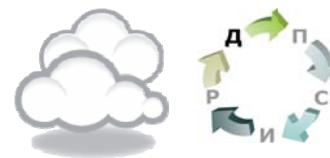


ТРАНСПОРТ





Дефиниција

Индикаторот „побарувачка на патнички транспорт“ се презентира на два различни начина:

1) За да се измери разграничувањето на побарувачката на патнички транспорт од економскиот раст, се користи волуменот на патничкиот транспорт во однос на БДП. Индикаторот за разграничување се дефинира како однос помеѓу ркм (копнен транспорт) и БДП (брuttonационален производ со константата 2000 година во евра). Во прикажувањето на овој индикатор во Република Македонија се зема како основна година 2000=100.

2) Удел на патничкиот транспорт: Овој индикатор се дефинира како процентуално учество на секој вид транспорт во вкупниот копнен транспорт. Единицата што се користи е патник-км (ркм), што претставува превезен патник на растојание од еден километар. Тука спаѓа транспорт со патнички автомобили, градски и меѓуградски автобуси и возови.

Сите податоци треба да се базираат на движења на домашна територија, без разлика од каде доаѓа возилото. Методологијата на собирање на податоци треба да биде усогласена на ниво на ЕУ.

Единици

Единицата што се користи е патник-км (ркм), што претставува патување на еден патник на далечина од еден километар. Таа вклучува транспорт со патнички автомобили, градски и меѓуградски автобуси и возови.

Побарувачката на патнички транспорт и БДП се прикажани како индекс во однос на 2000=100.

Клучно прашање за креирање на политиката

Дали превозот на патници во патниот транспорт е намален во однос на другите видови транспорт ?

Дали побарувачката на патнички транспорт е разграничена од економскиот раст?

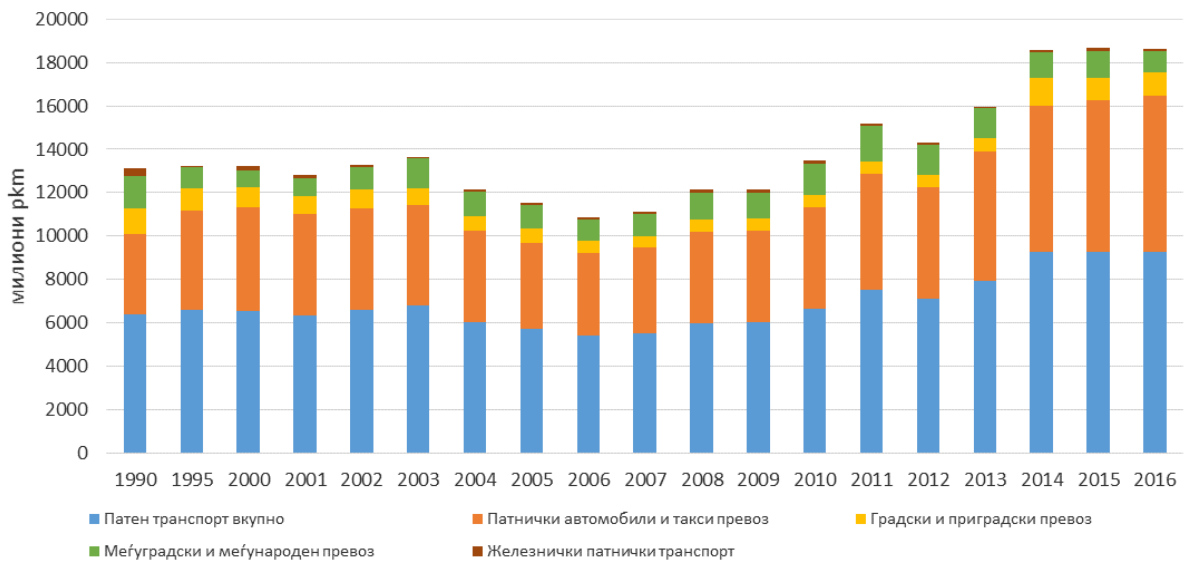
Клучна порака

Вкупната побарувачка на патнички транспорт во разгледуваниот период пораснала за 38,43%. Учеството на патниот транспорт во вкупниот патнички транспорт изнесува 99,1% во 2016 година, што претставува пораст од 44,82% во однос на 1990 година, додека на железничкиот транспорт изнесува 0,9% во 2016 година, што претставува пад од 4,28 пати во однос на 1990 година.

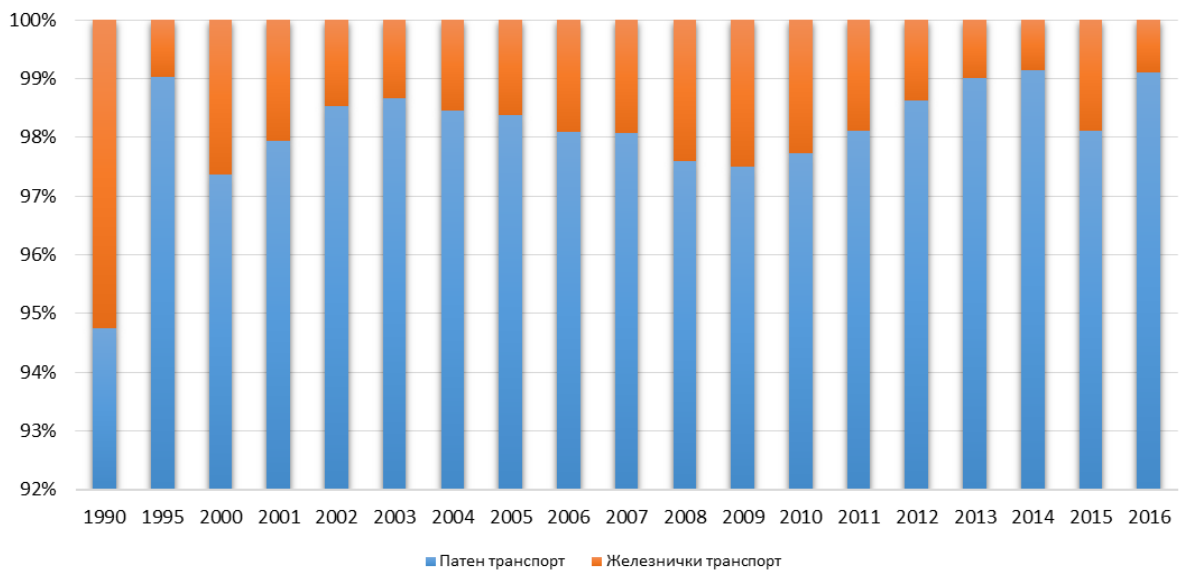
Учеството на приватните возила во вкупниот патнички транспорт е најголемо. Во 2016 година има удел од 77,7% и истовремено претставува најголем удел во разгледуваниот период. Зголемената побарувачка за автомобили директно влијае на структурата на патничкиот копнен сообраќај, негативно се одразува на животната средина и здравјето, особено што со голем број возила се превезуваат мал број патници. Податоците за учеството на приватните возила и патен јавен транспорт во градовите се проценети.

Побарувачката на патнички транспорт по глава на жител била најмала во 2006 година, 2.690 km, а најголема во 2015 година 4.558 km.

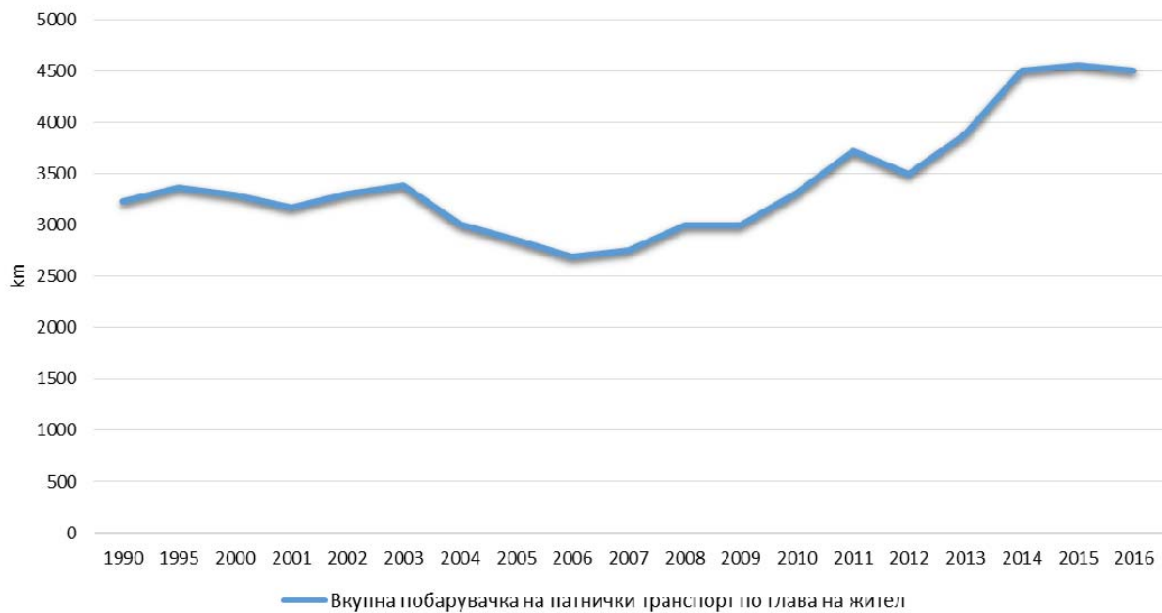
Слика 1 Патнички километри на поедини видови патнички транспорт во вкупниот патнички транспорт



