за 1 автобус	361.859			
	Цена за 1 станица	11.282			
03055/2026	Понудувачи	Zhongtong Bus Holding CO LTD China	Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd	BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.	DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive I ndustry Co. Ltd
	Цена за 1 автобус	385.467	371.268	453.928	381.240
	Цена за 1 станица	24.943	59.096	23.114	30.000
09534/2026	Понудувачи	Ikarus Electric Zrt и Zhongtong Bus Holding CO LTD China	Xiamen Golden Dragon Bus Co. Ltd	BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.	YES - EU Denmark A/S
	Цена за 1 автобус	381.752	324.260	467.680	358.621
	Цена за 1 станица	38.931	27.246	32.077	45.053

Според наодите од решението на Државната комисија за жалби по јавни набавки, понудата на „ЈЕС-ЕУ Денмарк А/С“ била отфрлена во фазата на евалуација со образложение дека, наместо банкарска гаранција, била доставена SWIFT порака од Bank of Communications преку „Алта Банка“ Битола.

Понудата на „Ксијамен Голден Драгон“, која беше пониска за околу 9,5 милиони евра, Министерството ја одбило со образложение дека станува збор за неквалификуван

економски оператор. Основата за таа оценка не е наведена ниту во одговорот на жалбата, ниту во решението на ДКЖЈН, која жалбата ја одби на 6.8.2026 година.

Пред фазата на електронската аукција останаа само избраната понуда и понудата на „БМЦ Отомотив“ од Турција, која е повисока за 12,5 милиони евра. Според известувањето доставено на ЕСЈН на 23.7.2026 година, Министерството донело одлука за избор на „Икарус Електрик“ за најповолен понудач.

По вака донесената одлука, на 30.7.2026 година, фирмата Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd. доставува жалба до ДКЖЈН, која се темели врз два клучни наводи: оспорување на валидноста на документот доставен од избраниот понудувач и оспорување на правилноста на исклучувањето на понудата на YES-EU Denmark A/S поради банкарската гаранција.

Клучно е тоа што жалителот тврди дека изјавата на производителот на станиците за полнење Sungrow Deutschland GmbH за обезбедување резервни делови во наредните 10 години не била потпишана со валиден дигитален сертификат од понудувачот Ikarus Electric Zrt. За разлика од неа, изјавата на производителот на автобусите Zhongtong Bus Holding Co., Ltd., „Statement 10 years parts supply“, била потпишана со квалификуван електронски потпис од одговорното лице Szigeti Márk. Во одговорот по жалбата, Министерството, сепак, навело дека избраниот понудувач ги доставил сите потребни документи, вклучително и овластувања од Sungrow Deutschland GmbH за користење на нивните производи и документација за ЕВН Македонија Електроснабдување ДООЕЛ Скопје како подизведувач. Државната комисија за жалби по јавни набавки, на 6 август, носи решение со кое ја одбива жалбата како неоснована.

Откако беа исполнети сите предуслови за склучување на договорот за јавна набавка, ЦГК, на 17 август 2026 година, ги побара документите за сите три тендерски постапки спроведени во врска со јавната набавка на електрични автобуси.

Министерството за транспорт не ги достави побараните документи. Во однос на последната постапка, меѓу другото, значајно е да се наведе дека се барани копии од доказите за исполнување на барањата од точка 5 „Регулативи“ од техничката спецификација (CoC, WVTA, одобрување во согласност со Директива 2018/858 или еквивалент, ISO 15118), доставени од избраниот понудувач и податок за тоа кој вид на документ е прифатен како „еквивалент“ на CoC и WVTA, и по кој критериум комисијата ја утврдила еквивалентноста.

Министерството за транспорт дури на 28 септември го објави склучениот договор од 9 септември 2026 година. Согласно податоците објавени на Електронскиот систем за јавни набавки произлегува дека победничкиот тим на Икарус на електронската аукција ја намалил својата понуда за 18,5 милиони денари односно за 300 илјади евра од 3.701.234.256 денари на 3.682.728.084 денари.

Она што е релеватно е дека автобусите ќе треба да се испорачаат во рок од 18 месеци од склучувањето на договорот, и тоа со следната динамика:

- 30 електрични автобуси и 15 станици за полнење да се достават во рок не подолг од 6 месеци од денот на склучување на договорот;
- 60 електрични автобуси и 30 станици за полнење во рок не подолг од 12 месеци од денот на склучување на договорот и
- 60 електрични автобуси и 30 станици за полнење во рок не подолг од 18 месеци од денот на склучување на договорот.

Договорот за јавната набавка ќе биде со времетраење од 24 месеци.

Начинот за плаќање, пак, е со следната динамика:

- за 2026 година: средства во износ од 368.272.808 денари (5.988.176 евра);
- за 2027 година: средства во износ од 1.657.227.638 денари (26.946.791 евра) и
- за 2028 година: средства во износ од 1.657.227.638 денари (26.946.791 евра).

Договорниот орган планира во 2026 година, во согласност со склучениот договор, ќе изврши авансно плаќање во износ од 5.075.625 евра во рок од 30 дена по прием на банкарската гаранција за аванс во износ од 10 % од вкупната вредност на договорот односно во износ од 5.989.237 евра.

Во однос на гарантниот рок – носителот на договорот е потребно да обезбеди гаранција во времетраење од 4 години од денот на стапување на возилата во употреба. Во гарантниот рок, обврска на економскиот оператор е тековното редовно одржување и поправката на сите настанати технички неисправности. Гарантниот рок на батериите да изнесува најмалку 4 години. Сервисот задолжително се извршува во овластен застапник кој е назначен од економскиот оператор за време од гарантниот период. Економскиот оператор е потребно да обезбеди резервни делови во следните 10 години од денот на стапување на возилата во употреба.

Квалитетот и конкуренцијата не се ставени во преден план

Начинот на кој беа поставени трите тендерски постапки отвора прашање дали при нивното креирање биле искористени сите расположливи механизми за обезбедување најдобра вредност за јавните пари и за соодветна структура на конкуренцијата.

Во сите три постапки е применет критериумот „најниска цена“, како и „електронска аукција“, иако реформите поврзани со Планот за раст со ЕУ се насочени кон поголема примена на критериумот „најдобар однос цена – квалитет“, односно кон намалување на потпирањето исклучиво на цената, како и кон намалување на примената на е-аукцијата. Впрочем, е-аукцијата е ризична од аспект на поттикнување на договарањето помеѓу понудувачите.

Законот за јавни набавки овозможува економски најповолната понуда да се оценува преку цената, цената и трошоците во животниот век или најдобриот однос меѓу цената и квалитетот. Кај набавка на 150 електрични автобуси, батерии и инфраструктура за полнење, со повеќегодишно одржување и десетгодишна достапност на резервни делови, набавната цена претставува само дел од вкупниот економски трошок. Релевантни се и потрошувачката на електрична енергија, деградацијата и замената на батериите, сервисирањето, времето на недостапност на возилата и трошоците за резервни делови. Оттука, оправдано е да се постави прашањето дали исклучивото потпирање на цената обезбедува најдобра вредност за јавните пари во текот на целиот животен век на автобусите.

