

ТРАНСПОРТ





МК - НИ 035

ПОБАРУВАЧКА НА ПАТНИЧКИ ТРАНСПОРТ

Период на проценка на индикаторот

- Септември 2007 – април 2008 година

Образложение

- Оправданост за изборот на индикаторот

Транспортот е еден од главните извори на стакленички гасови и загадувачки супстанции кои го зголемуваат загадувањето на воздухот кое може сериозно да го оштети човековото здравје и екосистемите. Индикаторот има за цел да помогне во објаснување на влијанието на загадувањето од транспортот врз животната средина.

Влијанието на патничкиот транспорт врз животната средина произлегува од пренос на ресурси, потрошувачка на горива, емисии на стакленички гасови, емисии на други загадувачки супстанции и бучава, користење на земјиштето (пренамена), несреќи итн). Поради различните видови на потекло на загадувањето од транспортот и промена на транспортните средства (видови на транспортни средства) се отежнува утврдувањето на вкупните ефекти врз животната средина. Вкупниот еколошки ефект од промена на видот на транспортот всушност, може да се утврди само за секој случај одделно, каде локалните околности и специфични еколошки ефекти мора да се земат предвид (на пример, транспорт во урбани области или на долги релации и др.).

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, вклучувајќи ги одделните трендови на двете негови компоненти. Растот на побарувачката на патничкиот транспорт и на БДП се индексираат со основна година која за ЕЕА е земена 1995 година. Индикаторот за разграничување се дефинира како однос помеѓу патник-км (копнени видови транспорт) и БДП (брuto-национален производ со константа 1995 година во EUR). Тој се индексира со годината t-1 со цел да се следат промените во интензитетот на побарувачката на патнички транспорт во однос на економскиот раст. Во прикажувањето на овој индикатор во Република Македонија се зема како основна година за споредба на индексот 2001=100

2) Удел на патничкиот транспорт: Овој индикатор се дефинира како процент на транспортот со патнички автомобил во вкупниот копнен транспорт. Единицата што се користи е патник-км (пкм), што претставува еден патник кој патува на далечина од еден километар. Тука спаѓа транспорт со патнички автомобили, градски и меѓуградски автобуси, возови и воздухоплови.

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-km (пкм), што претставува патување на еден патник на далечина од еден километар. Таа вклучува транспорт со автобуси и возови. Побарувачката на патнички транспорт и БДП се прикажани како индекс во однос на 2001=100 . Односот на првиот и вториот е со индекс на година t-1 (т.е. годишни промени во разграничувањето/интензитетот).

Побарувачката на патнички транспорт и БДП се прикажани како индекс во однос на 2001=100 . Односот на првиот и вториот е со индекс на година t-1 (т.е. годишни промени во разграничувањето/интензитетот).

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 („Сл. весник на РМ“ бр. 68/04 и 127/06). Во него се регулирани условите и начинот на вршење на превозот на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај.

Во Законот се спроведени повеќе директиви и регулативи на Советот на Европската унија и тоа: Директива 96/26ЕЦ, Директива 84/647ЕЕЗ, Регулотива 56/83ЕЕЗ, Регулотива 684/92ЕЕЗ, Регулотива 881/92 ЕЕЗ, Регулотива 3118/93ЕЕЗ, Регулотива 792/94ЕЗ, Регулотива 3315/94ЕЗ, Регулотива 12/98ЕЗ и Регулотива 2121/98ЕЗ.

Превозот на опасни стоки е регулиран со Закон за превоз на опасни стоки во патниот и железничкиот сообраќај („Сл. весник на РМ“ бр. 92/07) 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). Во Законот се спроведени следните мерки од законодавството на ЕУ: Директива 94/55/ЕЗ, Директива 2000/61/ЕЗ, Директива 2001/7/ЕЗ, Директива 95/50/ЕЗ, Директива 2001/26/ЕЗ, Директива 2004/112/ЕЗ, Директива 1996/35/ЕЗ, Директива 2000/18/ЕЗ, Директива 98/91/ЕЗ, Директива 96/49/ЕЗ и Директива 2006/90/ЕЗ.