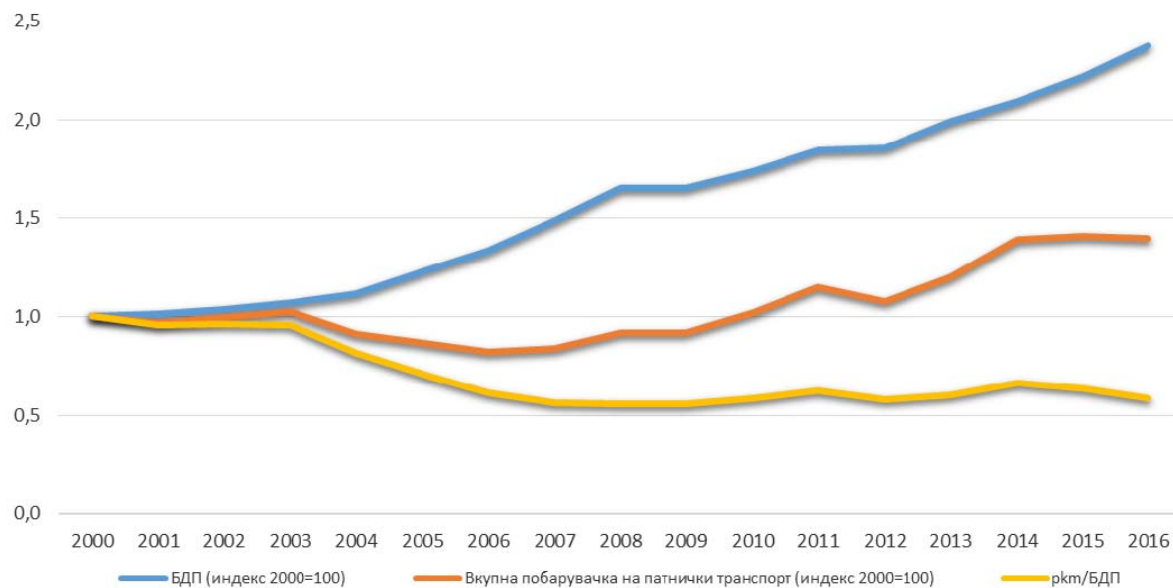
Слика 2 Учество на поедини видови патнички транспорт во вкупниот патнички транспорт



Слика 3: Побарувачка на патнички транспорт по глава на жител



Слика 4: Однос помеѓу вкупна побарувачка на патнички транспорт и БДП



Опфат на податоци: [excel](#)

Извор на податоци: Државен завод за статистика

Оценка

Вкупната побарувачка на патнички транспорт во разгледуваниот период се движи помеѓу 5.492 и 9.441 патнички километри, во разгледуваниот период пораснала за 38,43%. Учеството на патниот транспорт во вкупниот патнички транспорт изнесува 99,1% во 2016 година, што претставува пораст од 44,82% во однос на 1990 година, додека на железничкиот транспорт изнесува 0,9% во 2016 година, што претставува пад од 4,28 пати во однос на 1990 година.

Учеството на приватните возила и такси превозот во вкупниот патнички транспорт е најголемо. Во 2016 година има удел од 77,7% и истовремено претставува најголем удел во разгледуваниот

период. Најмал удел од 57,7% има во 1990 година. Во периодот од 2000 до 2006 година има тренд на опаѓање од 25,9%, по што до 2016 година следи тренд на покачување од 70,1%. Ова покажува дека за намалување на загадувањето на животната средина потребно е процентот на патниот транспорт во уделот на патнички транспорт да се намали за сметка на останатите видови транспорт. Со ова би се избегнало и поголемо трошење на скапо течно гориво кое при своето согорување ја загадува животната средина.

Градски и приградски превоз во градовите, во целиот разгледуван период, има тренд на намалување и изнесува 9,08%.

Меѓуградски и меѓународен превоз во разгледуваниот период бележи променлив тренд. Најголемо намалување во 2016 година, од 4,28 пати, во однос на 1990, се забележува кај железничкиот транспорт, што значи дека овој вид на транспорт многу малку се користи.

Податоците за учеството на патнички автомобили и такси превоз се проценети, а податоците за градски и приградски превоз се проценети во периодот од 1990 до 2013 година.

Побарувачката на патнички транспорт по глава на жител била најмала во 2006 година, 2.690 km, а најголема во 2015 година 4.558 km.

Трендот на односот на патнички километри и БДП во периодот од 2000 до 2016 година главно се намалува. Тој се индексира со годината 2000=100 со цел да се следат промените во интензитетот на побарувачката на патнички транспорт во однос на економскиот раст прикажан преку БДП.

Методологија

■ Методологија за пресметка на индикаторот

За да се измери разграничувањето на побарувачката на патнички транспорт од економскиот раст, се пресметува волуменот (т.е. интензитетот) на патничкиот транспорт во однос на БДП. Релативно разграничување се појавува кога побарувачката на патничкиот транспорт расте со стапка помала од онаа на БДП. Апсолутно разграничување се појавува кога побарувачката на патнички транспорт паѓа додека БДП расте или останува константен.

Единица мерка е патник-км (pkm) што претставува превезен патник на растојание од еден километар.

Земјите-членки на ЕУ во согласност со Регулативата за податоци за патниот транспорт и Регулативата на (ЕС) No 91/2003 за статистики во железничкиот транспорт се базираат на сите движења на патничкиот транспорт на националната територија.

Извор на користена методологија

Структурни индикатори на Еуростат за транспорт

Државен завод за статистика

■ Методолошка несигурност и несигурност на податоците

Сите податоци се засноваат на движењата на државната територија, без оглед на тоа од која држава е возилото. Методологијата на собирање на податоци е усогласена на ниво на ЕУ, но за потребите за пресметување на индикаторите се користени проценети податоци за автомобилскиот патнички сообраќај. Извори се EUROSTAT, Националните служби за статистика, ECMT, UNECE, UIC, DG TREN.

За да се одговори на прашањето дали побарувачката на патници се разграничува од економскиот раст, се разгледува интензитетот на патничкиот транспорт во однос на промените во реалниот БДП.

- Несигурност на групите податоци

За целосна слика на побарувачката за транспорт и на соодветните проблеми во животната средина, би било многу корисно податоците да се дополнат со податоци за бројот на возило-километри.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот, железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

Патниот транспорт е регулиран со Законот за превоз во патниот сообраќај. Во него се регулирани условите и начинот на вршење на превозот на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај.

Превозот на опасни стоки е регулиран со Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај во кој се уредени условите под кои се врши превозот на опасните стоки (подготвување на материјата, товарење, превоз, попатни постапки, истовар, безбедност во превозот, опремување на возилата и обука на кадри).

Железничкиот транспорт е регулиран со Закон за железници, Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, Закон за агенцијата за регулирање на пазарот на железнички услуги и Закон за безбедност во железничкиот сообраќај.

Цели

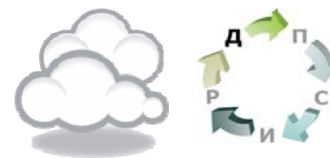
Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/EEA или други индикатори		Класификација по ДПСИР	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 035	Побарувачка во патничкиот транспорт	CSI 035	Passenger transport demand	П	Б	Транспорт БДП	Месечно, квартално годишно



Дефиниција

Индикаторот „побарувачка на патнички транспорт“ се презентира на два различни начина:

1) За да се измери разграничувањето на побарувачката на патнички транспорт од економскиот раст, се користи волуменот на патничкиот транспорт во однос на БДП. Индикаторот за разграничување се дефинира како однос помеѓу ркм (копнен транспорт) и БДП (брутонационален производ со константата 2000 година во евра). Во прикажувањето на овој индикатор во Република Македонија се зема како основна година 2000=100.