Во однос на е-аукцијата, ризикот не произлегува толку од самата примена на електронската аукција (иако е спротивна на препораките од БЈН), туку од околностите во кои таа се спроведува. По две претходни постапки, учесниците веќе имаат сознанија кои економски оператори се појавуваат како конкуренти и по кои цени настапуваат. Со повторувањето

на тендерот, значително се намалува неизвесноста за однесувањето и ценовните позиции на конкурентите, а во третата постапка, дел од операторите кои претходно настапувале одделно настапуваат заеднички. Во такви услови, примената на електронска аукција бара дополнително внимание од аспект на ризикот од координирано однесување меѓу учесниците.

Дополнително, во ниту една од постапките не е искористена можноста од член 27 од Законот за јавните набавки која им дозволува на договорните органи да го ограничат учеството на фирми од земји кои не се потписнички на Спогодбата за јавни набавки на Светската трговска организација или од земји кои не презеле обврска да ги отворат своите пазари на јавни набавки за економски оператори. Кина е меѓу тие земји.

Сепак, член 27 не воспоставува обврска за автоматско ограничување на учеството на оператори од овие трети земји, туку му остава таква можност на договорниот орган. Релевантно е дали договорниот орган ја разгледал оваа можност имајќи ја предвид вредноста и стратешката природа на набавката и причините врз кои го избрал конкретниот пристап.

Во своето ажурирано упатство од март 2026 година, Бирото за јавни набавки појаснува дека за операторите од такви трети земји одлучува самиот договорен орган и посебно укажува на можноста за ограничување на учеството во контекст на актуелните меѓународни трговски односи. Воедно, БЈН нагласува дека ова е во согласност со пресудата на Европскиот суд на правдата C-652/22, која се однесува на учеството на економски оператори од трети земји во постапките за јавни набавки во земјите членки на ЕУ. Иако пресудата на Европскиот суд на правдата нема директна примена во Република Северна Македонија, таа дава контекст за правилна примена на одредбите на Директивите за јавни набавки кои се транспонирани во Законот за јавните набавки во поглед на начелото на еднаков третман и недискриминација.

Хронологија на тендерот за набавка на електрични автобуси и станици за полнење

20.5.2025 година: Министерството за транспорт носи одлука за јавна набавка, која подоцна е двапати менувана и дополнувана. Првата промена е направена на 22.5.2025 година и се однесувала на промена на членовите и нивните заменици. Втората промена е направена на 18.7.2025 година и со неа во одлуката за јавната набавка се дополнила точка 4, со која за евалуација на техничката понуда е ангажирано надворешно стручно лице, проф. Никола Аврамов од Институтот за машински конструкции, механизациони машини и возила при Машинскиот факултет во Скопје.

11.6.2025 година: Бирото за јавни набавки изготвува извештај од спроведена административна проверка на тендерот. Во извештајот се дадени низа насоки за подобрување на тендерската документација.

17.6.2025 година: Министерството за транспорт објавува оглас на ЕСЈН за јавна набавка под реден број 10939/2025.

9.7.2025 година: Се менува крајниот рок за доставување на понудите во просториите на Министерството за транспорт од 17.7.2025 година во 24.7.2025 година.

16.7.2025 година: Со известување за измени и дополнителни информации во постапката се извршени повеќе измени на техничките спецификации. Кај електричните автобуси, максималната конструктивна маса на оптоварено возило е зголемена од 18.000 кг на 19.000 кг, со напомена дека законски дозволената маса за двоосно возило останува 18.000 кг, додека максималната брзина е намалена од 100 км/ч на 90 км/ч. Условот за изминат пат со едно полнење на батеријата е дополнет со барање автобусот да помине најмалку 325 км според стандардот SORT II. Изменети се и барањата за сертификати, така што покрај CoC и WVTA (или еквивалентна потврда) и ISO 15118, се бараат сертификатите ISO 14001 и ISO 9001.

Кај станиците за полнење, условот за моќност е прецизиран на најмалку 150 kW по приклучно место, а барањата за приклучокот се усогласени со европскиот стандард CCS Combo 2 и соодветниот распоред на конектори.

24.7.2025 година: Ден на отворање на понудите. Добиена е една понуда, и тоа од Zhongtong bus holding co., ltd.

28.7.2025 година: Министерството носи одлука за поништување на постапката со образложение дека понудувачот не доставил докази за исполнување на условите за докажување на техничката и професионалната способност.

20.2.2026 година: Министерството за транспорт носи одлука за нова јавна набавка.

24.2.2026 година: Од страна на БЈН е спроведена административна проверка на тендерот.

27.2.2026 година: Министерството објавува нов оглас на ЕСЈН за истата јавна набавка, под број 03055/2026, при што во однос на претходната постапка се извршени значаен број измени во тендерската документација. Најзначајната промена се однесува на зголемување на обемот на набавката – бројот на електрични автобуси е зголемен од 120 на 150, додека бројот на станици за полнење – од 60 на 75. Проценетата вредност на јавната набавка е зголемена од 2.345.338.983 денари (38.135.593 евра) без ДДВ на 3.137.288.136 денари (51.012.815 евра) без ДДВ. Изменет е и рокот за испорака, кој од првично предвидените 12 месеци е продолжен на 36 месеци. Значајни измени се направени и во однос на условите за техничка и професионална способност. Наместо барањето понудувачот да има реализирано најмалку еден договор во вредност од 2.767.000.000 денари (44.991.870 евра) за испорака на електрични автобуси во последните 10 години, со новата документација се бараат најмалку два реализирани договори во вкупна вредност од 3.700.000.000 денари (60.162.602 евра) за испорака на автобуси во последните три години. Со тоа, покрај зголемувањето на минималната вкупна вредност, значително е скратен и периодот во кој требало да биде стекнато соодветното искуство. Изменети се и дел од техничките спецификации на автобусите и опремата за полнење. Кај приклучокот за полнење, барањето за CCS Combo 2 со минимална моќност од 150 kW е намалено на минимум 120 kW. Во однос на вратите за патници, претходното барање за три врати со отворање навнатре, од кои најмалку две двокрилни работни врати со систем за спречување притискање/приклештување при влез и излез на патници, е

изменето. Со новата документација се дозволува варијанта со три врати со отворање навнатре или една врата со отворање навнатре и две врати со лизгање навнатре, при што најмалку две треба да бидат двокрилни работни врати со систем за спречување притискање/приклештување. Измена има и кај капацитетот на автобусите. Претходното барање за најмалку 26 седишта плус возачко седиште и вкупен капацитет од најмалку 76 патници, со најмалку едно место за инвалидска количка, е заменето со барање за најмалку 30 седишта плус возачко седиште и вкупен капацитет од најмалку 66 патници, повторно со најмалку едно место за инвалидска количка.

6.4.2026 година: Ден на јавно отворање на понудите. Понуда доставуваат 4 фирми: DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 381.240 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 35.400 евра и вкупна цена со ДДВ: 59.841.045 евра), Electrobus Europe Zrt. & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 371.268 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 59.096 евра и вкупна цена со ДДВ : 60.122.438 евра), Zhongtong Bus Holding CO LTD China (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 385.467 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 24.943 евра и вкупна цена со ДДВ: 59.690.732 евра и BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 453.928 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 23.114 евра и вкупна цена со ДДВ: 69.822.730 евра).

30.4.2026 година: Министерството носи одлука за најповолна понуда да се избере понудата на Electrobus Europe Zrt & CRRC Electric Vechicle Co. Ltd.

6.5.2026 година: Фирмата Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd. доставува жалба до ДКЖЈН.

