



Европска Унија

Корисници на рамковни договори 2013-дел 2

Изработка на Национална стратегија за транспортниот сектор

Писмо за Договор бр. IPAOPRD2007-2013-4.2-ДЕЛ 2-22

Нацрт национална стратегија за транспорт

1 декември 2017 година



Проектот е финансиран од
Европската Унија



A.R.S. Progetti S.P.A.
Ambiente Risorse Sviluppo

Проектот е реализиран од АРС Прогетти
Рамковен договор БЕНЕФ 2013г. Дел 2

Име на програма	ИПА КОМПОНЕНТА I ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ЗА РЕГИОНАЛЕН РАЗВОЈ (ОПРР)		
Име на проект	ФВС „Развој на Национа стратегија за транспортниот сектор“ ФВЦ БЕНЕФ 2013 – Дел 2 (ФВС BENEФ 2013 – Lot 2): Транспорт и инфраструктури		
Референтен број:	ИРАОПРД2007-2013-4.2-LOT2-22		
Договор број:	12-7422/1		
Времетраење на проектот:	10 месеци		
Датум на почеток на проектот:	20.2.2017 г.		
Project End Date:	22.12.2017		
Име:	МТВ	ЦСФД	ARS Progetti S.p.A.
Улога:	Корисник	Договорен орган	Изведувач
Адреса:	Даме Груев бр. 6 1000 Скопје, Република Македонија	Даме Груев бр. 12 1000 Скопје, Република Македонија	Виа Дурбан, 2 00144 Рим, Италија
Телефон:	+389 2 3145532	+389 2 3255400	+39 06 57300679
Факс:			
Е-пошта:	Darko.spiroski@mtc.go v.mk	Radica.koceva@finance. gov.mk	f.sancilio@arsprogetti. com
Лице за контакт:	Дарко Спироски	Радица Коцева	Фурио Валерио Санцилио
Општа цел	Подобрување на економската ефикасност, сигурност и достапност на транспортот во управување со влијанието на постојните и идните транспортни активности врз животната средина и обезбедување интеграција со политиките на другите сектори.		
Цел	Планирање активности за решавање на слабостите во транспортниот сектор на регионално и национално ниво. Активностите ќе го опфатат периодот од 2017 до 2030 година и ќе го потврдат процесот на проекти и на политики што веќе се договорени и што треба да се исполнат во периодот на Стратегијата.		
Очекувани резултати	<ul style="list-style-type: none"> • Извештај за обемот на работа; • Дигитална банка на податоци; • Модел на транспорт, Извештај за моделирање на транспорт и Прирачник за модели на транспорт; • Извештај за анализа на проблеми и • Нацрт национална стратегија за транспортниот сектор • Извештај за САЖС (Стратешка анализа на животната средина) 		
Клучни активности	<ol style="list-style-type: none"> 1 Почеток 2 Одредување обем 3 Собирање податоци 4 Консултации со заинтересирани страни 5 Транспортен модел 6 Анализа на проблеми и цели 7 Планирање на мерки 8 Подготовка на Стратегијата 		

9 Постапка и консултации за САЖС

Клучни заинтересирани
страни

МТВ

Целни групи

МТВ, ЈПДП, ЦВП, ЈП МЖ-И

Период за известување

20.2.2017 – 30.11.2017 г.

Извештај бр.

07

Автор на извештајот

Име

Датум

Потпис

Адријан Вилкан, КЕ1

20/12/2017

Еди Деслерцк, КЕ2

20/12/2017

Зоран Кракутовски, КЕ3

20/12/2017

Овој документ е изготвен со помош на Европската Унија. Содржината на овој документ е одговорност единствено на APC Прогети С.п.А. и нејзините партнери од Конзорциумот и на никој начин не може да се зема како одраз на ставовите на Европската Унија. Земете во предвид дека се работи за работна верзија на документот кој може да има одредени недостатоци во однос на превод и технички грешки кои ќе бидат отстранети во финалната верзија на истиот.

Кратенки и Акроними

ГПДС	Годишен просечен дневен сообраќај
ДО	Договорен орган
ЦСФД	Централен сектор за финансирање и склучување договори во рамките на Министерството за финансии
МТВ	Министерство за транспорт и врски
ДЕУ	Делегација на Европската Унија
ЕК	Европска комисија
ЕУ	Европска Унија
ИПА	Инструмент за претпристапна помош
ОПРР	Повеќегодишна работна програма „Регионален развој“
ЕБРД	Европска банка за реконструкција и развој
ЕИБ	Европска инвестициона банка
СБ	Светска банка
МФИ	Меѓународна финансиска институција
КБА	„Кост бенефит“ - анализа
МЖСПП	Министерство за животна средина и просторно планирање
НВО	Невладина организација
ЕПА	Единици на патнички автомобили
САЖС	Стратешката анализа на животната средина
РИ	Рамковен изведувач
УКП	Управен комитет на проектот
ПРАГ	Практичен водич за постапки за договори за надворешни активности на ЕУ

ПЗ	Проектна задача
НСТ	Национална стратегија за транспорт
ДШТ	Долги шински тракови
УИЦ	Меѓународна унија за железници
ТСИ	Технички стандарди за интероперабилност
ТТВ	Тешки товарни возила
ДЗС	Државен завод за статистика

Содржина

1.	ДЕЛ 1: Вовед	iv
	1.1. Водечки начела	13
	1.1.1. Цел на Националната стратегија за транспорт Error! Bookmark not defined.	
	1.1.2. Клучни цели Error! Bookmark not defined.	
	1.1.3. Цели Error! Bookmark not defined.	
	1.2. Развој на транспортниот сектор Error! Bookmark not defined.	
	1.2.1. Карактеристики на транспортниот сектор Error! Bookmark not defined.	
	1.2.2. Развој на транспортниот сектор Error! Bookmark not defined.	
	1.3. Правен контекст.....	29
	1.3.1. Регулаторна рамка	29
	1.3.2. Институционална рамка	31
2.	ДЕЛ 2: Мерки за транспортна инфраструктура.....	36
	2.1. Собирање податоци	Error! Bookmark not defined.
	2.1.1. Постоечки услови на транспортна инфраструктура Error! Bookmark not defined.	
	2.1.2. Капацитети и нивоа на услуги на патна и железничка мрежа	41
	2.2. Анализа на проблеми	Error! Bookmark not defined.
	2.2.1. Поврзување и одржување на транспортната мрежа Error! Bookmark not defined.	
	2.2.2. Безбедност на транспортниот сектор Error! Bookmark not defined.	
	2.2.3. Интероперабилност на транспортниот систем Error! Bookmark not defined.	
	2.2.4. Гранични премини Error! Bookmark not defined.	
	2.2.5. Тежини и ограничувања на патната и железничката мрежа	73
	2.2.6. Заклучоци на реалната состојба Error! Bookmark not defined.	
	2.3. Предложени мерки	Error! Bookmark not defined.
3.	ДЕЛ 3: Мерки на транспортниот сектор.....	82
	3.1. Собирање податоци за транспортни операции.....	82
	3.2. Анализа на проблеми	Error! Bookmark not defined.

3.2.1.	Интермодален товарен транспорт	
	Error! Bookmark not defined.	
3.2.2.	Управување со железничкиот сектор	
	Error! Bookmark not defined.	
3.2.3.	Одредби за патен товарен сектор	97
3.2.4.	Заклучоци за реалната состојба	
	101	
3.3.	Предложени мерки	106
4.	<i>ДЕЛ 4: Стратегија</i>	117
4.1.	Преглед на стратешки активности	Error! Bookmark not defined.
4.2.	Влијание на Стратегијата	Error! Bookmark not defined.
4.2.1.	Опис на сценаријата <i>Направете нешто 2022, 2025 и 2030</i>	119
4.2.2.	Ефекти од реализација на сценаријата <i>Направете нешто</i> за модалниот удел	125
4.2.3.	Ефекти од реализација на сценаријата <i>Направете нешто</i> за емисии	130
4.3.	План за реализација	Error! Bookmark not defined.

Список на слики

Слика 1: Органограм на МТВ	Error! Bookmark not defined.
Слика 2. Удел на локални, регионални и магистрални патишта во вкупната должина на патната мрежа ..	36
Слика 3. Железничка мрежа (Извор ЈП МЖ – Инфраструктура).....	39
Слика 4. Официјални оперативни места за патнични и товарни возови (Извор ЈП МЖ Инфраструктура)	39
Мапа на СЕЕТО за сеопфатна /за основна мрежа – аеродром, морско пристаниште и пристаниште за МВП40	
Слика 6. Патна мрежа за соодносот обем/капацитет – основна година 2015	42
Слика 7. Патна мрежа за соодносот обем/капацитет–прогнозирано 2025 г., сценарио НН	43
Слика 8. Патна мрежа за соодносот обем/капацитет – прогнозирано 2030 г., сценарио НН.....	44
Слика 9. Коридори од основната мрежа на ТЕН-Т што минуваат низ Македонија (патни и железнички)....	50
Слика 10. Патна мрежа на ТЕН-Т коридорите VIII и X, X - d.....	Error! Bookmark not defined.
Слика 11. Патни врски на основната мрежа на Југоисточната Европа, 2013 г. ...	Error! Bookmark not defined.
Слика 12. Мапа на сеопфатната/на основната патна мрежа на СЕЕТО на Западен Балкан, 2016 г.	Error! Bookmark not defined.
Слика 13. Организација на ЈПМП за одржување на државните патишта во пет подржувачници	Error! Bookmark not defined.
Слика 14. Железнички врски на основната мрежа на СЕЕТО во Југоисточна Европа, 2013 г.	57
Слика 15. Мапа на СЕЕТО за сеопфатната/за основната железничка мрежа на Западен Балкан, 2016 г.	Error! Bookmark not defined.
Слика 16. Сообраќај на контејнери на пристаништа во СЕЕТО регионот (Извор: Западнобалканска интермодална студија, 2016 г.).....	63
Слика 17. Тековни главни интермодални ланци во регионот на СЕЕТО во 2013 г.	64
Слика 18. Планиран интермодален терминал во станицата Трубареве	66
Слика 19. Предлози за главни интермодални терминали (центри) во регионот на СЕЕТО	67
Слика 20. Локација и поврзаност на аеродромот во Скопје и во Охрид со патна мрежа.....	68
Слика 21. Железничка мрежа во регионот на Скопје во близина на аеродромот	68
Слика 22. Патни коридори и два гранични премина каде што се спроведени испитувањата.....	69
Слика 23. Учество на анкетирани возила по категорија на граничниот премин Богородица	71
Слика 24. Времето на чекање на граничниот премин Богородица по категорија на возила	71
Слика 25. Задоволство на испитаници од времето на чекање на граничниот премин Богородица по категорија на возила.....	71
Слика 26. Учество на испитани возила по категорија на граничен премин Табановце	72
Слика 27. Време на чекање на граничен премин Табановце по категорија на возила	73

Слика 28. Задоволство на испитаници од времето на чекање на граничниот премин Табановце по категорија на возила.....	73
Слика 29. Учество на превезени патници по начин на превоз 2015 година	82
Слика 30. Учество на превезена стока по начин на превоз (тони) во 2015 година	82
Слика 31. Просечна старост на патните моторни возила во 2015 година	83
Слика 32. Удел на патничкиот сообраќај на граничните премини со соседните земји	85
Слика 33 Локација на наплатните станици, автоматски и мануелни шалтери на патната мрежа.....	85
Слика 34. ПГДС во 2015 година на патната мрежа	86
Слика. 35. Удел на железничкиот сообраќај во земјата, увозот, извозот и транзитниот товарен транспорт во 2015 година	87
Слика 36. Удел на воздушниот патнички сообраќај на аеродромите во Скопје и во Охрид.....	89
Слика 37. Удел на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2012 година	90
Слика 38. Удел на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2015 година	91
Слика 39. Товарен транспорт во ЕУ-28: модална поделба на начините на превоз на копно: (% на вкупно тон-километри) Извор: Еуростат	92
Слика 40. Просечни трошоци за пристап на колосек во различни земји на ЕУ во 2012 г. (Извор: Регулаторна агенција за железници)	94

Список на табели

Табела 1. Патна мрежа во земјата	36
Табела 2. Општи податоци за железничката мрежа во земјата	38
Табела 3. Капацитет на железничката мрежа во земјата	47
Табела 4. Искористеност на капацитетот од МЖ Транспорт А.Д. - Скопје во 2015 г. (во %).....	47
Табела 5. Вкупна искористеност на капацитетот во 2015 г. (во %)	48
Табела 6. Сеопфатна / основна патна мрежа на СЕЕТО во Македонија.....	Error! Bookmark not defined.
Табела 7. Број на ленти за влез и излез на гранични премини	53
Табела 8. Сеопфатна / основна железничка мрежа на СЕЕТО што минува низ државата.....	Error! Bookmark not defined.
Табела 9. Сообраќајни несреќи во кои има жртви*	Error! Bookmark not defined.
Табела 10. Главни индикатори за безбедност на патиштата 2012 – 2015 г.	60
Табела 11. Сообраќајни несреќи во железничкиот транспорт во 2011 – 2015 г.	61
Табела 12. Потенцијал на интермодален транспорт (ТЕС во '000) Р Македонија	65
Табела 13. Податоци од испитување на граничниот премин Богородица	70
Табела 14. Податоци од испитување на граничен премин Табановце.....	72
Табела 15. Патници и стока превезени со различни начини на транспорт во 2015 г.....	82
Табела 16. Број на регистрирани моторни возила во земјата во периодот 2011 – 2015 г.	82
Табела 17. Проценки за стапкат на моторизираност по региони во периодот 2010 – 2015 г.	83
Табела 18. Превоз на патници на главните гранични премини	84
Табела 19. Железнички транспорт во периодот 2011 – 2015 г.....	87
Табела 20. Домашен и меѓународен железнички товарен транспорт во периодот 2012 – 2015 г.....	87
Табела 21. Воздушен сообраќај во периодот 2013 – 2015 г.	88
Табела 22. Податоци за интермодален транспорт во 2012 г.	90
Табела 23. Податоци за интермодален транспорт во 2015 г.	90
Табела 24. Индекс на логистичка реализација (ИЛР)	92
Табела 25. Вработени, приходи, расходи и финансиска загуба во железничките компании во земјата за 2014 година.....	94
Табела 26. Железнички гранични станици	95
Табела 27. Број на парови патнички возови /24 ч. во 2017 г.	96

Табела 28. Време на патување и брзина на патување на патничките возови во домашниот железнички транспорт во 2017 г.	96
Табела 29. Инфраструктурни компоненти на НН сценарија со временски период и начин на транспорт .	120
Табела 30. Мерки на политиката за транспорт НСТ – НН сценарија 2022, 2025 и 2030 г.	125
Табела 31. Резултати од сценариото <i>Направе нешто</i> 2022, модален удел во превоз на патници	127
Табела 32. Резултати од сценариото <i>Направе нешто</i> 2025, модален удел во превоз на патници	127
Табела 33. Резултати од сценариото <i>Направе нешто</i> 2030, модален удел во превоз на патници	128
Табела 34. Резултати од сценариото <i>Направе нешто</i> 2022, модален удел во превоз на товари	128
Табела 35. Резултати од сценариото <i>Направе нешто</i> 2025, модален удел во превоз на товари	129
Табела 36. Резултати од сценариото <i>Направе нешто</i> 2030, модален удел во превоз на товари	129
Табела 37. Резултати од спроведување на сценариото <i>Направе нешто</i> за емисиите на патиштата, тони на годишно ниво и редукција во %.....	130

1. ДЕЛ 1: Вовед

1.1. Водечки начела

1.1.1. Цел на Националната стратегија за транспорт

Владата на Република Македонија е посветена на транспонирање на упатствата и на директивите на ЕУ со цел да се интегрира со Европската Унија и да стане полноправна членка на Европската Унија.

Националната стратегија за транспорт (НСТ) ја демонстрира оваа амбиција преку развојот на одржлив транспортен сектор што е усогласен со другите стратешки движења на земјата; што располага со интермодална инфраструктура целосно интегрирана во европската мрежа TEN-T; што е регулиран во согласност со начелата на добро владеење, почитувајќи го универзалното право на „мобилност“ за сите; и што е правилно регулиран во согласност со правилата и регулативите на ЕУ при што ги вклучува меѓународните најдобри практики за својот понатамошен развој.

Водејќи се од основното начело дека транспортот е услуга, а не економско добро, НСТ ги зема предвид вкупните цели за економскиот и социјалниот развој на земјата, за разгледување на потребите на идните генерации и за зачувување на животната средина. Според тоа, Националната стратегија за транспорт предлага активности и политички мерки за среднорочен и за долгорочен период за ефикасно и ефективно решавање на клучниот предизвик за подобрување на квалитетот на транспортните инфраструктури и операции.

Искористувајќи ги искуствата од минатото, НСТ ги зема предвид новите услови како што се оние што се однесуваат на безбедноста и сигурноста, животната средина и меѓународните обврски на земјата во поглед на тоа да стане земја членка на Европската Унија и целосно да ја преземе својата улога во:

- Развој и планирање политики;
- Регулаторни функции за регулирање на пазарот;
- Промовирање на рамка што овозможува остварување на здрава конкуренција меѓу разни заинтересирани страни, и конечно;
- Коригирање на пазарните механизми за обезбедување на оптимално ниво на давање услуги.

Оваа Национална стратегија за транспорт (НСТ) е продолжение на претходната НСТ усвоена во 2007 година од страна на Владата, но сега вклучува и воздушен сообраќај. Врз основа на Белата книга на ЕУ за транспорт, ревидираната НСТ ја зема предвид транспортната политика на ЕУ во однос на основната и сеопфатна транспортна мрежа, како и транспортната политика наведена од СЕЕТО. Долгорочните ориентации на Националната стратегија за транспорт така ги консолидираат веќе добиените резултати и ќе дадат поттик на процесот на модернизација на транспортниот систем, во текот на неколку години.

Сегашната Национална транспортна стратегија се заснова на детална анализа на проблемите со користење на еден актуелизиран транспортен модел за проценка на различни сценарија за идната транспортна побарувачка, што ќе овозможи проценка на најдобрите решенија и дефинирање на целите на Владата за својот транспорт за постигнување на високо ниво на одржливост и ефикасност во националниот транспортен сектор. Списокот на општите цели на НСТ е подготвен според политиките и стратешките документи од упатствата на ЕУ и МК. Вториот список на специфични цели се состои од анализа на специфичните потреби на

транспортниот систем во земјата и се смета за клучна фаза од постапката за развој на транспортна стратегија. Специфичните цели потоа се даваат детално според начинот на транспорт.

Наша визија

Нашата визија е:

- Дека мобилноста е универзално право.
- Дека транспортниот систем е една модерна, добро одржувана и интегрирана мрежа целосно прилагодена на потребите на земјата, на очекувањата за мобилност на своите граѓани, за поддршка на одржливиот развој и раст на националната економија, како и на регионалната и меѓународната трговска размена.
- Дека транспортот е безбеден, сигурен, пристапен и достапен за сите, обезбедувајќи мобилност на граѓаните и на бизнисот, особено на младите, на постарите лица и на лицата со инвалидност и намалена мобилност (PMR).
- Дека транспортниот систем ја зема предвид благосостојбата на идните генерации во однос на финансиските оптоварувања, почитувањето на животната средина и културното наследство на земјата.

До 2030 година...

... Македонскиот национален транспортен систем ќе се состои од интегриран патен, железнички, воздушен и езерски / пристаништен и урбан транспорт, ефикасно регулиран со одржлива транспортна политика. Националните транспортни мрежи целосно меѓусебно ќе се поврзат со урбаните транспортни системи користејќи технологии на интелигентни транспортни системи за да се обезбедат интермодални системи што го овозможуваат и го оптимизираат трансферот меѓу начините на транспорт. Националните и урбаните мрежи ќе се планираат, ќе се изградат, ќе се управуваат, ќе работат и ќе се одржуваат според меѓународните стандарди и најдобрите практики и во согласност со националните правила и прописи целосно усогласени со упатствата и директивите на ЕУ.

Со обезбедување на транспортни услуги за луѓе и стока што се безбедни, одржливи и конкурентни во однос на фреквенцијата, цената и квалитетот на услугите, транспортниот сектор ќе ја одигра својата целосна улога како катализатор за социоекономскиот развој на земјата и снабдувач на националната економија на меѓународни конкурентски предности.

Македонската транспортна мрежа ќе биде целосно интегрирана во европскиот TEN-T:

- Патиштата ќе бидат целосно прилагодени на сообраќајот, одржувани од страна на професионални организации. Патниот сектор ќе биде регулиран со правилата на конкуренција, под контрола на модерна администрација и транспарентни прописи. Превозниците и давателите на услуги ќе бидат добро обучени професионалци, користејќи опрема во добра состојба за обезбедување високо ниво на услуга. Урбаниот јавен превоз ќе биде добро организиран, ефикасно поврзан со транспортот на големи растојанија, а преносот меѓу различните системи ќе бидевозможен без тешкотии или прекинисо што ќе се минимизира застојот во урбаниот превоз.

- Железничкиот транспорт ќе биде со висок квалитет во однос на фреквенцијата, на времето, на удобноста, на доверливоста, на безбедноста и на сигурноста. Управувањето со инфраструктурата ќе се раздвои од оперативните услуги што ги нудат платажно способните и ефикасни оператори кои ќе гарантираат квалитетни јавни услуги низ целата мрежа и квалитетен транспорт на товар во согласност со економските потреби во однос на време, на ефикасност и на цена за превоз.
- Воздушниот транспорт ќе се придржува на *Европското отворено небо* и ќе дава услуга што одговара на развојот што се очекува за земјата со што ќе стане средство за социјална и економска мобилност и катализатор на националната економија и благосостојбата на граѓаните. Воздушниот транспорт ќе биде олеснувач за европска интеграција и ќе обезбеди пристап до меѓународните пазари на конкурентен и на сигурен и на безбеден начин. Воздушниот сообраќај ќе се развива во согласност со мрежата TEN-T и законодавството и активностите иницирани во рамките на мрежата SES. Добрата координација меѓу воздухопловните надлежни органи ќе обезбеди функционалност на институциите според европските и меѓународните стандарди и услови.
- Македонските езерски пристаништа ќе бидат ефикасни врски и целосно интегрирани во транспортната мрежа на земјата. Секторот ќе биде отворен за оперативни концесии, а операторите ќе имаат модерни бродови и добро обучена посада.
- Урбаниот транспорт ќе понуди ефикасни и интегрирани јавни транспортни услуги што се еколошки прифатливи и ќе користи напредни ИТ-системи како што се единствени билети, онлајн информации, а планирањето на сообраќајните рути да биде целосно интермодално и да се меѓусебно поврзани.

Наша мисија

Мисијата на МТВ е да се залага за *„развој и управување со ефикасни и сигурни транспортни системи преку кохерентна и одржлива транспортна политика со што ќе го поддржи економскиот и социјалниот развој на нацијата“*. Затоа Министерството за транспорт и врски:

- Ќе го исполни нашиот мандат како јавна администрација со извонредност во согласност со утврдените прописи;
- Ќе го примени лидерството на службениците спрема граѓаните во согласност со принципите на добро владеење;
- Ќе ги формира неопходните институции за да се обезбеди ефикасен превоз на патници и товар;
- Ќе ја обезбеди и одржува неопходната транспортна инфраструктура и операции преку трансформација на приватни јавни партнерства;
- Ќе овозможи висококвалитетни транспортни услуги за јавноста кои гарантираат високо ниво на безбедност.

При спроведувањето на својата мисија, Министерството ќе ги примени начелата на добро владеење, што се здружуваат со три принципи:

- 1) *Професионалност*: праведно да ги извршуваат своите должности во секој поглед, во рамките утврдени со законите и прописите, а притоа да се бара постојано подобрување на извршената услуга.
- 2) *Транспарентност и одговорност*: да се биде што е можно поотворен за сите одлуки и преземени дејства и на одговорен начин.

- 3) *Креативност и иновации*: обезбедување на работно опкружување што поттикнува креативност и иновации во секторот.

Наши вредности

Нашите вредности се втемелени во начелата на добро владеење:

- Почит кон луѓето

- Ги цениме вродените вредности и единственоста на секој човек.
- Признаваме сечиј придонес и го почитуваме неговото/нејзиното мислење.
- Нашето работно опкружување е отворено, чесно, поддржувачко и исполнувачко. Нашата администрација е изградена на доверба.

- Одговорност за активности и резултати

- Ги одржуваме ветувањата. Секое лице е овластено да направи организацијата да успее и целосно е одговорно за неговите/нејзините активности.
- Предизвикуваме статус кво, промовираме континуирано подобрување, а извонредноста ја наградуваме.
- Се водиме со пример и не избегнуваме тешки одлуки.
- Инвестираме во наши луѓе и операции за идни раст и профит.
- Работиме безбедно, ги почитуваме законите и сме добар сосед.
- Ги исполнуваме нашите обврски кон заинтересираните страни, клиентите и вработените денес и утре.

- Односи едни со други

- Нашиот успех е изграден на квалитетни односи.
- Комуницираме отворено и искрено, благовремено.
- Поттикнуваме конструктивни повратни информации.
- Посветени сме едни на други и заедно имаме позитивен став.
- Спремни сме да помогнеме и да сочувствуваме.
- Кон другите постапуваме на начин на кој сакаме тие да постапуват кон нас.

1.1.2. Клучни цели

Мобилност за сите

„Мобилноста“ е универзално право¹ и тоа е политички инструмент што е неопходен за создавање прифатлив, пристапен, интегриран и „зелен“ транспортен систем.

Владата обезбедува мобилност на две нивоа; на *финансиско ниво*, со обврската за јавни услуги да се определат пристапни цени за сите, вклучително и оние што се најмалку поволни и на

¹ „Конвенцијата за правата на лицата со инвалидност и нејзиниот Факултативен протокол“ (A/RES/61/106) на Обединетите нации беше усвоена на 13 декември 2006 година; Конвенцијата е дел од основачкото начело на законодавството на Европската Унија, консолидирана и дополнета во ЕУ со: Договорот од Амстердам од 1999 година (член 13); Повелбата за основните права 2007 година на ЕУ (член 21 и член 26); Договорот за функционирање на ЕУ од 2009 година (член 10 и член 19); и соопштението „Европска стратегија за инвалидност 2010 – 2020: обновена посветеност на Европа без бариери“.

физичко ниво, со загарантирана пристапност до инфраструктура и возила за сите корисници, вклучително и лицата со инвалидност и намалена мобилност (ЛНМ), и развојот на мултимодален транспорт за стока и лица преку промовирање и олеснување на услуги и развојот на инфраструктури што придонесуваат за меѓусебно поврзување на мрежите.

Во развојот на мобилноста за сите, животната средина и нејзината заштита претставуваат важен удел, особено преку „зелени“ иницијативи како што е развој на јавниот транспорт по наменети ленти и промоцијата на возила што не загадуваат (хибридни, електрични, ТНГ итн.). Политиката за одвркање обично ја придружува политиката за олеснување што има цел да ја намали употребата на приватните автомобили преку ограничен пристап или пристап врз основа на патарина до центарот на градот преку намалување на физичката мобилност за приватни возила во корист на посебни ленти за јавен превоз, пешачки улици или преку политика за паркирање со бесплатен паркинг или паркинг со намалена цена надвор од градот, комбинирани бесплатни услуги за јавен превоз наспроти многу скап паркинг во градот.

Добро владеење

Како идна земја членка на Европската Унија, транспортниот сектор ќе се управува според клучните начела на добро владеење:²

1. **Учество:** Сите мажи и жени треба да имаат глас преку учество во процесот на донесување одлуки, да се темели на слобода на здружување и говор, како и на способноста да учествуваат конструктивно.
2. **Владеење на правото:** Правните рамки треба да бидат праведни и да се применуваат непристрасно.
3. **Транспарентност:** Транспарентноста се темели на слободен проток на информации и на процеси, институции, а информациите да се (директно) достапни и со доволно информации за да се разберат и да се надгледуваат.
4. **Реакција :** Институциите и процесите мора да им служат на сите граѓани и на заинтересираните страни без фаворизирање.
5. **Насоченост кон консензус:** Донесувањето одлуки се темели на посредување на различни интереси за да се постигне широк консензус за она што претставува најдобар интерес за сите.
6. **Правичност:** Сите граѓани треба да имаат еднакви можности за подобрување на својата благосостојба.
7. **Ефективност и ефикасност:** Процесите и институциите даваат резултати што ги задоволуваат потребите со најдобро користење на расположливите ресурси.
8. **Одговорност:** Донесителите на одлуки во Владата, приватниот сектор и организациите на граѓанското општество се одговорни пред јавноста, како и пред институционалните заинтересирани страни. Оваа одговорност се разликува во зависност од организациите и дали одлуката е внатрешна или надворешни за една организација.
9. **Стратешка визија:** Лидерите и јавноста имаат широка и долгорочна перспектива заедно со чувство за тоа што е потребно за таков развој. Исто така постои разбирање за историските, за културните и за социјалните сложености на кои се темели таа перспектива.

Ефикасното управување со секторот е структурирано во 3 клучни функции што ги одразуваат одговорностите на модерните влади за осигурување на мобилност за сите:

² „Владеење за одржлив развој на човекот“, Развојна програма на Обединетите нации (UNDP), 1997 година.

1. *Регулаторна функција*: обезбедување правна и регулаторна рамка што е усогласена на меѓународно, регионално и национално ниво и за која регулаторното тело ја гарантира нејзината целосна примена.
2. *Функција на инфраструктурата*: развивање на интегрирана и мултимодална инфраструктура што ефикасно се одржува и одговара на сегашните и идните потреби на капацитетот на секторот.
3. *Функции на операции и услуги*: Функции за операции и услуги: обезбедување услуги и операции што одговараат на начелата на одржлива мобилност за сите.

За да се постигне одржлива мобилност за сите, структурната рамка за ефикасно управување со секторот бара:

- **Доволно ресурси.** Владите треба да обезбедат одговорните институции: (1) да ги стават на располагање неопходните годишни буџети за извршување на транспортната политика на владата, (2) да имаат ефикасен информатички систем за соопштување и за размена на информации и собирање, чување и манипулирање со точни, потврдени и актуелизирани информации за секторот и (3) да имаат доволен број, ефикасен и добро обучен кадар за да се обезбеди ефикасно управување со секторот.
- **Функционална структура.** Јавната администрација одговорна за транспортниот сектор треба да има јасно зацртана транспортна политика што ја спроведува флексибилна организација што ефикасно функционира во согласност со потребите на секторот.
- **Ефикасен метод.** Начелата на добро владеење мора систематски да се применуваат и целосно да се почитуваат главните регулаторни и контролни одговорности на владата.

Ревидираната национална стратегија за транспорт (НСТ) целосно да ги применува горенаведените начела и на тој начин да се воспостави ефикасна и кохерентна рамка со цел сите доносители на одлуки да обезбедат одржлив развој на транспортниот сектор.

1.1.3. Цели

Главни цели

Главната цел на Националната стратегија за транспорт е да се развие хармонизиран транспортен сектор што е меѓународно компатибилен и интегриран во системот TEN-T, кој го стимулира економскиот и социјалниот развој на земјата, ја зачувува животната средина и ги обезбедува потребите на идните генерации.

Целосното спроведување на Националната стратегија за транспорт ќе:

- Го промовира економскиот раст преку градење, подобрување, управување и одржување на интегрирана и меѓусебно поврзана транспортна мрежа и ќе нуди ефикасни транспортни услуги;
- Го олеснува користењето на транспортните системи со користење на интелигентни транспортни системи (ИТС) и мобилни апликации за информации за патување на интернет, планирање на патувањето и издавање билети.
- Ја подобрува безбедноста на пешаците, велосипедистите, возачите, патниците и кадрите.
- Ги промовира социјалното вклучување и кохезија преку поврзување на далечни и обесправени заедници, ќе гарантира пристапност до сите транспортни мрежи и услуги и

- Ја заштитува животната средина и ќе го подобрува здравјето преку изградба на „зелен“ транспортен систем што ги минимизира емисиите и ја ограничува потрошувачката на ресурси и на енергија.

