

Преглед на сообраќајот во Македонија

Површина: 25 713 км²

Население: 2 009 387 (2002)

Раст на население: 0.1 % (2002)

Невработеност: 30%

БДП по жител: 1830 (2001)

Моментална вредност на долгови: 1.3 милијарди УСД (2002)¹

1. Општ преглед

Општи информации

Македонија се наоѓа во јужниот централен дел на Балканскиот полуостров и се граничи со Југославија на север, со Бугарија на исток, со Грција на југ и со Албанија на запад. Земјата е поделена на 123 општини меѓу кои 30 се градски, а 1614 се рурални општини.²

Теренот е планински, со длабоки басени и долини. Има поголеми езера и реки.

Население

Според пописот во 1994 година, бројот на жители на 20 јуни 1994 година изнесуваше 1 945 932. Од овој број 60 % живее во градовите. Во 2000 година вкупниот број на жители беше проценет на 2 милиони. Поголеми градови во македонија се: Скопје (со 445 000 жители); Битола (86 000); Прилеп (72 000); Куманово (95 000); Тетово (65 000) и Велес (57 000).³

Околу 24% од населението се помеѓу 0 и 14 години старост, 67% од 15-64 години старост и 9% се преку 64 години старост. Животниот век е до 73 години. Главни етнички групи се македонци (67%), албанци (21%), турци (4%) и роми (3%).

Економија

Националната валута на Македонија е денарот (MKD) со 100 дени. Просечниот курс во 2000 година беше 65,19 денари за еден долар (USD).

Со осамостојувањето во ноември 1991 година, Македонија беше најнеразвиената земја од сите останати југословенски републики, произведувајќи само 5% од вкупниот износ на добра и услуги на федерацијата. Распаѓањето на Југославија ги прекина трансферите на средства од централниот буџет и ги елиминира предностите од вклученоста во практички регион на слободна трговија. Отсуството на инфраструктура, УН санкциите на нејзиниот најголем пазар- Југославија и економското ембарго од Грција го успоруваа економскиот развој на државата до 1996 година. Бруто домашниот производ растеше од година во година, а во 2000 година порасна за 5%. Успешната приватизација во 2000 година ги зголеми резервите на земјата до 700 милиони УСД. Исто така, владата покажа континуирана посветеност на економска реформа, слободна трговија и регионална интеграција. Инфлацијата порасна на 11% во 2000 година како резултат на високите цени на нафтата. БДП по жител изнесуваше 1924 УСД во 2000 година и 1830 УСД во 2001 година. Главно се извезуваат храна, пијалоци, тутун, машини и сообраќајна опрема и други произведени добра. Преку 38% од населението работи во индустријата. Стапката на невработеност е 30%.

Македонија го потпиша договорот со Европска унија за трговска соработка во ноември 1998 година, а Договорот за стабилизација и асоцијација со ЕУ во април 2001 година.

¹ World Development Indicators database, април 2004

² Краен извештај на Регионалната студија за сообраќајната инфраструктура на Балканот (TIRS)

³ Краен извештај на Регионалната студија за сообраќајната инфраструктура на Балканот (TIRS)

2. Сообраќајна инфраструктура- статистички податоци

2.1. Патен сообраќај

Табела 2. Патишта во Македонија

Површина (000 km ²)	Магистрални патишта (km)	Локални патишта (km)	Регионални патишта (km)	Земјени патишта (km)	Модернизирани		Вкупна мрежа (km)
					km	%	
26	915	4,690	2,611	3,300	4,900	60	8,216

Вкупната патна мрежа во Македонија изнесува 8216 километри од кои 4900 километри (или околу 60%) се модернизирани, додека 3300 километри сеуште се земјени. Патиштата се класифицирани во магистрални, регионални и локални. Од вкупната мрежа, 915 километри се магистрални, 2611 километри се регионални, а 4960 километри се локални. Околу 520 километри од магистралните патишта се дел од Европските патни мрежи („Е“ патишта). Магистралната мрежа опслужува седум главни коридори во земјата. Историски најзначајниот е претставен од 174 км долгиот магистрален пат број 1 кој е дел од Транс-Европскиот Е-75 автопат кој минува од север кон југ од границата со Југославија до границата со Грција. Овој пат го претставува рбетот на мрежата и беше најупотребуваниот пат до 1990 година. Покрај него, најважен магистрален пат кој служи на маѓународниот и националниот сообраќај е коридорот исток-запад. Долг е 302 километри и започнува од границата со Бугарија на преминот Деве баир, преку Скопје, Гостивар и Охрид до албанската граница. Го поврзува Скопје со Софија, главниот град на Бугарија и со Тирана, главниот град на Албанија и ја поврзува Македонија со пристаништата на Црното море. Третиот најважен коридор е исто така во правец исток-запад. Магистралниот пат е 320 км долг и почнува од бугарската граница кај Делчево преку Велес, Битола и Охрид до албанската и грчката граница. Овој правец минува низ централниот регион на републиката, но поради тешкиот терен и лошите геомтарски стандарди не го опслужува меѓународниот сообраќај соодветно.⁴

Табела 3. Коридори во Македонија

Коридор		Должина	Статус	Ниво на сообраќај
Коридор VIII	Од Кафасан на албанската граница до Деве баир на бугарската граница преку Струга, Гостивар, Скопје и Куманово и заедничка делница со коридорот X од Миладиновци до Куманово.	304 км	Дел од овој пат веќе има статус на автопат (изградена нова траса Гостивар- Тетово и надградба на делницата Тетово-Скопје)	1,500/ 2,500 возила дневно
Коридор X	Табановце (на границата со Југославија)- Богородица (на грчката граница) преку Куманово и Велес.	174,2 км	Надграден до автопат со вкупно 109 км.	3,300 возила дневно
Коридор X, Делница С	Од Градско до Меџитлија на грчката граница преку Битола.	127 км	Автопат со две ленти реконструиран пред 15 години на најупотребуваниот дел.	
Скопје-Блаце	На границата со Косово.	40,3 км	Ниски стандарди и лоши услови.	4,000 возила дневно

2.2 Градски и јавен сообраќај

Јавниот сообраќај во Македонија се раководи од страна на Јавни сообраќајни претпријатија, по една во секој град во кој е присутен ваквиот сообраќај. Претпријатијата се во јавна сопственост на градот но не се финансиски поддржани од неговиот буџет или пак од буџетот на државата. Претпријатијата се бават исклучиво со автобуски превоз. Од стана на надлежните во градот Скопје се направија напори за започнување на иницијатива за трамвајски или подземен транспорт (метро) но истите не успеаа со образложението дека Скопје има огромни количества на подземни води кои ги оневозможуваат ваквите видови на транспорт.