Железничкиот транспорт е регулиран со Закон за железници („Сл. весник на РМ“ бр. 64/05 и 24/07), Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај („Сл. весник на РМ“ бр. 55/07), Закон за агенцијата за регулирање на пазарот на железнички услуги („Сл. весник на РМ“ бр. 07/08) и Закон за безбедност во железничкиот сообраќај („Сл. весник на РМ“ бр. 40/07).

Воздухопловниот транспорт е регулиран со Закон за воздухопловство („Сл. весник на РМ“ бр. 14/06 и 24/07)

Водениот транспорт е регулиран со Закон за внатрешна пловидба („Сл. весник на РМ“ бр. 55/07).





Цели

Целта на индикаторот е да прикаже информации кои ќе се употребат за подготовка на документи и акции за да се намали негативниот ефект на животната средина и луѓето.

Една од акциите за да се замени користењето на патниот транспорт со железнички, воден и јавен патнички транспорт е процентот на патниот транспорт во 2010 година да не биде поголем од 1998 година.

Клучна порака

Дали побарувачката на патнички транспорт е разграничена од економскиот раст?

Разграничувањето на побарувачката на патнички транспорт од економскиот раст е доста тешко ако се знае дека притоа се користи волуменот на патничкиот транспорт во однос на БДП. Ова зависи од условите на одвивањето на транспортот, од постоење на релевантна законската регулатива, од соодветен приказ на БДП.

Специфично прашање на политиката

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

На графикон 1 е прикажан трендот за патниот, железничкиот и воздухопловниот транспорт од 2002 до 2006 година изразен во патник-км (патнички километри).

График 1 Тренд за патниот, железничкиот и воздухопловниот транспорт од 2002 до 2006 година изразени во патник-км (патнички километри)

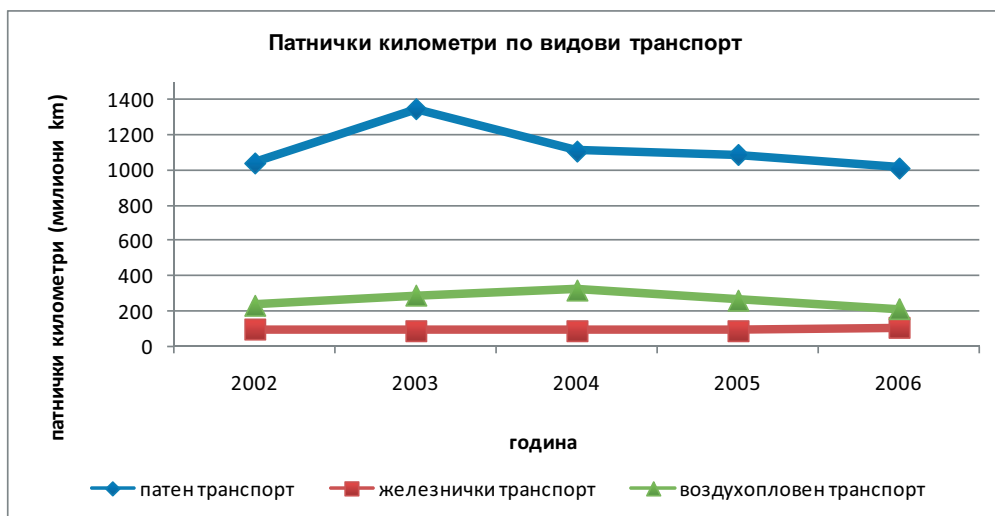




График 2 Удел на поедини видови патнички транспорт по години во милиони патнички километри