8.5.2026 година: Фирмата DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., Ltd доставува жалба до ДКЖЈН, во која тврди дека нејзината понуда незаконски била отфрлена, додека избраниот понудувач бил фаворизиран преку дополнување на документација по рокот, спорна банкарска гаранција и неправилна техничка евалуација.

21.5.2026 година: ДКЖЈН носи решенија во однос на жалбите. Притоа, жалбата на Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd. е отфрлена поради неуредност, односно недоставен доказ за уплата на надомест за водење на постапката и административна такса.

21.5.2026 година: Во однос на жалбата на DPT Aktrus Ventures DOOEL Skopje & Xiamen King Long United Automotive Industry Co., ДКЖЈН носи решение со кое жалбата делумно ја усвојува и ги поништува одлуката за избор на најповолна понуда од 30.4.2026 година и постапката по огласот за јавна набавка на договорниот орган Министерство за транспорт.

22.5.2026 година: Министерството за транспорт носи одлука за поништување на постапката врз основа на решението на ДКЖЈН.

22.5.2026 година: Министерство за транспорт носи нова одлука за јавна набавка.

26.5.2026 година: Од страна на Бирото за јавните набавки била спроведена административна проверка на тендерот.

28.5.2026 година: Министерството за транспорт објавува нов оглас на ЕЈН за истата јавна набавка, под број 09534/2026. Во однос на претходната постапка е извршена измена на тендерската документација во делот на документацијата за утврдување на способноста на економските оператори. Со измената е прецизирано дека, доколку понудувачот е странско лице, сите документи што служат за утврдување на неговата способност треба да бидат преведени на македонски јазик од овластен судски преведувач. Дополнително, за документите за кои, според важечките прописи, е потребна заверка од надлежен орган, предвидена е обврска за нивно заверување со апостил. Направени се измени и во однос на условите кои се барани во однос на регулативата релевантна за електричните автобуси.

6.7.2026 година: Ден на отворање на понудите. Понуди доставуваат 4 фирми: Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd. (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 324.260 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 438.699 евра и вкупна цена со ДДВ: 50.682.438 евра), YES-EU Denmark A/S (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 358.621 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 45.052 евра и вкупна цена со ДДВ: 57.172.131 евра), BMC Otomotiv Sanayi Ve Ticaret Anonim Sirketi (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 467.680 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 32.077 евра и вкупна цена со ДДВ: 72.557.796 евра) и Ikarus Electric Zrt групна понуда со Zhongtong Bus Holding CO LTD China (единечна цена со ДДВ за електрични автобуси: 381.752 евра, единечна цена со ДДВ за станици за полнење на електрични автобуси: 38.931 евра и вкупна цена со ДДВ: 60.182.670 евра).

24.7.2026 година: Министерството носи одлука за најповолна понуда да се избере групната понуда на Ikarus Electric Zrt и Zongtong Bus Holding CO LTD China.

30.7.2026 година: Фирмата Xiamen Golden Dragon Bus Co., Ltd. доставува жалба до ДКЖЈН која се темели врз два клучни наводи: оспорување на валидноста на документот доставен од избраниот понудувач, односно Изјавата за обезбедување резервни делови во наредните 10 години од денот на пуштање во употреба на предметот на набавката доставена од производителот на станиците за полнење Sungrow Deutschland GmbH, и со вториот наод ја оспорува правилноста на исклучувањето на понудата на YES-EU Denmark A/S поради неважност на банкарската гаранција.

6.8.2026 година: ДКЖЈН носи решение и ја отфрла жалбата поради неоснованост.

9.9.2026 година: Склучен е договор со носителот на групната понуда врз основа на Договорот за заедничко учество и соработка склучен меѓу страните Ikarus Electric Zrt и Zongtong Bus Holding со LTD, на 30 јуни 2026 година, во вредност од 3.682.728.085 денари (59.892.373 евра) со вклучено ДДВ.

Спортска сала „Џексон“ од 2,3 милиони евра: Лимитот од 20 % за дополнителни работи, надминат повеќекратно со нов тендер

(Тендери на Општина Штип за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – зграда за спорт и рекреација и други масовни настани со број 02713/2024 и за дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – зграда за спорт и рекреација и други масовни настани, по измени во тек на градба со број 12241/2025)



- Изградбата на објектот за спорт и рекреација „Џексон“ во Штип започна на крајот од мај 2024 година. Според договорот, објектот требаше да биде завршен за осум месеци, односно до крајот од јануари 2025 година. Наместо тоа, изградбата траеше повеќе од две години, а објектот на крајот беше изграден преку два паралелни договори со иста фирма.
- Првиот договор, за изградба на објектот, изнесуваше околу 1,1 милион евра. Самиот договор предвидуваше дека дополнителните и непредвидените работи не смеат да надминат 20 % од неговата вредност, односно околу 220.000 евра. Во текот на градбата, проектот беше изменет. Наместо анекс кон постојниот договор, Општината објави нов тендер насловен „Дополнителни и непредвидени работи за објектот“, врз основа на кој е склучен договор во вредност од околу 1,25 милиони евра со ДДВ, поголем од првиот основен договор.
- Клучно е што вториот тендер не се однесуваше на нова, одвоена градба или на независен проект, туку на „дополнителни и непредвидени работи“ на објектот што веќе се градеше. Со самиот предмет на набавката наведен од Општина Штип, очигледно е дека станува збор за продолжување и дополнување на веќе започнатите градежни работи. Член 119 од Законот за јавни набавки е дециден дека вредноста на непредвидените и дополнителни работи не смее да надмине 20 % од основниот договор.
- Тоа што тендерот беше спроведен преку отворена постапка овозможи само транспарентност про форма. Тендерската документација не содржеше доволно прецизно разграничување меѓу веќе изведените и новопредвидените работи. Во моментот на спроведување на вториот тендер, првиот договор сè уште не беше завршен. Документацијата не беше надополнета со јасно означување на веќе изведените позиции, состојба на градилиштето, рокови, начин на воведување во работата, одговорност за веќе изведените и за новите работи, разграничување на гаранциите помеѓу стариот и новиот изведувач, прашања поврзани со пристапот на градилиштето, технички поврзувања со постојната градба итн.
- Очекувано, на вториот тендер понуда достави само една фирма – „Сандра Инженеринг“ Скопје, истата што тековно веќе ја градеше салата.
- Финансиската последица од ваквиот пристап, освен во огромното зголемувањето на основниот проект, се гледа и во разликата меѓу проценетата вредност и понудата. Единствениот понудувач во вториот тендер достави понуда за околу 230 илјади евра повисока од проценетата вредност. Општината Штип ги обезбеди дополнителните средства и договорот го склучи по понудената, повисока цена.
- Индикативна е и разликата во начинот на прикажување на финансиските понуди. Додека во првиот тендер е наведена поединечна цена за секоја ставка, во вториот тендер, јавно достапната понуда ги прикажува износите збирно, по фази и видови работи, без поединечни цени за секоја ставка. Поради тоа, не може директно да се споредат цените на позициите што се појавуваат во двата договори, ниту да се утврди дали за истите работи во вториот договор е применета истата цена како во првиот.
- Од септември 2025 до јули 2026 година, истата фирма паралелно изведуваше два договори на ист објект, под ист надзор. Двата договори беа затворени истиот ден – 20 јули 2026 година, кога беа доставени завршните извештаи на надзорниот орган. Со оглед на тоа што двата договори ги реализираше истата фирма, а дел од ставките и се преклопуваа, останува отворено прашањето како е разграничено што е изведено по првиот, а што по вториот договор.