Автобусите се главно стари и загадуваат во големи количества. Истражувањата покажаа дека 60 % од вкупното загадување на воздухот во Скопје доаѓа од автобусите. Ситуацијата во Скопје се влоши кога приватен конзорциум започна со превоз на истите линии со автобуси во многу полоша состојба од

⁴ Информации од веб страницата на Светска банка

државните. На овој начин, не само што се предизвикуваат чести сообраќајни метежи туку и се зголемува бројот на сообраќајни несреќи и количествата на загадување.

Табела 4. Градски сообраќај во Македонија⁵

Година	2000	2001	2002
Број на линии	208	205	213
Број на возила	894	915	889
Превезени патници (во илјади)	111 408	98 474	101 709

2.3. Превоз на стоки и патници

Заводот за статистика на Македонија ги овозможи следните податоци за превозот на патници и стока. Податоци за 2003 година не беа достапни.

Табела 5. Превоз на стоки

Год.	Железнички превоз во 000 тони	Воздушен превоз во тони	Патен превоз во 000 тони
2000	3231	3512	2123
2001	2799	2329	6661
2002	2208	2139	7359

Од табелата може да се види дека превозот на стоки со железнички и воздушен сообраќај се намалува помеѓу 2000 година и 2002 година. Сепак, поради големите инвестиции и развој на патната инфраструктура и сообраќај, превозот на стоки со овој вид на транспорт во 2002 се зголемува за скоро три пати од 2000 година.

Табела 6. Превоз на патници (во илјади)

Год.	Железнички	Езерски	Воздушен	Патен	Градски
2000	1862	10	1009	15 407	111 408
2001	1344	3	508	13 724	98 474
2002	930	6	556	13 854	101 709

Шестата табела покажува дека превозот на патници со сите видови на сообраќај трпат намалување на бројот на превезени патници.

2.4 Железнички сообраќај

Со железничкиот сообраќај во Македонија управува Македонски Железници (МЖ), државно претпријатие под контролата на Министерството за транспорт и врски. Претпријатието е задолжено за сите аспекти на управување со инфраструктурата, набавките, развојот и одржувањето на опремата и просториите, како и обавувањето на сообраќајот. Според законот, доколку е потребно, државата треба да даде финансиска поддршка за одржувањето на јавните услуги на железницата. Поддршката е од буџетот на Македонија.

Табела 8. Железница во Македонија

Површина (000 км ²)	Население (милиони)	Дво-шински (км)	Едно-шински (км)	Вкупно (км)	Снабдени со електрична енергија		Густина на шините (км на 1000 км ²)
					км	%	
26	2.0	0	699	699	233	33	27

⁵ Статистички податоци од Заводот за статистика на Македонија

Табела 9. Железнички коридори во Македонија

Коридор	Местоположба	Статус	Брзина км/ч
Коридор X	Табановци- Гевгелија- преку Скопје и Велес.	Едно-шинска линија снабдена со електрична енергија. Последно реновирана пред 30 години.	110 км/ч
Коридор VIII	Ѓорче Петров- Кичево.	Оваа линија била конструирана во 1952-1969 година и има добри карактеристики.	60-80 км/ч
Скопје- Генерал Јанковиќ	Продолжува до Приштина и се поврзува со мрежата на Југославија.		60-80 км/ч
Д гранка од Коридор X	Велес- Битола- Меџитлија на грчката граница и се поврзува со останатата грчка мрежа.	Второстепена линија со низок стандард. Изградена е во 1939, но е затворена во последните 5 години.	60-80 км/ч
Куманово- Бељаковце	Кон бугарската граница на исток.	Оваа гранка е првата делница на Коридорот VIII од врската помеѓу Македонската и бугарската железница. Оваа линија е затворена од почетокот на изградбата на новата линија.	60-80 км/ч

Со исклучок на Коридорот X, сите горенаведени линии се едношински и без електрична енергија. Превозот на патници и стоки во последните години драстично е намален- 1,5 милиони патници и околу 2 милиони тони стока годишно се само дел од вредностите достигнати во 1990 година (6,5 милиони тони стока и 5 милиони патници, види табела 10). Трошоците сепак, не се намалиле со иста пропорција. Цените остануваат ниски; цената за патнички превоз е ниска поради социјални причини (проценето е дека овие цени покриваат помалку од 15 % од вкупните трошоци на железница), а цената за превозот на стоки остава можност за натпревар со патниот транспорт (каде железничкиот е за 25 % поефтин од патниот), за да ги компензира додатните трошоци на двата краја на превозот.

Табела 10. Железнички превоз на стоки и патници⁶

Превоз на стоки (во 000 тони)			
Година	Натоварени	Истоварени	Вкупно
2000	738	2462	3200
2001	669	1978	2647
2002	455	1503	1958
Превоз на патници (во илјади)			
Година	Поаѓања кон национален сообраќај	Поаѓања кон странство	Вкупно
2000	1848	14	1862
2001	1320	24	1344
2002	897	33	930

Сообраќајот на централната линија на железничкиот систем кој се однесува на Коридорот X, претставува 80 % од нето тони/км реализирани од страна на компанијата. Некои од гранките со својот приход покриваат само 4 % од вкупните трошоци.

Како резултат на наглиот пад на профитот, како и на другите структурални неефективности и надворешни притисоци (со одлуките за цени и вработувањата), финансиската состојба на Железници е критична.