Општи цели

Б.	Општи цели	Индикатор
ОЦ1	Зајакнување на ЕУ-интеграција и промовирање на регионална соработка	Железница: изградбата на врските што недостасуваат на Коридор VIII да се завршат во 2027 година за источниот дел и во 2030 за западниот дел Пат: изградбата на неколку автопатишта и експресни патишта да заврши во 2025 год.
ОЦ2	Обезбедување економска одржливост во развојот, управувањето и одржувањето на националниот и урбаниот транспортен систем	Спроведување на соодветните мерки Минимална социоекономска и финансиска изводливост на проекти за развој на транспорт Обезбедување на економично одржување
ОЦ3	Подобрување на одржливоста на животната средина	Намалување на емисиите на CO ₂ на пат за 5 % во 2025 година и 7 % во 2030 година споредено со случајот „Не прави ништо“ (НПН)
ОЦ4	Подобрување на безбедноста во сообраќајот	Намалување на билансот на жртви на патиштата за 50 % во период од 10 години
ОЦ5	Развој на интермоделен транспорт	Градење на интермодална инфраструктура (терминали и платформи) Воведување ИТ-технологии и системи што овозможуваат интермодални услуги како единствени билети, планирање рути, онлајн информации итн.
ОЦ6	Стимулирање на видот транспорт	Зголемување на железничкиот удел како што следува: Патници: <ul style="list-style-type: none"> • со 70 % во 2025 година • со 200 % во 2030 година Товар: <ul style="list-style-type: none"> • со 150 % во 2025 година • со 200 % во 2030 година

Посебни цели

Сите начини на транспорт

Општи цели	Бр.	Посебни цели
ОЦ1	Сн1.1	<i>Подобра соработка со соседните држави за подобрување на транспортните операции на границите и за комплетирање на инфраструктурните врски што недостасуваат по должина на основната и сеопфатна мрежа</i>
ОЦ 2	Сн2.1	<i>Обновување на постојниот возен парк на стари возила со приоритет на возила / автобуси во јавниот превоз што се користат во меѓународниот (железнички), регионален (железнички) и урбан превоз (автобуси)</i>
	Сн2.2	<i>Имплементација на ЕУ-стандарди за превоз на лица со намалена мобилност и прилагодување на инфраструктурните капацитети за подобрување на пристапноста на оваа категорија корисници (железнички станици и автобуски постојки во урбаните подрачја)</i>
	Сн2.3	<i>Примена на ЕУ-стандардите за транспортниот систем во регулативата на земјата</i>
	Сн2.4	<i>Подобрување на управувањето со инфраструктурниот циклус и собирање на релевантни податоци</i>
	Сн2.5	<i>Подобрување на постапката за јавни набавки и користење на концепти за ЈПП за финансирање</i>
ОЦ 3	Сн3.1	<i>Подготовка на студии, правење кампањи и спроведување на едукација за одржливост на животната средина во транспортниот сектор</i>
	Сн3.2	<i>Поддршка за обновување на постојниот возен парк на стари автомобили со поттик/стимулации од Владата за електрични автомобили</i>
	Сн3.3	<i>Спроведување на транспортни стандарди во врска со одржливоста на животната средина и климатските промени во согласност со практиките на земјите од ЕУ (проценка на надворешните транспортни трошоци)</i>
ОЦ 4	Сн4.1	<i>Подобрување на образованието и популаризирање на безбедноста во сообраќајниот промет кај различните начини на транспорт</i>
	Сн4.2	<i>Зголемување на инспекциската способност и ефективност на возилата</i>
ОЦ 5	Сн5.1	<i>Поддршка на соодветни регионални проекти за развој на интермодалноста за товарен превоз</i>
	Сн5.2	<i>Подобрување на транспортните капацитети, развивање на информатички систем и подобрување на логистиката за поврзување на различните начини на транспорт</i>
	Сн5.3	<i>Поддршка на инвестиции во јавниот транспорт</i>
	Сн5.4	<i>Имплементирање на интелигентни транспортни системи (ИТС) во транспортниот сектор</i>
ОЦ 6	Сн6.1	<i>Подобрување на пристапноста за патници</i>
	Сн6.2	<i>Поддршка на истражувачки работи и студија за промена на начинот на превоз на товари и патници</i>

Патен транспорт

Општа цел	№.	Посебни цели
ОЦ 1	Па1.1	Подобрување на работењето и патната инфраструктура на границите и по основната и сеопфатната мрежа дефинирана од СЕЕТО
	Па1.2	Проширување на мрежата на автопатишта и магистрални патишта во земјата
ОЦ 2	Па2.1	Преглед на постојниот систем за наплата на патарини
	Па2.2	Спроведување на адекватно планирање за одржување на патишта и работи на одржување
	Па2.3	Реструктурирање на организацијата за одржување на патишта на националната патна мрежа
	Па2.4	Поддржување на обука и едукација за управување во патниот сообраќај
ОЦ 3	Па3.1	Проценка и намалување на загадувањето на воздухот и на буката од патниот сообраќај
	Па3.2	Промена на стандарди за транспортната инфраструктура во однос на одржливоста на животната средина и климатските промени
	Па3.3	Прилагодување на новите стандарди за ефикасност на горивата и возилата во патниот сообраќај во однос на одржливоста на животната средина
	Па3.4	Поттикнување на хибридни и електрични возила во патниот јавен транспорт
ОЦ 4	Па4.1	Намалување на бројот на сообраќајни несреќи
	Па4.2	Подобрување на податоците за безбедноста во патниот сообраќај, подготовка на стратегија за безбедност на патиштата, поддршка на обука и едукација за безбедност на патиштата
	Па4.3	Усогласување на прописите со стандардите на ЕУ за безбедност на патиштата
ОЦ 5	Па5.1	Подобрување на патната инфраструктура, паркинзите и објекти на патиштата за поврзување на различни начини на транспорт
	Па5.2	Намалување на употребата на приватни автомобили и поттикнување на користење на јавниот транспорт и немоторизираните начини на транспорт во густо населените и изградени урбани зони во поголемите градови
ОЦ 6	Па6.1	Подобрување на поврзаноста на јавниот транспорт и атрактивноста на јавниот транспорт
	Па6.2	Ревидирање на трошоците за превоз во патниот товарен сообраќај

Железнички транспорт

Општи цели	Бр.	Посебни цели
ОЦ 1	Же1.1	Поврзување на националната железничка мрежа со основната и сеопфатната железничка мрежа дефинирана од СЕЕТО и реконструкција на инфраструктурата на постојните граници
	Же1.2	Планирање за проширување на нова железничка мрежа во земјата и нови врски со соседните земји
	Же1.3	Техничко подобрување и модернизација на постојната железничка

		<i>инфраструктурна мрежа според ЕУ-ТСИ</i>
ОЦ 2	Же2.1	<i>Либерализација на пазарот за железнички транспорт</i>
	Же2.2	<i>Примена на соодветно планирање за одржување на железничката пруга и работи на одржување на железничкиот патнички превоз</i>
		<i>Подобрување на квалитетот и на конкурентноста на товарниот железнички сообраќај</i>
	Же2.3	<i>Зајакнување на капацитетите и надлежностите на Регулаторната агенција за железници</i>
	Же2.4	<i>Поддршка на обука и едукација за управување во железничкиот сообраќај</i>
ОЦ3	Же3.1	<i>Проценка и намалување на загаденоста на буката од железничкиот сообраќај</i>
	Же3.2	<i>Промена на стандардите за транспортна инфраструктура во однос на климатските промени</i>
ОЦ4	Же4.1	<i>Подобрување на контролата на железничкиот транспорт и оперативниот систем во согласност со стандардите на ЕУ за безбедност на железницата</i>
	Же4.2	<i>Подобрување на безбедноста во сообраќајот при вкрстувања на железничка пруга и патна инфраструктура во ниво</i>
ОЦ5	Же5.1	<i>Подобрување на постојните станици и товарни терминални објекти за поврзување на различни начини на транспорт</i>
	Же5.2	<i>Помош при железнички проекти за регионален и урбан транспорт</i>
	Же5.3	<i>Поддршка на регионални железнички проекти за интермодален транспорт со контејнери</i>
ОЦ6	Же6.1	<i>Зголемување на атрактивноста на железничкиот патнички транспорт</i>
	Же6.2	<i>Подобрување на квалитетот и конкурентноста на товарниот железнички транспорт</i>

Воздушен транспорт

Општи цели	Бр.	Посебни цели
ОЦ1	Во1.1	<i>Подобрување на врските со соседните земји и другите главни центри со воздушен транспорт</i>
	Во1.2	<i>Подобрување на пристапот до посебни институции со воздушен транспорт</i>
ОЦ2	Во2.1	<i>Подобрување на управувањето со работењето, инфраструктурите и опремата со користење на предности на нови технологии</i>
ОЦ3	Во3.1	<i>Идентификација и умерено влијание на аеродромите врз околната средина</i>
ОЦ4	Во4.1	<i>Одржување високи нивоа на сигурност и безбедност на воздухопловите во македонскиот воздушен простор и на аеродромите и развој на безбеден и ефикасен воздушен транспорт целосно интегриран во транспортната мрежа</i>

		<i>на ЕУ</i>
ОЦ5	Во5.1	<i>Подобрување на поврзаноста на аеродромите со патната / железничката мрежа</i>
	Во5.2	<i>Подобрување на поврзаноста меѓу товарниот терминал на аеродромот и патната / железничката мрежа и промовирање на мултимодални услуги „од врата до врата“</i>

Воден транспорт

Општи цели	Н.	Посебни цели
ОЦ1	Вд1.1	<i>Подобрување на поврзувањето со соседните земји со езерскиот транспорт</i>
	Вд1.2	<i>Подобрување на пристапноста и на објектите на езерските пристаништа</i>
ОЦ2	Вд2.1	<i>Подобрување на управувањето со операциите и опремата со користење на предностите на новите технологии</i>
ОЦ3	Вд3.1	<i>Идентификација и умерено влијание на езерскиот транспорт на околната средина</i>
	Вд3.2	<i>Зајакнување на законодавството за употреба на бродови (пловни објекти) од аспект на заштита на животната средина</i>
ОЦ4	Вд4.1	<i>Одржување на високи нивоа на сигурност и безбедност на пловните објекти, бродови и операции на езерски транспорт</i>
ОЦ5	Вд5.1	<i>Подобрување на поврзаноста на езерските пристаништа со патната инфраструктура</i>
	Вд5.2	<i>Подобрување на интеграцијата на езерските пристаништа на вода во транспортната мрежа во земјата</i>

1.2. Развој на транспортниот сектор

1.2.1. Карактеристики на транспортниот сектор

Постојната транспортна инфраструктура опфаќа 14 256 километри јавни патишта, 696 километри железнички линии со отворена пруга со стандардна широчина од 1 435 милиметри и 2 меѓународни аеродрома во 2015 година. Системот на гасоводна инфраструктура се состои од гасовод со должина од 160 километри и годишен капацитет од 800 милиони м³ и нафтовод со должина од 213 км и со номинален проток од 360 м³ /час.

1.2.2. Развој на транспортниот сектор

Националните приоритети за развој на транспортниот сектор се пропишани во следниве стратешки документи:

- Национална транспортна стратегија 2007 – 2017;
- Програми за јавни инвестиции;

- Петгодишна програма на ЈПДП;
- Тригодишна национална програма за железничка инфраструктура;
- Национална стратегија за развој на воздушниот транспорт во Република Македонија (2013 – 2018)
- Повеќегодишен план на СЕЕТО;
- Програма на Владата.

Претходната Национална стратегија за транспорт (НСТ), која ги утврдува националните приоритети за развој на транспорт за периодот 2007 – 2017 година, беше донесена од Владата во јули 2007 година и ажурирана на секои две години. Прегледот на претходната Национална стратегија за транспорт (НСТ) и обврските поврзани со неа се наведени во понатамошниот текст.

Развој на патната мрежа

Главните проекти за патишта по должина на сеопфатната / основната патна мрежа на ЕУ по должината на земјата и проектите завршени во последниве две години се прикажани во Анекс 2 (табела 1). Тековни проекти за поврзување и надградба на македонската патна инфраструктура на *Коридорот X* се следниве:

- Завршувањето на новиот автопат на Коридорот X беше планирано во периодот 2007 – 2011 , година, но треба да се финализира во 2018 година. Овој проект вклучува изградба на автопатот на делницата Демир Капија – Смоквица со должина од 28 км, а буџетот е околу 270 милиони евра.
- Изградбата на делницата Дреново – Градско со должина од 15 км од новиот експресен пат е тековен проект што се планира да се заврши во 2019 година. Овој проект е дел од експресниот пат меѓу Градско и Прилеп од Коридорот X-d. Завршувањето на целата делница е планирано во 2020 година.
- Тековните работи на рехабилитација на делниците од автопатот на Коридор X се: Смоквица – Гевгелија (10 км), Куманово – Миладиновци (23 км), Неготино – Демир Капија (9 км).

Реализирањето на патните проекти на *Коридорот VIII* што во 2007 година беше планирано да биде завршено во период од 10 години или до 2017 година, но работите сè уште се во тек. Тековните проекти за поврзување и надградба на патната инфраструктура по должина на Коридорот VIII се следниве:

- Главниот проект е изградба на нов автопат Кичево – Охрид со должина од 57 км. Планираниот буџет беше 374 милиони евра, а крајниот предвиден датум беше во 2018 година. Градежните работи започнаа во 2014 година, но доцнењето со изградбата и планираниот буџет за овој проект во голем степен се пречекорени. Во моментов, околу 40 % од работите се завршени.
- Почетокот на изградба на експресниот пат Крива Паланка – Ранковце (со должина од околу 22 километри, трошоците за изградба се 66 милиони евра) е планиран да започне во 2016 година и да заврши во 2018 година.
- Изградбата на автопатот на делницата Гостивар – Кичево со должина од 42 километри е предвидена да се реализира со концесија и јавно-приватно партнерство (ЈПП).
- Изградбата на делницата Требениште – Струга со должина од 8,5 км е предвидена во периодот 2016 – 2018 година, а трошоците се проценуваат на 45 милиони евра.

Тековен проект за поврзување и надградба на патната инфраструктура по должина на СЕЕТО-патот 10 е:

- Изградба на нов автопат Миладиновци – Штип со должина од 47 км, што започна во 2014 година. Планираниот буџет изнесуваше 206 милиони евра, а предвидениот краен датум беше 2017 година. Градежните работи започнаа во 2014 година, но изградбата доцни, а планираниот буџет е надминат. Во моментов околу 70 % од работите се завршени. Завршувањето на овој проект е предвидено да биде во септември 2018 година.

Изградбата на новата патна инфраструктура – автопатите имаше неколку доцнења и ги надмина планираните буџети како последица на слабо управување со проектот, што се карактеризира со :

- Недостаток на соодветна и добро подготвена техничка документација со сигурна проценка на ризикот на проектот;

- Погрешно планирање на времето на распишување на тендерот и на градежните работи;
- Неправилно управување со работите (надзор, набавка, усогласување со други субјекти);
- Лоша координација со динамиката на изградбата кога се ангажирани повеќе градежни компании (подизведувачи).

Изработката и оперативноста на системот за управување со патниот сообраќајот исто така беа планирани да се реализираат во 2015 година, но инсталацијата на системот беше одложена за 2018 година. Конечно, прекугранично поврзување и подобрување на времето на поминување на патници и товари на граничните премин се наведува како цел, но не квантифицивана.

Развој на железничката мрежа

Изработка на проектни студии и проектни документи, изградба на нова и реконструкција на постоечки железнички линии се главните проектни активности во железничката компанија за инфраструктура ЈП МЖ Инфраструктура во изминатиов период. Инвестирано е во следниве главни проекти за железничката инфраструктура:

- Делумна рехабилитација на железничката пруга по должина на Коридорот X – во тек (околу 31 км).
- Градежни работи за изградба на нова железничка линија на Коридор VIII, источниот дел меѓу станицата Куманово и станицата Бељаковце (околу 31 км).
- Градежни работи за изградба на нова железничка линија по должина на кракот X-d од Коридор X меѓу станица Битола и гранична станица Креница со должина од 16 км (граница со Грција).
- Рехабилитација на десет постоечки железнички станици на Коридорот X и X-d (во тек на Коридорот X и завршени на Коридор X-d).
- Рехабилитација на главната патничка железничка станица во Скопје.
- Подобрување на системот за управување и постапување со возови.
- Подготовка на физибилити студии, ЕИАС, ЦБА (EIAS, CBA) и Детален проект за изградба на железничка пруга по должината на целиот Коридор VIII.
- Подготовка на физибилити студии, ЕИАС, ЦБА (EIAS, CBA) за реконструкција на пругата по должина на Коридорот X / X-d.

Некои од тие проекти сè уште не се завршени и се соочуваат со проблеми од различно потекло како проблемот со финансирање, техничка документација, постапки за јавни набавки и градежни работи. МТВ предвидува завршување на изградбата на железничката линија на Коридор VIII, Источна делница Куманово-граница со Бугарија до 2025 година. Всушност, градежните работи се во тек на првата делница од источниот дел од железничката линија од Куманово до Бељаковце. Деталните проекти се одобрени за делниците од Бељаковце до Крива Паланка, од Крива Паланка до граница со Бугарија, како и за железничката линија на западната делница од Коридор VIII од Кичево до границата со Албанија. МТВ предвидува завршување на изградбата на железничката линија на Коридор VIII, Источна делница Куманово-граница со Бугарија до 2025 година. Имплементацијата на Договорот за граничен премин со Србија во железничкиот сообраќај се препорачува во меките мерки на СЕЕТО за подобрување на граничното поврзување.

Развој на воздушниот транспорт

Стратешкиот развој на воздушниот транспорт во земјата е утврден во Националната стратегија за развој на воздушниот транспорт во Република Македонија (2013 – 2018). Развојот на цивилното воздухопловство се заснова на следниве општи начела:

- а) Безбедност и намалување на ризикот во цивилното воздухопловство,
- б) Одржлив развој,
- в) Конкурентност.

Општата цел на Националната стратегија за развој на воздушниот транспорт се базира на пет стратешки цели на ICAO (Меѓународна организација за цивилно воздухопловство) како што се:

- Безбедност – цел која првенствено е фокусирана на способностите за регулаторен надзор на една земја;
- Капацитет и ефикасност на воздухопловната навигација – цел што опфаќа зголемување на капацитетот и на ефикасноста на глобалниот систем на цивилно воздухопловство преку подобрување на воздухопловната навигација и аеродромската инфраструктура и развивање на нови постапки за оптимизација на ефикасноста на новиот воздухопловен систем;
- Обезбедување и олеснување – фокусирани на подобрување на глобалната безбедност и олеснување во цивилното воздухопловство, за кои ИКАО треба да одигра важна улога;
- Економски развој на воздушниот транспорт – фокусиран на поттикнување на развој на стабилен и економски одржлив систем на цивилно воздухопловство и
- Заштита на животната средина – цел насочена кон минимизирање на негативните ефекти од активностите на воздушниот сообраќај врз животната средина.

За целосно усогласување на постојната законска рамка со стратешките цели на ИКАО и обезбедување нивна имплементација, стратегијата за воздухопловниот сектор предвидува:

- Поврзување – поврзувањето со воздушниот транспорт вклучува некои проекти како:
 - Зголемувањето на капацитетот на двата аеродрома е планирано со кратки рокови. Оваа активност е завршена со изградба на нова аеродромска зграда во Скопје и реконструкција на постојната аеродромска зграда во Охрид.
 - Усвојувањето на Законот од 3., 4. и 5. слобода е на краток рок и имплементирано. Промовирање на двата аеродрома за привлекување нискотарифни авиопревозници. Оваа активност е во тек преку поддршка од МТВ на Визер (WizzAir= Унгарија ООД во период од три години, од 2015 до 2018 година.
 - Промоција на врските со главните центри во Европа е тековна активност поддржана од Владата во соработка со концесионерот на аеродромот ТАВ. Финансиската поддршка се врши за авиокомпаниите што поаѓаат од аеродромите во земјата (врз основа на насоките на ЕУ).
 - Поддршка на системот за јавен превоз (автобуси) за поврзување на аеродромите со поголемите градови. Овој проект е планиран на долг рок за 8 години. Проектот е во тек и воспоставени се автобуси од Скопје до аеродромот во Скопје.
 - Промоцијата на употреба на хеликоптери од аеродромите до хотелот, одморалиштата и болниците е планирана активност и сè уште не е завршена.
 - Подобрување на водечките времиња на минување на прометот на патници и товар и ефикасност кај граничното управување за поврзување на граничните премини. Овој проект е завршен.
 - Стандардизирање на царинските и имиграциските постапки, спроведување на меѓународни конвенции и стандарди. Таа активност е во тек и планирана е за 4 години.
 - Подобрувањето на безбедносни мерки за контрола е завршено.
- Пристапност и мобилност – Пристапност до воздушниот транспорт
 - Ефикасен и достапен систем за јавен превоз (автобуси) до и од аеродромите. Овој проект е направен, односно автобусите се утврдени за поврзување на аеродромот во Скопје со градот Скопје.
 - Пристапните објекти и услуги водат сметка да ги прилагодат основните постапки за ракување и опремата за патниците со намалена мобилност. Оваа активност е завршена според Правилникот за услуги за аеродромски услуги за воздухоплови, патници, багаж, товарни услуги.
 - Адаптацијата на аеродромот за да се овозможи непречено ракување од патниците со намалена мобилност е завршена.
 - Акцискиот план за стари и лица со инвалидност за воздушен сообраќај се состои од обезбедување на слободен пристап до здравствени услуги на аеродромите. Оваа активност е завршена во согласност со меѓународните стандарди.

- Надградбата на објекти за паркинг места за патнички автомобили е завршена, според Договорот за концесија изградени се капацитети за паркирање на 1 300 возила.
- Одржливост на животната средина – Воздушен транспорт
 - Во врска со заштитата на природните ресурси, развојот на Главниот план за животна средина, мониторинг на буката, Програмата за управување со отпад и Програмата за прочистување на вода се планираат на краток рок од 2 до 4 години.
- Интермодалност и мултимодалност – Воздушен транспорт
 - Интермодалноста на товарниот транспорт вклучува стандардизација, хармонизација и промовирање кај Европската интермодална единица за карго. Овие активности се планирани за кратокорочен период од 4 години. Физибилити студијата е завршена во 2014 година и во тек е тендерот за изработка на проектна документација за мултимодалниот јазол Трубарево и тоа ќе биде во рамките на програмата ИПА2.
 - Мултимодалноста во превозот на патници вклучува промовирање на пристап до мултимодалните јазли – информации за рути, интеграција на услугите за издавање билети и за багаж. Првата активност се планира да се направи на среден рок од 7 години, а втората на краток рок од 4 години. Двете активности не се завршени и се анализираат.
 - Промовирањето на мултимодални услуги да се оди од врата до врата е планирано да се направи на среден рок од 7 години и оваа активност сè уште не е направена, таа се анализира.
 - Промовирање на промени во поединечното однесување и воведување на политика за префрлање на товар и патници од патишта во еколошки начини на транспорт. Оваа активност се анализира.
- Инвестиции во транспортната мрежа – Воздушен транспорт
 - Акцискиот план се состои од спроведување на контрола на приходите од корисниците на аеродромите. Оваа активност не е завршена.
 - Модернизација на паркинзите за патници, групи и персонал е активност планирана на краток рок за 4 години и е завршена.
 - Подобрувањето на пристапот до аеродромите е завршено со изградба на нова клучка кај автопат.
 - Прилагодувањето на аеродромот кон лицата со инвалидност е завршено според Националната програма за олеснување на воздухопловството.
 - Дефинирањето на ставовите на РМ во преговорите за ЈИЕ-ФАБА (Иницијатива за формирање на функционални блокови на воздушниот сообраќај во Југоисточна Европа) или кој било друг ФАБ (Функцијален блок за воздушен простор на ДУНАВ ФАБ - ДУНАВ) се планира на краток рок.
 - Изработката на Главен план за животна средина за воздушен сообраќај се планира за краток рок од 2 години.
 - Концесија на двата аеродрома во Скопје и во Охрид и изградба на нов карго аеродром во Штип. Договорот за концесија е потпишан во 2008 година меѓу МТВ и ТАВ ДОО Скопје. Потпишаниот договор е за период на концесија од 20 години. Според договорот за концесија ТАВ ги модернизирале аеродромите во Скопје и во Охрид, а потребно е да се изгради карго аеродром во Штип, а изградбата се планира да започне во мај 2020 година и да биде завршена во мај 2023 година.
- Посебни цели во Република Македонија – Воздушен транспорт
 - Реструктурирање на постојните јавни субјекти е завршено во правните акти, основање на ДАУ (Давател на услуги на воздухопловната навигација), реструктурирање на ЈПАУ (Јавното претпријатие за аеродромски услуги – Македонија Скопје) во АД во сопственост на државата. Сè уште не е направено реструктурирање за формирање на

Комитет за подобар воздушен транспорт и одобрување на новата организација на националниот воздухопловен сектор.

Создавање безбедност во транспортот

Безбедноста во транспортот опфаќа управување со безбедноста на инфраструктурата и некои активности пропишани со прописите за безбедност во патниот и железничкиот сообраќај. Главните мерки и проекти за безбедност на патиштата се:

- Планирано е усогласувањето на сообраќајните знаци да се реализира на краток рок, но тоа е сè уште во тек.
- Ревизијата за безбедност на патиштата според најдобрите меѓународни практики не е предвидена во законодавството за патишта во земјата. Мерките за безбедност на тунелите и равизите се завршени.
- Националниот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата ги има издадено Првата и Втората национална стратегија за безбедност на патиштата за период од пет години. Меѓутоа, треба да бидат достапни подетални податоци за анализа на сообраќајните несреќи на патиштата. Базата на податоци за сообраќајни несреќи ќе се создаде на ниво на целата земја и ќе се изработи посебна анализа на црните места заедно со ЈПДП и ЈПМП.
- Проектот за подготовка на Мапи за ризик на патишта во согласност со еуропа методологијата е започнат во 2012 година и заврши во 2014 година. Овој проект вклучува инспекција, кодирање, анализи и поднесување извештај за оцена на безбедноста на сообраќајот на патиштата на 500 км патни делници од главната патна мрежа во земјата. Сепак најважна препрека во подготовката на мапи за ризик се однесува на квалитетот на влезните податоци за сообраќајни несреќи.
- Повеќегодишниот СЕЕТО-план за развој од 2016 година забележува дека е усвоена Стратегијата за безбедност на патиштата и треба да се вложат напори за подобрување на безбедноста на патиштата. Препораките објавени во Студијата за подобрување на безбедноста на патиштата по должината на СЕЕТО сеопфатната мрежа и Акцискиот план во 2016 година се добра основа за подобрување на безбедноста на патиштата.
- ЈПМП подготвува годишни програми за зимски и редовни работи за одржување на патишта, како и за инвестициско одржување усогласено со буџетски средства за заштита и одржување на патната мрежа. Годишните програми се во согласност со петгодишната програма за развој и одржување на јавните патишта усвоена од Владата по предлог на ЈПДП.
- Зајакнување на административниот капацитет, подобрување на техничката поддршка за патните инспектори и присуство на редовни обуки за инспекција и контрола од страна на инспекторите. Тоа треба и понатаму да се спроведува како што се препорачува.

Главните мерки и проекти за безбедност во железничкиот сообраќај се:

- Безбедноста на железничката инфраструктура вклучува имплементација на опрема за сигнализација на местата на судири и подобрување на безбедноста на премините во ниво. Проектот постојано е во тек каде и да има потреба, дополнително, во согласност со новите реализирани проекти.
- Безбедноста на шинските возила и транспортот на опасни материи се наметнати во законодавството кое се однесува на железничкиот транспортен систем.

Развој на транспортниот сектор преку пристапност, одржливост на животната средина, интермодалност, финансирање и специфични цели за политички мерки

Подобрување на пристапноста и мобилноста на граѓаните претставува голем предизвик за секоја јавна политика и избор на соодветни мерки. Делумно е реализирано намалувањето на диспаритетите во однос на пристапноста до јавниот транспорт меѓу различните социјални групи во општеството. Планирана е пристапност до патната инфраструктура, но не постојат посебни мерки за реализација на таа цел. Пристапноста на луѓето со намалена мобилност сè уште не е решена засекаде. Промоцијата на

јавниот транспорт и промените во распределбата по видови превоз повољни за јавен превоз не се мерат и не се квантификуваат. Финансиската поддршка за одредени социјални групи како пензионери и студенти се реализира преку посебни тарифи или посебен бесплатен превоз за време на празниците. Намалувањето на потребите за приватен автомобил и промоција на немоторен начини и јавен превоз делумно се реализира.

Еколошка одржливост. Еколошката одржливост и заштита се постигнуваат во соработка со релевантните министерства во земјата. МТВ е во соработка со Министерството за животна средина и просторно планирање (МЖСПП) за еколошка проценка и политички мерки. Во железничкиот сектор планирана е и е завршена употребата на електрични повеќевлечни единици (ЕПВЕ) со купување на 6 патнички единици со заем од ЕБРД за намалување на емисиите на штетни гасови. Климатските промени имаат големо влијание врз транспортните инфраструктури, транспортните активности и здравјето на населението. Политичките мерките што се однесуваат на прашањата поврзани со животната средина не се соодветни во однос на потребите и на проблемите на населението во поголемите градови во земјата. Во иднина треба да се влијае врз посебна политичка мерка за подобрување на заштитата на животната средина.

Интермодалноста и мултимодалноста (еден вид превоз и повеќе видови превоз) се во почетната фаза на развој. Изработена е физибилити студија за интермодален товарен јазол во регионот на Скопје, но реализацијата на овој проект не е напредната. Исто така се доцни и со генералниот преглед на реализацијата на планираните цели во секторот за воздушен сообраќај и со политичките мерки за интермодалност / мултимодалност.

Политиката за финансирање и инвестиции во транспортната мрежа опфаќа некои мерки како реструктурирање на Фондот за патишта во Агенцијата за патишта, што неодамна се трансформира во јавно претпријатие, подобрување на системот за наплата на патарини што сè уште не е спроведен, воведување на концесија во изградбата, работењето и одржувањето во патниот сектор кое не е постигнато.

Распределувањето на јавните приходи за обврска за јавни услуги (ПСО) во железничкиот превоз на патници е реализирано и МТВ и МЖ Транспорт А.Д. - Скопје имаат тригодишен договор за ПСО. Поголемиот дел од финансирањето на проекти доаѓа од МФИ како Светска банка, ЕБРД, ЕИБ, ЕУ-ИПА, НАТО и од Кина ексим банк.

Специфичните цели за политички мерки се ориентирани кон реструктурирање на јавните субјекти како Фонд за патишта, а во ЈП за одржување на државните патишта Македонијапат не е завршено, поделбата на железничката компанија на две независни компании за инфраструктура и транспорт е извршена. Беа издвоени посебни политички мерки за зајакнување на законските одредби за управување со одржувањето на инфраструктурата, но овие мерки не се завршени. Мерките на законските одредби за управување со одржувањето на инфраструктурата континуирано се спроведуваат.