2) Удел на патничкиот транспорт: Овој индикатор се дефинира како процентуално учество на секој вид транспорт во вкупниот копнен транспорт. Единицата што се користи е патник-км (ркм), што претставува превезен патник на растојание од еден километар. Тука спаѓа транспорт со патнички автомобили, градски и меѓуградски автобуси и возови.

Сите податоци треба да се базираат на движења на домашна територија, без разлика од каде доаѓа возилото. Методологијата на собирање на податоци треба да биде усогласена на ниво на ЕУ.

Единици

Единицата што се користи е патник-км (ркм), што претставува патување на еден патник на далечина од еден километар. Таа вклучува транспорт со патнички автомобили, градски и меѓуградски автобуси и возови.

Побарувачката на патнички транспорт и БДП се прикажани како индекс во однос на 2000=100.

Клучно прашање за креирање на политиката

Дали превозот на патници во патниот транспорт е намален во однос на другите видови транспорт ?

Дали побарувачката на патнички транспорт е разграничена од економскиот раст?

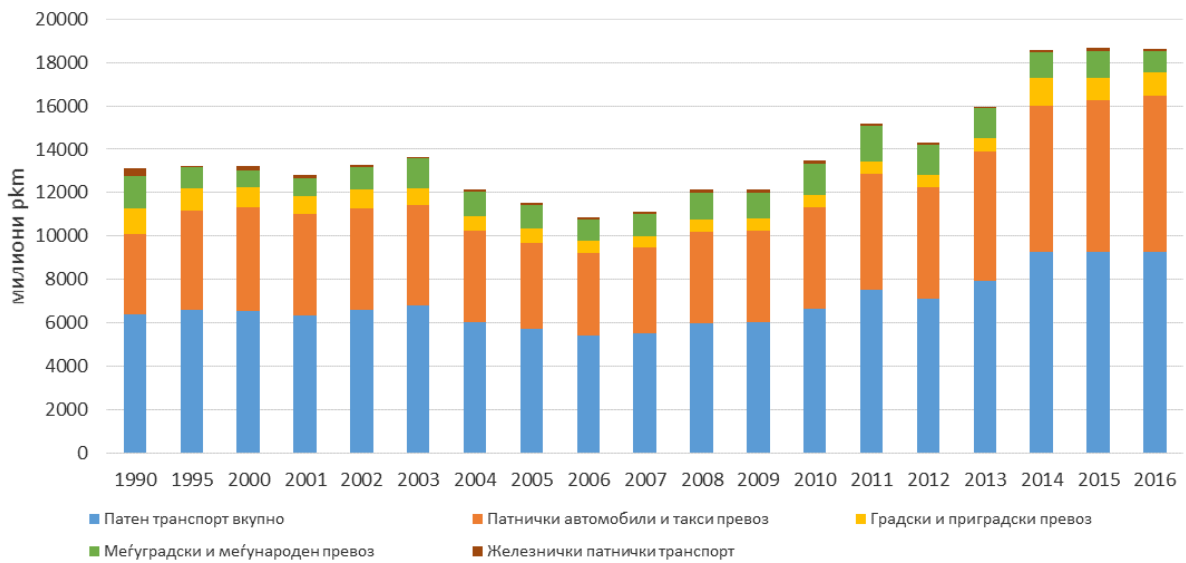
Клучна порака

Вкупната побарувачка на патнички транспорт во разгледуваниот период пораснала за 38,43%. Учеството на патниот транспорт во вкупниот патнички транспорт изнесува 99,1% во 2016 година, што претставува пораст од 44,82% во однос на 1990 година, додека на железничкиот транспорт изнесува 0,9% во 2016 година, што претставува пад од 4,28 пати во однос на 1990 година.

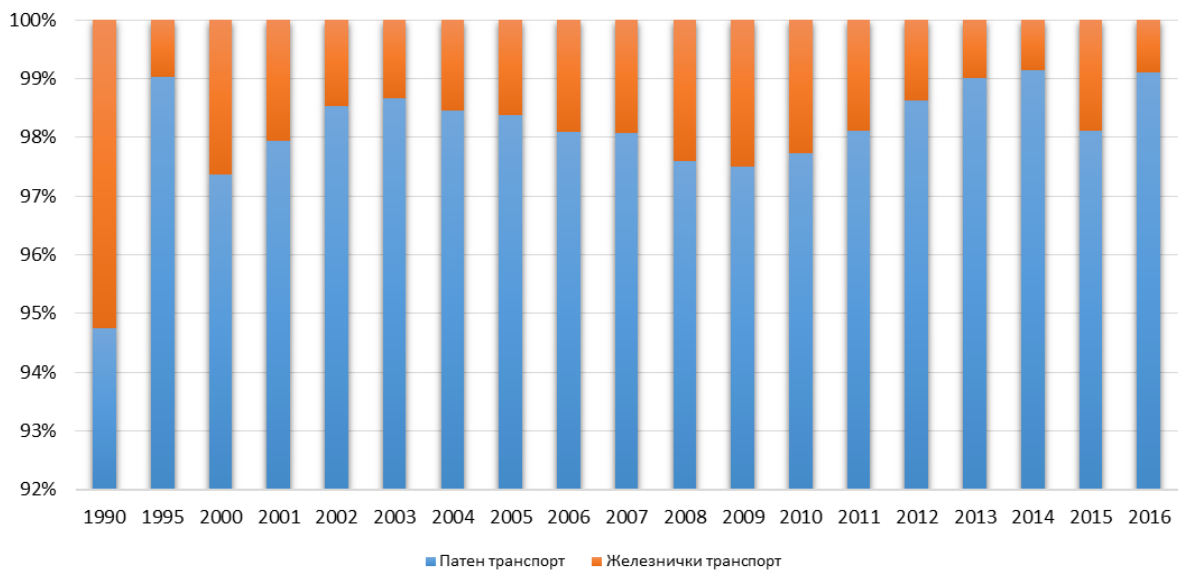
Учеството на приватните возила во вкупниот патнички транспорт е најголемо. Во 2016 година има удел од 77,7% и истовремено претставува најголем удел во разгледуваниот период. Зголемената побарувачка за автомобили директно влијае на структурата на патничкиот копнен сообраќај, негативно се одразува на животната средина и здравјето, особено што со голем број возила се превезуваат мал број патници. Податоците за учеството на приватните возила и патен јавен транспорт во градовите се проценети.

Побарувачката на патнички транспорт по глава на жител била најмала во 2006 година, 2.690 km, а најголема во 2015 година 4.558 km.

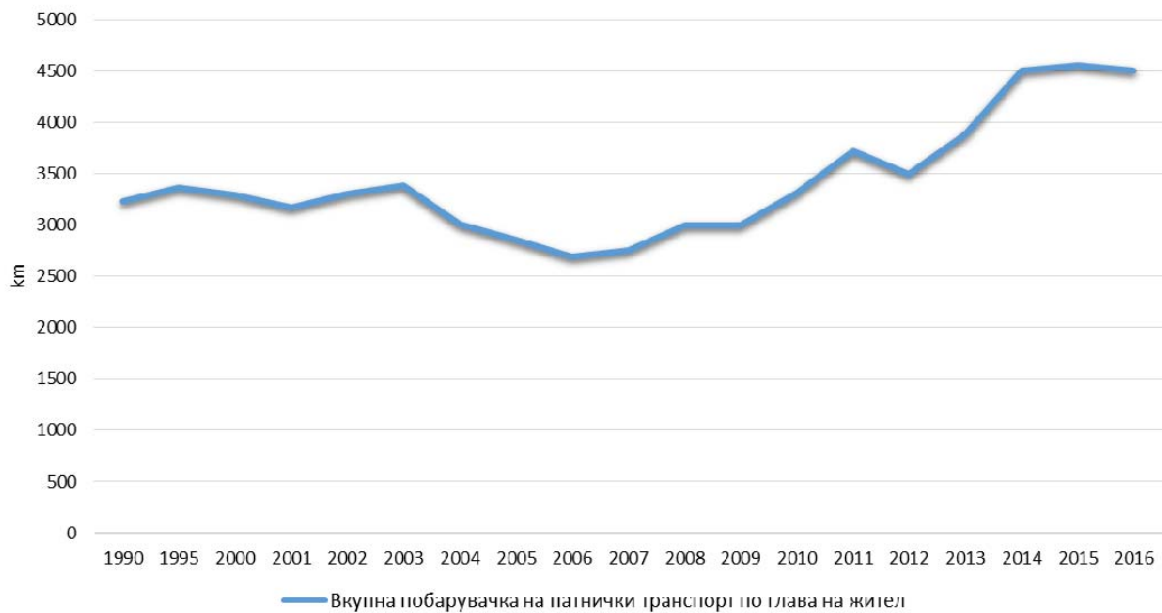
Слика 1 Патнички километри на поедини видови патнички транспорт во вкупниот патнички транспорт