МЖ е посочена како една од главните загубари во Македонија во рамките на Проектот за реструктуирање на финансискиот и јавниот сектор финансиран од Светската банка. Како резултат на проектот, МЖ ги приспособи цените, ја намали работната сила за 20 % (околу 900 луѓе), и елиминираше девет подружници со споредни услуги. Освен тоа, новиот закон за железници кој беше одобрен во февруари 1998 година постави јасни односи помеѓу државата како сопственик на инфраструктурата и МЖ како изведувач на услуги. Исто така, новиот закон и дава на МЖ доволно независност во однос на одлуките за цени и вработувањето со цел да се овозможи нејзино функционирање како комерцијална компанија. Сепак, за да МЖ постигне комерцијален карактер, неопходно е значително реструктуирање.

Реструктуирањето ма организацијата на МЖ и подобрување на нејзината финансиска состојба е значајно не само за ефикасноста на сообраќајот туку и на макроекономско ниво. Владата на македонија е свесна за големината на проблемот на МЖ и е посветена на продолжување на процесот на реструктуирањето на железницата започнат со Посебната програма за реструктуирање. МЖ ќе го намали бројот на вработени, споредните подружници ќе бидат приватизирани или ликвидирани, а компанијата ќе биде реорганизирана покрај профитни центри. Всушност, програмата за реструктуирање на МЖ го вклучува следното: а) основање на услови за ефективна реформа,

⁶ Статистички податоци од Заводот за статистика на Македонија

вклучувајќи ја и поделбата на одржувањето на инфраструктурата и изведувањето на транспортот на две посебни компании, б) отворена договорна компензација за непрофитабилните јавни услуги и/или инфраструктурна поддршка, и в) зголемување на ефикасноста на работата.⁷

2.5 Воздушен сообраќај

Скопскиот меѓународен аеродром и Охридскиот аеродром се во сопственост на државата и раководени од јавно претпријатие. Аеродромите беа испланирани и раководени од страна на војската под југословенско јурисдикција пред да се прогласат за регионални аеродроми во 1992 година. Аеродромската инфраструктура е раководена делумно од страна на Управата за цивилна воздушна пловидба (како на пример пистата) и од „Јавното претпријатие за аеродромски услуги“. ЈП е задолжено за овозможување на интегрирано функционирање на аеродромот, вклучувајќи го и управувањето со објектите, услугите за патниците, паркингот за автомобилите, храната и пијалоците и терминалните административни услуги на двата аеродрома. Се доделија две концесии за набавка на гориво (една со Макпетрол). Проценето е дека 75 % од приходите на ЈП се добива од управувањето со патниците и товарот, а 25 % од услугите и концесиите.

Нивото на патници е ниско, но потенцијал за раст постои особено поради развојот на регионалните економии. Иако аеродромската инфраструктура е проценета за доволна за следниот период, објектите на аеродромските терминали изградени за југословенската војска се ограничени. Просторот за престој на патниците е неадекватен и се појавуваат метежи главно во утринските и вечерните часови кога има најголем број на летови. Аеродромот има мало влијание врз авионските линии бидејќи превозниците преферираат летови рано наутро или доцна навечер за да овозможат поврзување со останатите летови во регионот.

Досегашни студии

Во моментот (2003/2004) во процес е изработка на студија финансирана од германски билатерални фондови за реструктурирање која се концентрира на одвојување на управувањето со воздушната пловидба од функциите за надгледување, основање на претпријатие за управување со воздушната пловидба и модернизирање на улогата на Управата за цивилна воздушна пловидба. Под реструктурирањето пистата ќе треба да биде во сопственост на претпријатието за аеродромски услуги. Осветлувањето на пистата и на Скопскиот аеродром беше обновено од страна на проект финансиран од Европската банка за обнова и развој.

Беа изведени две физибилити студии од страна на Wilbur Smith Associates во 1996 година и од Parsons во 2000 година. Не се достапни валидни предвидувања за сообраќајот но студијата наведува дека „подобрување на капацитетот и ефикасноста во управувањето со терминалите е неопходно во блиска иднина“. Студијата на Wilbur Smith Associates ја оформи основата за развој на план од страна на Владата. Финансиската состојба на ЈП не е доволно силна за да овозможи нов инфраструктурен развој. Во 2000 година се објави јавен повик за финансирање и развој на аеродромски комплекс за 1 милион патници годишно или 2 милиони патници годишно (CAT A или CAT C соодветно). Повикот резултираше со успех и започна изградбата, но во 2001 година договорот беше раскинат, а планираните активности беа само делумно извршени.

Меѓународни аеродроми во Македонија

Главен аеродром во Македонија е Скопскиот меѓународен аеродром. Вториот, Охридски аеродром служи исто така како меѓународен, но главно за туристички сообраќај. ЈП за аеродромски услуги, финансирано од Владата е задолжено за управување и функционирање на аеродромите во земјата.

Управувањето и одржувањето со објектите, пистата, системот за осветлување, објектите за управување на воздушната пловидба се овозможени од Управата за цивилна воздушна пловидба.

Независноста на Македонија комплетно ги промени работата и користењето на Скопскиот аеродром. Патничкиот транспорт се зголеми за 2,3 пати. Затоа, Владата размислува за реконструкција и проширување на Скопскиот аеродром. Европската банка за обнова и развој покажа интерес за финансирање на ваков проект, а во тек е изработка на студија која ќе покаже дали постои пораст на потребата од надградба. Крајниот извештај треба да се подготви до декември 2004 година. Главната цел на оваа задача е да се подготват понуди за модернизација на Скопскиот аеродром, особено на објектите за патничките терминали, преку изградба на нова терминална зграда, подобрување на функционалната и финансиската ефикасност на ЈП за аеродромски услуги.⁸

2.6. Возила

⁷ Информации од веб страницата на Светска банка

⁸ Информација од Регионалната студија за сообраќајната инфраструктура (TIRS), веб страницата на Светска банка и Додатокот 4 од условите за работа на проектот „Модернизирање на Скопскиот аеродром“

Табела 11. Регистрирани возила⁹

Вид на возило	2000	2001	2002
Моторцикли	3 729	4 483	2 918
Автомобили	299 588	309 562	307 581
Автобуси	2 498	2 620	2 497
Комерцијални возила	20 763	21 727	20 213
Посебни возила и патни трактори	8 552	9 554	10 292
Трактори и работни возила	1 417	1 560	918
Приколки	5 921	6 270	5 965

Во 2002 година пресметано е дека Скопје има 119 139 возила или повеќе од 200 возила на 1000 жители. И покрај тоа што БДП од 1924 УСД по жител во 2000 година се намали на 1830 УСД по жител во 2001 година, бројот на приватни автомобили порасна, од 299 588 во 2000 на 309 562 во 2001.