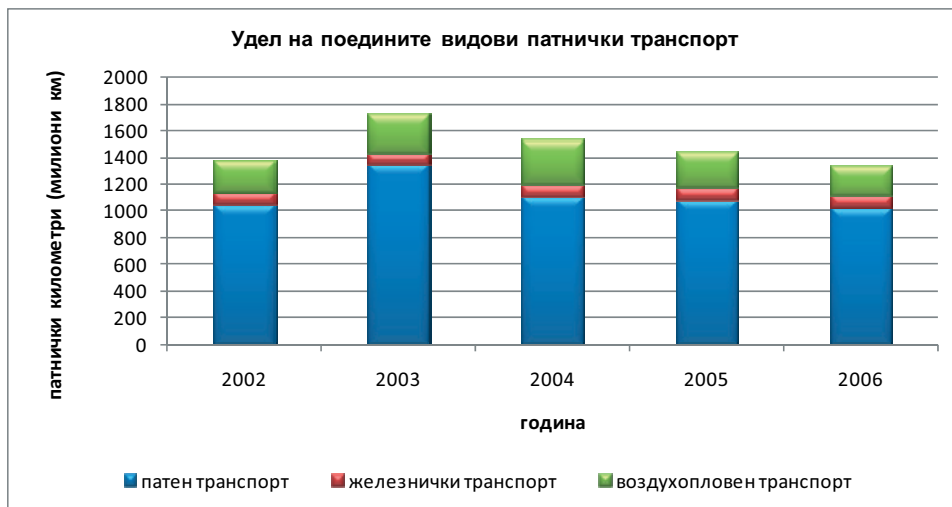


График 3 Приказ на на патнички транспорт во однос на БДП за поедини години



Оценка

Трендот споредбено земено во последните три години за патниот и воздухопловниот патнички транспорт е благо опаѓачки. Имено, ова значи дека има благо намалување на индексот на патник по километар од 2003 до 2006 година. Ова не е случај со железничкиот патнички транспорт кој за дадените години се одржува на константно ниво.

На графиконот 2 се гледа дека патниот транспорт опфаќа најголем процент од патничкиот транспорт од 72,64 % до 77,9 %, додека железничкиот е со удел од 5,3 % до 7,9 % и воздухопловниот од 16 до 21,2 %. 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.

На графикон 3 се гледа дека има опаѓање на трендот на односот патнички километри и БДП по дадените години.

Тој се индексира со годината 2001=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(патник-km) што претставува растојание од еден километар што го поминува еден патник. Таа се базира на патнички транспорт со автобус и со воз.

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 сè уште нема обезбедено 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

Единицата што се користи за мерење на волуменот, односно интензитетот на патничкиот транспорт, како што се дефинира во индикаторот, е патник-километар (пкм). Таа претставува патување на еден патник на растојание од еден километар. Податоците за автомобилски патнички сообраќај (т.е. просечниот број на патници на еден автомобил) не се задолжителни варијабилни бидејќи сè уште нема законска основа. Сите податоци за одвивањето на патничкиот транспорт се собираат преку Заедничкиот прашалник за транспортна статистика на EUROSTAT/ECMT/UNECE.





Оптоварувањето на возилото е клучен фактор кој игра клучна улога во оценката на тоа дали постои разграничување на побарувачката за патнички транспорт од растот на БДП. 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 патници-километри со возило-километри.

■ Несигурност на основата

Од аспект на заштитата на животната средина, важно е да не се превидат трендовите во вкупниот волумен на патнички транспорт. Реалните апсолутни вредности се клучни за сфаќањето на притисоците врз животната средина коишто потекнуваат од поголема побарувачка за патнички транспорт.

Спецификација за податоците

Име на индикаторот	Извор	Обврска за известување
Побарувачка во патничкиот транспорт	– Државен завод за статистика	

Опфат на податоци (по години):

Табела 1: Патнички километри дадени по години (изразени во милиони km)

	2002	2003	2004	2005	2006
патен транспорт	1042	1344	1110	1087	1016
железнички транспорт	98	92	94	94	105
воздухопловен транспорт	236	289	324	263	214

Табела 2: Приказ на удел во проценти на патнички километри (во милиони km) на поедини видови патнички транспорт

%	2002	2003	2004	2005	2006
патен транспорт	75,7	77,9	72,64	75,3	76,1
железнички транспорт	7	5,3	6,1	6,5	7,9
воздухопловен транспорт	17,1	16,7	21,2	18,21	16

Табела 3: Приказ на односот на патнички километри и БДП

година	пкм	БДП	пкм/БДП
2002	1140	4005	28,46
2003	1436	4129	34,78
2004	1204	4355	27,65
2005	1181	4705	25,10
2006	1121	5069	22,11





Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/ЕЕА 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	-Превоз на патници по километар -БДП	Месечно, квартално годишно

Географски опфат: Република Македонија

Временски опсег: од 2002 до 2006 година

Честота на прибирање на податоците: Податоците се прибираат на месечно ниво од регионалните одделенија, а се обработуваат и прикажуваат месечно, квартално и годишно.