1.3 Правен контекст

1.3.1. Регулаторна рамка

Спроведувањето на (меѓународните) закони и прописи е организирано на две нивоа, особено на ниво на политика и извршно ниво. Првото е комбинацијата на закони и регулативи (управно тело) што го гарантираат функционирањето на транспортниот систем во согласност со националните цели, кои се „усогласени“ со ЕУ / меѓународното законодавство каде што е потребно. Второто се однесува на јавните субјекти (регулаторни тела) кои се официјално назначени да обезбедат правилно спроведување на законите и прописите и сите заинтересирани страни целосно да се заложат за законска и регулаторна рамка и правилно да ја применуваат.

Според политиката и регулативите на ЕУ, регулаторното тело е орган кој е целосно независен од кое било оперативно тело (извршна агенција) или субјект за креирање политики, кој е независен во својата организација, правна структура, финансирање и во неговото донесување одлуки, иако последново

подлежи на судски преглед, што значи дека тие мора да работат во контекст на постојаната законска и регулаторна рамка.

Главната задача на регулаторното тело е да обезбеди правичен и недискриминаторски пристап до транспортните мрежи и услуги и

- Да биде жалбено тело во врска со одлуките донесени од управителот на инфраструктурата или железничкото претпријатие во врска со дискриминаторските услови за пристап. Секој подносител или заинтересираната страна може да поднесе приговор до регулаторното тело ако смета дека е третиран неправедно, дека е предмет на дискриминација или е повреден на кој било друг начин.
- Да обезбеди надоместоците што ќе ги утврди управителот на инфраструктурата да се недискриминаторски. Да го надгледува секое преговарање меѓу барателот и управителот на инфраструктурата на ниво на надоместоци и да интервенира доколку е потребно.
- Да ја следи конкуренцијата на пазарот на железнички услуги. Во својата функција на надгледување, одлучува по приговори или по сопствена иницијатива за соодветни мерки за поправање на непосакваните случувања.
- Има право да побара релевантни информации од управителот на инфраструктурата, барателите и која било трета страна вклучена во засегнатата земја членка, што мора да се достава без непотребно одложување.

Во Македонија, МТВ е поттикнувач и заштитник на правната и регулаторната рамка, а регулаторните органи обезбедуваат целосна усогласеност со операторите и корисниците на транспортниот систем.

Владата има направено значителен напредок во усогласувањето на законодавството и регулаторната рамка со законодавството на ЕУ и е посветена на продолжување на напорите да се постигне целосно усогласување на правната и регулаторната рамка за транспортниот сектор во поддршката на напорите на Владата да стане 29-та земја членка на Европската Унија.

Детален преглед на усогласеното законодавство е даден во Анекс 3.

Со усвојување на клучните стратешки документи за транспортниот сектор и неговите потсектори, законодавство е речиси целосно усогласено со ЕУ – Општото законодавството за транспорт, но преостанатите недостатоци треба да се решат со цел во секторот да се подобрат планирањето и координацијата, безбедноста во превозот преку зајакнување на оперативни и административни капацитети на инспекциските органи и, конечно, усвојување на законодавство за интелигентни транспортни системи (ИТС) и интермодален транспорт.

Со цел да се зајакне административниот капацитет за сите видови транспорт, мерките би можеле исто така да се фокусираат на инспекторатите за различни видови транспорт со цел зајакнување на административните и оперативните капацитети на транспортните инспекторати, особено на Државниот инспекторат за транспорт за ефикасно спроведување на законодавството за патен транспорт.

Законодавството за *патниот сектор* е блиску до целосна усогласеност и постои зголемен број билатерални спогодби за меѓународен патен транспорт, сега е важно да се транспонира законодавството во разумен временски период за чисти и енергетски ефикасни возила за патен транспорт и за интелигентни транспортни системи (ИТС). Заради зајакнување на капацитетот за наметнување на своето законодавство, исто така, неопходно е:

- *Прво, да се* операционализира правното лице одговорно за спроведување проценка за усогласеност на постојната опрема за превоз на опасни материји да биде оперативна, без одлагање да се примени ново законодавство за превоз на опасни материји;

- *Второ*, да се зголемат попатните проверки на комерцијалните возила и да се подобрат како законските надлежности така и оперативниот капацитет на патните инспектори за да се засили спроведувањето на правилата и прописите;
- *Трето*, да се донесат правила за примената на казни за прекршоци од Европскиот договор за работа на екипажи на 45 возила ангажирани во меѓународниот патен сообраќај (AETR) .

Железничкиот сектор, со одвојувањето на управувањето со инфраструктурата и на работењето и доделувањето на соодветни одговорности на две независни железнички претпријатија во државна сопственост, ги исполни главните барања на законодавството на ЕУ. Процесот на усогласување мора да се консолидира преку:

- Раздвојување на сметките на националниот оператор за превоз на патници и за превоз на стока;
- Транспонирање и примена на делови од Директивата 2012/34/ЕУ за единствена европска железничка област (е во тек и е планирано наскоро да заврши);
- Финализирањето и потпишувањето на две спогодби за прекугранична железничка соработка со Грција сега кога се потпишани протоколите за договор за прекугранична соработка во железничкиот сектор со Србија и спроведување на поширока прекугранична соработка во железничкиот сектор.
- Комплетна комисија за истражување на операциите во случај на несреќа;
- Отворање на пазарот за странски оператори.

За секторот за *цивилна воздушна пловидба*, Македонија постигна напредно ниво на усогласување со *Acquis*, заклучок што го потврди ИКАО „Ефективна имплементација“ од 2016 година, што покажува дека Македонија е еднаква или подобра од просекот на ИЦАО. За законодавството на Единствено европско небо (СЕС), земјата ја заврши транспозицијата и примената на законодавството на СЕС I и постигнат е сериозен напредок во усогласувањето на СЕС II. Законодавството за безбедност во воздухопловството и работниот аранжман со Европската агенција за воздухопловна безбедност ги опфаќаат сите аспекти на *Acquis* за безбедноста на цивилното воздухопловство и заштитата на животната средина на производите, на организациите и на персоналот.

За *морски и внатрешен воден транспорт*, наспроти тоа што е опкружена со копно, Македонија е членка на сите основни транспортни конвенции на Меѓународната поморска организација (ИМО) и поднесе свои апликации за членство во Парискиот меморандум за разбирање и до Европската агенција за поморска безбедност. Усогласувањето за секторот за внатрешен воден транспорт е постигнато со сите релевантни законодавства на ЕУ транспонирани и воспоставен е надлежен орган за внатрешни водни патишта. Македонија, исто така, активно учествува во Стратегијата на ЕУ за развој на Дунавскиот Регион и е потписник на главните меѓународни договори за внатрешни водни патишта. Со Уредбата за признавање на сертификација и одобрен превоз на стока и патници (Службен весник на РМ, бр. 31/2016), потребно е само да се усвои закон за трговска испорака во согласност со *Acquis* за да се постигне целосна усогласеност во овој потсектор.

Треба да се вклучи уште воспоставување на правна и регулаторна рамка за интермодален транспорт. По претселекцијата на локација за изградба на мултимодален транспортен јазол во близина на Скопје потребни се законски и регулаторни дејствија за да се постигнат урамнотежен интермодален транспорт и систем на мобилност.

1.3.2. Институционална рамка

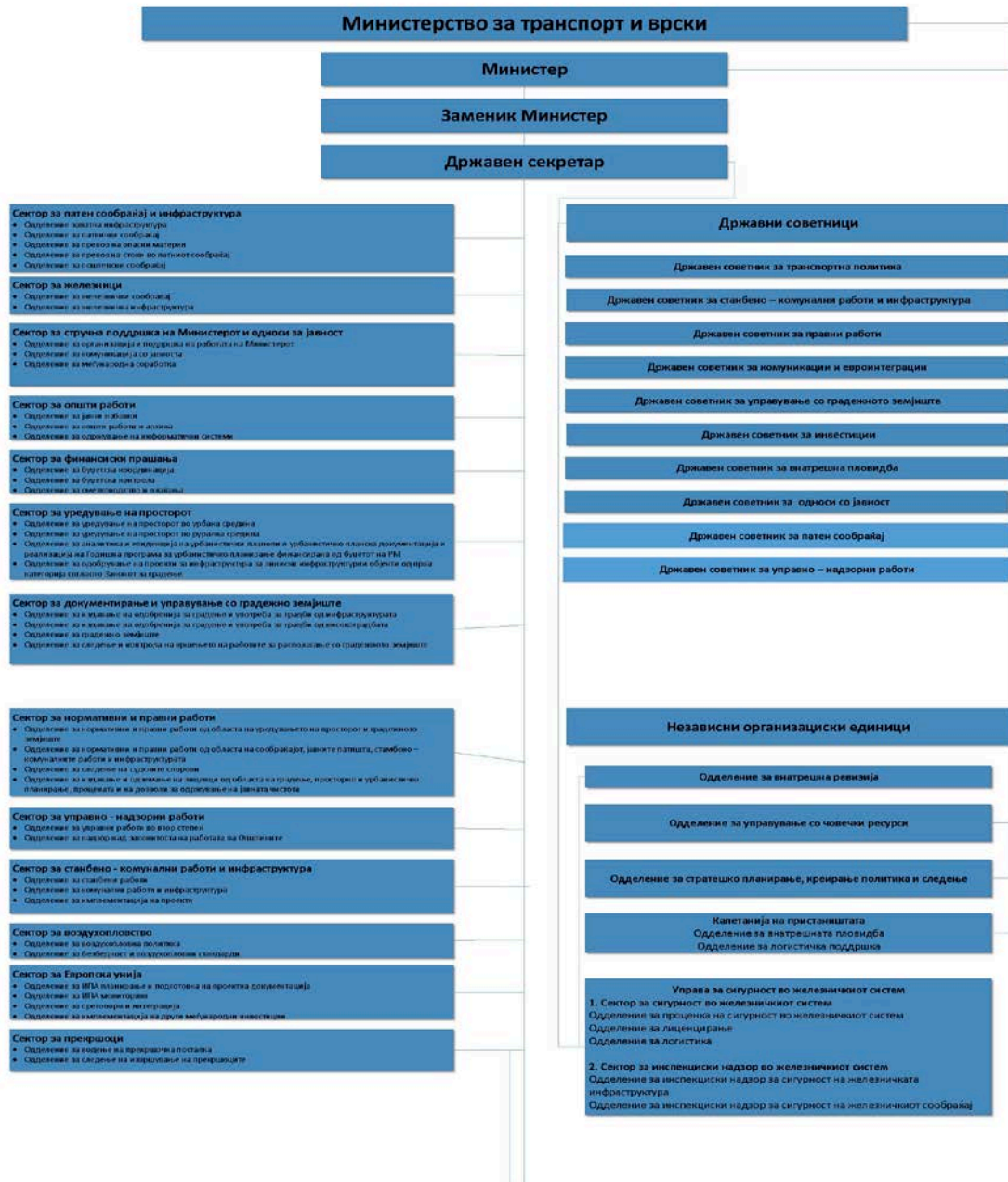
Министерството за транспорт и врски (МТВ) спроведува активности кои се однесуваат на:

- патен и железнички сообраќај и инфраструктура, воздушен сообраќај, внатрешен воден сообраќај, други видови сообраќај (жичарница, ски-лифтови, ...)
- телекомуникации и телекомуникациска инфраструктура;
- радиодифузија и радиодифузна инфраструктура;
- поштенски сообраќај и поштенска инфраструктура и

- станбено-комунални активности, соодветна инфраструктура, уредување и управување со градежно земјиште сопственост на Републиката

Структурата на Министерство за транспорт и врски (МТВ) е прикажана на следнава слика:

Слика 1. Органограм на МТВ



Извор: Министерство за транспорт и врски

За управување со транспортниот сектор, МТВ го помагаат неколку јавни институции и независни тела со специфични одговорности:

- *Јавното претпријатие за државни патишта* е одговорно за проектирање, за планирање, за изградба, за одржување и за финансирање на патиштата;
- *Јавното претпријатие Македонски железници – инфраструктура - Скопје* е одговорно за одржување и развој на железничката инфраструктура;
- *Јавното претпријатие МЖ Транспорт А.Д. - Скопје* е одговорно за железнички транспорт/операции;
- *Агенција за регулирање на железничкиот пазар* обезбедува инспекција и непристрасно вршење на активностите во железничкиот транспорт, што се извршуваат како услуги од јавен интерес;
- *Агенција за цивилно воздухопловство* е одговорно за функциите на воздушниот транспорт;
- *Акционерско друштво за аеродромски услуги* е одговорно за управувањето со аеродромите во Македонија.

Јавно претпријатие за државни патишта

Од 1996 до 2008 година, патиштата на Македонија беа во надлежност на Фондот за национални и регионални патишта на Република Македонија во согласност со Законот за јавни патишта усвоен во 1996 година. Фондот беше заменет со Агенцијата за јавни патишта основана како правен наследник на Фондот според измената на Законот за јавни патишта од 11 јули 2008 година. Со Законот за изменување и дополнување на Законот за јавни патишта од 27 декември 2012 година основано е Јавното претпријатие за државни патишта кое ги презема правата, одговорностите, вработените, имотот, средствата и архивите на Агенцијата за државни патишта.

Јавното претпријатие за државни патишта (ЈПДП) управува со националната патна мрежа и во тој контекст е одговорно и за проектирање и спроведување на Годишната програма за планирање, финансирање, изградба, реконструкција, одржување и заштита на националната и регионалната патна мрежа, вклучувајќи: проектирање помали патни објекти, поплочување на помали делови и „крпење“ дупки, проектирање, изработка и монтажа на вертикална и хоризонтална сигнализација, заштита на патиштата, автоматско и рачно пребројување на сообраќај, катастар на патишта и мостови, информативен сервис за состојбата на патиштата и уште многу други работи.

Органи за железнички сообраќај

Поради поделбата на два нови правни субјекта на Јавното претпријатие Македонски железници во 2006 година со донесувањето на Законот за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници К.О. - Скопје, со железничката инфраструктура и со транспортот во моментов управуваат две јавни претпријатија во државна сопственост:

- Јавното претпријатие за железничка инфраструктура Македонски железници - Скопје (ПЕМРИ) е управител на железничката инфраструктура во Македонија и
- Акционерското друштво за транспорт Македонски железници Транспорт А.Д. - Скопје е оператор за национален и меѓународен превоз на патници и на стока.

Пристапот до железничката инфраструктура е регулиран со Законот за железнички системи и управуван од ЈП МЖ Инфраструктура – Скопје кое одобрува пристап до железничката инфраструктура со склучување на договор за пристап што е недискриминаторски и е во согласност со Законот за железничкиот систем. Договорите за пристап ги регулираат меѓусебните права и обврски меѓу ЈП МЖ-И и управителот за инфраструктурата во врска со доделените инфраструктурни капацитети, надоместоците за пристап до железничките шини, времетраењето на договорот и можностите за негово продолжување, како и други прашања поврзани со безбедноста на транспортот и заштитата на животната средина.

Железничките претпријатија кои поседуваат лиценци и сертификати за безбедност можат да вршат железнички транспорт на железничката инфраструктура под услов да е склучен договорот за пристап со управителот на инфраструктурата. Лиценцата за вршење на јавен железнички превоз се издава по барање на домашно или странско правно лице од страна на Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор за услуги во јавниот превоз на секое правно лице што ги исполнува условите предвидени со Законот за железничкиот систем.

Регулаторната агенција за железничкиот сектор е независен правен субјект, формиран врз основа на Законот за регулаторна агенција за железничкиот пазар („Службен весник на Република Македонија“ број 7/2008) за да се обезбеди инспекција и непристрасно извршување на активностите во железничкиот сообраќај, вршење услуги од јавен интерес. Работните активности на Агенцијата се во согласност со новиот Закон за железничкиот систем („Службен весник на Република Македонија“ број 48/2010) од неговото влегување во сила на 17 април 2010 година.

Органи за цивилно воздухопловство

Агенција за цивилно воздухопловство на Република Македонија (АЦВ) го обезбедува спроведувањето на регулаторните функции за сигурноста опишани во Анексот 19 на ИЦАО и Доц 9734 (Систем за надзор над сигурноста), како и другите функции поврзани со безбедносен надзор, економски надзор, сообраќајни права итн.

Мисијата на органот е да ги регулира активностите за воздушен транспорт на Република Македонија за да се обезбеди сигурно, редовно, ефикасно, економично и еколошки одржливо национално цивилно воздухопловство кое ќе биде во согласност со меѓународните стандарди и усогласено и интегрирано во Европската Унија. Неговите клучни одговорности, меѓу другите, се:

- Воспоставување највисоки стандарди за воздухопловна сигурност и зголемување на нивото на сигурноста во воздухопловството;
- Воспоставување на највисоки стандарди за воздухопловна безбедност за да се минимизира секаков ризик;
- Обезбедување мобилност на граѓаните;
- Постигнување регулаторна ефикасност и ефективност и следење на спроведувањето на меѓународните стандарди за воздухопловство и најдобри практики;
- Учество и соработка со меѓународните воздухопловни организации како што се ИКАО, ЕЦАЦ, ЕуроКонтрол, ЈАА и ЕАСА (ICAO, ECAC, EuroControl, JAA и EASA);
- Учество во усогласување на националното законодавство за воздухопловство со воздухопловството на ЕУ, како и соработка со Европската агенција за воздухопловна безбедност.

Органот има иницијален и континуиран надзор над воздухопловната индустрија и ги спроведува безбедносните мерки и ги истражува инцидентите и несреќите за да спречи идни загрозувања на воздухопловната безбедност. На тој начин надлежниот орган ги има одговорностите што произлегуваат од ИКАО Док.9734 – Прирачник за безбедносно надгледување за да се гарантира безбедноста на операциите на летовите, пловидбеноста на воздухопловите, аеродромите и воздухопловната навигација, а со тоа и прашањата за:

- Сертификати и лиценци за субјектите на воздухопловната индустрија.
- Лиценци, овластувања и оценки на воздухопловниот персонал и овластувања на центрите за обука.
- Овластување на здравствените установи и лекарите за вршење здравствени проверки на персоналот во воздухопловството.

Внатрешен воден сообраќај

Капетанијата на пристаништата е орган во состав на Министерството за транспорт и врски одговорно за спроведување на законските прописи и услови во рамките на секторот за пловидба по внатрешни

пловни патишта. Управата врши регистрација и контрола на чамци и бродови / пловни објекти преку Инспекциски комитет за утврдување на капацитет на пловни објекти на Република Македонија исто така формиран од страна на Министерството за транспорт и врски, што врши инспекции и издава сертификати во согласност со техничките прописи утврдени од страна на Меѓународната асоцијација на друштва за класификација (ИАЦС/IACS/).

Република Македонија нема морски транспорт и затоа нема морски регистар, ниту пак е планирано да се направи. Единствениот воден транспорт во Македонија е редовниот и посебниот превоз на патници на природните и вештачките езера во Република Македонија. Најдолги езерски патишта се: Струга – Св. Наум со должина од 30 км, Охрид – Св. Наум со должина од 22 км и Охрид – Струга со должина од 12 км. Други помали езерски патишта се Охрид – Горица, Охрид – Метропол, Охрид – Десарет, Охрид – Ливадиште и Охрид – Радожда.

2. ДЕЛ 2: Мерки за транспортна инфраструктура

2.1. Собирање податоци

2.1.1. Постојни услови на транспортната инфраструктура

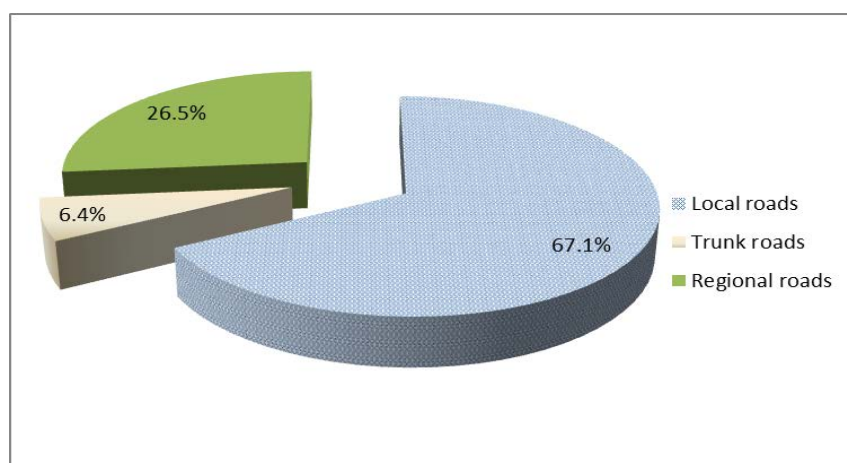
Карактеристики на патната мрежа

Патната мрежа се состои од 908 км национални магистрални патишта, 3 778 км регионални патишта и 9 570 км локални патишта, како што е прикажано на табела 1 и на слика 1 подолу.

Табела 1. Патна мрежа во земјата

Тип пат	км
ВКУПНА ДОЛЖИНА НА ПАТИШТА	14.256
• од кои асфалтирани патишта и патишта со кадрма	8.735
Вкупно магистрални патишта (259 км автопатишта и 574 км јавни патишта)	908
• Патишта со асфалт и кадрма	833
• Нечистотија и проектирани патишта	75
Вкупно регионални патишта	3.778
• Патишта со асфалт и кадрма	2.879
• Макадам	441
• Нечистотија и проектирани патишта	458
Вкупно локални патишта	9.570
• Патишта со асфалт и кадрма	5.023
• Макадам	727
• Нечистотија и проектирани патишта	3.820

Извор: ДЗС /SSO/, Транспорт и други услуги, 2015, бр. 8.4.16.02-858



Слика 1. Удел на локални, регионални и магистрални патишта во вкупната должина на патната мрежа

Според видот на патниот коловоз има 8 735 км асфалтирани патишта и патишта со калдрма (поплочени патишта) или 61,3 % од вкупните јавни патишта, 1 168 км макадамски патишта или 8,2 % од вкупната патна мрежа и 4 353 км нечистотија и проектирани патишта или 30,5 % од вкупната категоризирана патна мрежа. Процентот на асфалтирани патишта е сличен со просекот на земјите од Југоисточна Европа.

Магистралната патна мрежа е формирана од патишта претходно означени од М-1 до М-6 или според последната ознака од 2011 година од А1 до А4. Повеќето од овие патишта имаат две коловозни сообраќајни ленти или по една за секоја сообраќајна насока. Системот за патарина на патишта во земјата е организиран како отворен систем за наплата на патарина и се состои од 10 наплатни места за патарина по должината на автопатите. Слабоста на системот за наплата е дека кога има многу сообраќај (денови на одмори), возачите на автопати чекаат во редици за плаќање на патарина. На пример, за едно патување од 50 км потребно е 3 или 4 пати да се застане и да се чека на наплатните постојки.

Оценката на СЕЕТО за условите за сеопфатната мрежа/ основната мрежа (СЕЕТО-извештај од јули 2016 година) врз основа на податоците обезбедени од ИРИ (IRI-Меѓународен индекс на рапавост) покажува дека како резултат на инвестициите во патниот сектор, условите на патните мрежи се подобрени до 75 % од сеопфатната мрежа и 83 % од основната мрежа и се оценуваат како во добра состојба, а 25 % и 17 % како во средна состојба. СЕЕТО-дефиницијата за патот во добра состојба е онаа со ИРИ меѓу 1,24 - 2,84. Нема извештаи дека патиштата се во лоша или во многу лоша состојба.

Групацијата на Светска банка објави дека во 2013 година во добра состојба се наоѓале 91 % од магистралните патишта и автопатите, 82 % од регионалните патишта R1 и 68 % од регионалните патишта R2. Овие податоци се однесуваат на проценките направени од Јавното претпријатие за државни патишта (ЈПДП). ЈПДП во 2014 година проценува дека нешто помалку од 80 % од македонската државна патна мрежа е во добра или просечна (односно одржлива) состојба. Најновата проценка за состојбата на патната мрежа не е прикажана.

Светската банка дава алтернативни прелиминарни податоци за карактеристиките на мрежата врз основа на алатката за проценка на патните мрежи (РОНЕТ). Овие податоци, сепак, сугерираат дека само 40 % од главните патишта се во добра или просечна состојба. Овие проценки се прелиминарни бидејќи клучните влезни податоци на РОНЕТ, како што се просечните единечни трошоци за различни типови одржување, не се достапни и проценките се базираат на меѓународни статистики. Исто така не се достапни и нови податоци за карактеристиките на возниот парк, оперативните трошоци за возилото и трошоците за времето за патниците.

ЈПДП сè уште го нема имплементирано Системот за управување со патни средства (РАМС/РАМС) во процесот на планирање и одлучување за управување со одржувањето. Утврдување на јасно разбирање на состојбата на патната мрежа е суштински чекор за подобрување на идните одлуки за инвестиции. Всушност, ако бројот на РОНЕТ се потврди, тоа би значело дека состојбата на државната патна мрежа е полоша отколку во повеќето земји со слично ниво на приход.

Според Светскиот економски форум и рангирањето на конкурентноста во 2016 година за квалитет на патната инфраструктура, земјата е рангирана на 88. место (меѓу 140 земји) со белешка од 3,5 (белешките се меѓу 1 за исклучително лоша и 7 за исклучително добра) .

Карактеристики на железничката мрежа

Вкупната должина на железничката мрежа се состои од 696 км отворена линија со дополнителни 226 км шини на станици и ранжирни рампи, како и 102 км индустриски шини. Железничките отворени колосеци се конструирани како еднолиниски линии, а само делниците од Коридорот X се електрифицирани по должина од 235 км или околу 34 % од вкупната должина на мрежата на отворени шини. Покрај тоа, електрифицирани се 83 километри на станични шини. Системот на електрификација е

АС 25kV 50 Hz. Сите шини имаат стандардна ширина на колосек од 1 435 милиметри. Железничката мрежа главно се состои од континуирани заварени шини (КЗШ). Постојните главни линии имаат класични компоненти на надградба како шини тип УИЦ49 или УИЦ54, дрвени прагови со крут систем за прицврстување (К-систем) или бетонски прагови со еластична шина за прицврстување. Нормалниот простор за растојание на праговите е 0,60 m за CWR шините. Општите карактеристики на железничката мрежа се прикажани во табелата подолу:

Табела 2. Општи податоци за железничката мрежа во земјата

Вкупна должина на железнички линии – 1 435 mm ширина на колосек (во км)	696
Вкупна должина на станични шини/линии -1 435 mm ширина на колосек (во км)	226
Вкупна должина на индустриски железнички пруги (во км)	102
Линии со двојни шини	/
Електрифицирани линии (25Kv, 50 Hz) (во км)	235
Неелектрифицирани линии (во км)	461
Број на службени места (железнички станици, постојки, товарања)	124

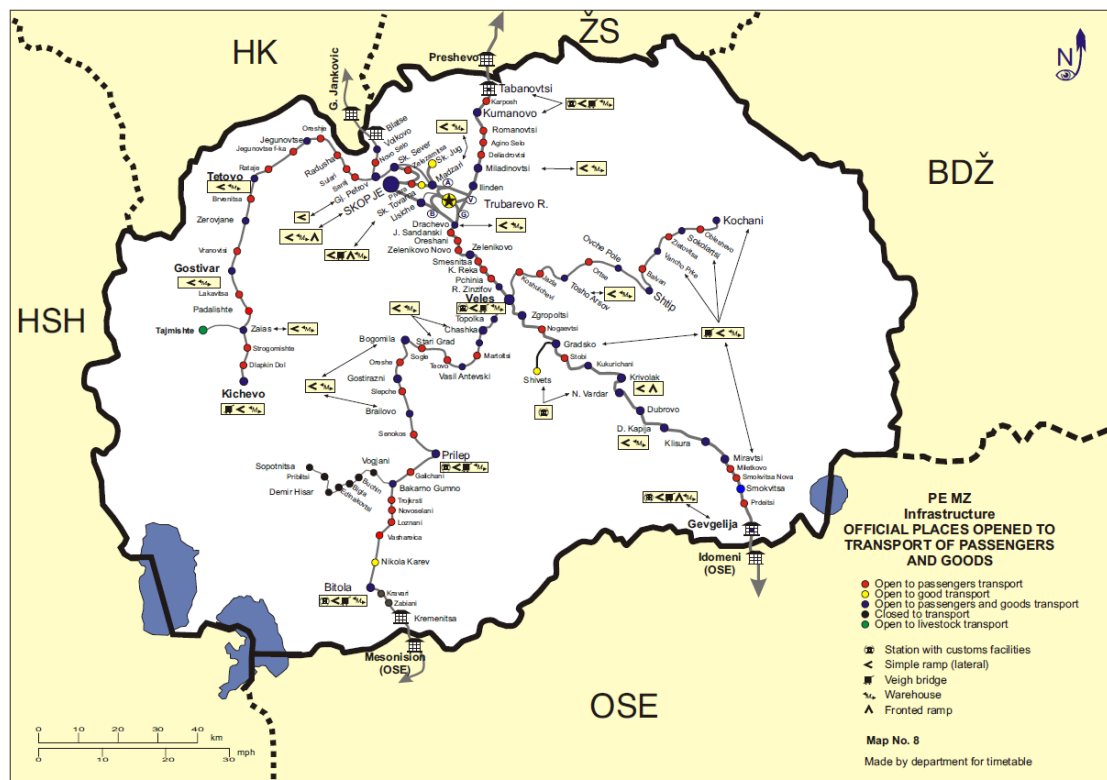
Извор: ДЗС, Транспорт и други услуги, 2015, п. 8.4.16.02-858 и податоци од ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје

Железничките пруги на Коридорот X (од српска граница до грчка граница), кракот X-d (од Велес преку Битола до грчка граница) и Коридорот VIII (од бугарска граница преку Куманово, Скопје, Тетово, Кичево, Струга до албанска граница) ја сочинуваат главната железничка мрежа во земјата. Железничката пруга на Коридорот X е едноколосечна железничка пруга која започнува од станицата на граничниот премин Табановци со Србија продолжува преку Куманово, Скопје, Велес до Гевгелија (граница со Грција) или вкупно има 214 километри електрифицирана пруга. Поставеноста на трасата на оваа линија овозможува максимална брзина на возовите меѓу 65 и 100 км/ч. Главната железничка пруга на Коридорот X се состои од следните три главни делници: Табановце – Скопје: 49 км; Скопје – Велес: 51 км и Велес – Гевгелија: 115 км. Сите станици на железничката пруга Табановце – Гевгелија (Коридор X) се опремени со електрорелејна сигнализација и сигурносни уреди. Регулацијата на сообраќајот се врши со помош на далечински управувач од централата за далечинско управување што го врши контролорот за железнички сообраќај. Меѓу станиците Табановце и Гевгелија постои автоматски систем за контрола на сообраќајот (СКС). Во тек се проектите за подобрување на системот за сигнализација и телекомуникацискиот систем со примена на на ЕТЦС (Европски систем за контрола на возови) Ниво 1 и инсталација на ГСМ-Ж (Глобален систем за мобилни комуникации).

Железничката пруга по должината на кракот на Коридорот X, X-d започнува од Велес, поминува преку Прилеп, Битола и се поврзува со железничката мрежа во Грција во станицата Креница. Должината на оваа пруга е 146 км. Делот меѓу Битола и границата со Грција со должина од околу 16 км е во фаза на реконструкција и е во прекин.



Слика 2. Железничка мрежа (Извор: ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје)



Слика 3. Официјални оперативни места за патнични и товарни возови (Извор: ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје)

Граничните премини се лоцирани по должина на Коридорот X / Xd и има 1 со Србија (Табановце), 2 со Грција (Гевгелија и Кременица не функционираат) и 1 со Косово. Делумна рехабилитација на

железничката линиј од околу 54 км на Коридорот X Табановце – Скопје – Велес – Гевгелија започна пред пет години и рехабилитациските работи се сè уште во тек. Сепак, останатите железнички линии Велес – Прилеп – Битола, Скопје – граница со Косово, Скопје – Тетово – Гостивар – Кичево и Велес – Штип – Кочани, исто така, се за обновување на шините и за модернизација на сигналните, телекомуникациските системи и така натаму железничките станици. Најголемите делови на железничките станици се изградени за 120 оски, односно 660 m максимално користена должина од железничката пруга што не е во согласност со минимална корисна должина од 750 m, пропишана во AGCT (Европска спогодба за важни меѓународни линии за комбиниран транспорт и сродни инсталации, 2003 година). Постојните железнички станици имаат висина на платформата помала од 550 mm над работната површина пропишана во ТСИ на железничкиот систем на ЕУ.