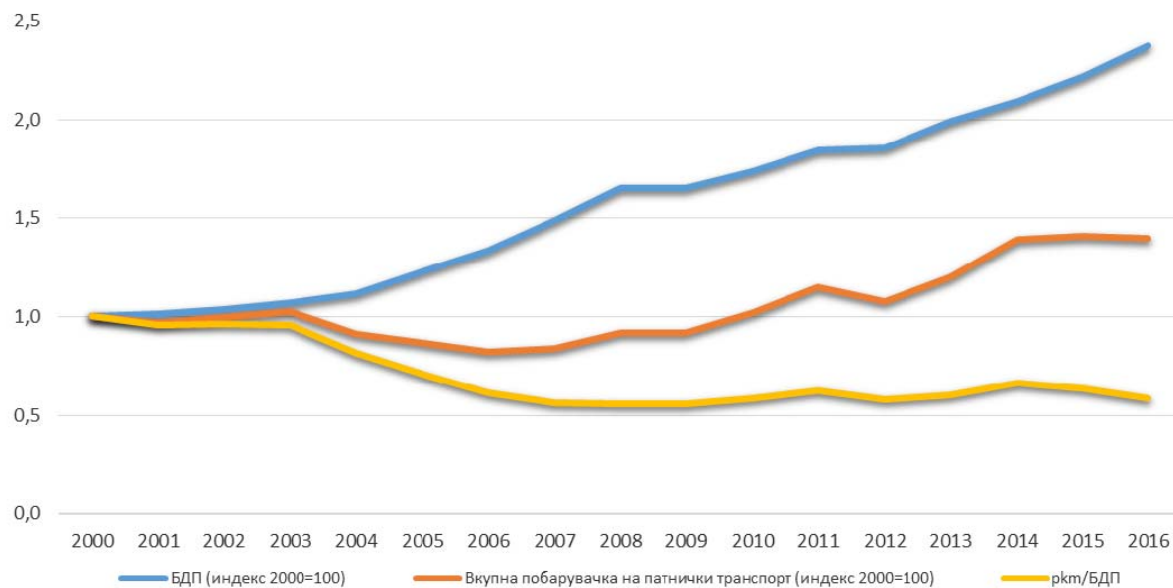
Слика 2 Учество на поедини видови патнички транспорт во вкупниот патнички транспорт



Слика 3: Побарувачка на патнички транспорт по глава на жител



Слика 4: Однос помеѓу вкупна побарувачка на патнички транспорт и БДП



Опфат на податоци: [excel](#)

Извор на податоци: Државен завод за статистика

Оценка

Вкупната побарувачка на патнички транспорт во разгледуваниот период се движи помеѓу 5.492 и 9.441 патнички километри, во разгледуваниот период пораснала за 38,43%. Учеството на патниот транспорт во вкупниот патнички транспорт изнесува 99,1% во 2016 година, што претставува пораст од 44,82% во однос на 1990 година, додека на железничкиот транспорт изнесува 0,9% во 2016 година, што претставува пад од 4,28 пати во однос на 1990 година.

Учеството на приватните возила и такси превозот во вкупниот патнички транспорт е најголемо. Во 2016 година има удел од 77,7% и истовремено претставува најголем удел во разгледуваниот

период. Најмал удел од 57,7% има во 1990 година. Во периодот од 2000 до 2006 година има тренд на опаѓање од 25,9%, по што до 2016 година следи тренд на покачување од 70,1%. Ова покажува дека за намалување на загадувањето на животната средина потребно е процентот на патниот транспорт во уделот на патнички транспорт да се намали за сметка на останатите видови транспорт. Со ова би се избегнало и поголемо трошење на скапо течно гориво кое при своето согорување ја загадува животната средина.

Градски и приградски превоз во градовите, во целиот разгледуван период, има тренд на намалување и изнесува 9,08%.

Меѓуградски и меѓународен превоз во разгледуваниот период бележи променлив тренд. Најголемо намалување во 2016 година, од 4,28 пати, во однос на 1990, се забележува кај железничкиот транспорт, што значи дека овој вид на транспорт многу малку се користи.

Податоците за учеството на патнички автомобили и такси превоз се проценети, а податоците за градски и приградски превоз се проценети во периодот од 1990 до 2013 година.

Побарувачката на патнички транспорт по глава на жител била најмала во 2006 година, 2.690 km, а најголема во 2015 година 4.558 km.

Трендот на односот на патнички километри и БДП во периодот од 2000 до 2016 година главно се намалува. Тој се индексира со годината 2000=100 со цел да се следат промените во интензитетот на побарувачката на патнички транспорт во однос на економскиот раст прикажан преку БДП.

Методологија

■ Методологија за пресметка на индикаторот

За да се измери разграничувањето на побарувачката на патнички транспорт од економскиот раст, се пресметува волуменот (т.е. интензитетот) на патничкиот транспорт во однос на БДП. Релативно разграничување се појавува кога побарувачката на патничкиот транспорт расте со стапка помала од онаа на БДП. Апсолутно разграничување се појавува кога побарувачката на патнички транспорт паѓа додека БДП расте или останува константен.

Единица мерка е патник-км (pkm) што претставува превезен патник на растојание од еден километар.

Земјите-членки на ЕУ во согласност со Регулативата за податоци за патниот транспорт и Регулативата на (ЕС) No 91/2003 за статистики во железничкиот транспорт се базираат на сите движења на патничкиот транспорт на националната територија.

Извор на користена методологија

Структурни индикатори на Еуростат за транспорт

Државен завод за статистика

■ Методолошка несигурност и несигурност на податоците

Сите податоци се засноваат на движењата на државната територија, без оглед на тоа од која држава е возилото. Методологијата на собирање на податоци е усогласена на ниво на ЕУ, но за потребите за пресметување на индикаторите се користени проценети податоци за автомобилскиот патнички сообраќај. Извори се EUROSTAT, Националните служби за статистика, ECMT, UNECE, UIC, DG TREN.

За да се одговори на прашањето дали побарувачката на патници се разграничува од економскиот раст, се разгледува интензитетот на патничкиот транспорт во однос на промените во реалниот БДП.

- Несигурност на групите податоци

За целосна слика на побарувачката за транспорт и на соодветните проблеми во животната средина, би било многу корисно податоците да се дополнат со податоци за бројот на возило-километри.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот, железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

Патниот транспорт е регулиран со Законот за превоз во патниот сообраќај. Во него се регулирани условите и начинот на вршење на превозот на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај.

Превозот на опасни стоки е регулиран со Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај во кој се уредени условите под кои се врши превозот на опасните стоки (подготвување на материјата, товарење, превоз, попатни постапки, истовар, безбедност во превозот, опремување на возилата и обука на кадри).

Железничкиот транспорт е регулиран со Закон за железници, Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, Закон за агенцијата за регулирање на пазарот на железнички услуги и Закон за безбедност во железничкиот сообраќај.

Цели

Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

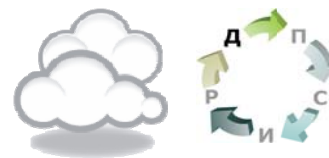
- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/EEA или други индикатори		Класификација по ДПСИР	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 035	Побарувачка во патничкиот транспорт	CSI 035	Passenger transport demand	П	Б	Транспорт БДП	Месечно, квартално годишно

МК - НИ 054

ПАТНИ МОТОРНИ ВОЗИЛА СПОРЕД ВИДОТ НА ГОРИВОТО



Дефиниција

Овој индикатор го дефинира бројот на моторни возила расчленети според видот на патното моторното возило (патнички автомобили, автобуси, камиони, мотоцикли, работни возила, влечни возила и трактори) и типот на горивото (бензин, нафта, мешавина, бензин-гас, електрична енергија) на републичко ниво.

Единици

- процент (%).

Клучно прашање за креирање на политиката

Колкаво е учеството на патни моторни возила според видот на гориво, во вкупниот број на патни моторни возила според видот на возилата?