⁹ Информација од Заводот за статистика на Македонија

3. Сообраќајна политика

Сообраќајната политика во Македонија не е надоградена уште од времето на Југославија (пред 1991 година). Политиката која била изготвена пред многу години е сега неважечка, но нова политика за жал не е подготвена. Визијата на Владата на Македонија за развојот на полето на сообраќајот е честопати помешувана со Програмата за јавни инвестиции (ПЈИ) која се подготвува секоја година. ПЈИ има валидност од три години и ги претставува намерите и приоритетите на Владата во врска со инвестициите во различни сектори (енергетика, сообраќај, здравје, култура, итн). Сепак, може многу јасно да се увиди дека проектите идентификувани како приоритети во 2001 година се сеуште присутни во ПЈИ од 2003 година. Може исто така да се види дека голем број од „приоритетните“ проекти набројани во ПЈИ не се започнати, ниту пак дека по изминатото време постојат шанси за пронаоѓање на финансија за нивната реализација.

Може да се заклучи дека ПЈИ нема конкретно значење и претставува еден вид на „листа на желби“ подготвена од страна на различните министерства и агенции (види анекс 2).

Од долуприкажаната табела може да се види планот за финансирање на сообраќајниот сектор за време на 2003-2005 година. Јасно се воочува дека поголемиот процент за финансирањето се планира да се обезбеди преку странски донации или заеми (за подетални информации види анекс 2. Проекти планирани за финансирање преку Програмата за јавни инвестиции 2003-2005).

Табела 12. Финансирање на сообраќајниот сектор¹⁰

Година	2003	2004	2005	Вкупно (милиони ЕВРА)
Вкупно финансии потребни за сообраќајниот сектор	91.68	156.45	174.60	422.73
Странски кредити	32.91	96.80	124.76	61.38 %

3.1 Администрација, структура и механизми за одлучување

Министерство за транспорт и врски

Државниот Инспекторат за транспорт кој е во состав на Министерството за транспорт и врски се наоѓа во Скопје. Инспекторатот со своето работење дејствува на територијата на Република Македонија. Составен е од Инспектори кои вршат инспекциски надзори во различни области од сообраќајот и се поделени во пет групи: Инспекција за патен сообраќај, Инспекција за патишта, Инспекција за железнички сообраќај, Инспекција за поштенски сообраќај и Инспекција за жичари и ски лифтови.

Инспекција за патен сообраќај е составена е од 11 Инспектори кои имаат седиште во Државниот Инспекторат за транспорт - Скопје и во Подрачните единици на Министерството за транспорт и врски во следните градови: Битола, Охрид, Куманово, Прилеп, Радовиш, Гевгелија, Неготино, Берово, Гостивар, Кочани и Тетово.

Инспекција за патишта е составена е од 11 Инспектори кои имаат седиште во Државниот Инспекторат за транспорт - Скопје и во Подрачните единици на Министерството за транспорт и врски во следните градови: Битола, Струга, Крива Паланка, Прилеп, Гевгелија, Велес, Гостивар, Кочани и Свети Николе.

Инспекцијата за железнички сообраќај е составена е од 2 Инспектори кои имаат седиште во Државниот Инспекторат за транспорт - Скопје и тоа:

- Инспектор за железнички сообраќај , и
- Инспектор за СС, ТТ и ЕТП.

Инспекцијата за поштенски сообраќај е составена е од 1 Инспектор кој има седиште во Државниот Инспекторат за транспорт - Скопје. Инспекцијата за жичари и ски лифтови е составена е од 1 Инспектор кој има седиште во Државниот Инспекторат за транспорт - Скопје.

Законската регулатива врз која делуваат Инспекторите е образложена во поглавјето 3.3. Законодавството во сообраќајот.

Министерот за транспорт и врски ги одобрува сите активности кои треба да се превземат од страна на Министерството (пренос на средства, одобрување на проекти, итн). Во врска со реализацијата на проектите, Министерот ги назначува генералниот директор на институцијата или раководителот на конкретниот сектор за одговорни лица. Тие истотака функционираат и како контакт лица за информации околу проектите.¹¹

Фонд за магистрални и регионални патишта

Под Министерството за транспорт и врски, секторот на патишта се раководи од Фондот за магистрални и регионални патишта (ФМРП), кој е одговорен за изградбата и одржувањето на сите патишта во републиката. Одговорноста за локалните патишта ја имаат општините. ФМРП е исто така одговорен за

¹⁰ Програма за јавни инвестиции 2003-2005 година

¹¹ Од веб страницата на Министерството за транспорт и врски www.mtc.gov.mk

подготовка на програмите за развој на патиштата и плановите за финансирање, како и за реализацијата на насоките усвоени од страна на Собранието или Министерството за транспорт и врски. Под ФМРП, државното претпријатие Македонија Пат се грижи за одржувањето на 4 400 км магистрални и регионални патишта, а општините (вкупно 123) се директно одговорни за одржувањето на локалните патишта со финансии доделени од страна на Министерството за транспорт и врски. Генералниот директор на ФМРП е одговорен за реализацијата на сите проекти. Сепак, одговорноста за одредени проекти вообичаено се препушта на градежните инженери во Фондот, кои се одговорни за реализацијата на проектите.¹²

Македонски железници

Министерството за финансии ги финансира Македонски железници (МЖ) преку пренос на средства до Министерството за транспорт и врски.

