



У Утиску недеље (5. 2. 2012. год.) Драган Ћилас је нехотично изрекао тешке оптужбе против себе, говорећи о тзв. „Бус плус“ и мосту преко Аде, тако да је постао сам себи најљућа опозиција.

Бус плус

Из изјава самог Ћиласа смо сазнали:

1. да цена инсталирања целог система кошта 12 милиона евра,
2. да је на тендеру победила реномирана компанија из Турске у конзорцијуму са домаћим правним лицима,
3. да је процењени приход за извођача 600 хиљада евра месечно (8% од прихода),
4. да је уговор на 10 година (са правом откупа после пете године),
5. да ГСП није имао прилику да сам инсталира такав систем,

6. да је субвенција за ГСП за 2012. годину 100 милиона евра (већ одраније било као информација у јавности) и да то чини 15% буџета Града.

Водитељка, наравно, није из свега овога извукла никакве закључке, па ћу ја сада то учинити ради јавности, која не мора имати ни воље ни стрпљења за анализе, али која је свакако заинтересована да сазна чињенице и последице оваквог пословања Београда.

Ако су Турци међународно реномирана компанија за ову врсту посла, шта ће им било ко у конзорцијуму? Само Турци имају референце. Победе на тендеру и узму евентално као своје подизвођаче домаћа привредна друштва, ради уштеде у реализацији једноставнијих техничких послова.

Очигледно да су били свесни да не могу да победе на тендеру, ако нису у конзорцијуму са тачно одређеним субјектима, који у тој врсти софтвера и инсталирања целокупног система немају никакве референце.

Биће веома занимљиво видети како се дели новац међу члановима конзорцијума. Сигурно ће



више од половине прихода припасти домаћим субјектима, без икаквог видљивог разлога. А затим ће бити занимљиво даље пратити токове новца.

За цео систем ће за 10 година ГСП платити Турцима 70 милиона евра. Од тога, како сазнајемо, 12 милиона кошта сам систем и да претпоставимо да одржавање система кошта милион годишње (а не кошта) то је још 10 милиона, дакле укупно 22. Због чега се плаћа разлика до 70 милиона?

Само та разлика је око 50 милиона евра. Лавовски део од тих 50 милиона ће извесно припасти српским члановима конзорцијума, без икакве видљиве економске логике и законитог пословног оправдања. Педесет милиона.

На примедбу коју је Ћилас чуо од људи из ГСП, да су они могли да инсталирају исти такав систем за 12 милиона евра, он им је рекао: „Одакле ми 12 милиона?“ Да није истинито, било би смешно.

Па, по цени отплате од истих тих 600 хиљада евра месечно колико се плаћа Турцима, Град би за мање од две године вратио кредит од 12 милиона евра. Даље одржавање би вршио ГСП и уштеда за грађане би, за период од 10 година, била око 60 милиона евра.

Узгред, развили бисмо домаћу памет, изградили сопствени софтвер и даље били способни да понудимо свој производ другима.

Истовремено нас Ћилас обавештава да су планиране субвенције за исти тај ГСП 100 милиона евра за 2012. годину и да је због тога било неопходно рационализовати тај систем, а што се постиже на овај начин. Ајмо сад полако.

Прво, како нема 12 милиона који би се вратили за мање од две године, а има 100 милиона бесповратно.

Друго, шта је структура тих фантастичних 100 милиона? Просто речено, или се Ћилас бави тешком демагогијом, на тај начин што грађани Београда плаћају много мању цену превоза од стварне цене и тиме купује њихове гласове преко пореских прихода свих грађана Србије и задуживањем њихове деце и унука, или неко у Београду много краде, па иако грађани плаћају реалну цену настаје разлика од 100 милиона.

Треће, како то Ћилас управља системом да би дошао у ситуацију да му је за ГСП потребна субвенција од 100 милиона?

Четврто, шта је чекао до четврте године мандата да би се сетио да утегне систем и учини га рационалнијим? Па, у првој години је морао да наложи руководству ГСП да инсталира систем који би довео до уштеда.

Пето, као то да је тих 100 милиона 15% буџета Београда? На тај начин је Ћилас нехотично признао чињеницу да буџет Београда има реалну наплату од неких 670 милиона евра (а и то је питање), а да је све до планираних преко 900 милиона евра у 2012. години за буџет, у ствари даље задуживање Града. То даље значи да је, у најповољнијем случају по нас грађане, дефицит буџета фантастичних 26%.

На крају овог дела, једно реторичко питање: Када све ово произлази из навода самог Ћиласа, замислите шта би се видело када бисмо имали приступ свим документима. И свим трошковима буџета. И свим јавним предузећима Града. И свим тендерима.

Мост

О мосту само укратко.

1. сазнали смо да је цена моста са 120 отишла на 140 милиона евра „због неких нерешених имовинских односа због којих смо морали да плаћамо пенале“,

2. да је тачно да ће са приступним путевима цена моста бити преко 400 милиона евра,

3.- да је тачно да је цео мост саобраћајно бесмислен док се не изгради тунел испод Сењака и булевар до Раковице, који износи нису урачунати у ових 400 милиона евра.

Ћилас против Ћиласа

Пише: Бранко Павловић
уторак, 07 фебруар 2012 14:09



Ћилас против Ћиласа