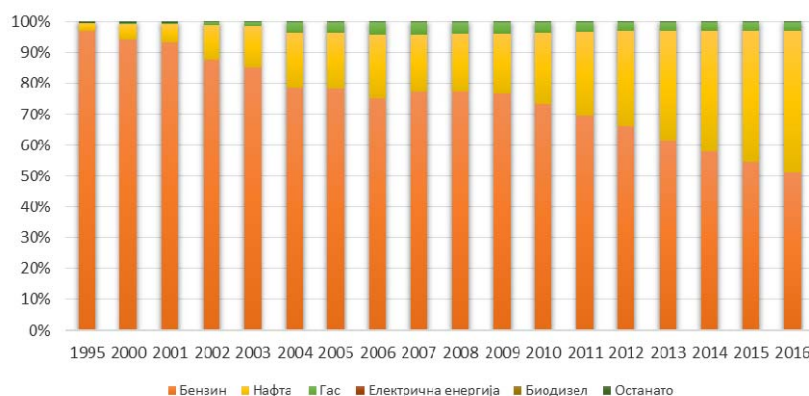
Клучна порака

Емисиите на загадувачките супстанции потекнуваат од скоро сите економски и општествени активности, а особено емисиите од транспортот имаат големо влијание во вкупните емисии во воздухот. Користењето на алтернативни извори на енергија, обновливи извори, биогоривото и природниот гас се примарни процеси за подобрување на квалитетот на воздухот.

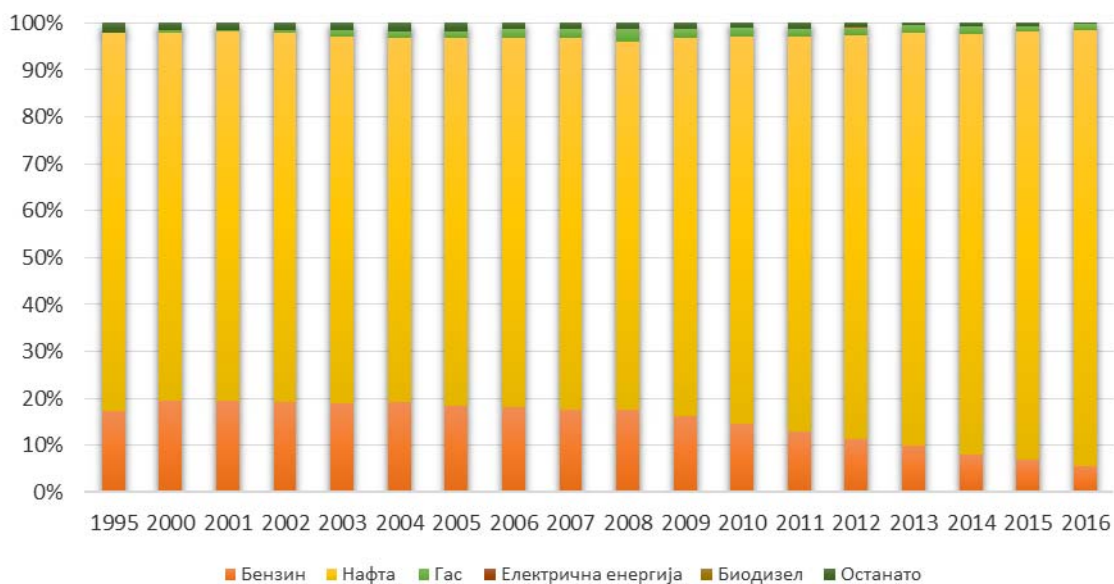
Користењето на бензин од автомобилите е најголемо, но со тренд на опаѓање од 27,05% во разгледуваниот период. За сметка на падот на употребата на бензинот, користењето на нафтата има тренд на зголемување од 2,3% во 1995, на 45,7% во 2016 година. Со оглед на тоа што при согорување на нафтата се испуштаат повисоки емисии на цврсти честички во споредба со согорувањето на бензините, овој тренд на зголемена употреба на дизел горива има штетно влијание врз здравјето на луѓето. Останатите видови горива имаат многу мал удел, со тенденција на пораст, и се движат од 0,5% во 1995 до 2,9% во 2016 година.

Кај останатите видови возила - автобуси, камиони, влечни возила, работни возила и трактори доминантен вид на гориво е нафтата со тренд на зголемување, по која следи бензинот, освен кај мотоциклите кај кои доминантен вид на гориво е бензинот. Останатите видови горива имаат многу мал удел со тенденција на пораст.

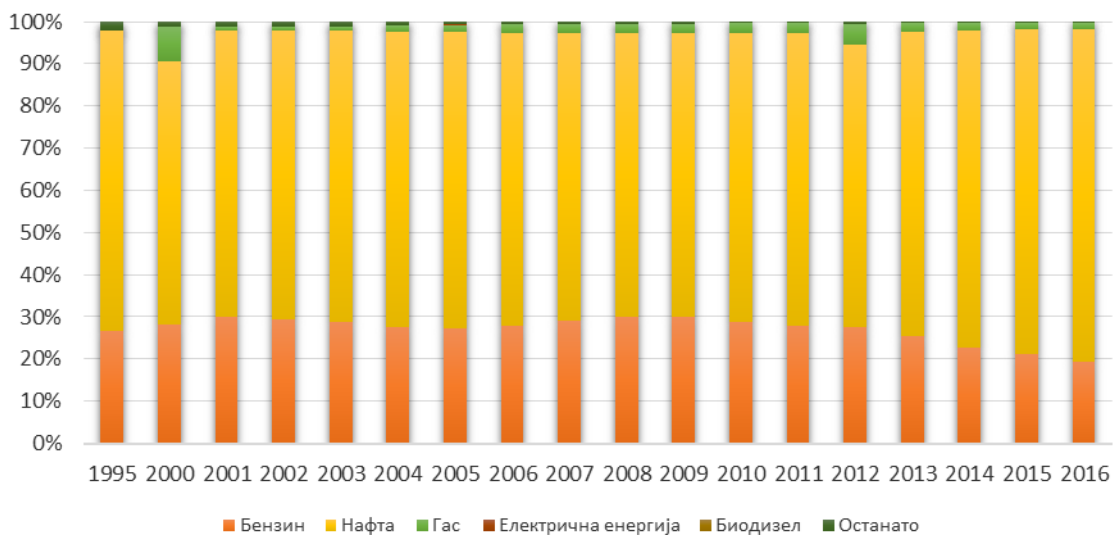
Слика 1. Удел на патничките автомобили според типот на горивото во вкупниот број на патнички автомобили



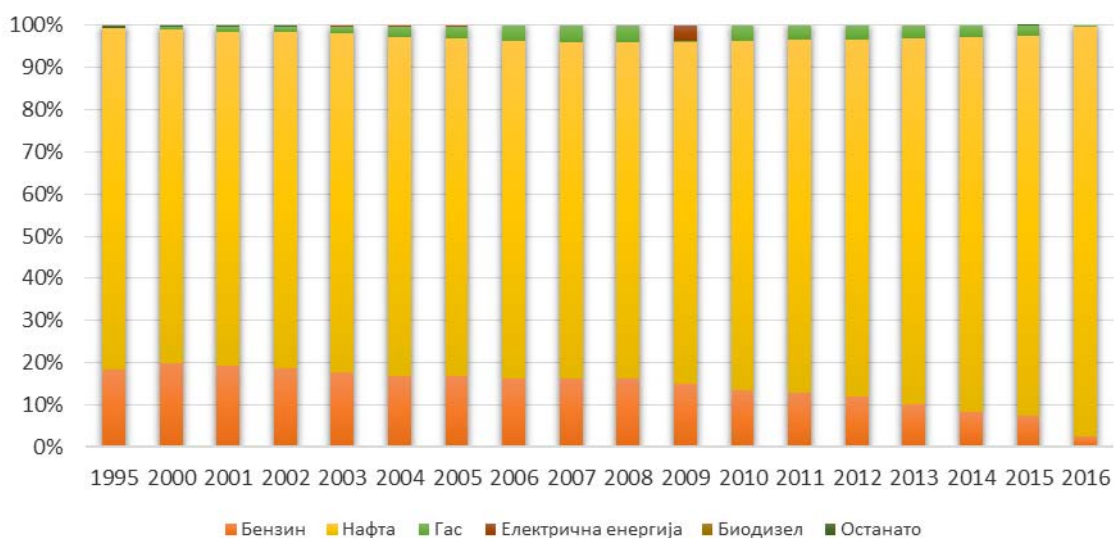
Слика 2. Удел на автобусите според типот на горивото во вкупниот број на автобуси