Телото за одлучување во МЖ е Извршниот одбор кој се состои од 5 члена. Два члена се внатрешни членови на синдикатите, а другите три се назначени од Владата.

Во моментот постојат шест синдикати. Четири се легални а два нелегални (според законот, синдикатот мора да содржи 250 или повеќе членови). Синдикатите се состануваат по потреба и разговараат за прашања од интерес на МЖ. Потоа, заклучоците од состаноците се презентираат пред Извршниот одбор кој ги донесува одлуките. Сепак, крајната одлука најчесто не се донесува по препораките на сите синдикати туку само на еден, бидејќи еден од членовите на Извршниот одбор е истовремено и претседател на најголемиот синдикат.

3.2. Национална сообраќајна стратегија

Македонија штотуку ја подготви апликацијата за влез во Европската Унија. Македонската Влада во моментот ја ревидира „Националната стратегија за интеграција на Македонија во ЕУ“ која го вклучува и развојот на сообраќајниот сектор. Бидејќи стратегијата треба да ја одобри Владата во јуни 2004 година, документот сеуште не е достапен за јавноста. Сепак, странските експерти сметаат дека стратегијата на многу опширна и дека треба да се конкретизира пред да се одобри. Одговорот на претставниците на македонската Влада е дека стратегијата не мора да биде конкретизирана бидејќи сите конкретни прашања ќе бидат разработени во Акциониот план за реализација на стратегијата. Пред изработката на оваа стратегија, Македонија немаше национална сообраќајна стратегија од било кој вид.

3.3 Законодавство во сообраќајот¹³

Законодавството во сообраќајот во Македонија се состои од различни закони групирани во категории:

Патен сообраќај:

- Закон за превоз во патничкиот сообраќај (Пречистен текст) (Службен весник на РМ број 7/99)
- Правилник за начинот на обележувањето и опремувањето на автобуските станици и автобуските стојалишта за меѓумесен и меѓународен сообраќај (Службен весник на РМ број 3/97)
- Правилник за обликот и содржината на лиценцата за вршење превоз во патниот сообраќај, како и за начинот на водење евиденција за издадените лиценци. (Службен весник на РМ број 3/97)
- Правилник за образецот на патниот лист за домашниот превозник во меѓународниот вонлиниски превоз на патници и за начинот на неговото возење. (Службен весник на РМ број 3/97)
- Правилник за поблиски критериумиза начинот и постапката за усогласување на возните редови во линискиот меѓумесен и меѓународен патен сообраќај и начинот на решавањето на споровите. (Службен весник на РМ број 3/97)
- Правилник за посебните техничко-експлоатациони услови за возилата за вршење на одделни видови на превоз во патниот сообраќај. (Службен весник на РМ број 73/99)
- Закон за јавни патишта (Службен весник на РМ број 26/96)
- Закон за измени и дополнување на Законот за јавни патишта (Службен весник на РМ број 40/99)
- Закон за измени и дополнување на Законот за јавни патишта (Службен весник на РМ број 96/2000)
- Закон за измени и дополнување на Законот за јавни патишта (Службен весник на РМ број 26/2002)
- Закон за измена и дополнување на Законот за просторно и урбанистичко планирање, со кој се укинува став 2 на член 6 од Законот за јавни патишта (Службен весник на РМ број 18/99)
- Закон за измена и дополнување на Законот за изградба на инвестициони објекти - укинати се член 34 и член 77 т.12 став 1, нов член 120 од Законот за јавни патишта (Службен весник на РМ број)
- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата (Службен весник на РМ број 14/98)
- Закон за изградба на инвестициони објекти (Службен весник на РМ број 15/90)

¹² Информации од крајниот извештај на Регионалната студија за сообраќајната инфраструктура на Балканот (TIRS) и Фондот за магистрални и регионални патишта на Македонија

¹³ Информации за законодавството во сообраќајот се добиени од веб страницата на Министерството за транспорт и врски и Управата за цивилна воздушна пловидба.

Железнички сообраќај:

- Закон за Македонски железници(Службен весник на РМ број 9/98)
- Правилник 1- Сигнален правилник (Весник на ЗЈЖ број 656/81)
- Правилник 2 - Сообраќаен правилник (Весник на ЗЈЖ број 1505/81)

Поштенски сообраќај:

- Законот за поштенски услуги (Службен весник на РМ број 55/2002)
- Самоуправна спогодба за општи услови (ПТТ весник број 18/91)
- Номенклатура на ПТТ услуги (Службен лист бр. 35/88)

Жичари и ски лифтови:

- Закон за жичари и и ски лифтови (Службен весник на РМ број 54/2000)
- Правилник за технички нормативи за жичари за лица (Службен лист на СФРЈ број 29/86)
- Правилник за технички нормативи за ски лифтови (Службен лист на СФРЈ број 2/85)

Воздушен сообраќај:

- Закон за воздушна пловидба (Сл.лист на СФРЈ бр.45/86) (во постапка е донесување на нов Закон за воздухопловство)
- Закон за Дирекција за цивилна воздушна пловидба (Сл.весник на РМ бр. 20/95 и 70/01)
- Закон за облигационите и основните материјално-правни односи во воздушната пловидба (СЛ.СФРЈ 22/77; 12/85)

3.4 Приватизација во сообраќајот

Процесот на приватизација е започнат во Македонски железници. Процесот се планира да тече во рамките на проект кој ќе биде финансиран од Светската банка и треба да започне при крајот на 2004 година.

Приватизација на Македонски железници (МЖ)

Со дел од кредитот од Светската банка, Македонски железници ја спроведува трансформацијата на претпријатието. Беа изготвени неколку студии за да се овозможат насоките за понатамошна трансформација на претпријатието. Македонската Влада одлучи да го подели претпријатието на два субјекта: Јавно претпријатие за инфраструктура (во сопственост на државата) и Јавно претпријатие за превоз (кое ќе се трансформира во акционерско друштво а државата ќе ги продаде акциите).