Според Светскиот економски форум и рангирањата за конкурентност во 2016 година за квалитет на железничката инфраструктура, земјата е рангирана на 85. место (меѓу 108 земји) со белешка од 2,2 (белешките се меѓу 1 за крајно најлоша и 7 за исклучително добра).

Карактеристики на аеродромите

Воздушниот транспорт се организира преку два меѓународни аеродрома, Аеродромот „Скопје“ во Скопје и Аеродромот „Св. Павле апостол“ во Охрид. Двата аеродрома се вклучени во СЕЕТО сеопфатната мрежа/ основната мрежа на аеродроми. Аеродромот во Скопје е во основната мрежа, а аеродромот во Охрид е во сеопфатната мрежа.



Слика 4. СЕЕТО мапа за сеопфатна /за основна мрежа – аеродром, морско пристаниште и пристаниште за МВП

Скопскиот аеродром е главен аеродром со 34 врски со меѓународните дестинации во 2016 година. Аеродромот е даден под концесија за период од 20 години на Аеродромите Тепе Акфен Вентурес (ТАВ), турска корпорација.

Покрај двата аеродрома за меѓународно цивилно воздухопловство, постојат 5 спортски аеродроми со тревни писти (Скопје – Стенковец, Куманово, Штип, Битола и Прилеп), погодни за сите видови спортска авијација и 6 аеродроми за комерцијална авијација, но само еден е во употреба, главно за обезбедување услуги за земјоделството и шумарството.

Според Светскиот економски форум и ранговите за конкурентност во 2016 година за квалитет на инфраструктурата за воздушен транспорт, земјата е рангирана на 50. место од 140 земји со забелешка од 4,8 на скала од 1 за исклучително лош и 7 за исклучително добар.

2.1.2. Капацитет и нивоа на услуги на патната и на железничката мрежа

Патна мрежа

Нивото на услуга (LOS) е квалитативна мерка за квалитетот на патот во однос на сообраќајната услуга, вклучена во Одборот за истражување на транспорт на САД и објавена во Прирачникот за капацитет на патиштата (НСМ). Намерата на ЛОС е да го поврзе квалитетот на сообраќајната услуга со даден проток на сообраќај. Капацитетот е дефиниран како максимален број возила, патници по единица време, кои можат да бидат прифатени во дадени услови со разумно очекување на појавување.

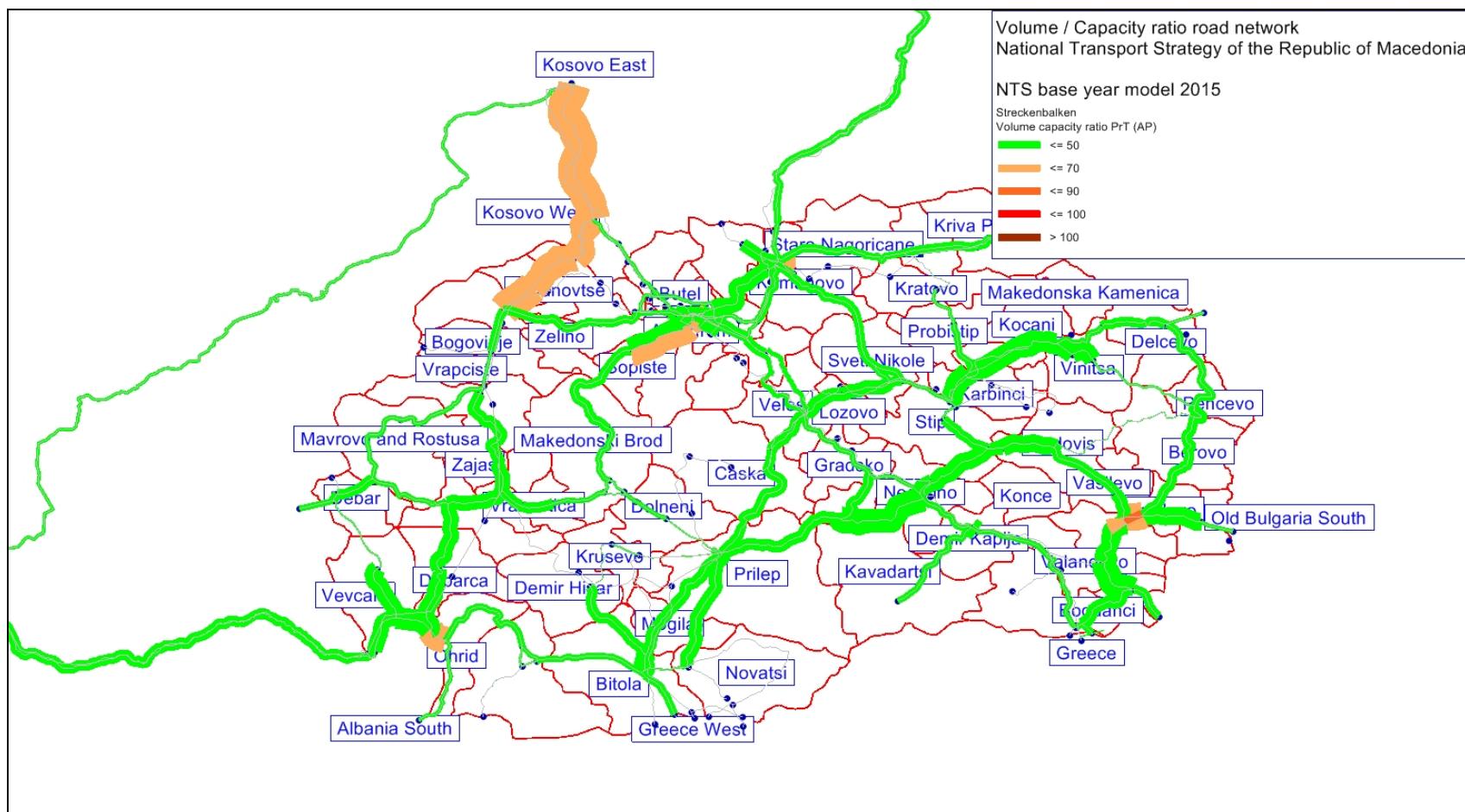
Анализата на капацитетот се обидува да даде јасно разбирање за тоа колку сообраќај може да прифати даден јавен пат. ЛОС се обидува да даде одговор на тоа колку е добра постојната сообраќајна ситуација на дадена траса. Поради сегашните можности на транспортниот модел, нивото на услуга и капацитет се проценети само за патната мрежа. Капацитетот и нивото на услугата на патот се засноваат првенствено врз пресметките на транспортниот модел и со прифатената меѓународна дефиниција за ниво на услуга (на пр., Прирачник за капацитет на јавен пат во САД).

Се препорачува во иден можен модел на транспорт што ќе се изработи железничкиот транспорт да се третира на високо ниво на детали од оперативна гледна точка.

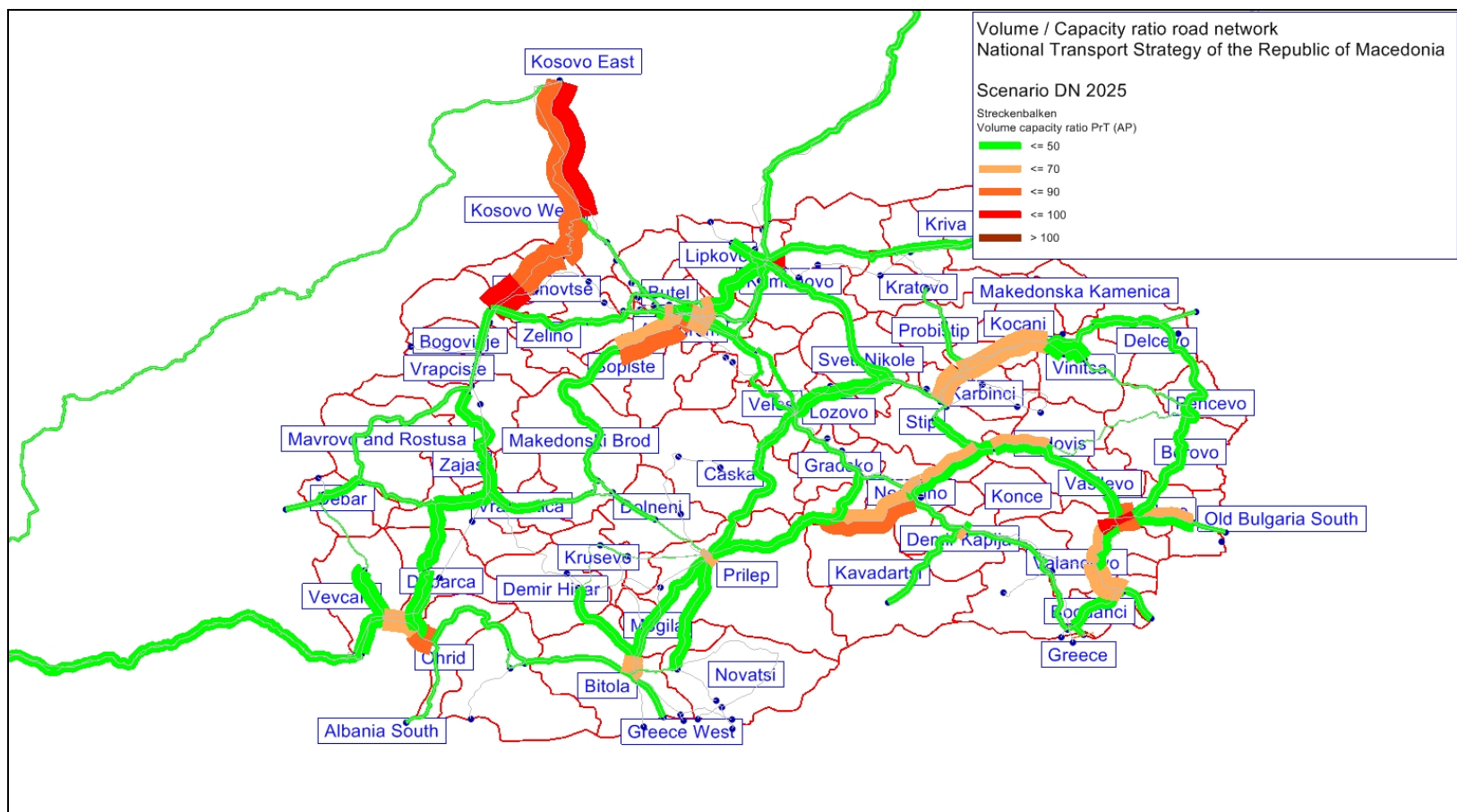
Следниве бројки ги покажуваат односот на обем / капацитет за:

- основна година 2015,
- ДН сценарио 2023 г.,
- ДН сценарио 2030 г.

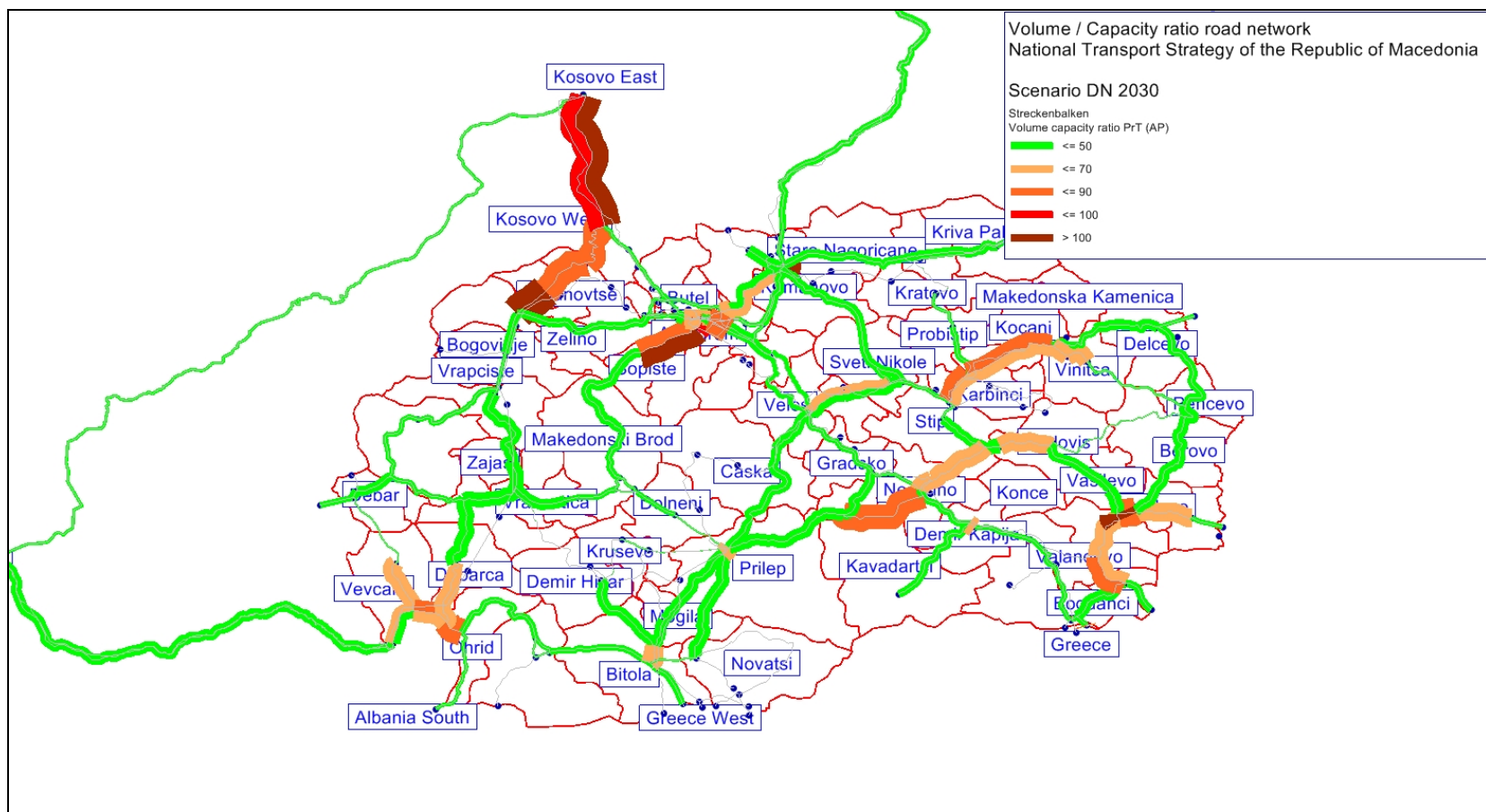
Слика 5. Патна мрежа за соодносот обем/капацитет – основна година 2015



Слика 6. Патна мрежа за соодносот обем/капацитет – предвидено ДН сценарио 2025 г.



Слика 7. Патна мрежа за соодносот обем/капацитет – предвидено ДН сценарио, 2030 г.



Следниве патни делници покажуваат резерва на капацитет помал од 50 % (во услови на шпиц резервниот капацитет може да биде многу помал од оној на ниво на ПГДС (просечен годишен дневен сообраќај):

1. П1203 Тетово – Јажниче, граница со Косово: резерва со капацитет од минимум 36 – 37 % во основната година со тенденција на надминување на капацитетот со околу 10 – 15 % во 2030 година на делниците близу до Тетово. Капацитетот на овој пат се смета дека е 6 000 ЕПА / ден по насока. Вообичаено капацитетот на стандарден пат со две ленти е во опфат од 18 000 до 24 000 ЕПА (единици патнички автомобили) дневно за двете насоки или 9 000 – 12 000 ЕПА дневно по правец, но во случај на Р1203 земени се предвид редукциските коефициенти поради фактот што патот најчесто е 6 m широк и поминува преку бројни населби со активности блиски до патот и со многу пристапи кон главниот пат.
2. П2134 Долно Соње – Скопје: резерва со капацитет од минимум 36 % по насоката кон Скопје во основната година со тенденција да се надмине со 4 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ПКУ/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
3. П1401 во Струмица: резерва со капацитет од минимум 30 – 32 % во основната година со тенденција да се надмине со 14 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА / ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
4. А4 Струмица до Дабиле: резерва со капацитет од минимум 46 – 48 % во основната година, ќе се движи од 10 до 23 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета за 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
5. А4 Дабиле – Ново Село: резерва со капацитет од минимум 39 – 42 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
6. А3 Охрид – Подмоље: резерва со капацитет од минимум 47 % во основната година и 13 – 14 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.

Покрај патните делници наведени погоре, следниве патни делници покажуваат резерва со капацитет помал од 50 % во 2030 година (нема потреба за зголемување на капацитетот во основната година):

7. П1102 Јурумлери – Скопје: резерва со капацитет од минимум 31 – 32 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
8. Бул. Александар Велики во Скопје: просечна резерва со капацитет од 49 % на ниво на ПГДС. Имајќи предвид дека булеварот е во урбана област и имајќи ги предвид ограничувањата на капацитетите на крстосниците со други главни сообраќајници може да се заклучи дека во часовите на шпицот ќе се надмине капацитетот. Сепак потребна е детална студија за скопското подрачје – како на пример ОПУМ за целото градско подрачје на градот Скопје.

9. П1104 од раскрсницата со М4 до Арачиново: резерва со капацитет од минимум 38 – 39 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
10. П1104 од Арачиново до Куманово: резерва со капацитет од минимум 48 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА / ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
11. А3 Штип – Веница: резерва со капацитет од минимум 28 – 32 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
12. П1103 помеѓу А1 и Неготино: резерва со капацитет од минимум 18 – 19 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
13. П1103: Неготино – А4: резерва со капацитет од минимум 36 – 44 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
14. R1401 од раскрсницата со П1105 до Струмица: резерва со капацитет од минимум 31 – 36 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета дека е 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.
15. А4 Конче - Радовиш: резерва со капацитет од минимум 44 – 38 % во 2030 година. Капацитетот на патот се смета за 6 000 ЕПА/ден поради слични размислувања како што е наведено погоре.

Железничка мрежа

Потребно е да се идентификуваат и да се наведат главните индикатори за квалитет во железничкиот сообраќај за да се процени нивото на услугите. Главните проблеми на кои се наидува при превозот на стока со железницата се сигурноста, флексибилноста, точноста, управувањето со информациите и просечната брзина на сообраќајот. Сите овие фактори влијаат на потенцијалните купувачи во одредувањето на начинот на превоз на стока. Квалитетот на превозот на патници во железничкиот сообраќај опфаќа зачестеност на возовите, точност, време на патување, безбедност, хигиена во возовите и во железничките станици, сигнали и информации кои се корисни за патниците, достапност до железницата.

Регулаторната агенција за железници во 2012 година спроведе анкета за проценка на квалитетот на услугите за превоз на патници во железничкиот сообраќај. Заклучоците од ова истражување се:

- Патниците го избраа железничкиот превоз само поради ниските цени на билетот;
- Патниците не се информирани за нивните права како патници во железничкиот сообраќај;
- Патниците се добро информирани за возниот ред и попустите на патните билети;
- Патниците не се задоволни со хигиената во возовите и во патничките постојки;
- Патниците се задоволни со точноста и почитувањето на возниот ред;
- Патниците се неутрални за греењето во зимски услови и капацитетот на седиштето.

Овие резултати покажуваат дека квалитетот на услугите што ги нуди МЖ Транспорт А.Д. - Скопје не е задоволителен и патниците во најголем број случаи го користат железничкиот сообраќај само затоа што билетите за воз се поевтини од билетите за автобуси.

Капацитетот на железничката инфраструктура традиционално се мери по возови дневно низ теоретски стандардни капацитети врз основа на неговите карактеристики. Споредбата на постојниот сообраќај со овој теоретски капацитет дава една индикативна вредност на неговата употреба и, евентуално, ги дава потребите да се инвестира за да се избегне застојот. Оваа методологија е основна бидејќи постојат и други параметри кои имаат влијание врз бројот на возови кои можат да поминат на одредена делница во еден ден како што се видовите сообраќај, нивната хетерогеност и употребата на пругите во текот на денот, потребите за одржување и возниот ред.

Правилото 406/2013 на УИЦ (Меѓународна унија за железници) дава единствен пристап за проценка на капацитетите и се препорачува за управителите на инфраструктурата кои користат ИТ-поддршка во своите проценки. Капацитетот на железничката линија со автоматски блокирачки сигнали (АБС) може да биде околу 80 возови/ден. Капацитетот на железничката мрежа во земјата во 2015 година пресметан од страна на ЈП МЖ Инфраструктура – Скопје е претставен во следнава табела:

Табела 2. Капацитет на железничката мрежа во земјата

Бр.	Железничка пруга	Капацитет бр. на парови на возови/24 часа	Понуден капацитет
1	Табановце – Скопје	71	64
2	Скопје – Велес	71	64
3	Велес – Гевгелија	71	46
4	Скопје – Волково (граница со Косово)	58	53
5	Скопје – Кичево	13	12
6	Велес – Битола	12	11
7	Велес – Кочани	9	8
8	Скопје железнички јазол	65	58

Извор: Според пресметките на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје

Табела 3. Искористеност на капацитет на МЖ Транспорт А.Д. – Скопје во 2015 година (во %)

Бр.	Железничка пруга	Товарен сообраќај	Патнички сообраќај	Сообраќај на локомотиви	Искористеност на капацитет
1	Табановце – Скопје	25,7	8,3	18,8	52,8
2	Скопје – Велес	25,0	15,3	15,3	55,6
3	Велес – Гевгелија	25,0	4,2	15,3	44,4
4	Скопје – Волково (Косово) граница	3,3	1,7	1,7	6,7
5	Скопје – Кичево	6,9	13,8	6,9	27,6
6	Велес – Битола	0,0	29,6	7,4	37,0
7	Велес – Кочани	0,0	9,5	0,0	9,5

8	Скопје железнички	32,6	0,0	16,0	48,6
---	-------------------	------	-----	------	------

Извор: Според пресметките на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје

Табела 4. Вкупна искористеност на капацитетот во 2015 година (во %)

Бр.	Железничка пруга	Искористеност на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Искористеност на МЖ Транспорт А.Д. - Скопје	Вкупна искористеност на капацитетот
1	Табановце – Скопје	10,8	52,8	63,5
2	Скопје – Велес	11,5	55,6	67,0
3	Велес – Гевгелија	36,8	44,4	81,3
4	Скопје – Волково (граница со Косово)	11,7	6,7	18,3
5	Скопје – Кичево	18,6	27,6	46,2
6	Велес – Битола	18,9	37,0	56,0
7	Велес – Кочани	19,7	9,5	29,3
8	Скопје железнички јазол	19,1	48,6	67,7

Извор: Според пресметките на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје

Градежните работи за обнова на железничката пруга по должина на делницата Велес – Гевгелија на Коридорот X изискуваат оваа железничка делница да се затвори за сообраќај за да се овозможи извршување на работите на обнова на железничката пруга. Железничката линија е затворена за сообраќај по 8,5 часа дневно. Оваа состојба резултира со 36,8 % искористеност на сообраќајниот капацитет на оваа пруга од страна на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје. Генерално, капацитетот на железничката мрежа е доволно голем за сообраќајот остварен во 2015 година.

2.2 Анализа на проблеми

2.2.1 Поврзаност и одржување на транспортната мрежа

Визијата за трансевропските транспортни мрежа (TEN – T) укажува дека железничките, патните, воздушните и морските транспортни врски се сметаат за клучен фактор за интеграција меѓу земјите членки на Европската Унија, а исто така и за зголемување на економската конкурентност.

Од декември 2013 година, трансевропската транспортна мрежа има два слоја: „основна мрежа“, каде што се одвиваат најважните движења на патници и стока, и „сеопфатна мрежа“, која обезбедува пристап до основната мрежа (слика 9).

Патна мрежа



Железничка мрежа



Слика 9. Коридори од основната мрежа на ТЕН-Т што минуваат низ Македонија (патни и железнички)

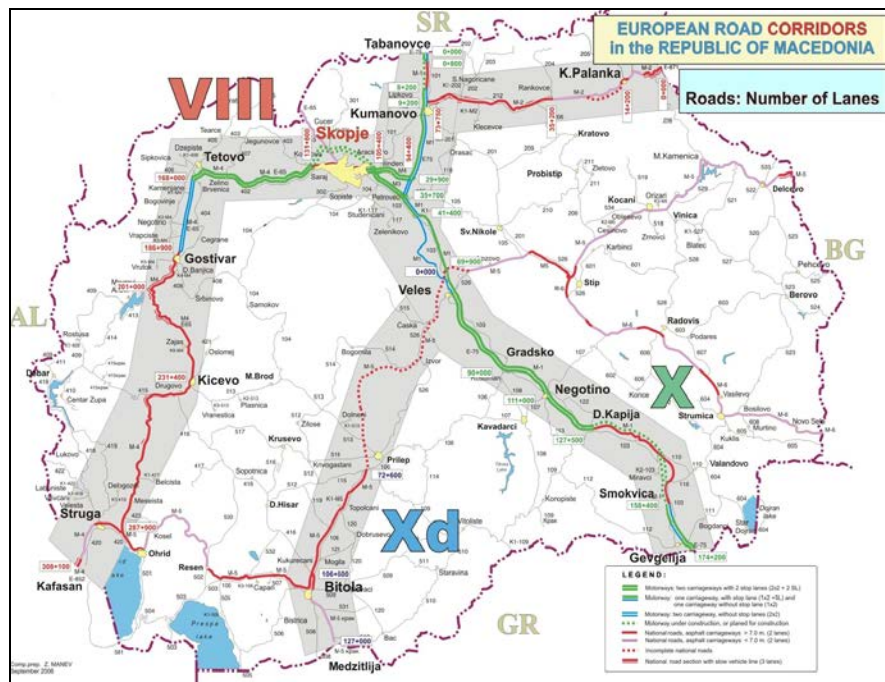
„Коридорите од основната мрежа“ го олеснуваат развојот на основната мрежа. Во јуни 2015 година, три коридори беа одбрани за продолжување кон Западен Балкан, како и приоритетни проекти на делници од овие коридори за можно финансирање од ЕУ во наредните години.

Проширувањето на коридорите од основната мрежа кон Западен Балкан треба да обезбеди поблиска интеграција со ЕУ, како и основа за зголемување на инвестициите во инфраструктурата, како поддршката на ЕУ преку Западнобалканската инвестициска рамка и Фондот за поврзување на Европа. Коридорите од основната мрежа, кога ќе бидат завршени, ќе овозможат квалитетен транспорт за граѓаните и бизнисите со непречена интеграција во регионот и во ЕУ. Според регулативата на ЕУ за развој на трансевропската транспортна мрежа (TEN – T), коридорите од основната мрежа треба да помогнат да се изгради инфраструктурата на основната мрежа на начин на кој ќе се решат тесните грла, подобрат меѓуграничните врски и ќе се подобрат ефикасноста и одржливоста. Тие треба да придонесат за подобра кохезија преку подобрена територијална соработка.

Подобрувањето на патната, на железничката и на водушната поврзаност е насочено кон поврзување на државната патна и железничка мрежа со коридорите на ЕУ и сеопфатната мрежа во регионот. Развојот на конкретната инфраструктура се разгледува подетално во Анекс 1.

Поврзаност на патната инфраструктура

Коридорите од основната мрежа на ТЕН-т во Македонија се поврзани по должина на оската север – југ, преку коридорите VIII и X/X –d кои имаат важна улога затоа што овозможуваат лесно движење на патници и стока во државата, а исто така и обезбедуваат поврзаност со соседите во регионот и понатаму со сите други европски држави. Коридорот X/X- d минува во насока север – југ, а Коридорот VIII во насока североисток – југоисток (слика 10).



Слика 10. Патна мрежа на коридорите VIII и X, X – d

Државните магистрални патишта се усогласени со коридорите од ТЕН-Т и сеопфатната/основната европска патна мрежа од 2016 година (слика 12), поточно А1 е автопатот Е-75 од Табановце (граница со Србија) до Гевгелија (граница со Грција) по должина на превозниот пат на Коридорот X, А2 вклучува делници од Е-65, Е-852 и Е-871 по должина на Коридорот VIII (од границата со Бугарија до границата со Албанија), А3 се состои од поранешни М5/М4 магистрални патишта кои се дел од патни делници на Коридорот X - d, вклучувајќи ги патните врски со албанската граница и врските на магистрални патишта меѓу источните и западните региони во државата до границата со Бугарија, а А4 е магистрален пат од Е-65, од границата со Косово до Скопскиот Регион и продолжува преку Свети Николе, Штип и Струмица до границата со Бугарија.



Слика 11. СЕЕТО – Патни врски на основната мрежа на Југоисточната Европа, 2013 г.



Слика 12. Мапа на сеопфатната/на основната патна мрежа на СЕЕТО на Западен Балкан, 2016 г.

Сеопфатната патна мрежа е долга 850 км, а основната патна мрежа има 513 км патишта што минуваат низ територијата на државата (Табела подолу).

Табела 6. Сеопфатна/основна патна мрежа на СЕЕТО во Македонија

Сеопфатна мрежа (во км)		Основна мрежа (во км)	
Коридор VIII	298	Коридор VIII	298
Коридор X	195	Коридор X	195
Коридор Xd	117	Превозен пат 6а (Граница со Косово – Скопје)	20
Превозен пат 6а (Граница со Косово - Скопје)	20		
Превозен пат 8 (Подмоље - Битола)	78		
Превозен пат 10 (Миладиновци – Штип – Ново Село)	142		
Вкупна сеопфатна мрежа	850	Вкупна основна мрежа	513

Извор: Сеопфатна /основна патна мрежа на СЕЕТО, 2016 г.

Патната инфраструктура по должина на Коридорот X е долга 195 км и е во насока од Србија кон Грција, а 83 % од овој пат веќе е направен според стандарди за модерни автопати со тоа што во изградба се уште 17 %. До март 2018 година, целиот пат на Коридорот X ќе биде на ниво на автопат во согласност со стандардите на целата територија на државата.

Коридорот VIII го поврзува Јадранското Море со Црното Море и на државната територија има вкупна должина од 298 км. Само 37 % од патната инфраструктура по должина на Коридорот VIII е на ниво на автопат во согласност со стандардите.

Коридорот X-d е подделница од Коридорот X, односно почнува во Велес, минува низ Битола и завршува на граничниот премин со Грција. Должината на овој пат е 117 км, а целата патна делница е јавен пат со 2 коловозни ленти или една лента во секоја насока.