Податоците се подготвуваат и обработуваат во согласност со методологијата од Прирачникот за транспортна статистика на EUROSTAT и важечките регулативи за секој вид транспорт.

Идни активности

■ Краткорочни активности

- Идентификување и дефинирање на индикатори од областа на транспортот кои може да ја прикажат состојбата со побарувачката на патничкиот транспорт во патник на километар и тонските километри во индикаторот побарувачка на товарен транспорт

а. Опис на активност

- Врз база на собрани и обработени податоци од Државниот завод за статистика во соодветен формат по дадена методологија се пресметува и прикажува индикаторот за побарувачка на патничкиот транспорт

б. Потребни за ресурси

- Ангажирање на национални експерти од институции - буџетски корисници со познавања за побарувачката на патничкиот транспорт со цел да учествуваат во изработката на индикаторот.

в. Состојба

- Континуирана активност

Краен рок: една година

■ Долгорочни активности

а. Опис на активност

- Активности поврзани со транспонирање на директиви поврзани со транспорт, стратегија за транспорт, план за подобрување на ефикасноста и економичноста во транспортот

б. Потреба за ресурси

- Не се утврдени потребни ресурси

в. Состојба

- Во тек

Краен рок: 01.01.2099 година





МК - НИ 036

ПОБАРУВАЧКА НА ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

Период на проценка на индикаторот

- Септември 2007 – април 2008 година

Образложение

- Оправданост за изборот на индикаторот

Транспортот е еден од главните извори на загадувањето на воздухот со испуштање на стакленички гасови и други загадувачки супстанции. Тоа е причината што транспортот сериозно може да влијае и да го оштети човековото здравје и екосистемите.

Со намалување на побарувачката на товарниот транспорт ќе се намали оштетувањето на животната средина и влијанието врз здравјето на луѓето од товарниот транспорт. Поради тоа потребата од разграничување на товарниот транспорт во зависност од растот на БДП е поврзано со влијанијата врз животната средина.

Влијанието на товарниот транспорт врз животната средина произлегува од пренос на ресурси, потрошувачка на горива, емисии на стакленички гасови, емисии на други загадувачки супстанции и бучава, користење на земјиштето (пренамена), несреќи итн). Поради различните видови на потекло на загадувањето од транспортот и промена на видовите на транспортни средства се отежнува утврдувањето на вкупните ефекти врз животната средина. Вкупниот еколошки ефект од промена на видот на транспортот всушност, може да се утврди само за секој случај одделно, каде локалните околности и специфични еколошки ефекти треба да се земат предвид (на пример, транспорт во урбани области или на долги релации и др.).

Дефиниција

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

1) За да се измери разграничувањето на побарувачката на товарниот транспорт од економскиот раст се користи волуменот на товарниот транспорт во однос на БДП вклучувајќи ги одделните трендови за неговите компоненти. Реалниот раст на БДП и побарувачката на товарниот транспорт се прикажуваат со индекс на 1995 година земено на ниво на EUROSTAT. Индикаторот за разграничување се дефинира како однос помеѓу t/km (копнен транспорт) и БДП (брuto-национален производ во константата 1995 година во евра). Тој ќе биде со индекс на година $t-1$ со цел да може да се следат промените во годишниот интензитет на побарувачката на товарниот транспорт во однос на економскиот раст.

2) Удел на товарниот транспорт од одделните видови транспорт: Овој индикатор се дефинира како процент на патниот од вкупниот копнен транспорт. Единицата е тон-километар (t/km), која претставува пренесување на еден тон на далечина од еден километар. Тука е вклучен патен и железнички копнен транспорт. Железничкиот транспорт се базира на движење на национална територија, без разлика на националноста на возилото. Патниот товарен транспорт се базира на сите движења на





возилата регистрирани во земјата која известува.

Единици

Единицата која се користи е тон-километар (t/km), која претставува превезување на еден тон на далечина од еден километар. Тука е вклучен патен и железнички копнен транспорт. Железничкиот транспорт се базира на превезување на домашната територија, без разлика на националноста (од каде доаѓа) на возилото. Патниот транспорт се базира на сите движења на возилата регистрирани во земјата за која се известува. Побарувачката на товарниот транспорт и БДП во EUROSTAT се прикажани како индекс (1995=100). Односот на првиот и вториот се индексира на годината t-1 (т.е. годишно разграничување/интензитет на промените).