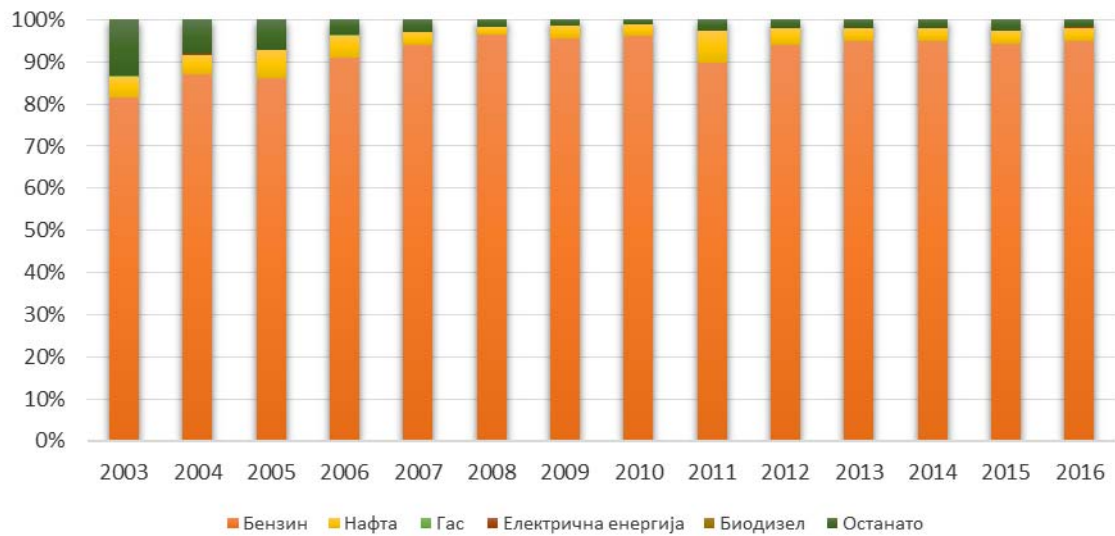
Слика 3. Удел на камионите според типот на горивото во вкупниот број на камиони



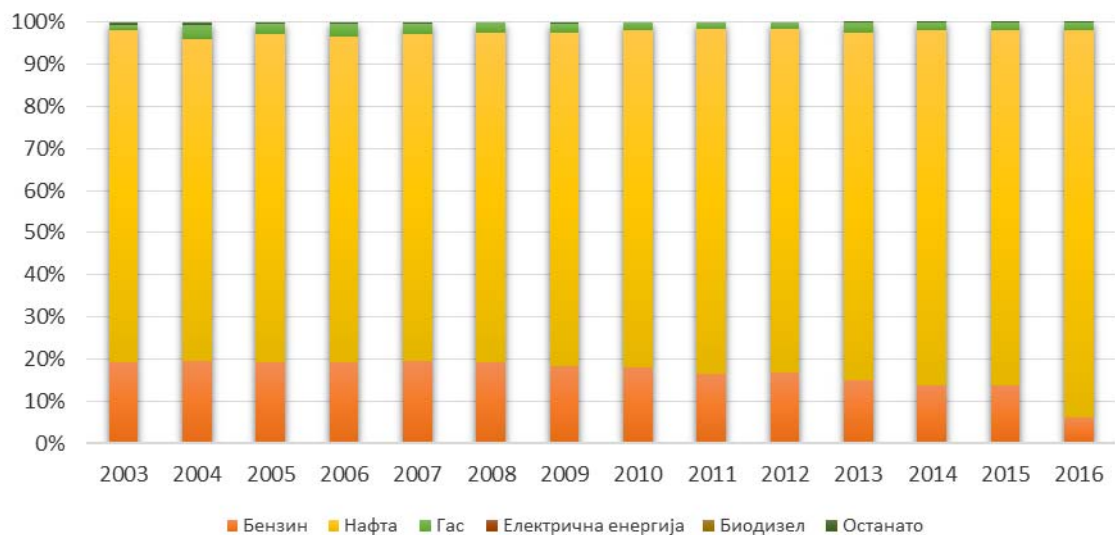
Слика 4. Удел на влечните возила според типот на горивото во вкупниот број на влечни возила



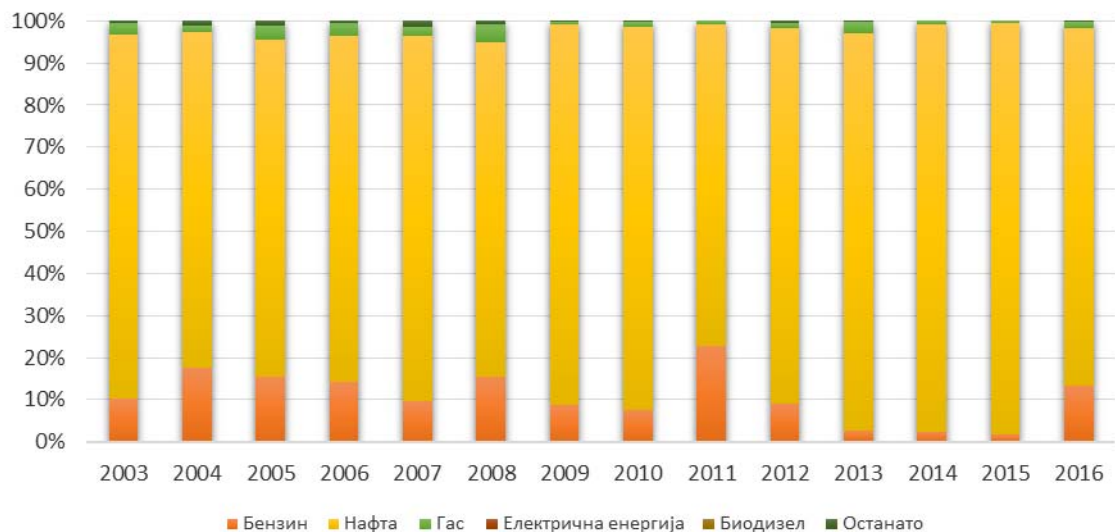
Слика 5. Удел на мотоциклите според типот на горивото во вкупниот број на мотоцикли



Слика 6. Удел на работните возила според типот на горивото во вкупниот број на работни возила



Слика 7. Удел на тракторите според типот на горивото во вкупниот број на трактори



Опфат на податоци: **excel**

Извор на податоци: Државен завод за статистика, Министерство за внатрешни работи

Оценка

Емисиите на загадувачките супстанции потекнуваат од скоро сите економски и општествени активности, а особено емисиите од транспортот имаат големо влијание во вкупните емисии во воздухот. Политиките и стратегиите за намалување на загадувањето во воздухот пред сè се насочени кон намалување на емисиите од сообраќајот (согорување на фосилните горива во возилата). Користењето на алтернативни извори на енергија, обновливи извори, биогоривото и природниот гас се примарни процеси за подобрување на квалитетот на воздухот.

Од податоците во разгледуваниот период користењето на бензин од автомобилите е најголемо, но со тренд на опаѓање. Во 1995 година 97,2% автомобили користеле бензин за да во 2016 година овој процент падне на 51,3% автомобили. За сметка на падот на употребата на бензинот, користењето на нафтата има тренд на зголемување од 2,3% во 1995 на 45,7% во 2016 година, што незначително е подобрување во однос на заштита на животната средина и намалување на емисиите во воздухот. Останатите видови горива имаат многу мал удел со тенденција на пораст и се движат од 0,5% во 1995 до 2,9% во 2016 година. Употребата на гасот од 1995 до 2016 година се зголемила за 1160 пати.

Кај останатите видови возила - автобуси, камиони, влечни возила, работни возила и трактори доминантен вид на гориво е нафтата со тренд на зголемување, по која следи бензинот, освен кај мотоциклите кај кои доминантен вид на гориво е бензинот.

Употребата на нафтата во автобусите има пораст од 45,85% до 2016 година, а на бензинот има пад од 59,1% во разгледуваниот период. Останатите видови горива се многу малку застапени и нивниот удел во вкупната употреба на горива се движи помеѓу 0,3% и 2,0%.

Што се однесува до камионите, употребата на нафтата има скоро константен удел во целиот период и се движи помеѓу 67,2% и 78,2%, истото се однесува и на употребата на бензинот и се движи помеѓу 19,3% и 30,1%. Гасот има променлив тренд на употреба и најголем удел имал во 2005 година од 8,1%, по што следува пад во целиот разгледуван период, а во 2016 година изнесува 1,6%. Останатите видови горива се многу малку застапени и се движат помеѓу 2,0% и 0,1%.

Кај влечните возила, исто како и кај автобусите, најголема е употребата на нафтата со пораст од 9,7% до 2016 година, а на бензинот има пад од 89,4% до 2016 година. Останатите видови горива се многу малку застапени и се движат помеѓу 0,01% и 0,17%.