Постојат 14 гранични премини со соседните држави преку патна мрежа: 3 со Грција, 3 со Бугарија, 2 со Србија, 2 со Косово и 4 со Албанија. Граничните премини и бројот на ленти за влез и излез за патнички автомобили, автобуси и камиони-ТТВ (тешки товарни возила) се покажани во следнава табела:

Табела 7. Број на ленти за влез и излез на гранични премини

Име на царинска канцеларија	Влез				Излез		
	Авто-моби-ли	Авто-буси	ТТВ	+ТТВ	Авто-моби-ли	Авто-буси	ТТВ
Богородица (автопат) (МК-ГР)	6	2	2	2*	6	2	2
Дојран (МК-ГР)	1	1	1		1		1
Ново Село (МК-БГ)	1	1	1	1*	1(+1)	1	1
Делчево (МК-БГ)	1	1	1		1	1	

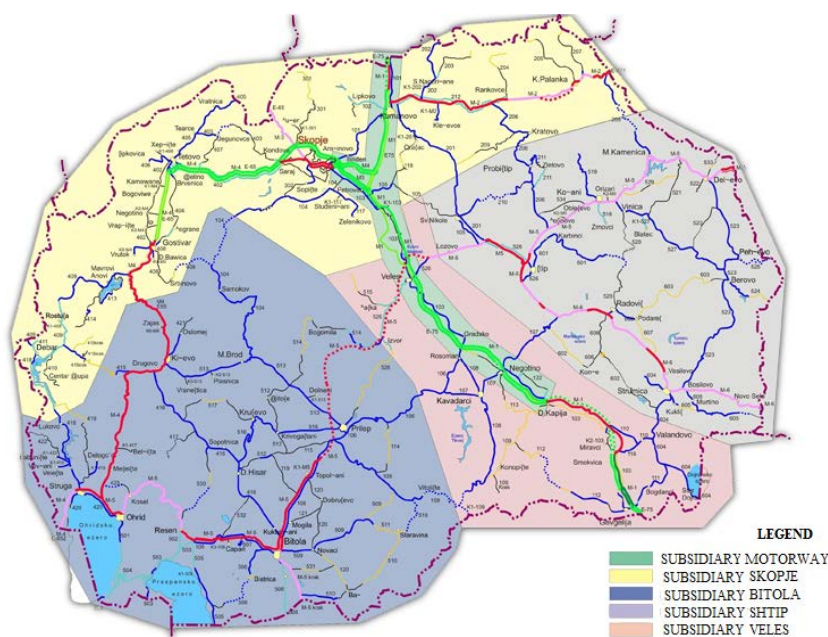
Девет Баир (МК-БГ)	1	1	1	1**	1	1	1
Пелинце (МК-СР)	1				1		
Табановце (автопат) (МК-СР)	4	1	1	1**	3	1	1+1
Блаце (МК-КС)	2	1	1	1**	2	1	1+1
Јажинце (МК-КС)	1				1		
Блато (МК-АЛ)	2				2		
Ќафасан (МК-АЛ)	2	1	1	1*	2	1	1
Свети Наум (МК-АЛ)	1	1			1	1	
Стење (МК-АЛ)	2				2		
Меџитлија (МК-ГР)	7				6		

*Дополнителни ТТВ без мерење на вага ** дополнителни празни ТТВ

Извор: Според податоци од Царинската управа

Одржување на патната инфраструктура

Јавното претпријатие за државни патишта подготвува Годишна програма за одржување и заштита на државните патишта, финансирана од сопствени средства, вклучувајќи и рутинско, периодично и зимско одржување на државните патишта. Одржувањето на магистралните и регионалните патишта, заедно со одржувањето на сигнализацијата и броењето на сообраќајот, се обврски на ЈП Македонијат (ЈПМП), а во однос на локалните патишта, одржувањето често се спроведува од локални јавни компании или приватни претпријатија преку една форма на концесија. ЈП Македонијат функционира како директен изведувач на работите на Јавното претпријатие за државни патишта, во согласност со годишен договор потпишан со ЈПДП. ЈПМП моментално има вработено 850 работници, од кои 30 инженери, кои се одговорни за одржување на асфалтни патишта во должина од 4 000км. ЈП Македонијат има пет подружници (слика 20) што се координирани од страна на директорот. Тоа се подружниците: Автопат со 294 км должина на патишта што треба да се одржуваат, Скопје со 1 149 км должина на патишта што треба да се одржуваат, Велес со 662 км должина на патишта што треба да се одржуваат, Битола со 1 300 км должина на патишта што треба да се одржуваат и Штип со 1011 км должина на патишта што треба да се одржуваат.



Слика 13. Организација на ЈПМП за одржување на државните патишта во пет подржувачници

ЈПМП има финансиски долгови и потребно е да купи нова механизација за редовно и зимско одржување на патиштата. Активностите за зимско одржување на патиштата се доделени на приватни фирми со кои ЈП Македонијапат има потпишано прелиминарни договори.

Од 2011 до 2015 година, буџетот што се распределуваше за одржување на патиштата беше повеќе или помалку стабилен. Според Годишната програма на Јавното претпријатие за државни патишта (ЈПДП), изворот на приходи за ЈПДП се данокот за акцизи на нафтени деривати, што се пренесуваат од државниот буџет и од патарините на автопатите. Сепак, Светската банка изјави дека ЈПДП признава дека постои празнина, особено во однос на периодичното одржување, што варира меѓу 15 % и 20 % од реалните трошоци за одржување. Слабата страна на планирањето за одржување е тоа што буџетот за одржување не се дели според рутински, периодични и вонредни работи. Буџетот се распределува за целата државна патна мрежа (околу 4 500 км), а годишниот буџет меѓу 2012 и 2016 година беше околу 13 милиони евра годишно. Рутинското и зимското одржување на патиштата се проценува на околу 3 300 евра/км врз основа на податоците обезбедени за договорот со Македонијапат во 2014 година. Сумата е поголема само од просечните трошоци за рутинско и зимско одржување на патиштата во Албанија (2 914 евра/км во 2012 година), а во споредба со други држави во регионот, оваа цена на чинење за одржување на патиштата е многу ниска (на пр. 9 039 евра/км во Србија во 2012 година).

Јавното претпријатие за државни патишта не раководи со системот за управување со патните средства (СУПС) во процесот на планирање и носење одлуки во врска со одржувањето на патиштата. Системот за управување со патните средства вклучува:

- Обезбедување опрема за анализирање на состојбата на патната мрежа и собирање податоци за сообраќајниот промет и мрежата,
- Користење софтвер како помагало за подготовка на една стратешка програма за одржување на патиштата и една програма за периодично одржување на патиштата и активности за нивна поправка врз база на податоците за мрежата од системот за управување со патните средства

Во отсуство на систем за управување со патните средства кој би обезбедил целосен преглед на моменталните услови на мрежата, системот за управување со патните средства создава петгодишни и годишни програми, главно врз база на државните приоритети, што се набројани во владината програма и државната транспортна стратегија, земајќи предвид некои од препораките на инженерите за надзор на мрежата на ЈПДП, кои се дадени врз база на визуелни контрола на мрежата. Јавното претпријатие за државни патишта од 2013 година работи на воведување систем за управување со патните средства, вклучувајќи го собирањето на детални податоци за состојбата на патиштата, но овој систем сè уште не е завршен. ЈПДП исто така инвестира во обезбедување опрема за мерење на коловозот за да се овозможи редовно надгледување на условите на државната патна мрежа. Алатката за проценка на патната мрежа (РОНЕТ), изградена во Светската банка,

укажува дека ќе бидат потребни значително поголеми трошоци за да се подобри вредноста на средствата на патната мрежа (Извештај на Светската банка од јули 2015 година).

Поврзаност на железничката инфраструктура

Железничката пруга исток – запад (Коридор VIII) што минува низ Република Македонија е долга 339 км, од кои досега се изградени 152 км. Не постои железничка врска со Бугарија и со Албанија. Постојната железничка пруга Скопје (станица Ѓорче Петров) – Тетово – Гостивар – Кичево е долга 103 км. Железничката пруга е дел од една нова врска на Коридорот VIII со албанската и бугарската железничка мрежа. Делницата меѓу Кичево и албанската граница, која е долга околу 63 км, сè уште не е изградена, но во тек е изработката на детални проекти. Делницата од железничката пруга на источниот дел од Коридорот VIII, меѓу станиците Куманово и Бељаковце, во должина од 30 км, е во изградба. Деталниот проект и тендерските документации се изработуваат за делницата меѓу станицата Бељаковце и границата со Бугарија. Целата должина на источната делница од железничката линија е долга околу 89 км од Куманово до граничната пруга со Бугарија.

Железничката пруга од станицата Ѓорче Петров (Скопје) оди до границата со Косово и се поврзува со железничка мрежа од Косово. Железничката пруга Скопје – граница со Косово е долга 32 км.

Постојната железничка пруга Велес – Штип – Кочани, која е долга околу 86 км, е посебна железничка пруга во источниот дел од државата и завршува на станицата Кичево без друга железничка врска.

Патничните возови минуваат низ 94 поголеми и помали железнички станици, а главните станици се наоѓаат во поголемите градови како: Скопје, Куманово, Тетово, Гостивар, Кичево, Велес, Неготино, Гевгелија, Прилеп, Битола, Штип и Кочани. Железничките станици во Куманово, Штип и Неготино се наоѓаат многу далеку од центарот на градот, односно од 3 км до 5 км. Оваа далечина прави станиците да не бидат достапни за патниците кои сакаат до нив да стасаат пешки. Железничката станица во Велес се наоѓа во густо населена област и околу 1,5 км железнички колосеци минуваат по површината низ урбано подрачје, што не е добро решение во однос на патните премини во ниво и сообраќајната безбедност, како и во однос на влијанието во животната средина. Сеопфатната/основната мрежа на СЕЕТО на Западен Балкан вклучува железнички пруги од коридорите X, X-d, VIII, како и врската Скопје – граница со Косово (слика 15).



Слика 14. Железнички врски на основната мрежа на СЕЕТО во Југоисточна Европа, 2013

Г.



Слика 15. Мапа на СЕЕТО за сеопфатната/за основната железничка мрежа на Западен Балкан, 2016 г.

Основната мрежа има вкупна должина од 268 км и ги опфаќа железничките пруги од Коридорот X и западниот дел од Коридорот VIII. Во извештајот на СЕЕТО од 2016 година се наведува дека железничката пруга од Коридорот X во државата била направена за

максимална брзија од 100 км/час, а оваа брзина може да се достигне на сите делници од железничката пруга од Коридорот X што минува низ државата.

Табела 8. Сеопфатна/основна железничка мрежа на СЕЕТО што минува низ државата

Сеопфатна мрежа (во км)		Основна мрежа (во км)	
Коридор VIII	152	Коридор VIII	36
Коридор X	215	Коридор X	215
Коридор X - d	146	Железнички правец 10 (косовска граница - Скопје)	17
Превозен пат 10 (косовска граница - Скопје)	17		
ВКУПНА сеопфатна железничка мрежа	530	ВКУПНА основна железничка мрежа	268

Извор: Сеопфатна/основна железничка мрежа на СЕЕТО, 2016 г.

Железничката пруга од Коридорот X е единечен колосек, електрифицирана, главно во средна состојба, со две неодамна обновени делници Табановце - Куманово 11,6 км и Миравци - Смоквица 12,5 км за кои може да се каже дека се во многу добра состојба.

Железничката пруга од Коридорот VIII сè уште не е целосно изградена и не е поврзана со две граници, кон Албанија (63 км од Кичево до граничниот премин) и кон Бугарија (околу 58 км од Бељаковице до граничниот премин).

Со железничката инфраструктура раководи Јавното претпријатие за железничка инфраструктура Македонски железници -Скопје (ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје) како управител за инфраструктура. Трошоците за рутинско одржување се земени од годишната програма за финансирање на железничката инфраструктура и се во согласност со сумата обезбедена во Државниот буџет и одобрена од Владата. ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје поседува една модуларна софтверска платформа што користи алатки за поддржување одлуки и планирање краткорочни и долгорочни активности за одржување и обновување на железниците. Проблемот при имплементацијата на овој софтвер е недостатокот на редовни мерења на состојбите на колосеците, на пр. последното мерење било спроведено во 2013 година.

Извештајот на СЕЕТО за одржување на железниците од основната мрежа на ТЕН-Т на Западен Балкан од 2016 година укажува дека годишно биле потребни меѓу 16 и 21 милион евра од 2011 до 2016 година. Меѓутоа, распределениот буџет за одржување во истиот период бил 5 до 6 пати помал од проценетата потребна сума, или од 1,79 до 3,58 милиони евра годишно. Просечните годишни трошоци за одржување по километар се проценуваат на 5 140 евра/км, што е многу

помалку отолку проценката во проектот на РЕБИС од 2016 година, односно околу 15 000 евра/км.

2.2.2. Безбедност на транспортниот сектор

Безбедност во патниот сообраќај

Втората државна стратегија за безбедност на сообраќајот на патиштата за периодот 2015 – 2020 година беше објавена во 2014 година од Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата по завршувањето на Првата државна стратегија за периодот 2009 – 2014 година. За да се зголеми јавната свест и да се промени однесувањето на патиштата постојано се финансираат кампањи за безбедност во сообраќајот од Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата и Министерството за внатрешни работи.

Бројот на сообраќајни несреќи на патиштата, во кои има жртви, се намалил во периодот меѓу 2011 и 2015 година (табела 9). Најголемиот број смртни случаи во 2015 година се случиле во три вида несреќи на патиштата: судир меѓу возила во движење (55,9 %), потоа удирање или прегазување пешаци (18,5 %) и несреќи поврзани со излетување од пат (14,3 %). Но, во исто време, бројот на жртви во сообраќајни несреќи на патиштата во 2012 година бил 64 жртви/милион жители, а тој број се зголемил на 71 жртва/милион жители во 2015 година, што е највисока бројка во споредба со просечната бројка во државите од ЕУ (51 жртва/милион жители во 2014 година).

Табела 9. Сообраќајни несреќи во кои има жртви*

Година	Сообраќајни несреќи	Жртви во сообраќајни несреќи на патишта					Сериозно и лесно повредени
		Вкупно	Загинати				
			Сите	Возачи	патници во возила	Пешаци и други	
2011	4462	7025	172	79	54	39	6853
2012	4108	6281	132	61	33	38	6149
2013	4230	6682	198	90	63	45	6484
2014	3852	6186	130	59	35	36	6056
2015	3854	6061	148	66	33	49	5913

*Несреќните случаи само со материјална штета не се опфатени

Извор: Државен завод за статистика, транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 8.4.16.02-858

Во 2015 година, најголемиот број од жртвите во државата биле возачи и патници, односно околу 63 %, а по нив следуваат пешаците, односно 33 %. Просечната стапка на пешаци кои починале во 2013 година во државите од ЕУ е 22 % од сите починати во сообраќајни несреќи на патишта. Стапката на смртност на пешаците во државата е слична со таа во Романија, Латвија и Полска. Најголемиот дел од несреќните случаи се случиле во урбани области без автопати, односно околу 63 %, а околу 28 % од несреќните случаи се случиле надвор од урбани области без автопати. Само 9 % од сообраќајните несреќи се случиле на автопати, што е слично со статистиките на ЕУ каде што околу 8 % од сите настрадани се предизвикани на овие патишта во 2014 година.

Табела 5. Главни индикатори за безбедност на патиштата 2012 – 2015 г.

Податоци од ДЗС	Година			
	2012	2013	2014	2015
Регистрирани моторни возила	350 762	411 637	437 686	451 724
Регистрирани патнички автомобили	301 761	346 798	371 449	383 833
Сообраќајни несреќи	4 108	4 230	3 852	3 854
Сериозно и лесно повредени	6 149	6 484	6 056	5 913
Вкупен број на починати	132	198	130	148
Сериозно и				
Население (во '000)	2 062 000	2 066 000	2 069 000	2 071 000
Должина и патна мрежа (км)	14 038	14 157	14 199	14 256
ИНДИКАТОРИ				
Регистрирани моторни возила/1 000 жители	170,1	199,2	211,5	218,1
Регистрирани патнички автомобили/1 000 жители	146,3	167,9	179,5	185,3
Број на сообраќајни несреќи на 1 000 жители	2,0	2,0	1,9	1,9
Број на сообраќајни несреќи на 1 000 возила	11,7	10,3	8,8	8,5
Број на сообраќајни несреќи на 100 км патна мрежа	31,1	21,4	29,6	26,0
Ризик од смртни случаи (починати/100 000 население)	6,4	9,6	6,3	7,1
Стапка на смртни случаи (починати/10 000 моторни возила)	3,8	4,8	3,0	3,3
Стапка на смртни случаи (починати/10 000 патнички автомобили)	4,4	5,7	3,5	3,9

Извор: Сопствена пресметка според податоци од Државниот завод за статистика, транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 84.16.02-858

Целта на Втората стратегија е да го намали бројот на жртви во сообраќајни несреќи на патиштата за да биде сличен со просечниот број на жртви во државите членки на ЕУ. Во однос на тоа, бројот на жртви – млади возачи – треба да се намали за 30 %, бројот на сериозно повредени треба да се намали за 40 %, а бројот на деца – жртви во сообраќајни несреќи треба да се намали на нула.

Новата безбедносна транспортна стратегија за Македонија е инспирирана од Студијата и Акцискиот план за подобрување на безбедноста на патиштата од сеопфатната мрежа на СЕЕТО за што се зборува во Анекс 3. Во студијата за Македонија е забележано дека:

- Анализата на постоечките достапни податоци за судири, како и процедурите за собирање, складирање, анализирање и распределба на податоци за судири не се соодветни;
- Структурата на собраните податоци за судири треба да се подобри во согласност со протоколот на ЕУ „Заеднички податоци за сообраќајни несреќи“;
- Потребно е да се подобри собирањето податоци, како и системот за складирање и нивна распределба;
- Потребно е да се обучат полициски службеници.

Во 2005 година беа проценети 169 црни точки на државната патна мрежа. Овој број на црни точки е добиен од статистики на Министерството за внатрешни работи кои биле собрани и регистрирани во подолг

временски период. Систематското истражување во однос на црните точки на патната мрежа во државата не е завршено и овој број на црни точки треба да се спомене со резерва.

Главните мерки на политики и проекти во врска со безбедноста на патиштата што се реализирани, што моментално се спроведуваат, или што се планирани се:

- Хармонизацијата на знаците на патиштата планирано е да заврши за краток временски период, но сè уште се спроведува.
- Ревизијата на безбедноста на патиштата според најдобрите меѓународни практики не е предвидена во законската регулатива за патишта на државата, мерките и ревизиите за безбедност во тунелите се завршени.
- Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата ги издал Првата и Втората државна стратегија за периоди од по пет години. Меѓутоа, подетални информации треба да се достапни за анализа на несреќите на патиштата. Треба да се направи база на податоци за несреќи на патишта на ниво на целата држава и да се спроведе конкретна анализа на црните точки заедно со ЈПДП и ЈП Македонијапат.
- Проектот за подготвување ризични мапи во согласност со методологијата на Европската програма за проценка на патиштата беше започнат во 2012 година и завршен во 2014 година. Овој проект вклучува проверки, кодирање, анализи и известување за проценки за безбедноста на патиштата, на патни делници во должина од 500 км од главната патна мрежа во државата. Како и да е, најважните препреки во подготвувањето на ризичните мапи се поврзани со квалитетот на податоците за сообраќајните несреќи.
- Повеќегодишниот план за развој на СЕЕТО од 2016 година укажува дека е усвоена стратегијата за безбедност на патиштата и дека треба да се вложи напор да се подобри безбедноста на патиштата. Препораките објавени во Студијата за подобрување на безбедноста на патиштата од сеопфатната мрежа на СЕЕТО и Акцискиот план во 2016 година се добра основа за подобрување на безбедноста на патиштата.
- ЈП Македонијапат изготвува годишни програми за зимско и редовно одржување на патиштата, како и за инвестиции за одржување на патиштата што се во согласност со буџетските распределби за заштита и одржување на патната мрежа. Годишните програми се во согласност со Петгодишната програма за развој и одржување на јавните патишта која е усвоена од Владата по барање на ЈПДП.
- Зајакнување на административниот капацитет, подобрување на техничката поддршка за инспекторите за патишта и посетување редовни обуки од страна на инспекторите за испитување и контрола на патиштата. Ова треба понатаму да се спроведе, како што е препорачано.

Безбедност во железничкиот сообраќај

Податоците во врска со железничките несреќи според видовите несреќи се објавени од ДЗС. Според овие податоци вкупниот број на несреќи во железничкиот транспорт е релативно мал и не се зголемил во периодот од 2012 до 2015 година (табела 11).

Табела 11. Несреќи во железничкиот транспорт 2011 – 2015 година

Железнички несреќи	2012	2013	2014	2015
Вкупен број несреќи	115	59	90	115
Судири	0	1	0	1
Излетување од шини	25	11	11	23
Несреќи на премини во нивоа	6	20	19	6
Несреќи што им се случиле на луѓе од шински возила во движење, со исклучок на самоубиства	20	23	59	78

Пожар во шински возила	0	0	0	0
Друго	64	4	1	7

Извор: Државен завод за статистика – Транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 8.4.16.02-858

Според тоа железничката мрежа има 132 патни премини во две нивоа и 291 патен премин во ниво. Контролата на овие места во 2014 година беше следнава: 77 со автоматска сигнализација, 202 со сообраќаен знак, 3 рампи што рачно се креваат, еден премин без рампа и 8 надгледувани премини. Ваквата безбедност на премините не е доволна во однос на нивото на безбедност што треба да се одржува во железничкиот транспорт.

Сообраќајната контрола, прифаќањето и испраќањето на возови, како и комуникацијата поврзана со сообраќајниот промет на возовите на железничката мрежа се врши со безбедносни, сигнализирачки и телекомуникациски уреди.

Меѓу станиците Табановце и Гевгелија на Коридорот Х постои еден автоматски железнички систем за контрола. Опасните стоки се транспортираат според Правилникот за меѓународен превоз на опасни материи (РИД) и Законот за транспорт на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај.

Главните мерки и проекти во врска со **железничката** безбедност се:

- Безбедноста на железничката инфраструктура вклучува имплементација на опрема за сигнализација на места на судири и подобрување на безбедноста на сите премини. Проектот се спроведува континуирано кога тоа е потребно, а освен тоа и во согласност со новите проекти за имплементација,
- Безбедноста на железничките возила и транспортот на опасни материи се наметнати во законите поврзани со железничкиот систем за транспорт.

Безбедност во воздушниот сообраќај

Агенцијата за цивилно воздухопловство (АЦВ) е организирана како воздухопловен орган на Република Македонија, а нејзината организациска структура обезбедува ефикасно и навремено спроведување на безбедносните регулаторни функции опишани во Анекс 19 на ИЦАО и документ 9734 (Систем за надгледување на безбедноста), како и другите функции поврзани со надзор, во врска со безбедност од дејствија на незаконско однесување, економски надзор, сообраќајни права и друго. Главните регулаторни функции на АЦВ се поврзани со осигурување безбедно работење на воздухопловната индустрија и безбедност во воздухопловството на Република Македонија.

АЦВ има безбедносни регулаторни функции во сите авиообласти како авиооперации, безбедност на авионите, аеродромите и воздухопловната навигација поврзани со:

- Издавање сертификати и лиценци на субјекти од авиоиндустријата за спроведување одредени активности во горенаведените авиообласти;
- Издавање дозволи, овластувања и оценки на авијацискиот персонал и на центрите за обука;
- Издавање овластувања на здравствени институции и доктори за вршење здравствени прегледи на авијацискиот персонал;
- Првичен и континуиран надзор над авиоиндустријата;
- Ненајавени испитувања со цел да се спречи идно загрозување на авиобезбедноста;
- Мерки за спроведување.

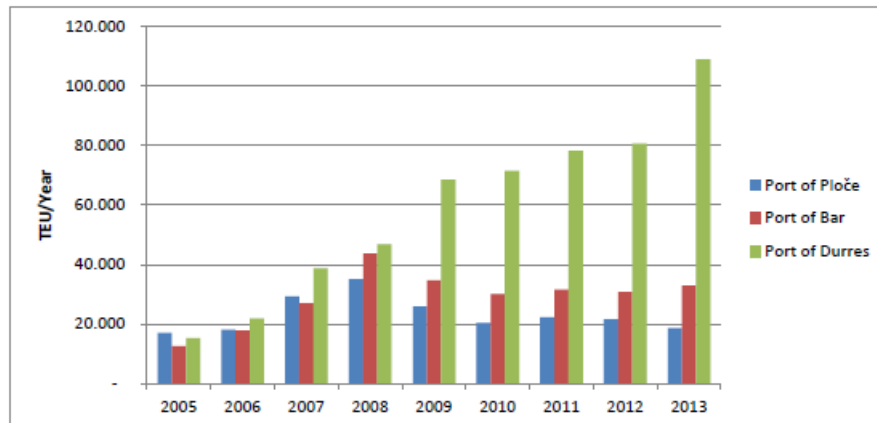
Главните мерки и проекти во врска со безбедноста на воздушниот транспорт се:

- Безбедноста на возилата опфаќа ускладување со договорот на ЕЦАЦ (Европска граѓанска авијациска конференција). Оваа активност сè уште трае, а за да се заврши потребно е да се комплетира првата транзициска фаза од Протоколот V од Законот за воздухопловство.
- Безбедносни и вонредни планови, на краткорочен план, за подготвување на безбедносна авиопрограма за обука.
- Програмата за обуката за авијациска безбедност е во последна фаза.
- Издавање сертификати за аеродроми и обезбедувачи на услуги за воздухопловна навигација според регулативите на ЕУ, ЕЦАО (Меѓународна организација за цивилно воздухопловство), целосна усогласеност на инфраструктура и опремата на аеродроми, теренски аеродроми и воздухопловна навигација.
- Издавање сертификати и лиценци на оператори и персонал според прописите на ЕУ. Оваа активност е завршена според Законот за авијација.

2.2.3.Интероперабилност на транспортните системи

Анализите и предлозите за развој на интермодалниот транспорт во регионот се објавени во интермодалната студија за Западен Балкан „Поддршка за транспортната димензија од Стратегијата на СЕЕ 2020, СЕЕТО 2016 г. Авторите на овој извештај забележуваат дека интермодалниот транспорт во регионот на СЕЕТО е во почетна фаза на развој и главно се однесува на транспорт на контејнери во меѓуконтинентален сообраќај.

Интермодалниот транспорт во Македонија не е толку развиен како во државите од ЕУ, како што укажува вкупниот број на транспортирани ТЕУ прикажани на слика 16, како и степенот на учество на интермодалниот транспорт во вкупниот транспорт на товар, развојот на неопходни инфраструктурни објекти, како и степенот на развој на неопходни закони и други прописи, стандарди или државна политика за транспорт во оваа област.



Слика 8. Сообраќај на контејнери на пристаништа во СЕЕТО регионот (Извор: Западнобалканска интермодална студија, 2016 г.)

Лидер во сообраќајот со контејнери во СЕЕТО регионот е пристаништето во Драч. Бројот на ТЕУ што секоја година пристигнувале на ова пристаниште постојано се зголемувал од 2005 до 2013 година, но ако овие податоци се споредат со податоците на пр. пристаништето во Ротердам, со 11,6 милиони ТЕУ годишно, интермодалната реализација на Драч е релативно скромна. Главните интермодални синџири во СЕЕТО-регионот кои моментално постојат се прикажани на следната слика (слика 17).



Слика 9. Моментално главни интермодални ланци во регионот на СЕЕТО во 2013 г.

Пристапноста до пристаништето во Драч се одвива само по пат со две коловозни ленти. Нема железничка врска меѓу железничката мрежа во државата и железничката мрежа во Албанија. Проектите од деталниот проект за нова железничка пруга по должина на Коридорот VIII моментално се изработуваат и треба да бидат готови во 2017 година. Меѓутоа, неелектрифицираната албанска железничка пруга од пристаништето Драч до граничниот премин има несоодветна геометрија за поголема брзина и лоши услови на пругите. Добра поврзаност со пристаништето Драч треба да вклучи реконструкција и модернизација на железничката пруга во Албанија.

Пристаништето во Солун има железничка инфраструктура на сите свои делници, кои се поврзани со грчката железничка мрежа. Терминалот за контејнери е долг 550 м, широк 340 м и длабок 12 м. Опфаќа површина од 254 000 квадратни метри со дел за складирање каде што може да се сместат 4 696 ТЕУ. Во 2014 година, на годишна основа, терминалот за контејнери на пристаништето во Солун работел со околу 370 000 ТЕУ-контејнери. Терминалот за контејнери, исто така, воспоставил еден систем за управување со информации, кој е важна алатка за развој на технички апликации кои не само што ги оптимизираат постоечките услуги на компанијата туку исто така ја подобруваат и конкурентноста.

Недостатокот на инфраструктурни објекти за интермодален транспорт е главно одразен преку отсуството на соодветни терминали во државите од регионот на СЕЕТО. Резултат од оваа ситуација е тоа што е занемарливо присуството на други интермодални транспортни технологии, хак-пак и Ро-Ро, од вкупните интермодални текови, а и нема Ро-Ла терминали. Транспортната технологија на комбиниран транспорт Ро-Ла (Rollenden – Landstrassen или „подвижен пат“) се појави во државите од ЕУ за да овозможи транспорт на стока, да ја заштити инфраструктурата на патиштата, како и да ја заштити животната средина.

Компанијата за железнички транспорт МЖ Транспорт А.Д. - Скопје во 2015 година ги има превезено следниве ТЕУ-единици: увоз на 652 ТЕУ со 23,3 илјади тони или 4,3 милиони тони/ км, извоз на 620 ТЕУ со 17,5 илјади тони или 3,9 милиони тони км и во транзит на 12995 ТЕУ со 348,7 илјади тони или 86,5 милиони тони / км.

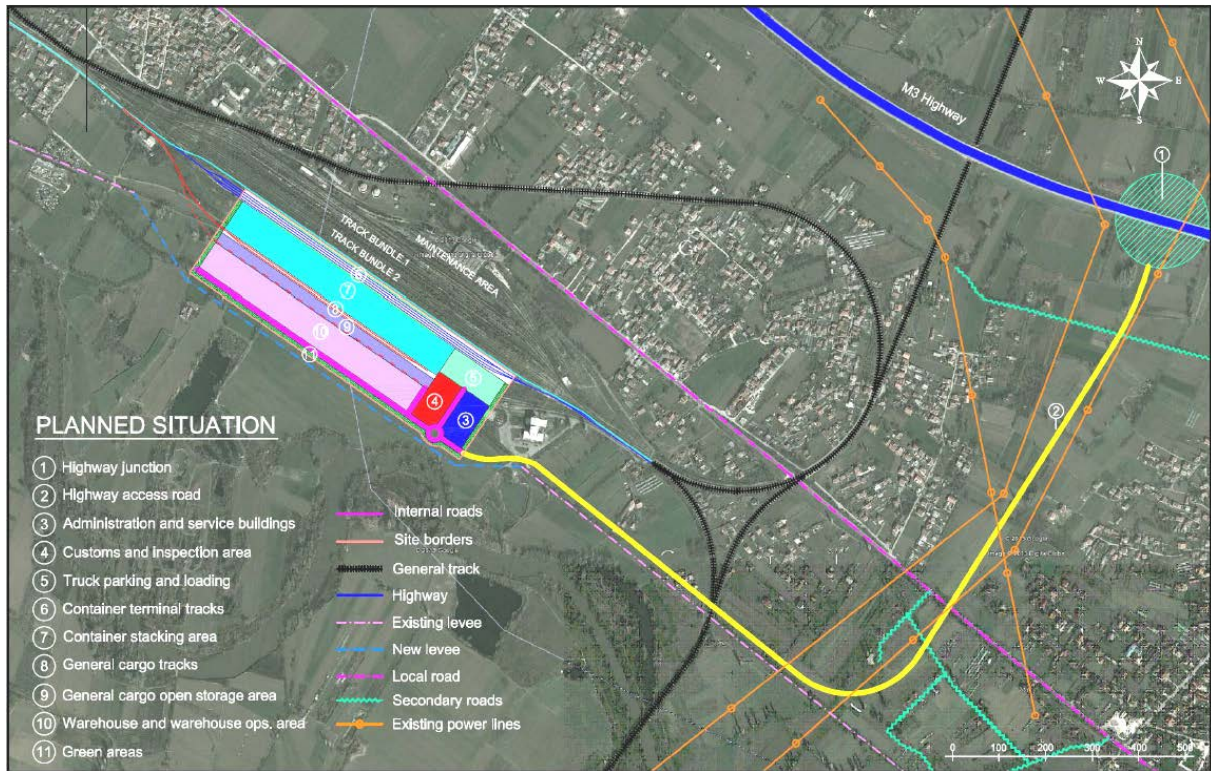
Капацитетот на контејнерите, независно од видот транспорт, за можен интермодален транспорт се проценува според регионалната скала во интермодална студија за Западен Балкан „Поддршката на транспортната димензија од Стратегијата на СЕЕ 2020 година, СЕЕТО 2016 г.“. Потенцијалот на контејнерите во државата е претставен во следната табела (табела 12).