- Ниту еден од двата договори не беше завршен во рокот. Првиот требаше да заврши за осум месеци, но реализацијата траеше околу 26 месеци. Општина Штип потврди дека за првиот договор не бил склучен анекс за продолжување на рокот. Вториот договор требаше да заврши за шест месеци, до средината на март 2026 година, но беше завршен четири месеци подоцна. Во двата договори е предвидена договорна казна за задоцнување до 5 % од вредноста на договорот. Не е познато дали Општината ги пресметала и ги наплатила овие казни.

Истата фирма паралелно изведуваше два договори на ист објект, под ист надзор

Општина Штип донесе одлука за јавна набавка за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани во вкупен износ од 68.673.397 денари (1.116.641 евра) без ДДВ, односно 81.034.608 денари (1.317.636 евра) со ДДВ, на 16 февруари 2024 година. Истиот ден следува објавување на огласот под назив „Изградба на објект за спорт и рекреација 'Џексон' – згради за спорт и рекреација и други масовни настани на КП бр. 8429/1 од КО Штип 4 број 02713/2024“.

До крајниот рок за поднесување понуди на 26 март 2024 година, добиени се 5 понуди. Комисијата отфрла две понуди, и тоа понудата на Друштво за градежништво, производство, трговија и услуги „Итек Системс“ Гевгелија, бидејќи имаат направено измена во количините дадени во образецот на понуда, и понудата на Друштво за градежништво, проектирање, производство, трговија и услуги „Хилдин Комерц“ Тетово, поради тоа што имаат документи постари од 6 месеци. Во игра останууваат три понудувачи, и тоа Друштво за производство, трговија, градежништво, угостителство и услуги „ВИА Вевчани“, со понуда од 64.928.613 денари (1.055.750 евра) без ДДВ, Друштво за производство, промет и услуги „Сандра Инженеринг“ Скопје, со понуда од 73.235.232 денари (1.190.816 евра) без ДДВ и Друштво за градежништво,трговија и услуги „Бауер“ ДОО Скопје, со понуда од 97.845.429,38 денари (1.590.982 евра) без ДДВ.

Во текот на електронската аукција, „Сандра Инженеринг“ ја нуди најниската цена, намалувајќи ја својата првична понуда за 16.747.337 денари (272.314 евра), односно за 23 %. На 20 мај 2024 година, Општина Штип го склучува договорот со „Сандра Инженеринг“ во вредност од 56.487.895 денари (918.502 евра) без ДДВ или 66.655.715 денари (1.083.832 евра) со ДДВ.

Според договорот, носителот на набавката е должен предметот на набавка да го изведе во рок од максимум 8 месеци од моментот на воведување во работата од страна на надзорниот инженер. Налог за воведување во работа, добиен од Општина Штип, покажува дека изградбата е започната на 27 мај 2024 година, што значи дека краен рок за завршување на предметот на работа е 27 јануари 2025 година.

Но, во првата половина на 2025 година, според документите добиени од Општина Штип, наместо врз финализирање на градежниот објект, се работело врз ревизија на основниот проект. Врз основа на направената ревизија, инвеститорот Општина Штип на 18 март 2025 година бара од градоначалникот да се одобри измена во текот на изградба на објектот за рекреација „Џексон“. Во прилог на барањето е дадена листа на извршените ревизии кои

биле правени во периодот март – мај 2025 година, меѓу нив и „Основен проект за измени во тек на градба“ изработен од „Дизајн Центар Инженеринг“ Кавадарци.

На 2 јуни 2025 година, градоначалникот носи решение со кое ги одобрува измените во текот на изградбата на инвеститорот Општина Штип. Еден месец подоцна се носи решение за спроведување отворена постапка за јавна набавка на работи, за што се утврдуваат средства од Буџетот на Општина Штип во вкупен износ од 53.194.661 денари (864.954 евра) без ДДВ, односно 62.769.700 денари (1.020.646 евра) со вклучен ДДВ.

На 8 јули 2025 година, во екот на летните одмори, се објавува оглас со предмет на набавка „дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација 'Џексон' – згради за спорт и рекреација и други масовни настани, по измени во тек на градба со број 12241/2025“.

Очекувано, на вториот тендер понуда достави само една фирма, „Сандра Инженеринг“ Скопје, истата што тековно веќе ја градеше салата. Понудата изнесува 76.872.422 денари (1.249.957 евра) со ДДВ и е за дури 229.311 евра повисока од проценката направена од Општина Штип.

Општината не го поништува тендерот, туку на 5 септември 2025 година носи Решение за измена на решението за спроведување отворена постапка за јавна набавка на работи – дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани, по измени во тек на градба, со број 11-4962/1 од 02.07.2025 година, со кое се менуваат определените средства од буџетот и се зголемуваат за побараните.

На 15 септември 2025 година, Општина Штип го склучува вториот договор со „Сандра Инженеринг“ во вредност од 1,25 милиони евра.

Финансиската последица од ваквиот пристап, освен во огромното зголемување на основниот проект, се гледа и во разликата меѓу проценетата вредност и понудата и единствениот понудувач од 22,5 %. Дополнително, индикативна е и разликата во начинот на прикажување на финансиските понуди. Додека во првиот тендер е наведена поединечна цена за секоја ставка, во вториот тендер, јавно достапната понуда ги прикажува износите збирно, по фази и видови работи, без поединечни цени за секоја ставка. Поради тоа, не може директно да се споредат цените на позициите што се појавуваат во двата договори, ниту да се утврди дали за истите работи во вториот договор е применета истата цена како во првиот.

Транспарентност про форма и заобиколување на Законот

Самиот назив на предметот на набавка е ограничувачки. Од самиот опис дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани, по измени во тек на градба, произлегува дека градежните работи се веќе реализирани и ова се дополнителни и непредвидени работи кои не може да ги заврши никој друг освен првобитниот изведувач. Според важечкиот член 119 од Законот за јавните набавки, постоечки договор може да се измени без нова постапка, меѓу другото, за дополнителни работи од првичниот изведувач кои не биле вклучени во договорот, ако се нужни поради непредвидени околности и ако промена на изведувачот не е можна од економски или од технички причини, или би создала сериозни тешкотии/значително поголеми трошоци. Но, законската одредба е јасна доколку при реализација на договорот за јавни набавки се појават вишоци на изведени работи или работи кои не се предвидени со основиот договор (непредвидени и дополнителни работи): нивната вредност не смее да надмине 20 % од основниот договор.

Самото постоење на изменет основен проект не значи автоматски дека истиот изведувач може или мора да ги изведе сите новопроектирани работи. Дополнително, предметот на набавката мора да биде опишан јасно, недвосмислено и целосно, а кај работите – проектната документација е директно поврзана со техничките спецификации и со она за што понудувачите, фактички, конкурирале. Во случајов е направено зголемување од над 110 % на вредноста на основниот договор!

Веќе се поставува многу сериозно прашање дали, фактички, се реализира истиот предмет на набавка или, преку измената, се создава значително поинаков и поголем предмет кој требало да биде изложен на реална конкуренција, односно предметот на набавка не би требало да гласи „Дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани“, по измени во тек на градба, туку, на пример: „Изведување работи за довршување на [назив на градбата] во согласност со изменет и дополнет Основен проект бр. XX“.