Методологија

- Методологија за пресметка на индикаторот

Податоците за показателот се добиваат од бројот на патните моторни возила според видот на гориво и вкупниот број на патни моторни возила според видот на патните моторни возила и се пресметуваат како однос на бројот на патни моторни возила според видот на гориво во однос на вкупниот број на патни моторни возила според видот на возилата (учество). Збирот на учеството (%) од сите видови на патни моторни возила според гориво треба да изнесува 100 (%), во однос на вкупниот број на патни моторни возила според видот на возилата.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот,

железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

- Закон за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04, 127/06, 114/09, 83/10, 140/10, 17/11, 6/12, 23/13, 120/13, 163/13, 187/13, 42/14, 112/14, 166/14, 44/15, 97/15, 124/15, 129/15, 193/15, 37/16 и 71/16)
- Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 92/07, 161/09, 17/11, 54/11, 13/13, 163/13, 38/14, 166/14, 116/15, 193/15 и 31/16)
- Закон за државна статистика („Службен весник на РМ“ бр. 54/97, 21/07, 51/11, 104/13, 42/14, 192/15 и 27/16)
- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 169/15, 226/15, 55/16 и 11/18)

Цели

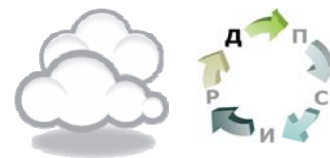
Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/EEA или други индикатори	Класификација по ДПСИР	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 054	Патни моторни возила според видот на горивото		Д	А	Транспорт Енергија	Месечно, квартално годишно



Дефиниција

Овој показател ги класифицира патните моторни возила според видот на моторното возило (патнички автомобили, автобуси, товарни возила и влечни возила) и просечната старост на републичко ниво.

Единици

- процент (%).

Клучно прашање за креирање на политиката

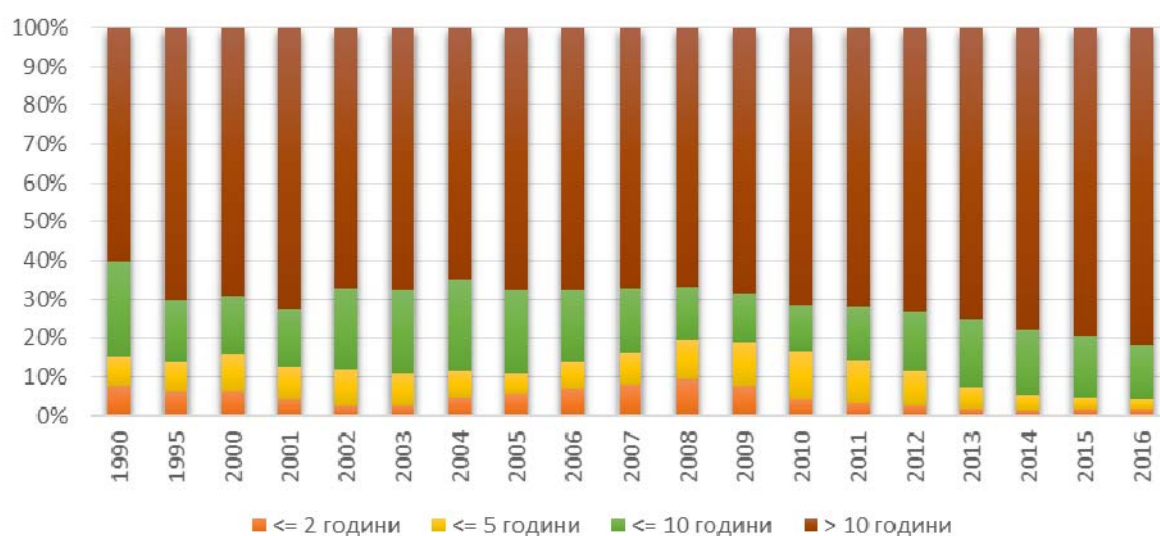
Дали замената на возниот парк резултира со намалување на просечната старост на возилата?

Клучна порака

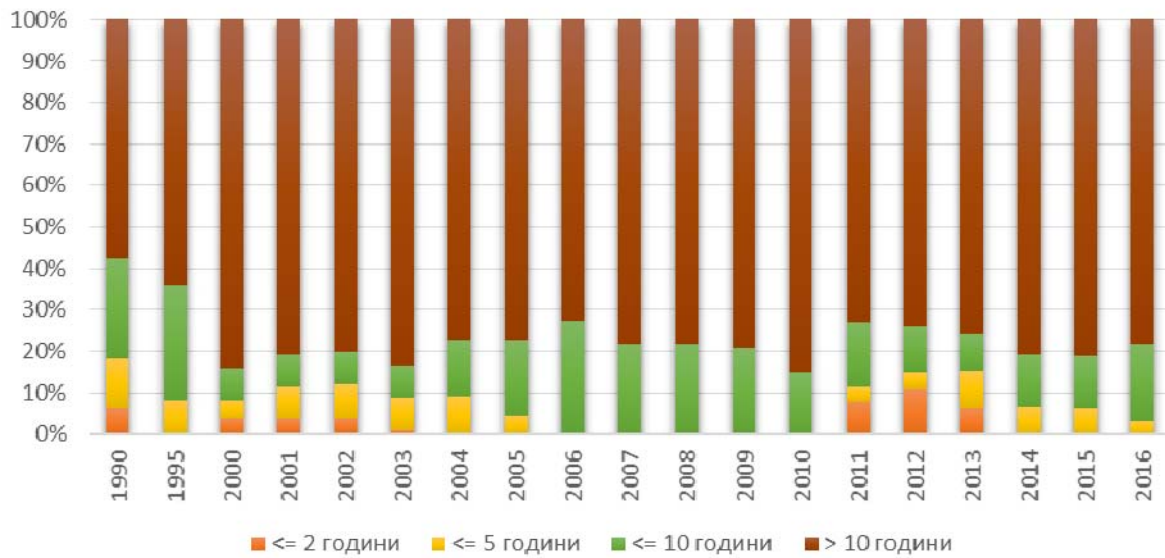
Од податоците во разгледуваниот период, за сите категории возила, може да се забележи дека најголем удел во вкупниот број на возила имаат возилата со старост над 10 години.

Просечната старост на патничките автомобили, има тренд на растење, се движи помеѓу 14,43 и 18,36 години, на автобусите има променлив тренд на опаѓање и растење и се движи помеѓу 20 и 15,3 години. Просечната старост на товарните возила има тренд на опаѓање до 2011 година, по што следи раст до 2016 година, и се движи помеѓу 16 и 14,71 година. Кај влечните возила, просечната старост има значителен тренд на опаѓање во периодот од 2001 година до 2016 година, а се движи помеѓу 16,12 и 12,01 години.

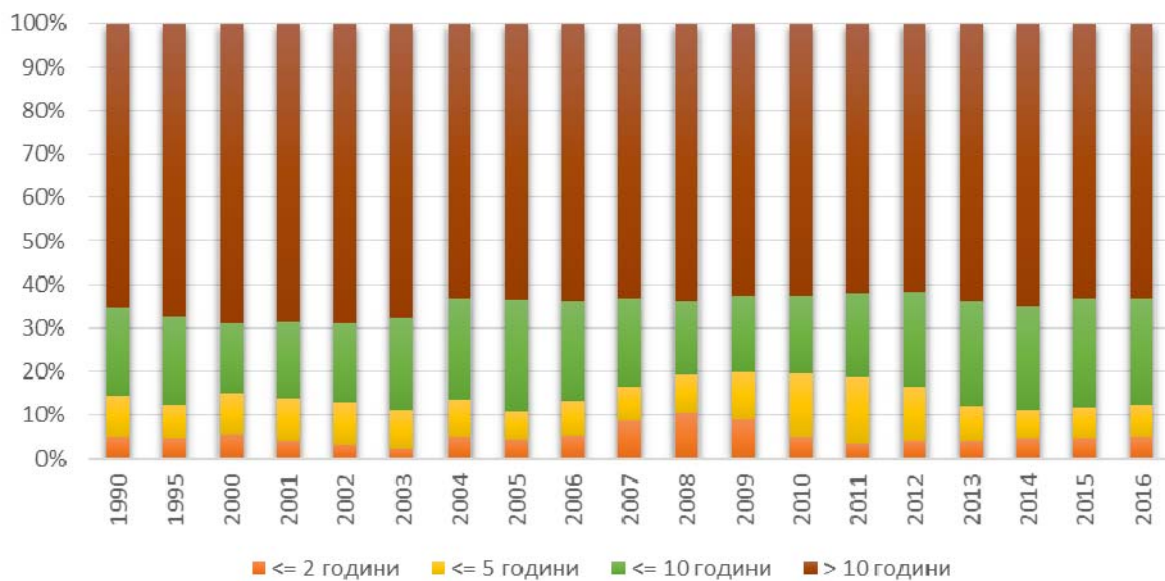
Слика 1. Удел на патничките автомобили според просечната старост на возилата во вкупниот број на патнички автомобили