Табела 6. Потенцијал на интермодален транспорт (ТЕС во '000) во Република Македонија

Држава	Транспорт	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Просек
Србија	Извоз	15,1	15,3	15,5	13,1	14,7
	Увоз	22,1	21,2	20,5	20,9	21,2
Босна и Херцеговина	Извоз	4,2	3,6	3,7	4,4	4,0
	Увоз	2,4	4,6	3,3	4,2	3,6
Косово	Извоз	20,1	16,6	15,0	12,1	16,0
	Увоз	1,8	3,0	2,7	2,3	2,5
Албанија	Извоз	3,8	4,1	3,9	4,6	4,1
	Увоз	5,5	11,9	4,4	6,1	7,0
Црна Гора	Извоз	1,7	1,7	1,6	1,4	1,6
	Увоз	0,1	0,2	0,3	0,4	0,3
Други држави	Извоз	11,1	13,6	11,4	7,9	11,0
	Увоз	40,0	37,0	48,0	45,3	42,6

Извор: Интермодална студија за Западен Балкан, Поддршка на транспортната димензија од Стратегијата на СЕЕ 2020, СЕЕТО 2016 г., Т.12

Физибилити студијата и анализата на предностите и недостатоците за развој на стратешки мултимодални транспортни јазли во државата, поддржани од оперативната програма на ЕУ за регионален развој, се завршени во 2013/14 година и ја предлагаат постојната Ранжирна станица во Трубареве, блиску до Скопје, како оптимална локација за развој на еден интермодален терминал (слика 18).



Слика 10. Планиран интермодален терминал во станицата Трубарево

Во првата фаза треба да се изгради основната инфраструктура како: железнички колосеци, пристап до терминалот, претоварна платформа, паркинг за камиони и автомобили, мали складишта и објекти за обезбедување услуги како управување со царински терминали. Во оваа фаза, капацитетот на терминалот (опремата за повторно товарење, капацитетот на складиштето, паркингот) треба да бидат таков што ќе обезбедува околу 6 000 – 8 000 TEU годишно. Се предвидува дека фазата 1 ќе обезбеди профит (задоволително враќање на капиталот) во краток временски период. Во втората фаза може да се воспостават повеќе или поголеми складишта или нови специјализирани области за различни услуги ако се зголеми побарувачката за превоз на TEU.



Слика 11. Предлози за главни интермодални терминали (центри) во регионот на СЕЕТО

Мултимодалноста на превозот на патници е обезбедена и на двата аеродрома, во Скопје и во Охрид. Аеродромот во Скопје е блиску до автопатот на Коридорот X (E-65 и E-75) и на Коридорот VIII (E-850 и E-871), (слика 20). Аеродромот во Скопје има многу добра локација за да стане важна логистичка и транспортна крстосница не само за државата туку и за целиот Балкански Регион.

Аеродромот во Охрид главно е ориентиран кон туризам и има патна врска со југозападниот раб на Коридорот VIII (E-850 и E-871), блиску до границата со Албанија (слика 20). Распространетоста на трасата на една нова планирана железничка пруга по должина на Коридорот VIII минува блиску до аеродромот во Охрид и би било возможно да се поврзе аеродромот со идната железничка пруга.



Слика 12. Локација и поврзаност на аеродромот во Скопје и во Охрид со патна мрежа

Аеродромот во Скопје има свој сопствен паркинг: 1 200 обележани паркинг-места за автомобили и 6 паркинг-места за автобуси. Аеродромот во Скопје има служби и објекти за да обезбеди подобар пристап за патници со намалена мобилност. Автобускиот превоз е достапен секој ден од градот Скопје до аеродромот во двете насоки. Превозот со такси е, исто така, достапен на аеродромот и во Скопје и во Охрид. Аеродромот „Свети Апостол Павле“ има 250 паркинг-места за автомобили и 6 паркинг-места за автобуси.

Карго центарот се наоѓа на аеродромот во Скопје и зафаќа покриено складиште со површина од 3 000 метри квадратни, а поседува и опрема за ракување со авионски товари. Капацитетот на Карго центарот е доволен, па дури и голем, за сегашната побарувачка за авионски товари.

Аеродромот во Скопје е особено добро поврзан со патната мрежа. Железничката пруга од Коридорот X исто така минува во близина на овој аеродром (на оддалеченост од околу 4 км), но досега нема железничка врска на аеродромот со главната патничка станица во градот Скопје, која е одалечена околу 20 км од аеродромот.



Слика 13. Железничка мрежа во регионот на Скопје во близина на аеродромот

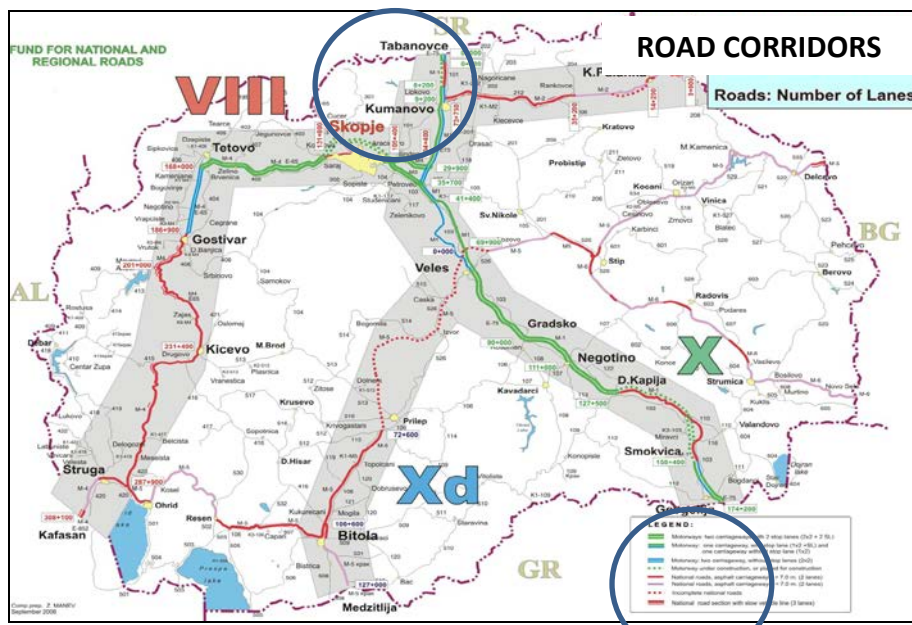
2.2.4. Гранични премини

Истражување за времето на чекање на граничните премини

Времето на чекање на граничните премини зависи од успешното имплементирање на модернизацијата на царинските прописи, подобрување на оперативноста на објектите на граничните премини, како и подобрување на борбата против криумчарењето, корупцијата или нелегалната трговија со луѓе. Овие проблеми на граничните премини сериозно го попречуваат функционирањето на камионскиот и железничкиот превоз.

На границите, железничките компании мораат да ги менуваат локомотивите и персоналот. Министерството за транспорт и врски вложува напор за да се направи „едношалтерски“ систем на железничката мрежа со соседните држави, но поради политички ограничување постои само еден активен договор, со Косово. Договорот меѓу Македонија и Србија беше потпишан во февруари 2015 година, а протоколите беа потпишани во јули 2016 година од страна на службени лица на двете држави. Одредени активности се во напредни фази во подготовката на техничката документација за изградба на заедничка гранична станица во Табановце.

Проценката на времето на чекање на граничните премини на автопатот на Коридорот X се врши преку податоци собрани од две испитувања извршени на 25 и 26 мај 2017 година. Граничните премини Табановце со Србија и Богородица (Гевгелија) со Грција биле одбрани за физичките испитувања (слика 22).



Слика 14. Патни коридори и два гранични премина каде што се спроведени испитувањата

Испитувањата се направени од испитувачи, а подготвен е и еден список на прашања на кои треба да одговора анкетираниите возачи. Возниот парк е поделен во 4 типови возила:

- Категорија I: моторни возила со две оски и висина на предната оска до 1,3м (патнички автомобили и комбиња) – забележани како автомобили;
- Категорија II: моторни возила со повеќе од две оски и висина на предната оска до 1,3м (патнички автомобили со приколки, џипови и приколки, фургон и комбе со приколка) – забележани како комбиња;
- Категорија III: моторни возила со две или три оски и висина на предната оска од 1,3м или повеќе (камиони и автобуси) – забележани како автобуси;
- Категорија IV: моторни возила со повеќе од три оски и висина на предната оска од 1,3 метри (товарни возила со приколки – камион со приколка и автобуси со приколка) – забележани како камиони.

Граничен премин со Грција – Богородица (Гевгелија)

Според податоците од Царинската служба Богородица (МК – граница со РГ), овој граничен премин го има следниов инфраструктурен капацитет:

ВЛЕЗ

- 6 сообраќајни ленти за ПМВ (автомобили и комбиња),
- 2 сообраќајни ленти за автобуси,
- 2 сообраќајни ленти за тешки товарни возила (ТТВ) со вага за мерење тежина,
- 2 дополнителни (по избор) сообраќајни ленти ТТВ без вага за мерење тежина.

ИЗЛЕЗ

- 6 сообраќајни ленти за ПМВ (автомобили и комбиња),
- 2 сообраќајни ленти за автобуси,
- 2 сообраќајни ленти за ТТВ (камиони).

Испитувањето беше спроведено на 26 мај од 10.00 до 17.00 часот. Вкупно беа анкетирани 232 возачи за четирите категории на возила. Добиените податоци според тип возило и во врска со бројот на анкетирани возачи и времето на чекање на границата меѓу Македонија и Грција се прикажани во следната табела.

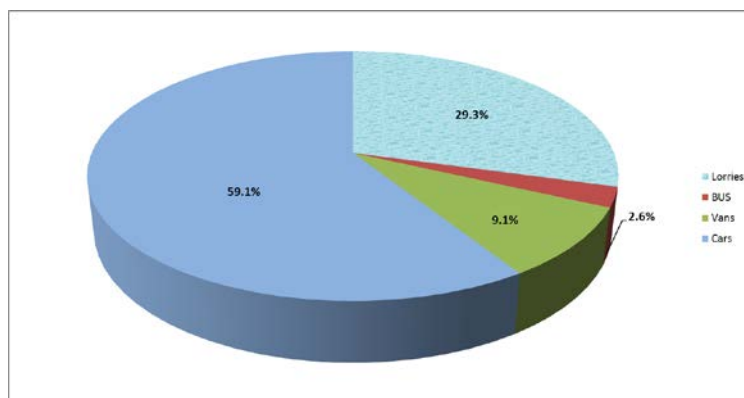
Табела 7. Податоци од испитување на граничниот премин Богородица

Категорија на возило	Број на анкетирани возачи	МК регистрирани возила	Други регистрирани возила	Време на чекање Македонска граница (минути)	Време на чекање Грчка граница (минути)
Камиони	68	65	3	426	110
Автобуси	6	2	4	35	7
Комбиња	21	8	13	7	3
Автомобили	137	71	66	10	6
ВКУПНО	232	146	86		

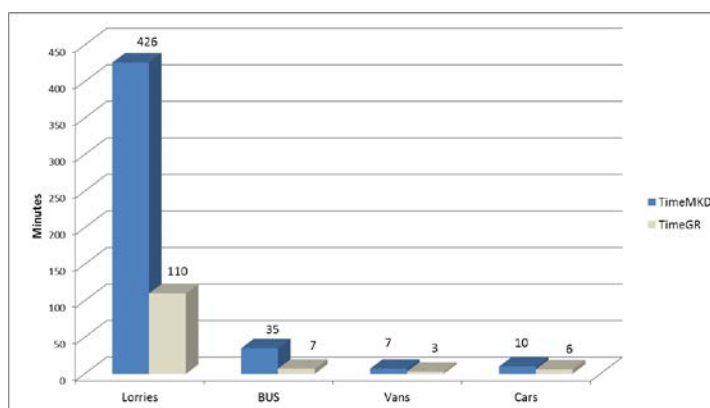
Извор: Сопствено испитување

Просечното време на чекање за камионите кои ја минуваат македонската граница за да влезат во државата е 426 минути и тоа е многу долго време. Инфраструктурниот капацитет од 2 сообраќајни ленти со вага за тежина не е доволен. Потребно е да се изградат нови сообраќајни ленти со вага за тежина за да се намали времето на чекање на границата. Хардверот и софтверот на Царинската служба треба да се испитаат и подобрат. Околу 84 % од анкетираниите возачи на камиони не се задоволни од предолгото време на чекање за да се мине границата.

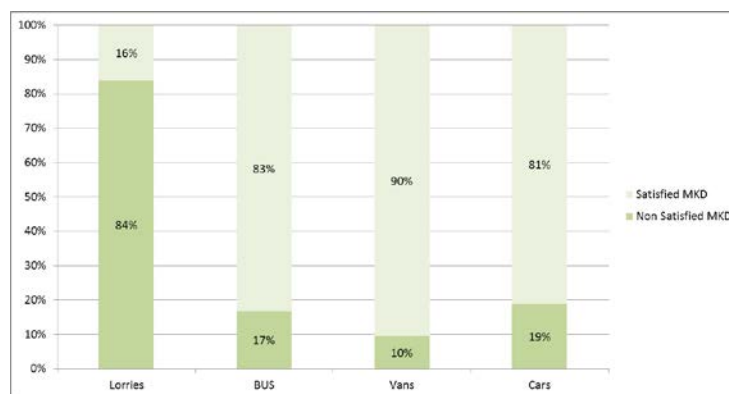
Просечното време на чекање на автобусите кои ја минуваат македонската граница за да влезат во државата е 35 минути, а за комбињата и автомобилите е од 7 до 10 минути. Од 80 % до 90 % од корисниците на овие возила се задоволни од работата на Царинската служба и граничните полициски контроли.



Слика 15. Учество на анкетираните возила по категорија на граничниот премин Богородица



Слика 16. Времето на чекање на граничниот премин Богородица по категорија на возила



Слика 17. Задоволство на испитаници од времето на чекање на граничниот премин Богородица по категорија на возила

Граничен премин со Србија – Табановце

Според податоците од Царинската служба на Табановце (МК – граница со Република Србија), овој граничен премин го има следниот инфраструктурен капацитет:

ВЛЕЗ

- сообраќајни ленти за ПМВ (автомобили и комбиња),
- 1 сообраќајна лента за автобуси,
- 1 сообраќајна лента за празни ТТВ (камиони),
- 1 сообраќајна лента за ТТВ со вага за мерење тежина.

ИЗЛЕЗ

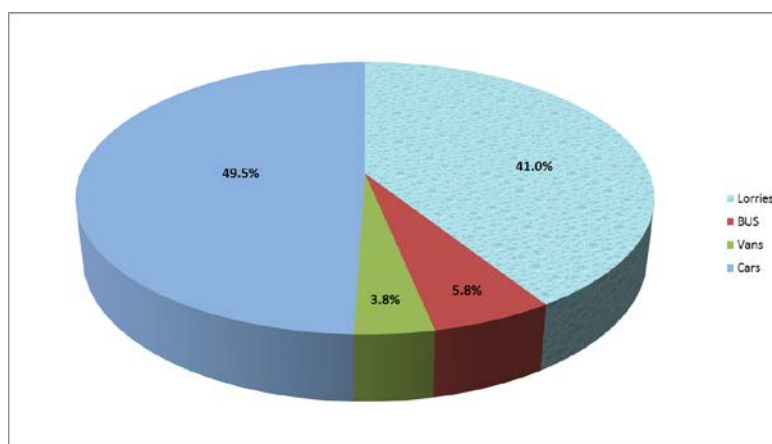
- сообраќајна лента за ПМВ,
- 1 сообраќајна лента за автобуси,
- 1 сообраќајна лента за празни ТТВ,
- 1 сообраќајна лента за ТТВ.

Табела 8. Податоци од испитување на граничен премин Табановце

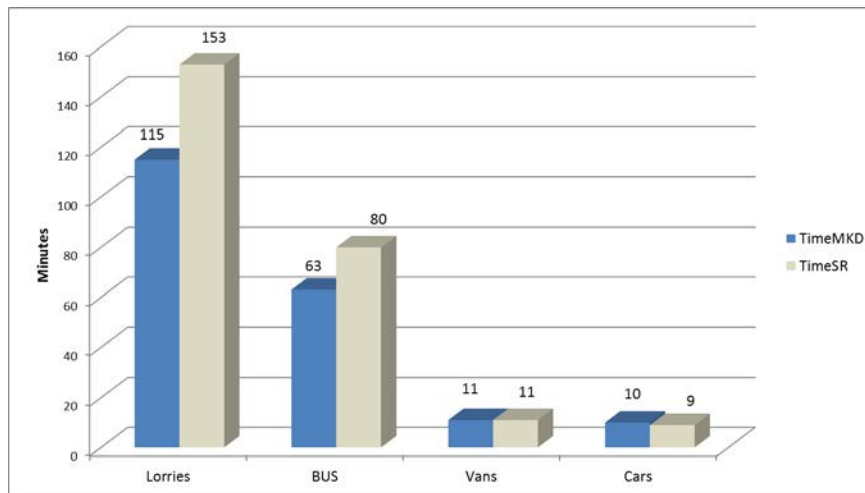
Категорија на возило	Број на анкетирани возачи	МК регистрирани возила	Други регистрирани возила	Време на чекање на граница (минути)	Време на чекање на граница (минути)
Камиони	120	74	46	115	153
Автобуси	17	4	13	63	80
Комбиња	11	4	7	11	11
Автомобили	145	20	125	10	9
ВКУПНО	293	102	191		

Извор: Соодветно истражување

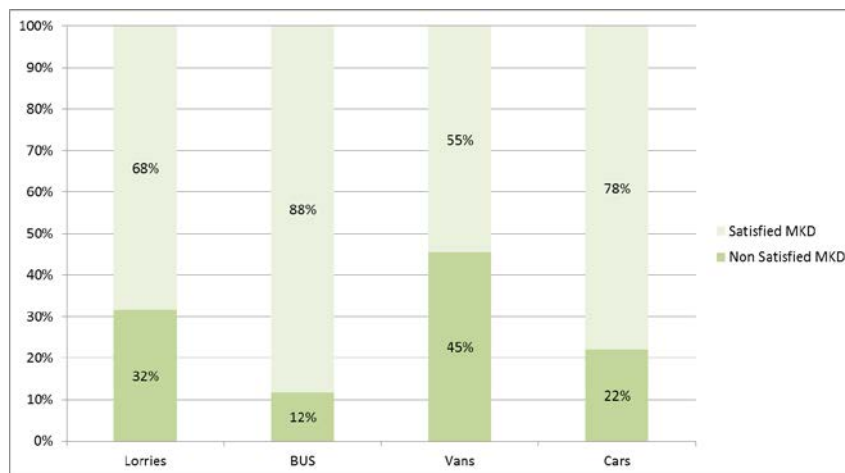
Просечното време на чекање на камионите на границата кога влегуваат во Македонија е 115 минути. Околу 68 % од анкетираните возачи на камиони се задоволни од времето на чекање за да го минат граничниот премин. Просечното време на чекање за автобусите на македонската граница е 64 минути, а за комбиња и автомобили е околу 10 минути. Околу 80 % од корисниците на овие возила се задоволни од работата на Царинската служба и граничните полициски контроли.



Слика 18. Учество на испитани возила по категорија на граничен премин Табановце



Слика 19. Време на чекање на граничен премин Табановце по категорија на возила



Слика 20. Задоволство на испитаници од времето на чекање на граничниот премин Табановце по категорија на возила

Некои од планираните активности треба да се реализираат во иднина за да се подобри времето на чекање на граничните премини, особено времето на чекање за камиони или тешки товарни возила. Неколку планирани гранични премини со соседните држави не се отворени по неколкудецениско вложување напор за меѓусебно поврзување (на пр. граничен премин со Бугарија во Беровскиот Регион). Времето на чекање на патниците на границата со Бугарија значително се зголемува за викенди кога голем број на граѓани од државата одат во туристичките места во Бугарија.

2.2.5.Тежини и ограничувања на патната и железничката мрежа

Република Македонија е држава опкружена со копно и која се наоѓа на југоцентралниот дел на Балканскиот Полуостров. Географската позиција на државата ја става на крстосницата на Југоисточна Европа поради што таа е важна транзитна рута за копнен транспорт меѓу Централна Европа, Егејското Море, Црното Море и Јадранското Море.

Државите што се опкружени со копно се целосно зависни од транзитната инфраструктура на соседите и административните процедури за транспорт на стока до пристаниште. Тие имаат недостатоци во споредба со државите со крајбрежје и морски пристаништа поради што трговијата е потешка и поскапа затоа што мораат да пристапат на странски пазари преку меѓународни транспортни коридори кои ги поврзуваат со пристаништа во соседни држави.

Поврзаноста на синџирот за снабдување зависи од квалитетот на физичката инфраструктура и квалитетот и софистицираноста на службите, вклучувајќи ги царинската служба и граничната контрола, како и трговските или транспортните политики кои влијаат на снабдувањето. Ефикасни логистички услуги и транспортни операции се клучни за намалување на влијанието на оддалеченоста, особено на модалните поврзувања, товарните терминали, како и пристаништата.

Патниот транспорт е најдоминантниот начин на превоз во државата при што важно е да се одржи патната инфраструктура во добра состојба за да се намалат големите транспортни трошоци. Функционирањето на бенефицискиот патен транспорт треба да ги вклучува трите потсистеми како инфраструктурата, возилата и превозните активности.

Главни мерки што треба да се усвојат или подобрат во патниот транспорт се:

- Ускладување на стандарди за проектирање на патишта;
- Стандардизација на ограничувањата на оптоварување на оските, на тежините и димензиите на возилата;
- Модалитети за враќање на инфраструктурни трошоци (карнети, даноци на гориво, патарини);
- Подобрвање на достапност и квалитет на услугите во патниот превоз;
- Подобрвање на безбедноста на патиштата.

Интересот за железничкиот транспорт се зголемува поради тоа што постои голем потенцијал, кој моментално не е целосно искористен. Железничкиот транспорт може да има предност во однос на патниот транспорт на долги растојанија или на коридорите со голем обем. Превозот при извоз/увоз главно на стока во голем обем и супстанции со ниска вредност (како што се минерали) и товари по должина на коридорите може да се врши со добри железници по пониски цени отколку со превоз во патниот сообраќај. Сепак превозот на овој вид стока во земјата се одвива повеќе по патиштата. Во 2015 година, ДЗС објави податоци за превоз на стока, што укажуваат дека по патиштата биле превезени 36,513 милиони тони стока или 6 759 милиони тон / км. Околу 47 % од овие превезени тони се метална руда и производи од рудници или каменоломи, или 17,161 милион тони од овие видови производи.

Железничкиот транспорт нуди други потенцијални придобивки како помала емисија на јаглерод, помал застој, помалку несреќи, како и намалени трошоци за патната инфраструктура. Меѓутоа, поради тоа што државата е опкружена со копно, таа многу зависи од инвестициите во инфраструктурата во соседните транзитни држави како Бугарија, Србија, Албанија и Грција. Обемот на сообраќајот и оддалеченоста на која се транспортира стоката се два фактора кои одредуваат дали железниците може да се конкурентни на патниот товарен транспорт. Во извештајот на Светката банка³ е забележано дека на долгорочен план, железничкиот сообраќај со тешки товари треба да надмине 1 милион нето-тони годишно за железниците да можат да инвестираат во обновување и во одржување на железничката инфраструктура. Исто така постои и ограничување за железниците за минимална оддалеченост за да бидат конкурентни на патниот транспорт. Задно со пониските попатни трошоци, железниците имаат големи терминални трошоци со исклучок на директните возови каде што возовите имаат директна врска до крајната дестинација. Неодамна, како резултат на користењето возови што носат контејнери и ефикасните товарења и истовар на вагоните со контејнери, оваа разлика е намалена. Носењето контејнери треба да се избегнува на кратки одредишта за да се оддржи железничката услуга. Меѓутоа,

³ Извештај на Светска банка – Обединети нации во подготовка за Втората конференција на Обединетите нации за држави во развој што не излегуваат на море, 2014 г.

остануваат околу 400 – 500 км транспортни растојанија каде што железничкиот транспорт е конкурентен со патниот транспорт. Железниците сè уште нудат најекономично решение за превоз на големи количини растурен товар што не е временски ограничен на оддалечености од најмалку 400 километри.

Оддалеченоста од Скопје до пристаништето во Солун е околу 240 км, до пристаништето во Драч е 300 км, до пристаништето во Бар во Црна Гора е 340 км, а до пристаништето во Бургас во Бугарија е 640 км. Ова значи дека транспортот на стока по патиштата може да биде поконкурентен од и до пристаништето во Солун ако стоката е за извоз/увоз преку ова пристаниште. Транспортот на контејнери со железница и директните товарни возови треба да бидат поконкурентни од патниот транспорт. Цените на патарините на автопатот од Коридорот X може да играат голема улога во конкурентноста и модалната поделба ако давачките за патарините се проценети користејќи општествени транспортни трошоци (приватни трошоци плус надворешни трошоци).

Времето за задржување на граничен премин во железничкиот превоз на стока е пократко отколку за камионите. Меѓутоа, документацијата и други потребни работи за минување на границата за меѓународно движење на товарните возови можат да бидат комплицирани и скапи. Благите мерки на СЕЕТО кои беа предложени за регионалните држави исто така ги вклучуваат договорите за ефикасно минување граница меѓу Република Македонија и Србија за контрола на возовите.

Имплементацијата на Интелигентниот транспортен систем (ИТС), според неколку законски прописи на ЕУ, е предложена во проценката на СЕЕТО за распоредување на ИТС на основната мрежа на ТЕН-Т во 2016 година. СЕЕТО предлага развојот на проектите на ИТС да биде поврзан со една државна ИТС-стратегија која се базира на приоритети и потреби за услуги на ИТС. Важно е да се нагласат потребите и приоритетите на клучните учесници и сето тоа да биде проследено од една заедничка визија за ИТС во која се набројани приоритетите и потребите, а која е поврзана и со стратешките планови за транспорт. Проектот на ИТС во државата моментално се спроведува: воведување на комуникациско - информациски систем за контрола и управување со сообраќајот (Интелигентен транспортен систем – ИТС) на автопатот на Коридорот X.

Тендерските документи за деталниот проект на ИТС на Коридорот X веќе беа подготвени во 2015 година. Финансии за овој проект се веќе обезбедени преку Државниот буџет. Проектот предвидува воведување ИТС на Коридорот X, делницата Табановце – Гевгелија во должина од 175 км. Во однос на железничкиот транспорт, процедурата за ставање на Европскиот систем за управување со железничкиот транспорт (ЕПТМС) во употреба е дефинирана во Директивата за интероперабилност. Техничките спецификации на интероперабилност за контролна команда и сигнализирање (ТСИ ЦЦС) се едни од најважните документи кои ги прецизираат карактеристиките на Европскиот систем за управување со железничкиот транспорт.

2.2.6 Заклучоци за постојната состојба

Описот на постоечките состојби и клучните наоди што се идентификувани во функционирањето на транспортниот сектор може да се опише од следниве забелешки:

Нецелосна соодветна инфраструктурна поврзаност со транспортната мрежа на регионот и на ЕУ

Моментално нема добра инфраструктурна врска со соседните земји и ТЕН-Т мрежата на ЕУ. Комплетирањето на автопатот по целата должина на Коридорот X и неговото отворање за сообраќај треба да се случи следната година. Поврзаноста на автопатот по должина на Коридорот VIII не е реализирана и проектот сè уште е во тек. Нема железнички врски со соседните железнички инфраструктури на Коридорот VIII. Проектот за изградба на една делница од источниот дел од овој коридор (делница Куманово – Бељаковце) моментално се спроведува, а за

други делници проектите за детален проект се во последна фаза. Добрата патна и железничка врска меѓу транспортните мрежи во земјата со косовската инфраструктура не е завршена.

Нема управување со циклус на интегрирана транспортна инфраструктура

Моментално транспортниот сектор има недостаток на интегриран менаџмент за циклусот на транспортна инфраструктура. Овој неуспех треба да се поправи со едно соодветно поправање на циклусот на изградба на инфраструктурата, вклучувајќи го планирањето, одобрувањето, набавката, имплементацијата, одржувањето и комплетирањето на законските, административните, оперативните и организациските подобрувања. Подобрувањето на управувањето со циклусот на инфраструктурата ќе овозможи да се намалат времето и трошоците за реализација на инфраструктурите, како и да се создаде еден одговорен, транспарентен и ефективен систем за управување со инфраструктурата. Во последните години, искуствата со реализацијата на некои проекти за патна и железничка инфраструктура покажуваат дека има потреба од зголемување на напорите за отстранување на пречките за ефикасно и ефективно планирање, подготовка и имплементација на инфраструктурни проекти, со специјален фокус на прашања поврзани со транспарентност и одговорност.

Недостапност на донесени планови за одржување

Плановите за одржување на патните и железничките инфраструктури треба да се надградат за постоечките мрежи. Обезбедувањето одредени податоци како соодветни мерки за инфраструктурните услови, видот спроведени активности за одржување во минатото, еволуцијата на сообраќајот, техничките карактеристики на инфраструктурата, климатските податоци заедно со користењето одреден софтвер сè уште не е пракса при планирањето на проектите за одржување и процесот на носење одлуки. Системот за управување со патните средства во процесот на управување со одржувањето на патот не е имплементиран од Јавното претпријатие за државни патишта. ЈП Македонијат поседува една модуларна софтверска платформа која користи алатки за поддржување одлуки и правење предвидувања за краткорочни и долгорочни планови за одржување и обновување на железниците. Проблемот со имплементацијата на овој софтвер е недостатокот на постојано анализирање на условите на пругите (последната анализа е од 2013 година).

Неускладеност со меѓународните технички стандарди

Условите на законската регулатива и практика на земја корисник во однос на управувањето со циклус на проект за инфраструктура не се доволни за да бидат кохерентни со најдобрите меѓународни практики. Не постои правилник за физибилити студии и анализи на предностите и недостатоците. Деталниот проект е под влијание на државни стандарди поврзани со квалитетот на техничките решенија и обезбедувањето материјали и технологии за да може да се искористи во изградба на нови конструкции. Државните закони и праксата треба внимателно да се ревидираат, а државната легислатива треба да се усклади со интернационалните стандарди. На пример, ревизорот на патната безбедност во легислативата и техничките решенија укажа дека не се почитуваат целосно потребите на лицата со намалена мобилност во локалните технички стандарди, а техничките стандарди на ЕУ за интероперабилност во железничкиот транспорт не се целосно имплементирани.

Потреба од мултимодален пристап за инфраструктурен развој

Министерството за транспорт и врски обично соработува со Министерството за финансии и Министерството за животна средина и просторно планирање, на владино ниво, за да подготви

план за инфраструктурен развој и да одреди кои проекти се приоритетни и треба да се финансираат. Ефикасноста на оваа соработка е под влијание на фактот дека раководителите на јавните претпријатија или агенции за различни видови транспортна инфраструктура не комуницираат доволно за задно да одлучат кои алтернативи за развој се најдобри, користејќи еден мултимодален пристап. Не е доволно да се подели одговорноста за планирањето, набавките и имплементацијата. Капацитетот на административните органи на сите транспортни служби не е доволен во областа на управувањето со инфраструктурниот циклус и треба дополнително да се зголеми.