Ако новите работи вредат повеќе од целата првична градба, тоа е силна индиција дека можеби се работи за суштински редефиниран обем на градбата, а не само за класични непредвидени работи. Во тој случај, ако договорниот орган сака да поттикне конкуренција, освен техничките спецификации, проектот и предмер-пресметката, тендерската документација треба да биде дополнета и со:

- јасно означување на веќе изведените позиции;
- јасно означување на работите што се предмет на новиот договор;
- состојба на градилиштето;
- рокови;
- начин на воведување во работата;
- одговорност за веќе изведените и новите работи;
- разграничување на гаранциите – стар/нов изведувач;
- прашања поврзани со пристапот на градилиштето;
- технички поврзувања со постојната градба.

Со ваков предмет на набавка има само транспарентност про форма, а реално се нарушени начелата за јавни набавки – конкуренција и еднаков третман, затоа што не само што конкретниот изведувач е во најповолна положба, туку практично е невозможно друг да продолжи со работата. Кога би имале, на пример, предмет доградба и слично, со нов проект, ситуацијата и околностите би биле поинакви.

Така, иако постапката за јавна набавка формално била отворена, повеќе од очигледно е дека не биле обезбедени и суштинските услови за конкуренција и еднаков третман на понудувачите. Особено ако се има предвид дека вториот договор достигнал околу 1,25 милиони евра – повеќе од петпати над износот од околу 220 илјади евра, што би претставувал 20 проценти од вредноста на основниот договор.



Како резултат на склучените договори, од септември 2025 година до јули 2026 година, истата фирма паралелно изведувала два договори на ист објект, под ист надзор. Двата договори биле затворени на истиот ден – 20 јули 2026 година, кога беа доставени завршните извештаи на надзорниот орган.

Во завршниот извештај од надзорниот инженер од фирмата „МГ Проект“ ДООЕЛ Скопје за изведените работи на објектот врз основа на првиот тендер (број 02713/2024) се заклучува: „Врз основа на извршениот технички преглед, увидот на лице место и прегледаната техничка документација, надзорниот инженер констатира дека предметната градба е изградена согласно Одобрението за градење, Основниот проект / Проектот на изведена состојба и важечките технички прописи, нема недостатоци кои ги нарушуваат основните барања на градбата во однос на механичката отпорност, стабилноста и сеизмичката заштита и може да се стави во употреба.“ Завршната констатација гласи: „Се издава позитивен извештај за извршен технички преглед од надзорен инженер за градба од втора категорија. Овој извештај може да се достави до надлежната општина за понатамошна постапка, заедно со потребната техничка и геодетска документација.“

Во истиот ден (20 јули 2026 година) е изготвен извештај од надзорната фирма и за вториот тендер (број 12241/2025). Заклучокот и завршната констатација се буквално исти.

Различни во двата извештаи од надзорот се вредностите на реализираните градежни активности. Во однос на првиот тендер, се вели дека четвртата времена и завршна ситуација изнесувала 59.539.419 денари (968.121 евра) со ДДВ, што е 89 % од склучениот договор. Во однос на вториот тендер, четврта времена и завршна ситуација од 20.07.2026 гласи на сума од 76.835.635 денари (1.249.360 евра) со ДДВ. Прецизноста со која е реализиран вториот договор е несекојдневна во градежништвото. Податокот, пак, за реализација на првиот договор со 89 % е различен во однос на известувањето за реализиран договор за тендерот доставено на 29 јуни 2026 година од страна на Општина Штип до Електронскиот систем за јавни набавки, каде што се вели дека договорот е реализиран 100 %, односно во износ од 66.655.715 денари.

На крајот, значајно е да се заклучи дека ниту еден од двата договори не беше завршен во рокот. Првиот требаше да заврши за осум месеци, но реализацијата траеше околу 26 месеци. Општина Штип потврди дека за првиот договор не бил склучен анекс за продолжување на рокот. Вториот договор требаше да заврши за шест месеци, до средината на март 2026 година, но беше завршен четири месеци подоцна. Во двата договори е предвидена договорна казна за задоцнување до 5 % од вредноста на договорот. Не е познато дали Општината ги пресметала и ги наплатила овие казни.

Хронологија за тендерите на Општина Штип за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ (број 02713/2024 и 12241/2025)

16.2.2024 – Донесена е одлука за јавна набавка на работи – изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани во вкупен износ од 81.034.608 денари со ДДВ.

16.2.2024 – Објавен е оглас за Изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани на КП бр. 8429/1 од КО Штип 4 број 02713/2024.

26.3.2024 – Краен рок за поднесување на понудите. Добиени се 5 понуди. Комисијата отфрла две понуди, и тоа понудата на понудата на Друштво за градежништво, производство, трговија и услуги „Итек Системс“ Гевгелија, бидејќи имаат направено измена во количините дадени во образецот на понуда, и понудата на Друштво за градежништво, проектирање, производство, трговија и услуги „Хилдин Комерц“ Тетово, поради тоа што имаат документи постари од 6 месеци. Во конкуренција остануваат три понудувачи, и тоа Друштво за производство, трговија, градежништво, угостителство и услуги „ВИА Вевчани“, со понуда од 64.928.612,90 денари (1.055.750 евра) без ДДВ, Друштво за производство, промет и услуги „Сандра Инженеринг“ Скопје, со понуда од 73.235.232 денари (1.190.816 евра) без ДДВ и Друштво за градежништво, трговија и услуги „Бауер БГ“ Скопје, со понуда од 97.845.429,38 денари (1.590.982 евра) без ДДВ.

11.4.2024 – Спроведена е е-аукција. Најниска цена понудил економскиот оператор Друштво за производство, промет и услуги „Сандра Инженеринг“ Скопје, кој бил второрангиран пред одржувањето на е-аукцијата, со износ од 56.487.894,90 денари (918.502 евра) без ДДВ. Второрангиран е „ВИА Вевчани“, со износ 57.137.180,90 денари (929.059 евра) без ДДВ, а трет „БАУЕР БГ“ Скопје, кој останал на истата понудена цена како и пред е-аукцијата од 97.845.429,38 денари (1.590.982 евра) без ДДВ.

20.5.2024 – Склучен е договор со прворангираниот оператор, Друштво за производство, промет и услуги „Сандра Инженеринг“ Скопје, во износ од 56.487.894,90 денари (918.502 евра) без ДДВ или 66.655.715 денари (1.083.832 евра) со ДДВ.

27.5.2024 – Доставен е Налог за воведување во работа.

27.1.2025 – Краен рок за завршување на предметот на работа.

2.6.2025 Донесено е Решение со кое градоначалникот одобрува измени во текот на изградба на инвеститорот Општина Штип. Во прилог на ова решение е дадена листа на извршените ревизии кои биле правени во периодот март – мај 2025 година.

2.7.2025 – Донесено е Решение за спроведување отворена постапка за јавна набавка на работи – дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани, по измени во тек на градба.

8.7.2025 – Објавен е оглас за Дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани, по измени во тек на градба со број 12241/2025.

7.8.2025 – Краен рок за доставување понуди

5.9.2025 – Донесено е Решение за измена на решението за спроведување отворена постапка за јавна набавка на работи – дополнителни и непредвидени работи за изградба на објект за спорт и рекреација „Џексон“ – згради за спорт и рекреација и други масовни настани, по измени во тек на градба, со број 11-4962/1 од 02.07.2025 година, со кое се менуваат определените средства од буџетот.