Акциониот план за реструктурирање на МЖ се однесува на поделбата на претпријатието, намалувањето на бројот на вработени, дефинирање на финансирањето на инфраструктурата и одговорностите на Владата кон претпријатието, развој на 5 годишен бизнис план и оттуѓување на долговите на МЖ (кои достигнуваат 136,5 милиони евра).

Во моментот, најважното прашање е новиот закон за МЖ кој ќе ги вклучи европските директиви за железничкиот сообраќај. Законот се развива заедно со шесте синдикати на железници и најголем дел од активностите дефинирани во акциониот план бараат функционален закон за железници пред нивното реализирање.

Сепак, процесот на приватизација на претпријатието не се одвива како што беше очекувано. Денес, МЖ има 3850 вработени кои треба да се намалат на број од околу 900 вработени.

„Синдикатите побараа од Владата да го земат предвид социјалниот пакет кој подразбира исплата на 7000 евра по вработен и можност за отпуштените вработени да ги користат просториите на МЖ за приватни цели (бидејќи вработувањето како железничар нема да е можно во било кое друго претпријатие)“ изјавува член на еден од синдикатите. „Треба да се овозможи предвремено пензионирање поради специфичноста на струката“.

Синдикатите од МЖ и Владата потпишаа меморандум за разбирање со цел да ги дефинираат односите помеѓу Владата, синдикатите и Извршниот одбор. Се согласија дека Владата ќе изврши исплата средства на вработените кои МЖ подоцна ќе ги врати. До април 2004 година исплатата не беше извршена и синдикатите повторно планираа штрајк.

4. Проекти на Меѓународни финансиски институции и Министерството за транспорт и врски

Проекти на Министерството за транспорт и врски

Патишта

- Проекти од програмата на Телеком
Изградба, рехабилитација и реконструкција на 33 патишта
Финансирано од централниот буџет (преку продажбата на Телеком)

Проекти финансирани од Европската банка за обнова и развој (ЕБОР)

Воздушен сообраќај

- Проект за надградба на цивилната воздушна пловидба
Финансиран преку кредит од ЕБОР- 11,2 милиони евра и грант од Германија (техничка помош) во износ од 2,8 милиони евра

Патишта

- Демир Капија- Удово- Смоквица
Надградба на автопат со должина од 33,1 км
Финансирано од ЕБОР/ЕИБ, а сумата од македонската Влада за проектот уште не е дефинирана
- Смоквица- Гевгелија
Надградба на 11 км долг автопат
Финансиран преку кредит од ЕБОР- 15 милиони евра
- Обиколен пат на Скопје 2 фаза
Изградба на обиколен пат на Скопје во должина од 12,5 км
Финансирано преку кредит од ЕБОР во износ од 25 милиони евра
-

Проекти финансирани од Светска банка

Патишта и железници

- Програма за поддршка на трговијата и сообраќајот во југоисточна Европа
Вкупен износ на проектот е 14,5 милиони УСД од кои: кредит од Меѓународната агенција за развој (IDA) во износ од 9.3 милиони УСД (64 %), грант од Владата на САД во износ од 2,1 милиони, учество на македонската Влада во износ од 3,1 милиони УСД (21 %).

Железници

- Проект за реструктурирање на Македонски железници
Проектот допрва треба да се финансира преку кредит од Светската банка во износ од 10 милиони евра.

Проекти финансирани од Европската инвестициона банка (ЕИБ)

Патишта

- Демир Капија- Удово- Смоквица
Надградба на автопат со должина од 33,1 км
Финансирано од ЕБОР/ЕИБ, а сумата од македонската Влада за проектот уште не е дефинирана
- Обиколен пат на Скопје 1 фаза
Изградба на обиколен пат на Скопје во должина од 12,5 км
Финансирано преку кредит од ЕИБ во износ од 50 милиони евра

4.1. Административен буџет по години

Развојот на автопатиштата и нивното одржување е финансирано преку буџетот на Македонија (57,6% од приходите), кој го добива приходот главно од данокот на продажба на хафтени производи (20% од продажните цени). Дополнителни извори на средства доаѓаат од даноците при регистрација на возилата (19,2% од вкупните приходи), патарини (20,9%) и даноци за странските возила кои влегуваат во државата (1,7%). Вкупните годишни приходи изнесуваат 28 милиони евра. 22,3 милиони евра од оваа сума, вклучувајќи ја сумата од 13,9 милиони евра определена за магистралните и регионалните патишта се трошат на изградбата на нови патишта или рехабилитација на патиштата, рутинско или периодично одржување.

Како што може да се види во анексот 1, секоја година Фондот за магистрални и регионални патишта троши 9,9 милиони евра на одржување на локалните и 14,9 милиони евра за одржување на магистралните и регионалните патишта (средна вредност). 4,2 милиони евра се определуваат за обнова

на патиштата. Значи, вкупните трошоци за одржување и обнова на патиштата изнесуваат 29 милиони евра годишно.

Секоја година, Фондот троши 21,6 милиони евра (средна вредност) за изградба на нови автопати. Доколу Фондот ја пренасочи оваа сума од 21,6 милиони евра за одржување и обнова на патиштата во македонија, тогаш вкупната сума за одржување ќе порасне на 50,1 милиони евра, која според документот на Европската инвестициона банка „Преглед на регионални проекти- основни инвестиции во инфраструктурата во југоисточна Европа“ е доволна за покривање на трошоците за одржување на 8 216 км патишта.