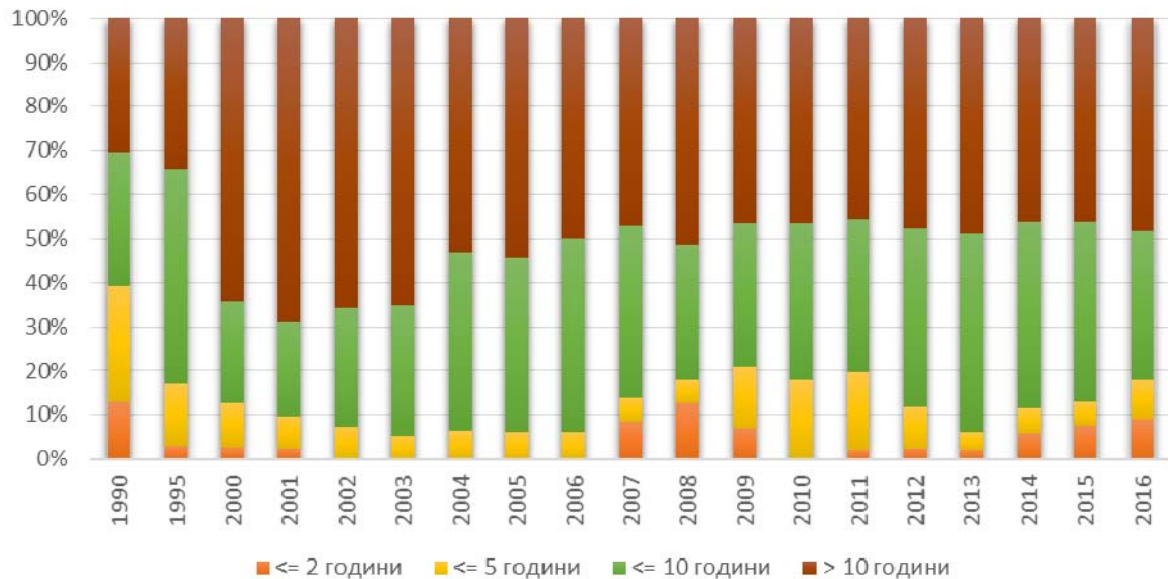
Слика 2. Удел на автобусите според просечната старост на возилата во вкупниот број на автобуси



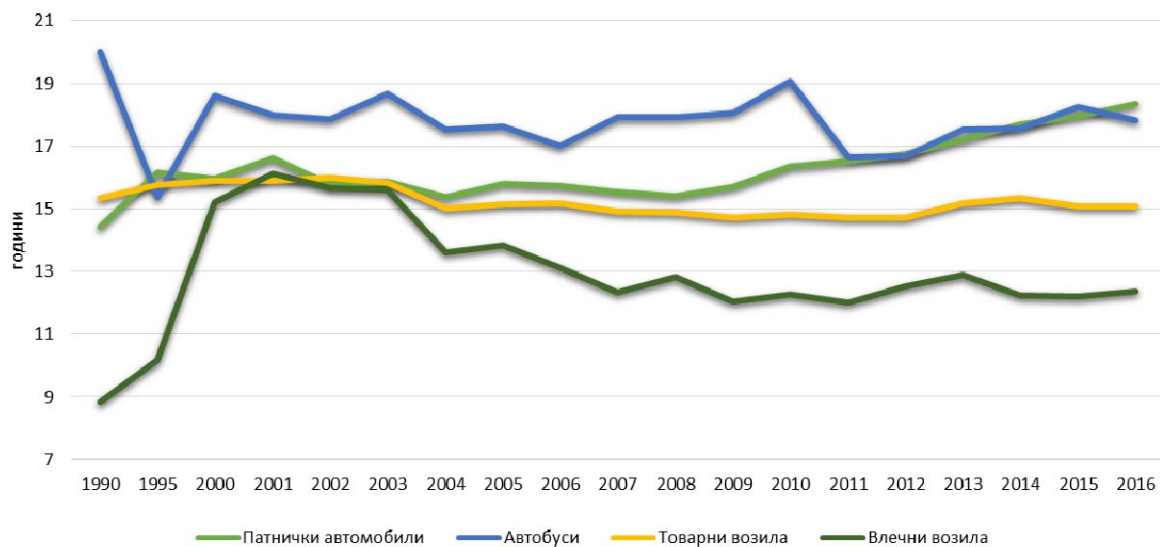
Слика 3. Удел на товарните возила според просечната старост на возилата во вкупниот број на товарни возила



Слика 4. Удел на влечните возила според просечната старост на возилата во вкупниот број на влечни возила



Слика 5. Просечна старост на возилата



Опфат на податоци: **excel**

Извор на податоци: Државен завод за статистика, Министерство за внатрешни работи

Оценка

Емисиите од транспортот имаат големо влијание во вкупните емисии во воздухот. Заради ова, особено е важно да се обновува возниот парк. Од податоците во разгледуваниот период, за сите категории возила, се забележува дека бројот на возилата има тренд на покачување, но за жал најголем удел во вкупниот број на возила имаат возилата со старост над 10 години, што укажува на доста стар возен парк, кој има големо влијание на вкупните емисии на загадувачките супстанции во воздухот.

Просечната старост на патничките автомобили, има тренд на растење, се движи помеѓу 14,43 и 18,36 години, на автобусите има променлив тренд на опаѓање и растење и се движи помеѓу 20 и 15,3 години. Просечната старост на товарните возила има тренд на опаѓање до 2011 година, по што следи раст до 2016 година, и се движи помеѓу 16 и 14,71 година. Кај влечните возила, просечната старост има значителен тренд на опаѓање во периодот од 2001 година до 2016 година, и се движи помеѓу 16,12 и 12,01 години.

Кај патничките автомобили уделот во вкупниот број на возила, во 2016, во однос на 1990 година, со старост над 10 години има тренд на зголемување од 132,4%, со старост помеѓу 5 и 10 години има тренд на намалување од 3,51%, со старост помеѓу 2 и 5 години има тренд на намалување од 41,2% и возила со старост до 2 години има тренд на намалување од 61,1%.

Уделот во вкупниот број на автобуси, во 2016 во однос на 1990 година, на автобусите со старост над 10 години има тренд на зголемување од 31,6%, со старост помеѓу 5 и 10 години има тренд на намалување од 25%, со старост помеѓу 2 и 5 години има променлив тренд и се движи помеѓу 0% и 12,1% и возилата со старост до 2 години имаат променлив тренд кој се движи помеѓу 0% и 11,1%.

Кај товарните возила, во разгледуваниот период, уделот во вкупниот број на товарни возила со старост над 10 години има тренд на зголемување од 65,4%, со старост помеѓу 5 и 10 години има тренд на зголемување од 100%, со старост помеѓу 2 и 5 години има тренд на зголемување од 36,8% и товарни возила со старост до 2 години има тренд на зголемување од 70%.

Уделот во вкупниот број на влечни возила, во 2016 во однос на 1990 година, на влечни возила со старост над 10 години има тренд на зголемување од 3,86 пати, со старост помеѓу 5 и 10 години има променлив тренд и се движи помеѓу 21,4% и 48,6%, со старост помеѓу 2 и 5 години има тренд на опаѓање од 16,67% и возилата со старост до 2 години имаат променлив тренд кој се движи помеѓу 0% и 13%.

Методологија

- Методологија за пресметка на индикаторот

Податоците за индикаторот се добиваат од бројот на патните моторни возила според видот и годината на производство се подготвуваат според старосните групи и се пресметуваат како однос на бројот на патните моторни возила според старосни групи во однос на вкупниот број на патните моторни возила според видот (учество). Збирот на учеството (%) од сите видови на патните моторни возила според старосните групи треба да изнесува 100 (%), во однос на вкупниот број на патните моторни возила според видот на возилата според старосните групи.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот, железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

- Закон за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04, 127/06, 114/09, 83/10, 140/10, 17/11, 6/12, 23/13, 120/13, 163/13, 187/13, 42/14, 112/14, 166/14, 44/15, 97/15, 124/15, 129/15, 193/15, 37/16 и 71/16)
- Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај („Службен

весник на РМ“ бр. 92/07, 161/09, 17/11, 54/11, 13/13, 163/13, 38/14, 166/14, 116/15, 193/15 и 31/16)

- Закон за државна статистика („Службен весник на РМ“ бр. 54/97, 21/07 , 51/11 , 104/13, 42/14, 192/15 и 27/16)
- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 169/15, 226/15, 55/16 и 11/18)

Цели

Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/EEA или други индикатори		Класификација по ДПСИР	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 055	Просечна старост на патните моторни возила	TERM 033	Average age of the vehicle fleet	Д	А	Транспорт	Месечно, квартално годишно