5.9.2025 – Извештај од спроведената постапка. Доставена е само една понуда, од Друштво за производство, промет и услуги „Сандра Инженеринг“ Скопје, во вредност од 65.146.120 денари (1.059.286 евра) без ДДВ.

15.9.2025 – Склучен е договор со Друштво за производство, промет и услуги „Сандра Инженеринг“ Скопје.

17.9.2025 – Доставен е Налог за воведување во работата.

17.3.2026 - Краен рок за завршување на предметот на работата.

29.6.2026 – Известување за реализиран договор за првиот тендер - 02713/2024.

21.7.2026 – Завршен извештај од надзорниот инженер за изведените работи на објектот за 02713/2024.

21.7.2026 – Завршен извештај од надзорниот инженер за изведените работи на објектот за 12241/2025.

Фудбалски стадион на тендер, ледина со исушена трева на терен

(Тендер на Агенција за млади и спорт за реконструкција на фудбалско игралиште во село Чегране – Општина Гостивар, со број 22854/2022)

Состојба на игралиштето
на 3 септември 2026 година



- Фудбалското игралиште во селото Чегране требаше да биде реконструирано уште во декември 2023 година. Речиси три години подоцна, наместо функционален терен, на локацијата нема ниту бусен трева, ниту реновирани трибини, ниту систем за наводнување, ниту осветлување.
- Договорот за реконструкција го склучила Агенцијата за млади и спорт во март 2023 година, во вредност од околу 112 илјади евра. Досега се исплатени околу 70 илјади евра, односно приближно 63 % од вкупната сума.
- Според последниот извештај на надзорот и според состојбата на терен, на игралиштето не се работи уште од втората половина на 2025 година.
- Министерството за спорт, како правен наследник на Агенцијата за млади и спорт, не одговори ниту дали се преземени мерки поради неисполнувањето на договорот, ниту дали се применети договорните механизми за санкционирање на доцнењето. Договорот предвидува договорна казна до 5 % од неговата вредност.
- Договорот за реконструкција на фудбалскиот стадион е истечен. Анекси на договорот не се објавени во Електронскиот систем за јавни набавки, ниту беа доставени од Министерството, иако беа побарани. Со тоа останува нејасно дали роковите, обемот или другите услови на договорот биле менувани.
- Случајот во Чегране е еклатантен пример за слабостите во контролата на реализацијата на договорите за јавни набавки. И покрај постоењето на јасно утврдени рокови, надзор и договорни казни за доцнење, договорот истекол, значителен дел од средствата е исплатен, а стадионот не е ставен во функција. Отсуството на јасен одговор дали се преземени мерки за неисполнувањето на договорот го отвора прашањето дали постојните контролни механизми навистина обезбедуваат одговорност за реализацијата на јавните набавки, односно одговорност во трошењето на јавните пари.
- За локалното население и ФК „Арсими“, последиците од ваквата реализација се видливи на терен. За пошироката јавност, која ги следи само податоците во ЕСЈН, сликата е поинаква: тендерот е спроведен во конкурентска постапка со учество на шест фирми, избран е изведувач, склучен е договор и исплатени се средства за проект кој, според одлуката за јавната набавка, требало да создаде услови за рекреација и одржување натпревари за спортистите, младите и граѓаните. Во реалноста, потрошени се 70 илјади евра, а стадионот не само што не е во функција, туку веќе и не наликува на спортски терен.
- Ваквата состојба укажува на сериозна негрижа за ефектот од потрошените јавни пари. Кога институциите можат да стигнат до состојбата да бидат исплатени десетици илјади евра, а притоа да не се добие функционален објект, тоа отвора сериозно прашање за ефикасноста на контролата, управувањето со договорите и одговорноста за трошењето на јавните средства.

Што требало да се гради:
нов терен, трибини, систем за наводнување

Една трибина, неколку оштетени ѕидови, сува и пожолтена трева и искинати жичени мрежи се сликата што ја затекнува посетителот кога ќе стигне на локацијата. Единствено амблемот со иницијалите на клубот „Арсими“ и името на селото откриваат дека зад запуштениот простор се крие фудбалско игралиште на село Чегране. А, токму за овој стадион, државата предвидела 112 илјади евра за реконструкција. Речиси три години по истекот на планираниот рок, наместо функционален спортски објект, на теренот остануваат траги од инвестиција која не ја исполнила својата намена.

Агенцијата за млади и спорт одлуката за јавната набавка за реконструкција на фудбалското игралиште во село Чегране – Општина Гостивар ја донела на 30.12.2022 година. Во неа се вели: „Согласно планските и програмски активности на Владата на Република Северна Македонија и Агенцијата за млади и спорт за развој на спортот и изградба и реконструкција на спортската инфраструктура во Република Северна Македонија се утврди потреба од реализација на проектот за ’реконструкција на фудбалско игралиште во село Чегране-општина Гостивар‘. Со спроведување на оваа набавка ќе се реализира проект кој ќе овозможи услови за одржување на рекреација и натпревари за спортистите, младите луѓе и граѓаните од општината односно на урбаните заедници што се наоѓаат во близина.“

За проектот се предвидуваат 7 милиони денари со ДДВ (113.821 евра). Истиот ден е објавен и огласот за јавна набавка под број 22854/2022. Во постапката, критериум за избор била најниската цена, а била планирана и електронска аукција.

За да ја докажат способноста за учество на овој тендер, од фирмите се барало:

- Листа на извршени работи во последните пет години, со прилог најмалку 1 (една) потврда за задоволителна изведба на спортски објект;
- Раководен кадар со образовни и професионални квалификации кои ќе бидат ангажирани и одговорни за реализација на предметот на набавката, од кој:
  - најмалку 1 градежен инженер со овластување Б за инженер за изведба;
  - најмалку 1 дипломиран инженер (архитектура) со овластување Б за инженер за изведба;
  - најмалку 1 електроинженер со овластување Б за инженер за изведба.

Воедно, фирмите морале да достават изјава за најмалку 7 вработени или ангажирани лица. Од фирмите се барало и исполнување на стандарди за системи за квалитет, и тоа сертификати за ISO 9001:2015 или еквивалент, како и за ISO 14001:2015 или еквивалент.

Понуди доставиле 6 фирми, Аќуа-Инженеринг АГЕ Тетово, БВ Инженеринг Битола, Бацак Инжењеринг Скопје, СС Архитект & Дизајнер Гостивар, Лабино Трејд Гостивар и НЕТ Инвест Гроуп с. Слатино-Теарце.

Добиени се понуди кои се движат од 6,3 милиони до 20 милиони денари, односно од 102 илјади до 342 илјади евра без ДДВ. По е-аукцијата, најниската цена ја доставила фирмата „СС Архитект & Дизајнер“ Гостивар, давајќи понуда од 5.755.793 денари без ДДВ (93.590 евра). На второ место е фирмата „Лабино Трејд“ Гостивар, со понуда од 5.818.356 денари

без ДДВ (94.607 евра). Комисијата за јавни набавки констатира дека фирмата со најниска цена, која претходно имала доставено изјава за докажување на способноста, всушност не ги исполнувала сите услови предвидени со тендерот и за најповолна понуда ја прогласува понудата на второрангираниот според цената, „Лабино Трејд“ Гостивар.