Табела 14. Проценка на средства потребни за одржувањето на патиштата¹⁴

Проценети трошоци за одржување на патиштата (милиони евра)	Процент од државниот буџет	Просечни трошоци за одржување (милиони евра)	Процент од сегашниот државен буџет
50	4%	12,4	1.0%

Табела 15. Средства од буџетот за секторот на сообраќај

Трошоци по институција	2001	2002	2003
Македонски железници			
Изградба на пруга Македонија-Бугарија	3,4	4,2	7,5
Вкупни трошоци (милиони евра)	3,4	4,2	7,5
Министерство за транспорт и врски			
Проект за изградба на локални патишта	3,1	9,6	4,3
Пренос на средства до Фондот (види анекс 1)	27,3	21,4	26,3
Вкупни трошоци (милиони евра)	30,4	31,0	30,6
Centre for Civil Aviation			
Рехабилитација на Охридскиот аеродром			3,49
МСНР (монопулсен секундарен набљудувачки радар)			0,51
Вкупни трошоци (милиони евра)			4,0
Вкупно (милиони евра)	87,6	78,1	99,6

4.2 Проекти од Европската унија

Патишта

Завршени проекти:

- Надградба и модернизација на граничните премини кај Меџитлија, Богородица, изградба на терминал за тешки возила (Богородица), надградба и модернизација на постоечката опрема на граничните премини според стандардите на ЕУ.
Вкупен износ: 1,7 милиони евра- грант од ЕУ/програмата ФАРЕ
- Изградба на автопат помеѓу Гевгелија и границата со Грција
Изградба на автопат со 2 x 2 ленти и 4 км должина
Вкупен износ: 6, 2 милиони евра- грант од ЕУ/програмата ФАРЕ

Тековни проекти:

- Тетово Исток- Тетово- Југ
Изградба на обиколен пат околу Тетово со должина од 3,6 км
Финансирано преку: грант од ЕУ/ ФАРЕ во износ од 8,7 милиони евра
- Неготино- Демир Капија 1 фаза

¹⁴ Според документот на Европската инвестициона банка „Преглед на регионални проекти- основни инвестиции во инфраструктурата во југоисточна Европа“ 2000.

- Надградба на автопат со 5,6 км должина
Финансирано преку: грант ЕУ/програмата ФАРЕ во износ од 7, 65 милиони евра
- Неготино- Демир Капија 2 фаза
Надградба на автопат со 3,9 км должина
Финансирано преку: грант ЕУ/програмата ФАРЕ во износ од 6 милиони евра
- Надградба на граничен премин Блаце
Изградба на терминал за тешки возила на граничниот премин Блаце и приспособни патишта
Финансирано преку: ЕУ, 4, 0 милиони евра

Проекти за реализација:

- Неготино- Демир Капија 3 фаза
Надградба на автопат со 6,2 км должина
Финансирано преку: грант ЕУ/програмата КАРДС во износ од 11 милиони евра и македонската влада со 5 милиони евра.

Табела 16. КАРДС грантови во Македонија

Година	2001	2002	2003
КАРДС грантови (во милиони евра)	56,20	41,50	43,50

5. Проблеми поврзани со животната средина

Податоците од Министерството за животна средина и просторно планирање за емисиите од сообраќајот се непотполни поради недостаток на конкретни информации од мерните станици за емисиите од овој сектор.

Министерството за животна средина и просторни планирање ги достави следните податоци, само за вкупните количества на емисии на загадувачи од сите сектори:

Табела 17. Емисии на аерозагадување во Македонија¹⁵

Година/ Вкупно за сите сектори	SO ₂ тон/годишно	NO _x тон/годишно	CO тон/годишно	Прав тон/годишно
2001	105 595,9	28 832,0	75 094,0	27 529,0
2002	137 127,5	31 841,7	76 059,0	5 672,4
2003	138 974,5	35 045,7	76 529,0	26 744,0

Извештајот на Министерството за животна средина и просторно планирање за аерозагадувањето од 2002 година го дели загадувањето по сектори. Во 2002 година, скоро 65% од јагленитот моноксид испуштен во воздухот доаѓа од сообраќајот.

Министерството не даде информации за емисиите на CO₂ за време на подготовката на оваа студија. Од табелите може да се види дека аерозагадувањето се зголемува во текот на последните три години. Стандардите за аерозагадување сеуште не се усогласени со оние на Европската унија.

Табела 18. Аерозагадување за секторот на сообраќај во 2002¹⁶

Вид на емисија	SO ₂ тон/годишно	NO _x тон/годишно	CO тон/годишно	Прав тон/годишно
Емисии од сообраќајот во 2002	514,0	11 348,0	49 305,0	67,0
Вкупни емисии во 2002	137127,5	31 841,7	76 059,0	5 672,4
Процент од вкупниот износ	0,3	35,6	64,8	1,2

Што се однесува до сообраќајните незгоди, постои пораст на несреќите и настраданите лица од 1999 година, со пад на бројот на несреќи и настрадани лица во 2001 година (најверојатно поради општиот пад на превоз поради конфликтот во Македонија).

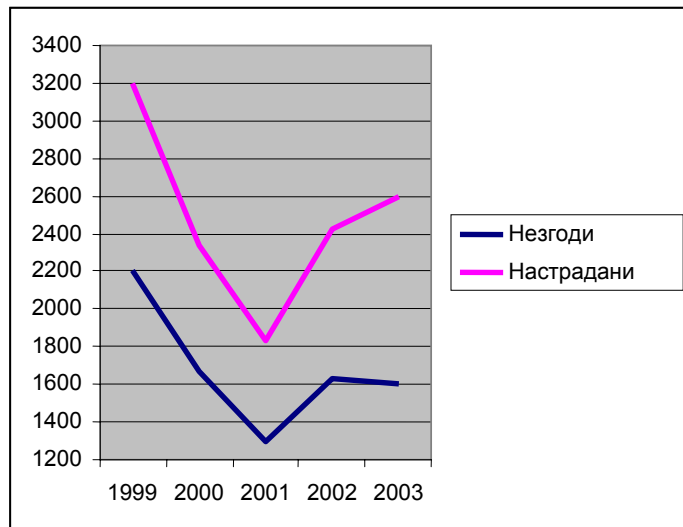
¹⁵ Министерство за животна средина и просторно планирање

¹⁶ Извештај на Министерството за животна средина и просторно планирање за аерозагадувањето во 2002 година.

Табела 19. Сообраќајни несреќи во Македонија¹⁷

Год.	Незгоди	Настрадани лица					Тешко и лесно повредени
		Вкупно	Загинати лица				
			Сите	Возачи	Патници	Пешаци и други	
2000	1667	2502	162	67	46	49	1340
2001	1300	1937	107	43	35	29	1830
2002	1628	1628	176	76	66	34	2424

Графикон 1. Споредба на сообраќајните незгоди со настраданите лица.