Потреба од подобрување на поврзаноста на транспортната инфраструктура и објектите за да се развие интермодалност/мултимодалност

Студијата за стратешки мултимодални јазли беше реализирана во 2013 и 2014 година според најдобрите меѓународни практики. Студијата предлага да се направи еден интермодален терминал на станицата Трубареве во Скопскиот Регион за транспорт на стока. Деталниот проект на интермодалниот терминал сè уште не е подготвен и овој проект не е завршен. Мултимодалниот транспорт во превозот на патници сè уште не е развиен. Мултимодалноста е присутна и во околината на аеродромот во Скопје и во околината на аеродромот во Охрид, меѓу патниот и воздушниот транспорт. Не постои железничка врска со аеродромите. Проектот за еден железнички систем за јавен транспорт во Скопје и Скопскиот Регион не е доволно напреднат иако има две физибилити студии.

Стари инфраструктурни компоненти на железничката мрежа

Делумното обновување на околу 54 км железничка пруга на Коридорот X, Табановце – Скопје – Велес – Гевгелија започна пред пет години и активностите сè уште се спроведуваат. Како и да е, другите железнички пруги: Велес – Прилеп – Битола, Скопје – граница со Косово, Скопје – Тетово – Гостивар – Кичево и Велес – Штип – Кочани исто така треба да се обноват во однос на пругата, во однос на модернизација на системите за сигнализирање и телекомуникации, како и во однос на железничките станици. Поголемиот дел од железничките станици биле изградени за 120 оски, односно 660 м максимална должина на железнички колосек што може да се користи на железничката пруга, што не е во согласност со минималната должина од 750 м предложена во Европскиот договор за комбинирани интерконтинентални транспортни линии.

Недостаток на добра поврзаност на железничката мрежа во државата

Пристапот до железничкиот транспорт на целата територија на државата не е добро одреден поради тоа што железничката мрежа има конекции со други железнички линии само преку Коридорот X. Всушност, железничките линии во насока исток – запад имаат последна станица што не е поврзана со железничката мрежа (железничката пруга Скопје – Велес – Штип – Кочани завршува на станицата Кочани без друга железничка пруга, а сличен е случајот и со железничката пруга Скопје – Тетово – Гостивар – Кичево, која завршува во станицата Кичево). Поголемите градови кои се интересни за железнички транспорт на патници како Охрид, Струга, Ресен, Струмица, Радовиш... немаат железнички станици и железничка инфраструктура во близина. Неколку патнички железнички станици се наоѓаат многу далеку од центарот на градовите, што ја намалува нивната привлечност за патниците.

Премини во ниво на патната и железничката инфраструктура

Премините во ниво на патната и железничката инфраструктура ја ставаат во опасност безбедноста на сообраќајот. Железничката мрежа има 132 премина на две нивоа и 291 премин на едно ниво. Контролата на премините не е доволна за да се одржи потребното ниво на безбедност во транспортот.

Недостаток на мрежа на аеродроми за хеликоптери за брза медицинска помош

Недостатокот на аеродроми за хеликоптери е забележан во претходните стратешки документи засегнати со воздушниот транспорт, но сè уште не е решен. Многу е важно да се изградат аеродроми за хеликоптери за медицинска помош и за специјален транспорт на патници и на стока.

Безбедноста на патниот сообраќај не е на прифатливо ниво

Вообичаени корисници на патиштата се [пешаци](#), [велосипедисти](#), [мотоциклисти](#), патници во возила и патници во патниот [јавен превоз](#). Безбедноста во патниот сообраќај се однесува на начините и мерките што се користат за да се спречи [корисниците](#) на патиштата да загинат или да бидат тешко повредени. Безбедноста на патниот сообраќај, во однос на патната мрежа во државата, измерена според одредени индикатори не е на задоволително ниво во споредба со безбедноста на патиштата во државите во регионот и во ЕУ.

Бројот на жртви во сообраќајни несреќи на патиштата е 64 жртви на милион жители во 2012 година, а 71 жртва на милион жители во 2015 година, што е највисок број во споредба со просекот во државите од ЕУ (51 смртен случај на милион жители во 2014 година).

Целта на Втората државна стратегија 2015 – 2020 е да се намали бројот на жртви во сообраќајни несреќи на патиштата за да биде сличен на просечниот број на жртви во државите членки на ЕУ, бројот на жртви – млади возачи – треба да се намали за 30 %, бројот на сериозно повредени треба да се намали за 40 %, а бројот на деца што биле жртви во сообраќајни несреќи на патиштата треба да биде нула.

2.2. Предложени мерки

Предложените мерки се претставени подолу, според општите и посебните цели и според начинот на транспорт. Повеќе детали се дадени во последното поглавје „План за имплементација“.

Мерка 1: Подобрување на поврзаноста со соседните држави во однос на основната и сеопфатната мрежа дефинирани од страна на СЕЕТО

Патните и железничките инфраструктурни врски со мрежата на ЕУ-ТЕН'-Т треба да завршат во следниот период. Приоритетите и реализацијата на овие проекти треба да се направи според претходно направени физибилити студии, детални проекти, како и според повеќегодишниот план на СЕЕТО.

Транспортна инфраструктура	Приоритет	Период за реализација
Патна		
Инвестиции во патната мрежа по должина на основната и сеопфатната мрежа	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
Финансиска поддршка за подобрување на патните инфраструктурни објекти на постојните гранични премини	Среднорочен	4 години
Финансиска поддршка за зголемување на бројот на гранични премини	Среднорочен	4 години
Железничка		
Инвестиции во државната железничка мрежа по должина на основната и сеопфатната железничка мрежа	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
Подобрување на железничката инфраструктура на постојните гранични премини со соседните држави	Среднорочен	4 години

Мерка 2: Подобрување на постојната инфраструктура

Постојната инфраструктура на патиштата, на аеродромите, на железниците и на езерските пристаништа била изградена пред многу години. Реконструкцијата и модернизацијата на постојната транспортна инфраструктура, како и изградбата на нови инфраструктурни врски се главните активности во оваа мерка. Преку правење физибилити студии за секој проект треба да се одреди кои проекти се приоритетни.

Транспортна инфраструктура	Приоритет	Период на реализација
Патна		
Инвестиции во државната патна мрежа на автопати и на експресни патишта	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
Подобрување на постоечкиот систем за плаќање патарини за користење на автопатите	Краткорочен	2 години
Подобрување на постојната патна инфраструктура, паркинг и патни објекти	Среднорочен	4 години
Железничка		
Инвестиции за зголемување на железничката мрежа во државата и за нови железнички врски со соседните држави	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
Инвестиции за техничко подобрување и модернизација на постојната железничка инфраструктура според ЕУ-ТСИ (техничките спецификации за интероперабилност на ЕУ)	Среднорочен	4 години
Воздушна		
Подобрување на пристапот до одредени институции по воздушен пат преку изградба на аеродроми за хеликоптери	Среднорочен	4 години
Подобрување на пристапноста до аеродромите	Среднорочен	4 години
Водна		
Подобрување на поврзаноста на езерските пристаништа со патната инфраструктура	Краткорочен	2 години

Мерка 3: Подобрено одржување на постојната инфраструктура

Одржувањето на транспортната инфраструктура треба да се подобри со соодветна финансиска поддршка, соодветен процес на носење одлуки за активности за одржување на инфраструктурата и организација на активностите поврзани со нејзиното одржување.

Транспортна инфраструктура	Приоритет	Период на реализација
Патна		
Инвестиции за одржување на патната мрежа во државата	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
Имплементирање на системот за управување со патните средства (РАМС)	Краткорочен	2 години
Рехабилитација на црните точки на државната патна мрежа	Среднорочен	4 години
Реструктурирање на организацијата за одржување на патиштата на државната мрежа	Краткорочен	2 години
Финансиска поддршка за обука и образование за управување и одржување на патната мрежа	Среднорочен	4 години
Железничка		
Инвестиции за одржување на железничката мрежа во државата	Краткорочен до	1 до 12

	долгорочен	години
Поддршка на планови за соодветно одржување на железничката пруга и активности поврзани со одржувањето	Краткорочен	2 години
Финансиска поддршка за обука и образование за управување и одржување на железничката мрежа	Среднорочен	4 години
Финансиска поддршка за операциска имплементација на една модуларна софтверска платформа за краткорочно и долгорочно планирање на активностите за одржување и обновување на инфраструктурата	Краткорочен	2 години

Мерка 4: Безбеден транспорт

Безбедноста во сообраќајот, особено во патниот сообраќај, сè уште не е на соодветно ниво. Подобрувањето на транспортната безбедност треба да се направи преку подобрување на инфраструктурната ревизија и изведба, како и преку правење нови стратегии и студии за транспортна безбедност и контрола на сообраќајните операции.

Транспортна инфраструктура	Приоритет	Период на реализација
Патна		
Инвестиции за рехабилитација на црните точки на државната патна мрежа	Краткорочен	2 години
Поддршка за студии, обука и образование за патна безбедност	Краткорочен	2 години
Подобрување на стандардите за проекти и ревизија на безбедноста на патиштата за патната инфраструктура	Краткорочен	2 години
Подобрување на собирањето податоци за патниот сообраќај во однос на патната инфраструктура	Краткорочен	2 години
Железничка		
Подобрување на контролата на железничкиот транспорт и оперативниот систем	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
Подобрување на патната безбедност на премините во ниво со патната инфраструктура	Среднорочен	4 години

Мерка 5. Намалување на негативното влијание на транспортната инфраструктура врз животната средина и климатските промени

Негативното влијание на транспортната инфраструктура врз климатските промени и промените во животната средина може да се намали со подобрена инфраструктура за немоторизиран начин на транспорт во урбани области, како и со имплементирање на нови стандарди за заштита, изградба и одржување на инфраструктурата.

Транспортна инфраструктура	Приоритет	Период на реализација
Патна		
Подобрување на инфраструктурата за немоторизиран транспорт во големите градови	Краткорочен	2 години

Измена на стандардите на патната транспортна инфраструктура во однос на одржливоста на животната средина и климатските промени	Краткорочен	2 години
Железничка		
Проценки и финансиска поддршка за намалување на буката предизвикана од железничкиот транспорт	Краткорочен	2 години
Измена на стандардите на железничката транспортна инфраструктура во однос на одржливоста на животната средина и климатските промени	Краткорочен до долгорочен	2 години
Воздушна		
Умерено влијание на аеродромите врз околината	Краткорочен	2 години
Водна		
Умерено влијание на пловниот езерски транспорт врз околината	Краткорочен	2 години

Мерка 6. Подобрување на интермодалноста

Подобрувањето на интермодалноста во транспортната инфраструктура треба да се направи преку подобрување на поврзаноста на различни видови транспорт, како и преку образување и обука за модални меѓуповрзаности.

Транспортна инфраструктура	Приоритет	Период на реализација
Патна		
Финансирање на соодветна поврзаност со патнички железнички станици	Краткорочен	2 години
Поддршка за образование и обука за патни интермодални врски	Краткорочен	2 години
Железничка		
Подобрување на постојната железничка инфраструктура, станиците и објектите на терминалите за стока за поврзување со различен транспорт	Среднорочен	4 години
Поддршка за железнички проекти за регионален и урбан транспорт	Среднорочен	4 години
Поддршка за регионални железнички проекти за интермодален транспорт со контејнери	Среднорочен	4 години
Воздушна		
Подобрување на поврзаноста на аеродромите со железничката инфраструктура и подобрување на врската меѓу аеродромите и железничката мрежа во однос на транспортот на стока	Среднорочен	4 години
Подобрување на поврзаноста на аеродромите со железничката мрежа во однос на транспортот на стока	Среднорочен	4 години
Водна		
Подобрување на интеграцијата на водниот езерски транспорт во транспортната мрежа во државата	Среднорочен	4 години

3. ДЕЛ 3: Мерки на транспортниот сектор

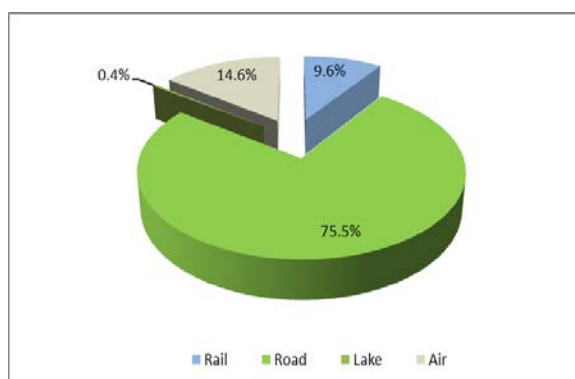
3.1. Собирање податоци за транспортни операции

Податоците за функционирањето на транспортот во 2015 година покажуваат дека патниот превоз е доминантен начин на превоз на патници и стока (слика 29, слика 30). Урбаниот транспорт претставува 68,7 % во структурата на превозот на патници во 2015 година.

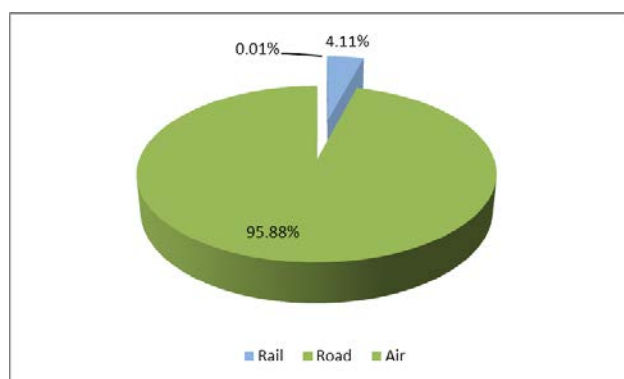
Табела 9. Патници и стока превезени со различни начини на транспорт во 2015 година

Превоз	Начин на превоз	Количини
Патници (Број на патници во '000)	Железнички	1 022
	Патен	8 074
	Езерски	39
	Воздушен	1 560
	ВКУПНО	10 695
Стока (Број на тони во '000)	Железнички	1 566
	Патен	36 513
	Воздушен	3
	ВКУПНО	38 082

Извор: ДЗС, Транспорт и други услуги 2015 г., бр. 8.4.16.02-858



Слика 21. Учество на превезени патници по начин на превоз во 2015 година



Слика 22. Учество на превезена стока по начин на превоз (тони) во 2015 година

Според податоците на ДЗС во периодот 2006 – 2016 година, учеството на патниот товарен транспорт во вкупниот товарен транспорт е во просек над 91,7 %, додека учеството на железничкиот товарен транспорт е помал од 8,2 %. Статистичките податоци за 2016 година споредени со 2015 година покажуваат дека количината на стока превезена во патниот товарен транспорт е зголемена за 40,5 %, додека во железничкиот сообраќај е намалена за 13,3 %.

Патен транспорт

- Патен возен парк

Патниот возен парк во земјата постојано се зголемува за сите категории на возила. Стапката на пораст на патнички автомобили меѓу 2010 и 2015 година е 23,7 % или во просек за 5 години е 4,7 % годишно.

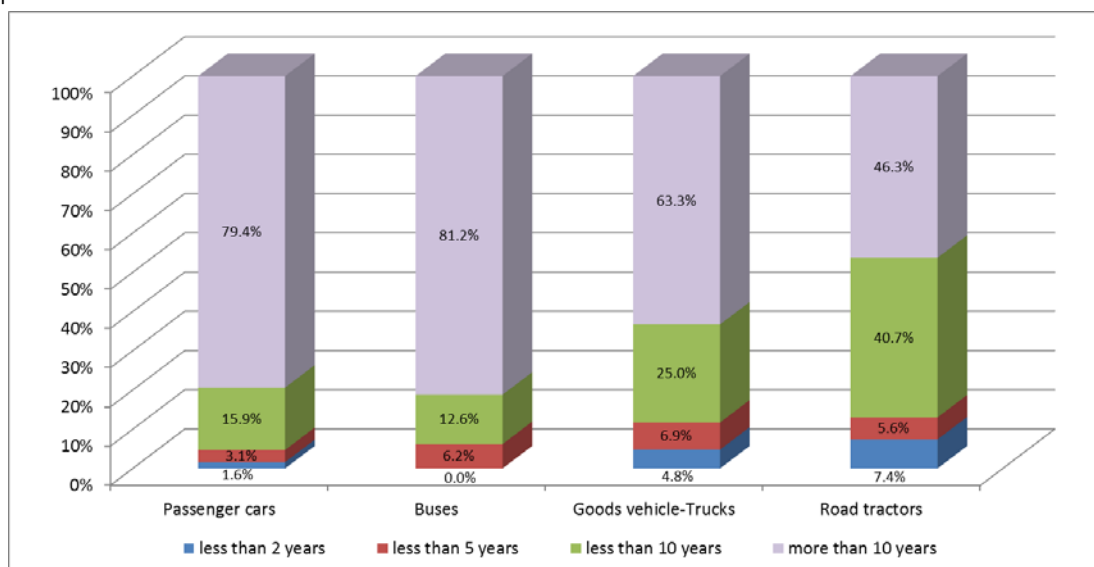
Табела 10. Број на регистрирани моторни возила во земјата во периодот 2011 – 2015 година

Тип моторно возило	Година
--------------------	--------

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Мотоцикли	8 373	8 473	8 093	8 634	10 050
Патнички автомобили	313 080	301 761	346 798	371 449	383 833
Автобуси	2 636	2 719	3 022	3 164	3 243
Товарни возила	27 917	26 542	30 167	32 123	33 237
Трактори	4 636	4 219	4 934	5 248	5 451
Приколки	1 109	1 059	9 740	8 030	6 536
Работни возила	585	547	585	614	612
Приколки	5 683	5 442	8 298	8 424	8 762
ВКУПНО	364 019	350 762	411 637	437 686	451 724

Извор: ДЗС – Транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 8.4.16.02-858

Возниот парк е многу стар, особено возниот парк на автобуси е многу стар, 81 % од автобусите се постари од 10 години.



(Извор: ДЗС – Транспорт и други услуги, 2015 година)

Слика 23. Просечна старост на патните моторни возила во 2015 година

Податоците од 2015 година за моторни возила според видот на горивото покажуваат дека околу 51 % од возилата користат бензин, околу 46 % користат дизел, а само 3 % користат електрична енергија, бензин-гас и мешавина. Учесството на возила што користат дизел е зголемено во 2015 година во однос на делот на возила во 2014 година или во 2014 година околу 54 % од возилата користеле бензин, а 43 % користеле дизел. Моторизацијата во земјата, измерена според бројот на патнички автомобили на 1 000 жители, е зголемена посебно од 2013 година за осум статистички региони (табела 17). Овој пораст се должи главно на увоз на стари возила во периодот по 2012 година.

Табела 17. Проценки за стапката на моторизираност по региони во периодот 2010 – 2015 година

РЕГИОН	ГОДИНА					
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
<i>Република Македонија</i>	150,8	152,0	146,3	167,9	179,5	185,3
Вардарски Регион	124,3	131,1	103,7	137,2	149,0	156,6

Источен Регион	126,1	122,1	125,4	147,5	157,2	169,2
Југозападен Регион	140,3	144,9	136,3	123,0	172,0	178,3
Југоисточен Регион	126,3	147,5	152,0	143,9	155,2	162,8
Пелагонискиот Регион	151,8	146,9	134,6	175,5	187,9	199,9
Полошкиот Регион	103,0	104,7	83,8	128,1	134,3	121,6
Североисточниот Регион	95,7	59,9	91,4	144,5	150,7	157,0
Скопскиот Регион	216,3	223,1	217,9	228,7	231,5	241,2

Извор: Пресметка во согласност со податоците од Државниот завод за статистика МАКСтат

- **Податоци за патен транспорт**

Бројот на патници превезени во патниот сообраќај со автобуси изнесува 8 074 милиони или 1 248 милиони патнички километри во 2015 година. Во националниот превоз има 7 244 милиони патници или 632 милиони патнички километри, а во меѓународниот превоз бројот на превезени патници е 0,830 милиони патници или 616 милиони патнички километри. Поголем дел од меѓународниот превоз на патници со автобуси е превоз до и од Грција со стапка од 19,7 %, потоа следуваат превоз до и од Србија со 19,0 %, превоз до и од Бугарија со стапка од 14,0 %, до и од Германија со стапка од 8,7 %, до и од Косово со учество од 8,3 %, а остатокот од меѓународниот автобуски превоз на патници е со други земји во Европа. Податоците за превоз на стока покажуваат дека во 2015 година има 36 513 милиони тони превезени во патниот сообраќај или 6 759 милиони тони / км. Околу 47 % од овие превезени тони се метални руди и други производи од рударство и каменоломи.

- **Патнички сообраќај на гранични премини**

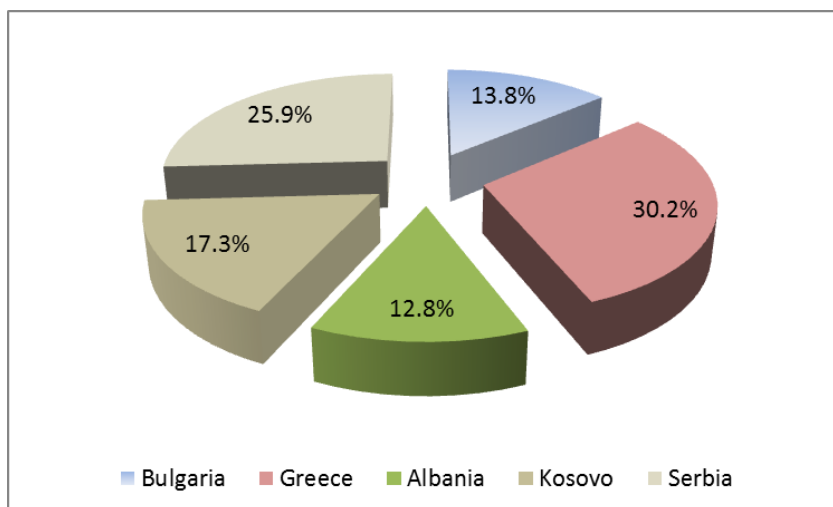
Патничкиот сообраќај на главните гранични премини е највисок на граничните премини со Грција и изнесува 4 820 милиони домашни и странски патници на влез и на излез во текот на 2015 година (табела 18).

Табела 11. Превоз на патници на главните гранични премини

Земја	Граничен премин	Превоз на патници (во милиони)				Вкупно со земја
		Домашни	Странски	ВКУПНО	Учество (%)	
Бугарија	Деве Баир	0,526	0,561	1,087	7%	2,203
	Делчево	0,340	0,128	0,468	3%	
	Ново Село	0,340	0,308	0,648	4%	
Грција	Богородица	1,110	2,111	3,221	20%	4,820
	Меџитлија	0,402	0,665	1,067	7%	
	Дојран	0,173	0,359	0,532	3%	
Албанија	Ќафасан	0,512	0,702	1,215	8%	2,040
	Свети Наум	0,072	0,246	0,319	2%	
	Блато	0,103	0,403	0,506	3%	
Косово	Блаце	0,711	1,522	2,233	14%	2,766
	Јажинце	0,275	0,258	0,533	3%	
Србија	Табановце	1,676	2,454	4,130	26%	4,130
ВКУПНО		6,241	9,718	15,958	100%	

Извор: Според податоците од ДЗС – Транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 8.4.16.02-858

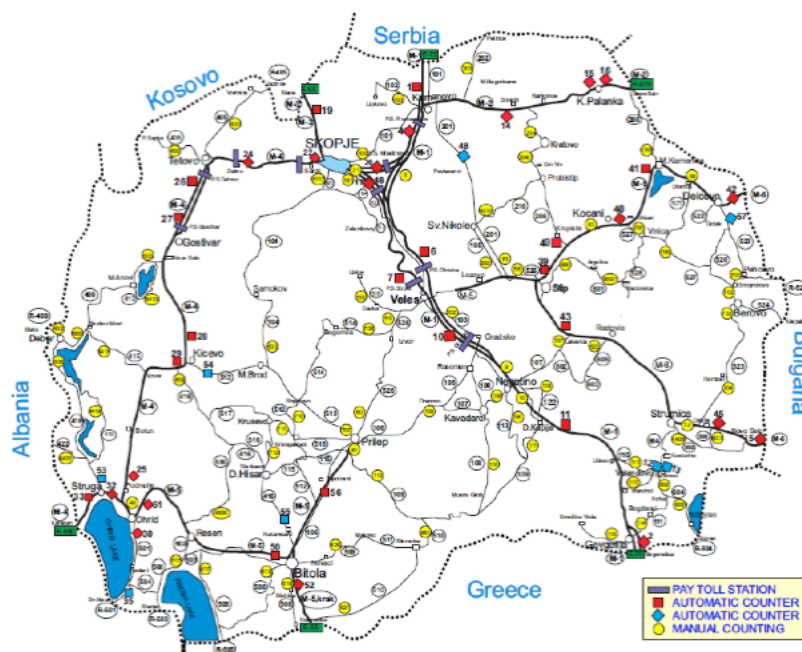
Најголем дел од патувањата на патниците се одвиваат во насоката север-југ преку граничните премини со Грција и со Србија каде што учеството е 30,2 %, односно 25,9 % (слика 32).



Слика 24. Удел на патничкиот сообраќај на граничните премини со соседните земји

- **Податоци за сообраќај на патната мрежа**

Сообраќајот на патната мрежа се разликува: најголемиот обем на сообраќај е на магистралните патишта (автопатите) во близина на поголемите економски центри како што се Скопје, Тетово, Куманово, Струмица, Охрид и Битола. Во повеќето од овие делници просечниот годишен дневен сообраќај (ПГДС) достигнува 7 000 – 10 000 возила. Дневниот просек на повеќето други државни патишта е значително помал. Групата на Светска банка објави во Извештајот за јавни расходи и фискална политика во 2015 година дека 22 % од магистралните патишта и 90 % од регионалните патишта носат помалку од 3 000 возила дневно, додека 62 % од државните патишта носат само од 1 000 и 3 000 возила дневно. Собирањето податоци се врши со автоматски бројачи и со рачно пребројување во најголем дел на државната патна мрежа (слика 33).



Слика 25. Локација на наплатните станици, автоматски и мануелни шалтери на патната мрежа



Слика 26. ПГДС во 2015 година на патната мрежа

Железнички транспорт

- **Возен парк на шински возила**

Единствениот железнички оператор во земјата е Акционерско друштво за железнички транспорт (МЖ Транспорт А.Д. - Скопје). Во 2015 година МЖ Транспорт А.Д. - Скопје го поседува следниов парк на влечни возни средства:

- 16 електрични локомотиви АЦ (наизменична струја),
- 26 дизел-локомотиви,
- 4 електрични моторни возови,
- 6 дизел моторни возови.

Постојат вкупно 42 локомотиви од кои 5 дизел-локомотиви не се во возна состојба. Транспортната компанија, исто така, има 4 електромоторни возови и 6 дизел моторни возови. Паркот на влечни возила е стар, а околу 70 % од локомотивите и моторните возови се произведени меѓу 1965 и 1974 година. Проектот за обновување на моторните возови и електричните локомотиви е во тек и е поддржан од ЕБРД.

МЖ Транспорт А.Д. - Скопје поседува 67 патнички вагони со вкупно 3 118 седишта. Поголемиот дел од патничките вагони или околу 70 % се произведени пред 1984 година. МЖ Транспорт А.Д. - Скопје објави дека во 2017 година само 8 патнички вагони редовно биле вклучени во состав на патничките возови. Претпријатието за железнички сообраќај има 1 161 товарни вагони и околу 71 % од тие возила се произведени пред 1984 година. Последен пат е инвестирано во купување на 150 товарни вагони во 2014 година.

Во 2015 година пристигна првиот од шесте нови патнички возови, а во почетокот на 2017 година купен е последниот патнички воз.

- **Податоци за железничкиот транспорт**

Железничкиот превоз на патници се намали меѓу 2011 и 2014 година и се зголеми во 2015 година, додека железничкиот товарен транспорт редовно се намалуваше во истиот период (табела 19). Овој пад на

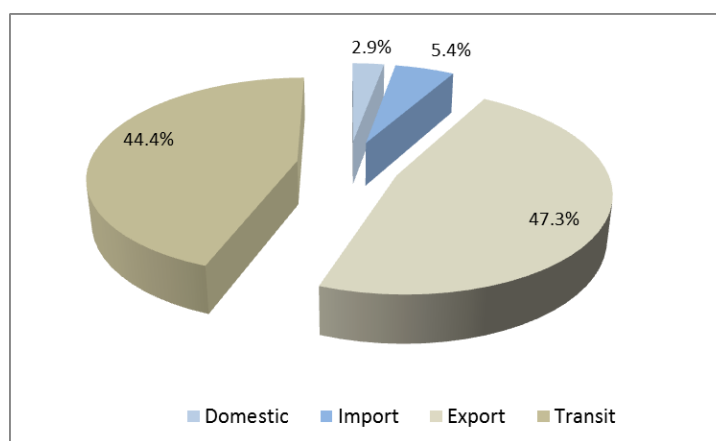
товарниот транспорт може да се објасни со неколку прекини на сообраќајот меѓу пристаништето Солун - Грција и граничната станица во Гевгелија поради штрајкови и социјални протести во Грција, како и работи на рехабилитација на железничката пруга на Коридорот X. Растот на патничкиот сообраќај во 2015 година може да биде резултат на бегалската криза и транспорт на мигранти од граница со Грција до граница со Србија.

Табела 12. Железнички транспорт во периодот 2011 – 2015 година

Железнички транспорт	Година				
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Превезени патници во '000	1421	1013	853	803	1022
Патнички километар во '000.000	145	99	80	80	178
Индекс 2011=100	100,0	68,3	55,2	55,2	122,8
Стока превезена во '000	2770	2539	2283	2376	1566
Нето-тони/км во '000.000	479	423	421	411	278
Индекс 2011=100	100,0	88,3	87,9	85,8	58,0

Извор: ДЗС – Транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 8.4.16.02-858

Просечното поминато растојание на патник во 2015 година изнесува 174 километри, а на товар е 178 километри. Домашниот железнички превоз на патници е доминантен во вкупниот број на патници превезени со железница. Во 2014 година, домашниот железнички превоз на патници е 790,8 илјади патници, а во 2015 година 1012,9 илјади патници или 99,1 % од вкупниот превоз на патници со железница. Меѓународниот превоз е 12,3 илјади патници во 2014 година и 9,3 илјади патници во 2015 година или ова претставува само 0,9 % од превезените патници по железница. Меѓународниот железнички товарен транспорт е доминантен во однос на домашниот железнички товарен транспорт. Домашниот товарен транспорт изнесува околу 3 %, меѓународниот увоз е 5,4 %, меѓународниот извоз е 47,3 % и транзитот е 44,4 % од превезената стока по железница во 2015 година (слика 35).



Слика. 27. Удел во железничкиот сообраќај во земјата, увозот, извозот и транзитниот товарен транспорт во 2015 г.

Намалувањето на транспортот на товари во 2015 година е значително за домашниот, меѓународниот извоз и увоз, но за транзитот нема значителна промена (табела 20).

Табела 13. Домашен и меѓународен железнички товарен транспорт во периодот 2012 – 2015 г.

Железнички транспорт	Година			
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.