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 („Сл. весник на РМ“ бр. 68/04 и 127/06). Во него се регулирани условите и начинот на вршење на превозот на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај.

Во Законот се спроведени повеќе директиви и регулативи на Советот на Европската унија и тоа: Директива 96/26ЕЦ, Директива 84/647ЕЕЗ, Регулотива 56/83ЕЕЗ, Регулотива 684/92ЕЕЗ, Регулотива 881/92 ЕЕЗ, Регулотива 3118/93ЕЕЗ, Регулотива 792/94ЕЗ, Регулотива 3315/94ЕЗ, Регулотива 12/98ЕЗ и Регулотива 2121/98ЕЗ.

Превозот на опасни стоки е регулиран со Закон за превоз на опасни стоки во патниот и железничкиот сообраќај („Сл. весник на РМ“ бр. 92/07) 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). Во Законот се спроведени следните мерки од законодавството на ЕУ: Директива 94/55/ЕЗ, Директива 2000/61/ЕЗ, Директива 2001/7/ЕЗ, Директива 95/50/ЕЗ, Директива 2001/26/ЕЗ, Директива 2004/112/ЕЗ, Директива 1996/35/ЕЗ, Директива 2000/18/ЕЗ, Директива 98/91/ЕЗ, Директива 96/49/ЕЗ и Директива 2006/90/ЕЗ.

Железничкиот транспорт е регулиран со Закон за железници („Сл. весник на РМ“ бр. 64/05 и 24/07), Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај („Сл. весник на РМ“ бр. 55/07), Закон за агенцијата за регулирање на пазарот на железнички услуги („Сл. весник на РМ“ бр. 07/08) и Закон за безбедност во железничкиот сообраќај („Сл. весник на РМ“ бр. 40/07).

Воздухопловниот транспорт е регулиран со Закон за воздухопловство („Сл. весник на РМ“ бр. 14/06 и 24/07).

Водениот транспорт е регулиран со Закон за внатрешна пловидба („Сл. весник на РМ“ бр. 55/07).





Цели

Целта на индикаторот е да прикаже информации кои ќе се употребат за подготовка на документи и акции за да се намали негативниот ефект на животната средина и луѓето.

Една од акциите е да се замени користењето на патниот товарен транспорт со железнички, воден така што процентот на патниот товарен транспорт во 2010 година да не биде поголем од 1998 година.

Клучна порака

Дали побарувачката на товарен транспорт е разграничена од економскиот раст?

За да се измери разграничувањето на побарувачката на товарниот транспорт од економскиот раст се користи волуменот на товарниот транспорт во однос на БДП вклучувајќи ги одделните трендови за неговите компоненти. Индикаторот за разграничување се дефинира како однос помеѓу тон/км (копнен транспорт) и БДП (во однос на EUROSTAT бруто-национален производ во константата 1995 година во евра). Тој ќе биде со индекс на година $t-1$ со цел да може да се следат промените во годишниот интензитет на побарувачката на товарниот транспорт во однос на економскиот раст.

Специфично прашање на политиката

Дали процентот на превоз на стока во патниот сообраќај е намален во однос на другите видови транспорт ?

График 1 Тренд на побарувачка на товарен транспорт во тонски километри по видови транспортни средства