Од податоците може да се заклучи дека проблемите поврзани со животната средина како аерозагадувањето и сообраќајните незгоди (зголемен број на загинати лица и сообраќајни незгоди) бележат пораст во последните три години, со тенденција да пораснат уште повеќе.

Мора да се напомене дека недостатокот од строги закони во сообраќајот и несоодветно казнување на патот при непочитување на правилата во сообраќајот (како задолжителното носење на безбедносен ремен, редовната проверка на возилата, возење со дозволена брзина и почитување на знаците на патот и др.) се главни предуслови за порастот на загинатите лица во сообраќајните незгоди. Од огромно значење е нашето законодавство да се усогласи со европското, со цел да се зголеми безбедноста на патот и да се овозможи безбедното и брзо патување низ земјата.

¹⁷ Завод за статистика на Македонија

6. Заклучоци и препораки

Од 1991 година кога Македонија стана независна држава, Владата нема подготвено визија за развојот на земјата во различни сектори, вклучувајќи го и сообраќајот. Од голема важност е Владата да го дефинира акциониот план за реализацијата на националната стратегија за интеграција со ЕУ и да ги одреди насоките за понатамошниот развој. Без ваквиот приод, Македонија не може да очекува успешна иднина.

Со оглед на тоа дека меѓународните финансиски институции и ЕУ одлучија да го „замрзнат“ своето учество во финансирањето на големи проекти во Македонија, без да се завршат реформите во системот и усогласувањето на законите со оние на ЕУ, Македонија треба сериозно да работи за да ги постигне очекуваните резултати. Сепак, Владата треба да има на ум дека странските финансии треба да се прифатат во фома на заеми исклучиво за основните потреби на земјата, а не за непотребни проекти!

Изградбата на железницата со Бугарија тече забавено поради недостаток од средства. Македонската Влада треба да ја постави железницата како приоритетен проект, наместо изградба на нов автопат. Придобивките од изградбата на железница во земја како Македонија придонесуваат многу повеќе за економскиот и општ развој на земјата. Од друга страна пак, изградбата на автопат ќе ја втупне Македонија во нови долгови и во потешка економска ситуација. Бидејќи земјата има веќе добро развиена мрежа на патишта која нема потреба од проширување бидејќи е доволна за постоечките потреби, средствата за изградба на нови автопати треба всушност да се пренасочат на одржувањето на патната мрежа.

Досега, буџетот за одржување на патиштата изнесува само една четвртина од онолку колку е потребно. Доколку Фондот за магистрални и регионални патишта ја пренасочи сумата планирана за изградба на нови автопати во буџетот за одржување на патиштата, добиената сума ќе биде доволна да ги покрие сите трошоци за одржувањето на 8 216 км патна мрежа.

Што се однесува до подготовката на оваа студија, може да заклучиме дека во македонските министерства се неопходни подобри механизми за отвореност и достапност на документи од јавен интерес. Со неколку исклучоци, на министерствата им беа потребни од 2-6 недели за овозможување на достапност на бараните информации. Кога говориме за стандардизација на нашето со Европското законодавство, отвореноста и добрата комуникација со јавноста се прашања кои не смеат да се забораваат!

7. Анекси

Анекс 1

Табела 1. Трошоци на Фондот за магистрални и регионални патишта

Година	2001	2002	2003
Одржување на магистрални /регионални патишта	15,2	14,8	14,9
Одржување на локални патишта	9,9	8,7	11,1
Реконструкција	0,8	0,4	11,4
Изградба на регионални патишта	2,1	0,0	0,0
Изградба на автопати	25,8	19,0	20,1
Total Expenditures (EUR million)	53,8	42,9	57,5

Анекс 2.

Табела 1. Проекти планирани за финансирање преку Програмата за јавни инвестиции 2003-2005

Проекти од сообраќајот за 2003-2005	Вкупно	Управа за цивилна воздушна пловидба	Фонд за магистрални и регионални патишта	PHARE	ЕБОР	ЕИБ	Непознати странски
Изградба на нови автопати	1032,21		290,94	1,63		10,00	729,77
Удово-Смоквица, изградба на нов пат	32,30		15,45	0,48			16,38
Изградба на М – 1 Автопат Motorway Табановце-Куманово	17,14		17,14				
Демир Капија- Удово, изградба на нов автопат	106,02		45,8	0,95		10,00	49,39
М-5 Битола- Меџитлија	26,75		12,55	0,20			14,00
Изградба на нови решенија за автопат на незапочнатите патни делници од коридорот 8	850,00		200,00				650,00
Воздухопловство	23,35	0,52			1,6		21,23
CIDIN (обука)	0,53	0,20			0,33		
Наградба на МСНР (монопулсен секундарен набљудувачки радар)	1,59	0,32			1,27		
Проширување и реконструкција на Скопски аеродром	21,23						21,23
Гранични премини	2,2						2,2
Меџитлија	0,35						0,35
Ново Село	0,66						0,66
Стар Дојран	0,47						0,47
Кафасан	0,30						0,30
Блаце	0,42						0,42
Железници	4,25						4,25
Опрема за одржување на пругите	4,25						4,25
Вкупно (милиони Евра)	1061,61	17,66	273,8	1,63	1,6	10,0	757,45

Табела 2. Преглед на планираните финансии по категории (според Програмата за јавни инвестиции 2003-2005)

Категории	Вкупно (во милиони Евра)	Управа за цивилна воздушна пловидба	Фонд за магистрални и регионални патишта	PHARE	ЕБОР	ЕИБ	Непознати странски
Изградба на нови автопати	1032,21		290,94	1,63		10,00	729,77
Воздухопловство	23,35	0,52			1,6		21,23
Гранични премини	2,2						2,2
Железници	4,25						4,25
Вкупно (во милиони Евра)	1061,61	17,66	273,8	1,63	1,6	10,0	757,45