Во склучениот договор помеѓу Агенцијата за млади и спорт и фирмата „Лабино Трејд“ Гостивар на 9 март 2023 година е јасно наведено дека „изведувачот е должен сите работи да ги изврши во рок од 8 месеци од денот на воведување во работата“. Овој рок е потврден и со Динамичниот план кој бил доставен со склучување на договорот.

Според предмер-пресметката што „Лабино Трејд“ ја доставила со понудата во мај 2023 година, реконструкцијата требало да го трансформира теренот во функционално фудбалско игралиште. Вредноста на понудата изнесува 5.818.356 денари без ДДВ, односно околу 112 илјади евра со ДДВ.



Состојба на игралиштето на 3 септември 2026 година

Најголемиот дел од средствата биле предвидени за уредување на самиот терен. Планирано било машинско расчистување на околу 3.800 квадратни метри, ископ и подготовка на подлогата, поставување тампон од кршен камен, нанесување 1.800 кубни метри хумусна земја и садење трева за спортски игралишта на површина од 6.750 квадратни метри.

Предвидена била и дренажа со вкупно околу 1.190 метри одводни цевки, како и ревизиони шахти, за собирање и одведување на водата од теренот. За одржување на тревникот требало да се постави и систем за автоматско наводнување, со прскалки, цевки, вентили и контролер за управување со системот.

Меѓу поголемите зафати била и реконструкцијата на трибините. Предвидени биле 90 кубни метри армиран бетон за трибинските скали и темели, со вградување на вкупно 12,5 тони челична арматура, како и боење и поставување метални огради.

Со тендерот било опфатено и реновирање на придружните простории. Предвидени биле нови подни и ѕидни плочки, PVC врати, тушеви, тоалети, мијалници, водоводни и канализациски инсталации, електрични инсталации, LED осветлување и молерски работи.

Предвидени биле и нови метални огради околу теренот и трибините, дворни врати, метални кабини за продажба на билети и кабина за тренерите. Планот опфаќал и боење на постоечкиот ограден ѕид, трибините, металната ограда, линиите на фудбалскиот терен и постоечките мрежи на головите, како и поставување четири рефлектори.

Рекапитулар на градежните работи предвидени за фудбалското игралиште
(цена во денари без ДДВ)

РЕКАПИТУЛАР		Цена без ДДВ
А.	ЗЕМЈАНИ РАБОТИ	2.672.590
Б.	ПОДГОТВИТЕЛНИ РАБОТИ	33.983
В.	БЕТОНСКИ РАБОТИ	389.245
Г.	АРМИРАЧКИ РАБОТИ	681.375
Д.	ЅИДАРСКИ РАБОТИ	42.657
Е.	МАЛТЕРИСУВАЧКИ РАБОТИ	61.616
Ж.	МОЛЕРОФАРБАРСКИ РАБОТИ	283.195
З.	ИЗОЛАРСКИ РАБОТИ	40.288
S.	ФАСАДНИ РАБОТИ	18.869
И.	КЕРАМИЧКИ РАБОТИ	158.779
Ј.	СТОЛАРСКИ РАБОТИ	71.214
К.	ЕЛЕКТРИКА	33.769
Л.	ИНСТАЛАЦИИ – ВОДОВОД И КАНАЛИЗАЦИЈА	862.842
М.	РАЗНИ РАБОТИ	467.954
ВКУПНО		5.818.378

Имајќи го сето ова предвид, произлегува дека тендерот не предвидувал само козметичко освежување на стадионот, туку целосно уредување на теренот, системи за дренажа и наводнување, реконструкција на трибините и обновување на придружните простории и инфраструктурата.

Тендерската документација достапна на Електронскиот систем за јавни набавки не укажуваше на проблеми во реализацијата на проектот. Овој тендер стана предмет на истражување по пријава од граѓанин, поттикнат од претходните наши истражувања и од повикот до граѓаните да укажуваат на проблематични јавни набавки во нивните средини.

Проверката на теренот покажа дека она што е наведено како цел на тендерот и што требало да биде постигнато со потрошените јавни средства значително се разликува од фактичката состојба на стадионот.

За да се утврди што се случувало во периодот од склучувањето на договорот до состојбата што е затекната на терен, од Министерството за спорт беше побарано да ги достави сите релевантни документи за реализацијата на договорот: записникот за воведување на изведувачот во работата, извештаите од стручниот надзор, податоците за извршените

плаќања, евентуално склучените анекси на договорот, податоци за применети или наплатени договорни казни и друга документација што може да покаже како се одвивала реализацијата на проектот.



Состојба на игралиштето на 3 септември 2026 година

Врз основа на добиените документи од Министерството за спорт произлегува дека фирмата „Лабино Трејд“ е воведена во работата на 27 април 2023 година. Од тој ден започнал да тече рокот од 8 месеци за реализација на реконструкцијата, која требало да заврши до 27 декември 2023 година.

Од Министерството беа добиени последните три извештаи од стручниот надзор. Првиот од нив е доставен на 19 декември 2023 година, односно само осум дена пред истекот на договорниот рок. Надзорен орган бил ЗИМ „Скопје“ АД Скопје – Завод за испитување на материјали и развој на нови технологии. Од документот произлегува дека проектант на проектот бил „Лорани Проект Осман“ од Тетово, а ревидент „Арт Линеа Дизаин“ од Гостивар.

Во извештајот од надзорот се наведува дека стадионот опфаќа вкупна површина од 15.274 квадратни метри, додека теренот е со димензии 105 на 64 метри, односно околу 6.000 квадратни метри, со дополнителна тревна површина од 9.274 квадратни метри.

Истиот извештај дава слика и за состојбата на работите непосредно пред истекот на рокот. Во делот „Изведени работи“ се наведува дека расчистувањето на теренот било завршено 100 проценти, ископот бил реализиран 30 проценти, а поставувањето тампон од кршен камен исто така 30 проценти. Кај армирачките работи била наведена реализација од 9,8 проценти, додека PVC столаријата била реализирана 90 проценти.

Во делот „Проблеми во текот на градбата“, сепак, надзорниот орган наведува: „Работите воглавно се извршуваат без посебни оперативни проблеми.“ До 19 декември 2023 година биле реализирани три времени ситуации, во вкупен износ од 3.443.542 денари.

Тука се појавува првиот важен момент во хронологијата: во извештајот доставен непосредно пред истекот на рокот се евидентираат делумно изведени работи, но не се наведува посебен оперативен проблем, иако рокот за завршување на целиот проект бил само осум дена подоцна.

Следниот извештај од истиот надзорен орган, ЗИМ „Скопје“, е доставен до Агенцијата за млади и спорт на 11 јуни 2024 година – речиси шест месеци по истекот на првичниот рок за завршување. Но, во него се наведува дека рокот за завршување е продолжен до 27.6.2024 година.

И во овој извештај, во делот „Проблеми во текот на градбата“, повторно стои дека „Работите воглавно се извршуваат без посебни оперативни проблеми.“ Извештајот е речиси идентичен со претходниот, но покажува одредено зголемување на степенот на реализација: ископот и поставувањето тампон достигнале 90 проценти, а армирачките работи 60 проценти. PVC столаријата останала на 90 проценти. Во истиот период е евидентирана и четвртата времена ситуација, во износ од 694.808 денари.

Тоа значи дека во јуни 2024 година, неколку дена пред истекот и на вториот рок за реализација на реконструкцијата, надзорот и натаму известува дека работите главно се извршуваат без посебни оперативни проблеми.