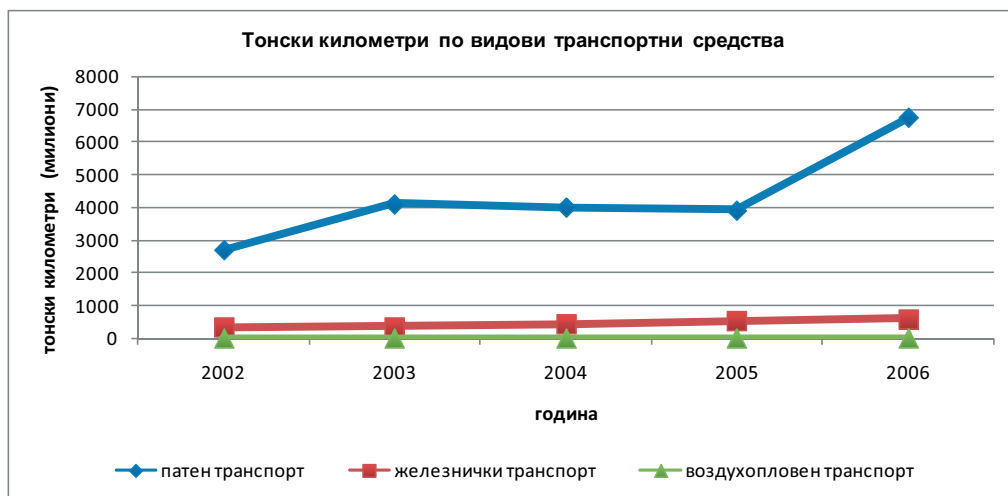




График 2 Приказ на уделот на поедини видови товарен транспорт по години во милиони тонски километри

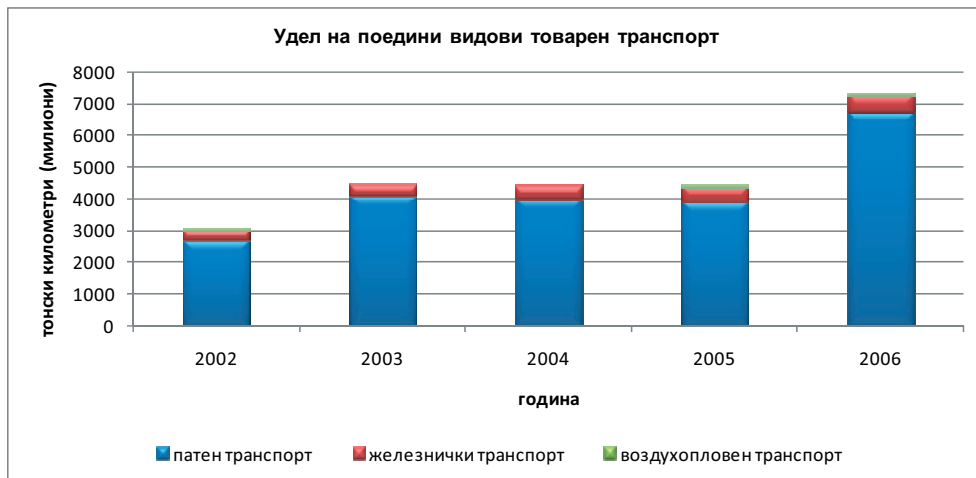


График 3 Приказ на товарниот транспорт во однос на БДП за поедини години



Оценка

Тренд на побарувачката на товарниот транспорт во тонски километри по видови транспортни средства прикажан на графикон 1 од 2002 до 2006 година за патниот товарен транспорт покажува континуиран пораст речиси идентичен на годишно ниво сè до 2005 година кога од 2005 до 2006 година има нагол пораст. Во однос на железничкиот и воздухопловниот товарен транспорт речиси и да нема промена во податоците на годишно ниво и трендот е константен без големи и забележителни варијации.

Од графикон 2 јасно се гледа дека во товарниот транспорт преовладува патниот транспорт и тоа се движи од 88,11 до 91,7 % дадено по сите анализирани години. Железничкиот товарен транспорт се движи од 8,4 до 11,3 % од вкупниот товарен





транспорт. Ова е доволен показател дека индикаторот треба да се стреми кон намалување на патниот транспорт за сметка на останатите видови товарен транспорт. Ова е од причина што во патниот товарен транспорт се користат скапи течни горива кои при своето согорување по патиштата значително ја загадуваат животната средина, воздухот, почвата биодиверзитетот и др.

На графикон 3 се гледа дека трендот на индексот на тонски километри во однос на БДП од 2002 до 2003 година расте па до 2005 година опаѓа, кога од 2005 до 2006 година има нагол пораст.

Тој се индексира со годината 2001=100 со цел да се следат промените во интензитетот на побарувачката на товарниот транспорт во однос на економскиот раст прикажан преку БДП.

Методологија

■ Методологија за пресметка на индикаторот

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

Единицата е тон-километар (t/km), која претставува движење на еден тон на далечина од еден километар. Тука е вклучен патниот и железничкиот транспорт. Железничкиот копнен транспорт се базира на превезување на домашната територија, без разлика на земјата од каде доаѓа возилото. Патниот транспорт се базира на сите движења на возилата регистрирани во земјата.

Во согласност со Регулативата (ЕЦ) No 1172/98, податоците за патен транспорт се базираат на сите движења на возилата регистрирани во земјата за која се известува. Сите други податоци за транспортот се однесуваат, главно, на движења на домашна територија, без разлика на земјата од каде доаѓа возилото.

■ Извор на користена методологија

Структурни индикатори на EUROSTAT 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 сè уште нема обезбедено задоволителни податоци за товарниот патен транспорт. Извори се EUROSTAT, националните служби за статистика, ECMT, UNECE, UIC, DG TREN.

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





Несигурност на групите податоци

Единицата што се користи за мерење на волуменот, односно интензитетот на товарниот транспорт, како што се дефинира во индикаторот, е тони по-километар (t/km). Таа претставува превезување на еден тон на далечина од еден километар. Податоците за одвивањето на товарниот транспорт се собираат преку Заедничкиот прашалник за транспортна статистика на EUROSTAT /ECMT/UNECE.

Оптоварувањето на возилото е клучен фактор кој игра клучна улога во оценката на тоа дали постои разграничување на побарувачката за товарниот транспорт од растот на БДП. 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 тони по-километри со возило по-километри.

■ Несигурност на основата

Од аспект на заштитата на животната средина, важно е да не се превидат трендовите во вкупниот волумен на товарен транспорт. Реалните апсолутни вредности се клучни за сфаќањето на притисоците врз животната средина коишто потекнуваат од поголема побарувачка за товарниот транспорт.

Спецификација за податоците

Име на индикаторот	Извор	Обврска за известување
Побарувачка на товарниот транспорт	во – Државен завод за статистика	

Опфат на податоци (по години):

Табела 1: Товарен транспорт по видови во тонски километри (изразени во милиони km)

	2002	2003	2004	2005	2006
патен транспорт	2693	4130	4004	3930	6732
железнички транспорт	334	373	426	530	614
воздухопловен транспорт	0,331	0	0	0,45	0,44

Табела 2: Приказ на удел во проценти на тонски километри (во милиони km) на поедини видови товарен транспорт

%	2002	2003	2004	2005	2006
патен транспорт	88,95	91,7	90,4	88,11	91,6
железнички транспорт	11,3	8,3	9,6	8,4	8,4
воздухопловен транспорт	1,05	0	0	0	0





Табела 3: Приказ на односот на тонски километри и БДП

година	tkm	BDP	tkm/BDP
2002	3207	4005	80,07
2003	4503	4129	109,07
2004	4430	4355	101,73
2005	4460	4705	94,79
2006	7346	5069	144,92

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 036	Побарувачка во товарен транспорт	CSI 036	Freight transport demand	П	Б	Превоз на товар-стока по километар БДП	-Месечно -квартално -годишно

Географски опфат - Република Македонија

Временски опсег - од 2002 до 2006 година

Честота на прибирање на податоци

Податоците се прибираат на месечно ниво од регионалните одделенија, а се обработуваат и прикажуваат месечно, квартално и годишно.

Податоците се подготвуваат и обработуваат во согласност со методологијата од Прирачникот за транспортна статистика на EUROSTAT и важечките регулативи за секој вид транспорт.

Идни активности

■ Краткорочни активности

- Идентификување и дефинирање на индикатори од областа на транспортот кои може да ја прикажат состојбата со побарувачката на тонските километри во индикаторот побарувачка на товарен транспорт

а. Опис на активноста

- Врз база на собрани и обработени податоци од Државниот завод за статистика во соодветен формат по дадена методологија се пресметува и прикажува индикаторот за побарувачка на товарниот транспорт

б. Потребни ресурси

- Ангажирање на национални експерти од институции - буџетски корисници со познавања за побарувачката на товарниот транспорт со цел да учествуваат во изработката на индикаторот.

в. Состојба

- Континуирана активност





■ Долгорочни активности

а. Опис на активноста

- Активности поврзани со транспонирање на директиви поврзани со транспорт, стратегија за транспорт, план за подобрување на ефикасноста и економичноста во транспортот

б. Потреба за ресурси

- Не се утврдени потребни ресурси

в. Состојба

- Во тек