Според документите добиени од Министерството за спорт, следниот доставен извештај е од нов надзорен орган – „МГ Проект“ Скопје. Тој е доставен на ноември 2025 година и носи значително поинаква констатација. Во извештајот од 7 ноември 2025 година се наведува дека „во изминатите неколку месеци од јуни 2025 до октомври 2025 год. нема никакви градежни активности“.

Со тоа, последниот извештај покажува дека реализацијата на проектот не само што не била завршена во продолжениот рок од јуни 2024 година, туку работите продолжиле и во 2025 година, за во последниот извештај да биде констатирано дека најмалку пет месеци – од јуни до октомври 2025 година – на теренот немало никакви градежни активности.

Во меѓувреме, според добиените податоци, од предвидените околу 112 илјади евра биле исплатени околу 70 илјади евра. Сепак, на терен нема функционален стадион со дел од клучните елементи што биле предмет на договорот – уреден тревник, дренажа, систем за наводнување и осветлување. Во меѓувреме, договорот за јавната набавка формално истекол на 16 март 2026 година.

Случајот, сепак, не може да се сведе само на одговорноста на изведувачот. Доколку фирмата не ги извршила договорените работи во предвидениот рок, тоа е едната страна од проблемот. Другата одговорност е онаа на институцијата што го склучила договорот, Агенцијата за млади и спорт, да го следи неговото извршување, да бара навремено завршување на работите и да ги активира договорните механизми доколку изведувачот доцни или не ги исполнува преземените обврски.

По престанокот со работ на Агенцијата, ова прашање е и во доменот на Министерството за спорт како нејзин правен наследник. Од Министерството не е добиен одговор дали се преземени мерки поради неисполнувањето на договорот, дали се активирани предвидените договорни казни за доцнење и како институцијата планира да обезбеди завршување на проектот. Воедно, голем дел од одговорноста носи и надзорниот орган кој требало да ја алармира Агенцијата за реалните состојби на теренот.

Затоа, прашањето не е само зошто изведувачот не го завршил стадионот. Еднакво важно е зошто институциите што располагале со јавни средства дозволиле договорот да истече, значителен дел од средствата да биде исплатен, а објектот и понатаму да не ја исполнува намената за која е финансиран.

Ваквата состојба укажува на сериозна негрижа за ефектот од потрошените јавни пари.

Формалното спроведување на тендерот, изборот на изведувачот и исплатата на средствата не се крајот на јавната набавка. Вистинскиот резултат треба да биде она за што граѓаните платиле, во овој случај, функционален и реконструиран фудбалски стадион. Кога институциите можат да стигнат до исплата на десетици илјади евра, а да останат без функционален објект, тоа отвора сериозно прашање за ефикасноста на контролата, управувањето со договорите и одговорноста за трошењето на јавните средства.

Хронологија на тендерот за реконструкција на фудбалско игралиште во село Чегране – Општина Гостивар

30.12.2022 година: Агенција за млади и спорт носи одлука за јавна набавка со образложение дека со спроведување на оваа набавка ќе се реализира проект кој ќе овозможи услови за одржување рекреација и натпревари за спортистите, за младите луѓе и за граѓаните од општината, односно на урбаните заедници што се наоѓаат во близина.

30.12.2022 година: Објавен е огласот за јавна набавка бр. 22854/2022.

11.1.2023 година: Со известување за измени и дополнителни информации во постапка, се менува крајниот рок за доставување на понудите од 18.1.2023 година во 25.1.2023 година.

12.1.2023 година: Се доставува до ЕСЈН известувањето за измени и дополнителни информации во предметната постапка, извршена е измена на тендерската документација преку прикачување на нов (коригиран) Предмер на работи.

21.1.2023 година: Со ново известување за измени и дополнителни информации во постапка се менува крајниот рок за доставување на понудите од 25.1.2023 година во 1.2.2023 година.

1.2.2023 година: Краен рок за поднесување на понудите. Добиени се 6 понуди од следните фирми – Аќуа-Инженеринг АГЕ Тетово, БВ Инженеринг Битола, Баџак Инжењеринг Скопје, СС Архитект & Дизајнер Гостивар, Лабино Трејд Гостивар и НЕТ Инвест Гроуп с. Слатино – Теарце. Комисијата за јавни набавки ја отфрла понудата на Баџак Инжењеринг Скопје бидејќи не го докажал своето претходно искуство. Во игра остануваат 5 понудувачи, и тоа СС Архитект & Дизајнер Гостивар, со понуда од 6.256.297 денари (101.728 евра) без ДДВ, Аќуа-Инженеринг АГЕ Тетово, со понуда од 9.210.375 денари (149,762 евра) без ДДВ, Лабино Трејд Гостивар, со понуда од 9.820.685 денари (159.686 евра) без ДДВ, БВ Инженеринг Битола, со понуда од 14.777.565 денари (240.286 евра) без ДДВ и НЕТ Инвест Гроуп с.Слатино – Теарце, со понуда од 19.955.737 денари (324.484 евра) без ДДВ.

13.2.2023 година: Спроведена е е-аукција. Најниска цена понудил економскиот оператор СС Архитект & Дизајнер ДООЕЛ Гостивар, кој бил најповолно рангиран и пред одржувањето на аукцијата, во износ од 5.755.793 (93.590 евра) без ДДВ. Второрангиран е Лабино Трејд Гостивар, со цена од 5.818.356 денари (94.607 евра) без ДДВ. Комисијата за јавни набавки ја отфрла понудата на СС Архитект & Дизајнер ДООЕЛ Гостивар со образложение дека со доставените документи не докажале исполнување на критериумите за утврдување способност, иако претходно доставил изјава за нивно исполнување.

9.3.2023 година: Склучен е договор со второрангираниот понудувач, Лабино Трејд ДООЕЛ, во вредност од 5.818.356 денари (94.607 евра) без ДДВ, односно во износ од 6.865.660 денари (111.637 евра) со вклучено ДДВ.

27.4.2023 година: Градежната компанија Лабино Трејд ДООЕЛ е воведена во работата.

19.12.2023 година: Доставен е извештај од надзорниот орган ЗИМ „Скопје“ АД Скопје – Завод за испитување на материјали и развој на нови технологии за текот на градежните активности.

27.12.2023 година: Истекува рокот од осум месеци предвиден за реализација на реконструкцијата.

11.06.2024 година: Надзорниот орган ЗИМ „Скопје“ доставува нов извештај до Агенцијата за млади и спорт, речиси шест месеци по истекот на првично утврдениот рок за завршување на реконструкцијата. Во извештајот е наведено дека рокот за завршување е продолжен до 27.6.2024 година.

27.6.2024 година: Истекува продолжениот рок за реализација на договорот, односно поминуваат вкупно 14 месеци од воведувањето на градежната компанија Лабино Трејд ДООЕЛ во работата.

7.11.2025 година: Доставен е извештај од нов надзорен орган – „МГ Проект“ Скопје. Во овој извештај е констатирано дека „во периодот од јуни 2025 до октомври 2025 година нема никакви градежни активности“.

16.3.2026 година: Истекува важноста на договорот за јавна набавка.



Kingdom of the Netherlands

Истражувањето е спроведено во рамките на проектот „Јавен надзор над јавните набавки“ со финансиска помош од Амбасадата на Кралството Холандија во Скопје, имплементиран од Центарот за граѓански комуникации, во периодот од 1 октомври 2025 година до 30 септември 2027 година.