Стока превезена во домашниот транспорт				
Стока превезена во '000	33,2	26,4	45,4	46,3
Нето-тон / км во '000.000	2,1	5,4	1,8	2,3
Стока превезена во меѓународен транспорт				
Извоз – стока превезена во '000	165,2	88,6	143,5	85,1
Извоз – нето-тони / км во '000.000	25,4	14,5	27,2	16,1
Увоз – стока превезена во '000	1644,3	1405,2	1443,7	739,6
Увоз – нето-тони / км во '000.000	222,9	211,6	197,9	87,4
Транзит – стока превезена во '000	696,1	763,6	743,9	694,7
Транзит – нето-тони / км во '000.000	172,6	189,4	184,5	172,3

Извор: ДЗС - Транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 8.4.16.02-858 и статистички податоци од МЖ Транспорт А.Д. - Скопје

Воздушен транспорт

Во 2008 година Владата на Република Македонија потпиша договор со турската компанија Тепе Акфен Вентурес (ТАВ) за дваесетгодишна концесија за време на која оваа компанија ќе управува со два постоечки аеродрома: Аеродромот „Пријателство“ во Скопје и Аеродромот „Свети Апостол Павле“ во Охрид. Периодот за концесија започна во 2010 година, а планираните работи во договорот за концесија опфатија изградба на нова аеродромска терминална зграда во Скопје, проширување на пистата, нова административна зграда и нов пристапен пат со паркинг-објекти со што се зголеми капацитетот на аеродромот во Скопје на четири милиони патници годишно со планови скопскиот аеродром да го претвори во главен транзитен и товарен центар за Југоисточна Европа. Охридскиот аеродром ја заврши модернизацијата на своите терминални згради и ВИП-деловите. Договорот за концесија, исто така, вклучува изградба на трет аеродром наменет за товарен транспорт во близина на градот Штип. Вкупниот износ на предвидената инвестиција беше 200 милиони евра со 30 до 40 милиони евра вкупна исплата за концесија на Владата на Република Македонија во текот на 20-годишниот период на концесија. Се врши модернизација и реконструкција на двата главни аеродрома во земјата, а концесионерот добро го регулира функционирањето на воздушниот транспорт. Резултатот е значителен пораст на воздушниот сообраќај во периодот по договорот за концесија со ТАВ – операторот на турски аеродроми.

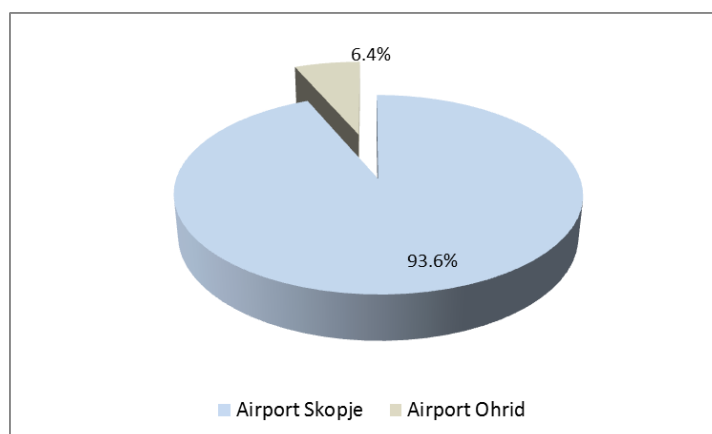
Табела 14. Воздушен сообраќај во периодот 2013 – 2015 г.

Воздушен сообраќај	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Сообраќај на домашни и меѓународни авиокомпани на аеродромите (во '000)			
Вкупен број на летови	12,380	13,968	15,585
Меѓународен транспорт – вкупно	11,155	12,673	14,350
Меѓународен транспорт редовен	9,868	11,603	12,619
Меѓународен транспорт чартер	1,287	1,070	1,731
Патнички сообраќај на домашни и меѓународни авиокомпани на аеродромите (во '000)			
Вкупно патници	1066,628	1278,327	1560,683

Меѓународен превоз – вкупно	1059,588	1274,836	1552,137
Товарен сообраќај – патнички сообраќај на домашни и меѓународни авиокомпани на аеродромите (во '000)			
Комерцијален/меѓународен транспорт вкупно	2,268	3,116	2,341

Извор: ДЗС - Транспорт и други услуги, 2015 г., бр. 8.4.16.02-858

Аеродромот во Скопје е главен аеродром за воздушен патнички сообраќај со околу 93,6 % од сите превезени патници во 2015 година (слика 36). Воздушниот товарен превоз е речиси целосно на аеродромот во Скопје.



Слика 28. Удел на воздушниот патнички сообраќај на аеродромите во Скопје и во Охрид

Воден транспорт

Превозот на патници по пловни патишта постои само на Охридското Езеро. Бродовите се мали и имаат од 25 до 150 седишта. Линиски превоз се врши само со фиксна рута и со претходно утврден распоред на пловење. Нелински превоз се користи често за ноќни крстарења за превоз со чамец на група патници кои имаат иста крајна дестинација.

Бројот на патнички бродови во 2015 година е 4 со вкупно 530 седишта за патници. Бројот на превезени патници во истата година е 38,7 илјади патници од кои 98 % се превезени во националниот транспорт. Просечното растојание поминато од патник е 23 км.

Овој транспорт има потенцијал и може да придонесе за планираниот развој на Охридскиот Регион. Доколку транспортот по пловни патишта на езерото успее да привлече поголем број патувања, овој начин на превоз, исто така, би можел да придонесе за изградба на одржлив транспортен систем во регионот.

Интермодален транспорт

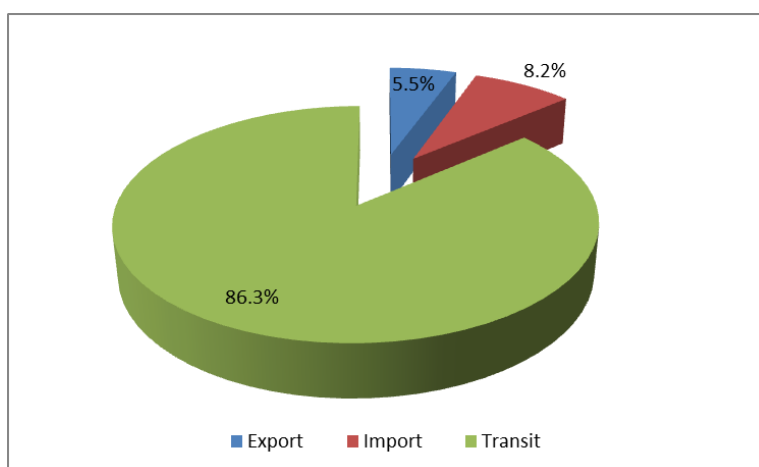
Интермодалниот контејнерски транспорт во земјата е неразвиен. Овој превоз се користи само за меѓународен превоз, особено за транзит на товари од пристаништето Солун низ територијата на земјата по железничката пруга по должина на Коридорот X. Инфраструктурата на интермодалните објекти и терминали во земјата е незначителна. Постои еден мал контејнерски терминал во близина на Скопје во Товарна, во близина на железничката станица. Терминалот е опремен со еден портален кран со ограничен капацитет за претовар. Складиштето е исто така мало, ограничено на 600 ТЕУ. Позицијата на терминалот е воспоставена за транспортна понуда на оската Белград – Скопје – Солун.

Податоците за интермодален товарен транспорт ги објавуваат ДЗС и МЖ Транспорт А.Д. - Скопје. Податоците покажуваат дека доминантна улога во интермодалниот товарен транспорт има транзитот со 86,3 % во 2012 година и 89,5 % во 2015 година од сите стоки што се превезуваат со контејнери.

Table 15. Податоци за интермодален транспорт во 2012 година

Показатели	2012 г.			
	Извоз	Увоз	Транзит	Вкупно
Превезена стока, тони	19870	29738	311988	361596
Нетотонски километри (000)	1839	5861	77373	85073
Натоварени ТЕУ, број на контејнери	533	722	9071	10326
Празни ТЕУ, број на контејнери	273	620	661	1554

Извор : ДЗС, МАКСтат податоци, пропис ES213M16

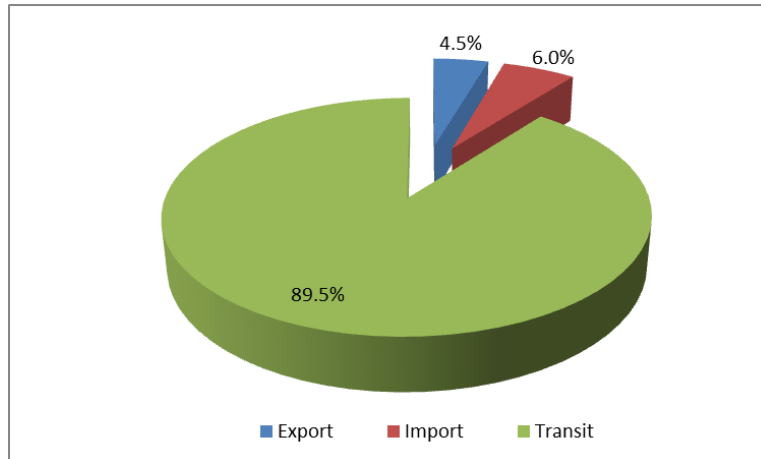


Слика 29. Удел на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2012 година

Табела 16. Податоци за интермодален транспорт во 2015 година

Показатели	2015 г.			
	Извоз	Увоз	Транзит	Вкупно
Превезена стока, тони	17494	23265	348731	389490
Нетотонски километри (000)	3897	4263	86485	94645
Натоварени ТЕУ, број на контејнери	620	652	12995	14267
Празни ТЕУ, број на контејнери	281	19	407	707

Извор : ДЗС, МАКСтат податоци, пропис ES213M16



Слика 30. Удел на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2015 година

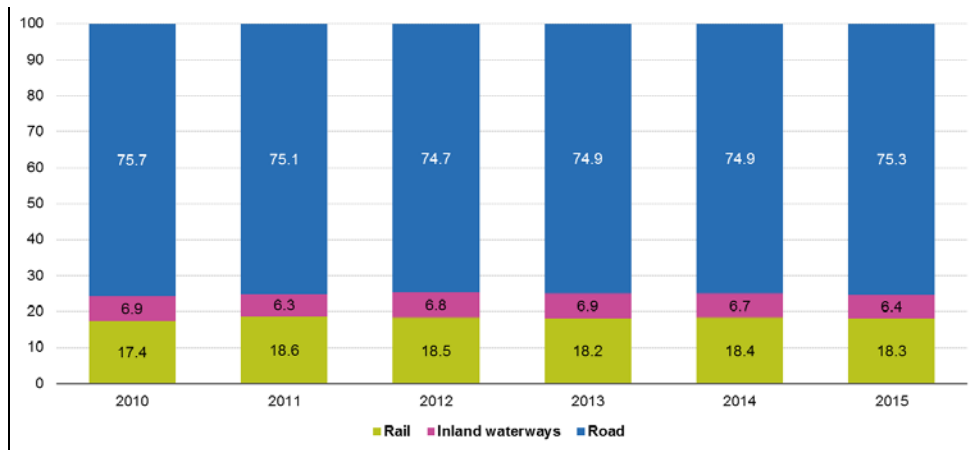
3.2. *Анализа на проблеми*

3.2.1. **Интермодален транспорт на стока**

Европската конференција на министри за транспорт го дефинира интермодалниот транспорт како: „движење на стока во една и иста товарна единица или возило кое користи неколку начини на транспорт без да ракува со стоката при промената на начинот на транспорт“. Од таа перспектива, комбиниран транспорт е „интермодален транспорт каде што главниот дел од европското патување се одвива по железничка пруга, копнени водени патишта или море, а секој почетен и/или краен крак што се одвива по пат треба да е колку што е можно пократок“ (Директива 92/106 на ЕУ).

Интермодалноста ја решава интеграцијата на начините на транспорт на три нивоа: инфраструктура и начин на транспорт, операции и користење на инфраструктурата (особено терминали) и услуги и прописи (од модална до немодална рамка). Главните прашања поврзани со интермодалноста се: инфраструктурна стратегија на ЕУ; трансевропски транспортни мрежи и центри, единствен транспортен пазар, ускладување на прописите и правилата за конкурентност, пронаоѓање и отстранување на пречки за интермодалноста, како и придружните фрикциони трошоци и имплементацијата на информатичкото општество во транспортниот сектор.

Интермодалниот транспорт е една основна компонента од заедничката транспортна политика на ЕУ за одржлива мобилност. Таа ја обезбедува политичката алатка за еден системски пристап до транспортот во однос на интегрирањето различни начини на транспорт во еден кохерентен транспортен систем кој се грижи за потребите на европските граѓани и на индустријата. Податоците за модална поделба за транспортот на стока во ЕУ-28, објавени од Еуростат, за периодот 2010 – 2015 година покажуваат дека патиштата заземаат околу 75 % од пазарот на транспорт на стока, процентот на железниците полека се зголемува од 17 % на 18 % за сметка на намалувањето на водниот транспорт, односно од 7 % на 6 %.



Слика 31. Товарен транспорт во ЕУ-28: модална поделба на начините на превоз на копно: (% на вкупно тон/километри) Извор: Еуростат

Индексот за логистичка изведба на Светската банка (1 = ниска до 5 = висока) рангира 160 држави во однос на 5 трговски димензии, вклучувајќи ги царинската изведба, квалитетот на инфраструктурата и времетраењето на патувањето на пратките кои сè повеќе се вреднуваат како важни за развојот. Користените податоци за рангирањето потекнуваат од едно испитување на логистички професионалци на кои им се поставени прашања за странските држави во кои работат. Индексот на логистичката изведба на Република Македонија во 2016 година изнесува 2,51. Индексот за логистичка изведба е едно резиме на подиндикатори кои се сочинети од: царински индекс = 2,21, инфраструктурен индекс = 2,58, индекс на интернационални пратки = 2,45, логистичка конкурентност = 2,36, индекс на следење на пратките = 2,32 и индекс за времетраењето на патувањето на пратките. Овој резултат од индексот за логистичка изведба ја рангира државата на 106. место од 160 држави.

Табела 17. Индекс на логистичка изведба (ИЛИ)

2007		2010		2012		2014		2016	
резултат	ранг	резултат	ранг	резултат	ранг	резултат	ранг	резултат	ранг
2,43	90	2,77	73	2,56	99	2,50	117	2,51	106

Извор: извештај на Светска банка – Обединети нации во подготовка за 2. конференција на Обединетите нации за држави во развој опкружени со копно, 2014 г.

3.2.2. Управување со железничкиот сектор

Јавното претпријатие за железничка инфраструктура Македонски железнички – Скопје (ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје) е управител за инфраструктурата кое, според Законот за железнички систем, од 2007 година е посебна институција. Единствениот железнички оператор во државата е Акционерското друштво за железнички транспорт (МЖ Транспорт А.Д. - Скопје, што се појави како резултат по поделбата на поранешната железничка компанија во две претпријатија:

Инфраструктура и Транспорт). Оваа компанија сè уште е во целосна сопственост на државата. Железничката регулаторна агенција беше формирана во 2008 година и започна да работи во 2009 година. Основните активности на Железничката регулаторна агенција, во согласност со Законот за Агенцијата за регулирање на железничкиот пазар, се:

- Оценување на изведбата на активностите на железничкиот транспорт, што се вршат како јавни транспортни услуги;

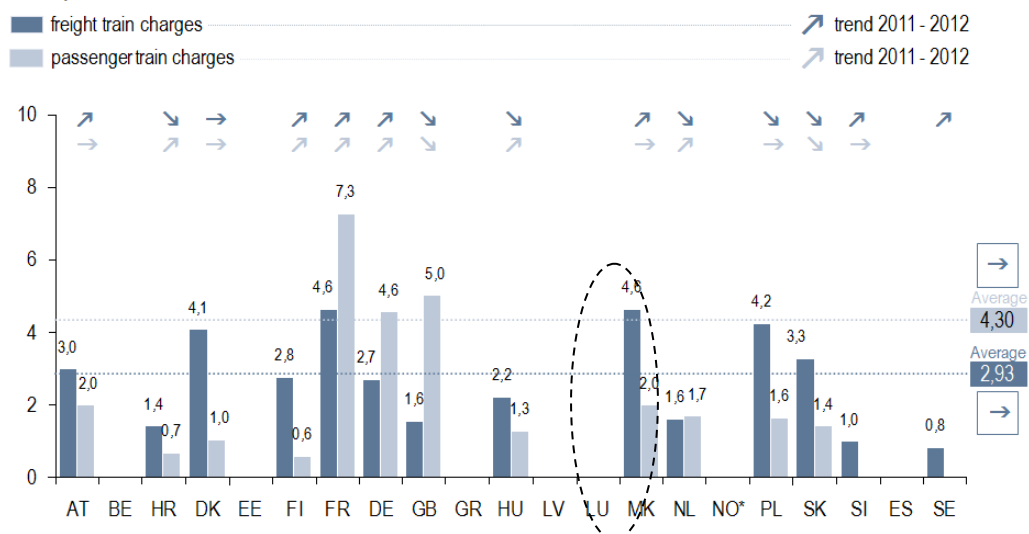
- Транспарентно и недискриминирачко работење на управителот за инфраструктура и операторот за железници;
- Контрола на квалитетот на услугите што ги даваат ЈП МЖ Инфраструктура – Скопје и компаниите на транспортниот оператор.

Секоја година ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје објавува Извештај за мрежата, кое претставува еден детален преглед на достапната железничка инфраструктура за потенцијалните корисници, а и содржи општи правила, рокови, процеси и критериуми поврзани со трошоците за користење на пругите и критериуми за распределба на капацитетите, како и информации за условите за користење на инфраструктурата. Овој документ се прави во согласност со Законот за железничкиот систем и според стандардите пропишани од страна на Железничката мрежа Европа (PNE). Податоците во овој документ се основни информации за пристап на железничките оператори до инфраструктурата. Во Извештајот за мрежата е наведено дека приватно домашно или странско правно лице може да извршува железнички транспорт на патници и стока по приемот на Република Македонија во ЕУ, што значи дека либерализацијата на пазарот на железничкиот транспорт сè уште не е остварена. Лиценцата за вршење на јавен железнички транспорт се издава по барање на домашно или странско правно лице од страна на ЖРА (Железничка регулаторна агенција). Пристапот до железничка инфраструктура за вршење транспортни услуги може да му се даде само на железничко претпријатие кое, освен лиценца, има и сертификат за безбедност за вршење јавен железнички транспорт. Сертификатот за безбедност се обезбедува од Дирекцијата за безбедност на железничкиот систем која е орган во рамките на Министерството за транспорт и врски. Железничкиот оператор треба да потпише договор со ЈП МЖ Инфраструктура – Скопје за пристап до железничката инфраструктура.

Надоместокот добиен за користење на пругите се користи за финансирање на железничката инфраструктура. Всушност, пари добиени за користење на пругите не се доволни за да се покријат трошоците за одржување на железничката инфраструктура и за нејзиното управување. Тие се дефинираат како директни трошоци што резултираат од користењето на услугите, врз база на големината на железничката инфраструктурна мрежа, а и се на ниво на трошоците што ќе обезбедат ефикасно обезбедување на услугите. Цената што се користи за да се воспостави минималниот пакет на услуги се дефинира земајќи го предвид бројот на поминатите колиметри, составот на возот и други фактори како брзината, осниот товар и степенот на користење на инфраструктурата или пак времетраењето на користењето. Според формулата за пресметување на надоместоците за користење на пругите во 2017 година, цената по километар за товарни возови со тежина од 600 тони до 120 0 тони кои се движат по наелектризирана пруга е 3,2 евра/км и 3,0 евра/км за тие што се движат по неелектрифицирана пруга. Цената за користење на пругите од страна на патничките возови е 2,9 евра/км за возови чија брзина не надминува 100 км/час и 3,5 евра за возови чија брзина надминува 100 км/час. Приходите на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје од цената за користење на железничката инфраструктура во 2014 година беа 8,1 милион евра: 4,3 милиони евра од товарни возови и 3,8 милиони евра од патнички возови. Вкупниот приход во 2014 година беше 17,7 милиони евра, а приходите од користењето на инфраструктурата претставуваат 45,6 % од вкупните приходи со тоа што другите доаѓаат од Државниот буџет или заеми. Вкупните трошоци во 2014 година беа 25,5 милиони евра, а само трошоците за персоналот во 2014 година беа 9,0 милиони евра. Финансиската загуба во 2014 година беше 7,9 милиони евра.

Average track access charges

Euro per train kilometer, 2012



Слика 32. Просечни трошоци за пристап на колосек во различни земји на ЕУ во 2012 г. (Извор: Регулаторна агенција за железници)

МЖ Транспорт А.Д. - Скопје имаше 1 174 вработени во 2014 година или околу 1,7 вработени/ км пруга. Вкупниот приход на МЖ Транспорт А.Д. - Скопје во 2015 година беше 26,8 милиони евра или зголемување за 28 % од 2014 година (20,9 милиони евра во 2014 година). Околу 75 % од приходот произлегува од продажба на услуги. Вкупните трошоци во 2015 година беа 27,2 милиони евра и се слични со трошоците во 2014 година, односно 28,2 милиони евра. Трошоците за плати во 2015 година беа 8,3 милиони евра. Финанската загуба во 2015 година беше 0,77 милиони евра, но во 2014 година таа беше 7,4 милиони евра.

Табела 18. Вработени, приходи, расходи и финансиска загуба во железничките компании во земјата за 2014 година

Железничка компанија	Вработени	Приход (милиони евра)	Трошоци (милиони евра)	Финансиска загуба (милиони евра)
ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	1340	17,7	25,5	7,9
МЖ Транспорт А.Д. - Скопје	1174	20,9	28,2	7,4

Извор: ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје – Финансиски ревизорски извештај за 2014 година и статистички податоци на МЖ Транспорт А.Д. - Скопје за 2015 година

Железничкиот транспорт е многу чувствителен на проблемите со прекин на железничкиот транспорт во Грција. Протестите на вработените на пристаништата во Грција и вработените во Грчката железничка компанија го попречуваат транспортот на стока со возови и камиони до и од државата. МЖ Транспорт А.Д. - Скопје процени дека меѓу 2011 и 2013 година претрпело

финансиска загуба од околу 9,5 милиони евра, а ЈП МЖ Инфраструктура – Скопје процени дека имало загуба од 2,9 милиони евра во истиот период, која директно била предизвикана од блокирањето на сообраќајот во соседната држава. Железничката инфраструктура во државата е поврзана со мрежите на соседните држави преку четири железнички гранични станици:

Табела 19. Железнички гранични станици

Име на гранична станица	Соседна држава	Вид граничен премин	Забелешка
Табановце	Србија		
Гевгелија	Грција	Надворешна шенген граница	Не функционира
Кременица	Грција		
Волково	Косово		

Извор: Изјава за мрежата на МЖ Транспорт А.Д. - Скопје во 2017 година

Планот за модернизација и изградба на железничка инфраструктура се базира на државната програма и тригодишниот Бизнес-план на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје. Последната државна железничка инфраструктурна програма 2014 – 2016 година е објавена во Службениот весник на РМ бр. 29/2014. За реализација на предложените проекти во оваа програма потребни се вкупно 323,4 милиони евра, од кои 49 % треба да се распределат за изградба и подготовка на инвестициско-техничка документација за железничката пруга на Коридорот VIII, додека за коридорот X/X-d треба да се распределат 51 % од оваа сума. Планирано е 51 % од финансиските ресурси да се добијат од меѓународни финансиски институции, 31 % од грантови и заеми од ИПА и Светската банка со 31 %, 17 % од Државниот буџет и 1 % од свој финансиски извор.

Според Законот за железничкиот систем, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје исто така подготвува годишна програма за финансирање активности за одржување на железничката инфраструктура. Оваа програма е усвоена од Владата, а средствата за реализација на годишната програма за одржување на железничката инфраструктура се обезбедени од буџетот на Министерството за транспорт и врски. Трошоците за одржување на железничката инфраструктура во периодот од 2011 до 2013 година беа: 4,95 милиони евра во 2011 година, 3,28 милиони евра во 2012 година и 5,11 милиони евра во 2013 година или во просек трошоците за одржување во овој период биле 6 365 евра/километар пруга.

Државните технички стандарди и правилници поврзани со железничката инфраструктура и безбедноста во сообраќајот се речиси исти со тие што се применуваа во поранешната југословенска железничка компанија. Неопходно е да се хармонизираат стандардите и правилата со директивите и техничките стандарди за интероперабилност на ЕУ во железничкиот транспортен систем. На пример, не е целосно имплементирана регулативата која ја утврдува техничката спецификација за интероперабилност (ТСИ) во врска со пристапноста до железничкиот систем на ЕУ за лица со инвалидност и лица со намалена мобилност.

Домашниот железнички превоз на патници е доминантен во вкупниот железнички превоз на патници со 99 % од превезени патници во 2015 година. Бројот на патнички возови во внатрешниот (домашен) железнички транспорт во 2017 година е 31 пар патнички возови/24 ч. Бројот на патнички возови по ден и по станица е покажан во следнава табела (табела 27).

Table 20. Број на парови патнички возови/24 ч. во 2017 година

Станици		Број на патнички возови / 24 ч.
Од	До	
Скопје	Куманово	5
Скопје	Кичево	1
Скопје	Битола	5
Скопје	Велес	14
Скопје	Кочани	1
Скопје	Гевгелија	3
Вкупно		29

Извор: Според возниот ред на МЖ Транспорт А.Д.- Скопје

Транспортот има различни цени за билет во една насока и за повратен билет.

Просечната единечна цена на билет по км во домашниот патнички транспорт во 2017 година беше 1,92 денари/км за билет во една насока (0,031 евра/км) и 1,54 денари/км за повратен билет (0,025 евра/км). Анализата на распоредот на патничките возови на МЖ Транспорт А.Д. - Скопје меѓу Скопје и некои станици на железничката мрежа покажува дека комерцијалната брзина на возовите е меѓу 45 км/час и 75 км/час.

Табела 21. Време на патување и брзина на патување на патнички возови во домашниот железнички транспорт во 2017 година

Станици		Оддалеченост (км)	Време на патување		Брзина на патување	
Од	До		Минимално време (мин.)	Максимално време (мин.)	Максимална брзина (км/час)	Минимална брзина (км/час)
Скопје	Куманово	36	31	44	70	49
Скопје	Тетово	43	57	63	45	41
Скопје	Велес	51	41	58	75	53
Скопје	Кичево	103	122	122	51	51
Скопје	Кочани	136	170	170	48	48
Скопје	Битола	180	167	205	65	53
Скопје	Гевгелија	164	156	160	63	62

Извор : Сопствена пресметка според податоците од МЖ Транспорт А.Д. - Скопје

Прикажаното време за патување и комерцијалната брзина на патничките возови генерално не се конкурентни со брзината на патување со автомобили, особено во делници каде што има јавни патишта. Просечната комерцијална брзина на патнички возови во 2014 година изнесува 47,8 км / ч. Трошоците за товарен транспорт зависат од видот на пренесената стока, масата на стоката и растојанието на патување. Вкупниот трошок за транспорт варира од 0,224 евра / t * км до 0,032 евра / t * км во зависност од растојанието на превозот и количината на стока за транспорт. МЖ-Транспорт АД

дава специјални попусти за голем обем на транспорт до 20% од просечните трошоци. Просечната комерцијална брзина на товарните возови е 12,4 km/h, а просечниот возен товар е 919,9 тони во 2014 година

3.2.3. Одредби за патниот товарен сектор

Законски/процедурални одредби за прекуграничен патен транспорт

Добро изградената патна мрежа на Македонија е долга 14 182 километри и вклучува автопати, државни патишта, регионални и локални патишта, вклучувајќи ги и двата паневропски коридора, Коридор VIII (исток – запад) и Коридор X (север – југ). Најголемиот дел од транспортот на стока и патници се одвива по патиштата со тоа што националниот транспорт во голема мера доминира над меѓународниот и транзитниот транспорт.

Квалитетот на македонските патишта постоепно се ускладува со потребите за услуги на државниот и локалниот транспорт, а постојаниот развој и надградбата на патиштата придонесуваат за создавање добри услови за ефикасен меѓународен транспорт на патници и на стока. Клучната компонента во меѓународниот патен транспорт се граничните премини каде што има и може да се појават многу препреки.

Македонија има 15 официјални патни гранични премини, имено: 3 со Бугарија, 3 со Грција, 4 со Албанија и 5 со Србија и Црна Гора. Тоа што Македонија не е членка на ЕУ е пречка за слободно движење на луѓето и на стоката преку граничните премини, а може и да предизвика блокади / задржување на граничните премини за да се исполнат полициските и царинските обврски.

Во декември 2003 година, со „Државната стратегија за интегрирано гранично управување“, Владата на Република Македонија настојува да ги подобрува граничните премини и да усвојува процедури што се во согласност со условите и практиките на ЕУ.⁴ Проектот беше насочен кон учество во механизмите на ЕУ како КАРДС, Шенгенскиот договор и Пактот за стабилност, а исто така ќе го подготви усвојувањето на европските и регионалните спогодби и механизми за промовирање на граничното управување и потпишувањето на меѓународните конвенции. Стратегијата и Акцискиот план за интегрирано гранично управување се во согласност

⁴ Акцискиот план за национално интегрирано гранично управување, кој беше усвоен на 6 октомври 2005 година, беше имплементиран како Национална стратегија за интегрирано гранично управување усвоена во 2003 година од Владата на Република Македонија. Ефикасното гранично управување и безбедноста на националните граници се врвен приоритет за Република Македонија. Овие основни документи дополнително се усовршени во „Националната стратегијата за развој на интегрирано гранично управување 2015 – 2019“ (верзија 2, септември 2014 г.).

со шенгенскиот список на најдобри практики и со меѓународните норми.⁵ Поконкретно, стратегијата за ИГУ (интегрирано гранично управување) ги користи следниве упатства:

- Стратешки упатства за интегрирано гранично управување на Советот на ЕУ, Брисел, 21.11.2006 г.;
- Европски систем за надзор на надворешни граници, враќање и повторно примање во државата – Препораки и најдобри практики (ажурирана верзија од 2009 година);
- Упатства на ЕУ за интегрирано гранично управување за Западен Балкан, 2007 г.;
- Државна стратегија за развој и интегрирано гранично управување и Акциски план од 2009 година;
- Државни стратегии на министерства и институции вклучени во интегрираното гранично управување;
- Деловник на Националниот координативен центар за гранично управување и
- Искуство од работата на Националниот координативен центар за гранично управување и институциите вклучени во ИГУ (интегрирано гранично управување).

Стратегијата исто така ги поддржува принципите за еднаквост и човекови слободи и права, додека во исто време го задржува територијалниот интегритет. Главна цел на Стратегијата е да го овозможи / забрза движењето на стоката и со тоа да ја подобри трговијата, но во исто време и да ги забележи, да ги пронајде, да ги спречи, а кога е потребно и да се справи со нелегалните и непријателски прекугранични минувања. Втората работа станува клучен проблем на одредени гранични премини поради постојаниот имиграциски проблем.

Националниот координативен центар за интегрирано гранично управување беше формиран како едно повисоко ниво на интегрирано гранично управување, со одлуката на Владата на РМ од март 2007 година⁶ за да создаде еден орган со цел да воспостави ефикасна координација, размена на податоци и информации користејќи го информатичко - технолошкиот систем за интегрирано гранично управување.

Со границите управува Секторот за гранични работи и миграции, кој е дел од Бирото за јавна безбедност при Министерството за внатрешни работи, со следниве организациски / регионални единици:

⁵ Регулатива (ЕК) бр. 562/2006 на Европскиот парламент и Советот од 15.3.2006 година за воспоставување на Кодекс на заедницата за правила кои го регулираат движењето на лица преку граници (Шенгенски граничен кодекс).

⁶ Врз база на Законот за државен граничен развој („Службен весник“ бр. 71/06 и 66/07) и Законот за гранична контрола („Службен весник“, бр. 171/2010).

- Регионален центар за гранични работи – Север, Република Косово и Република Србија;
- Регионален центар за гранични работи – Исток, кон Република Бугарија и дел од Беласица кон Република Грција;
- Регионален центар за гранични работи – Југ, кон Република Грција, вклучувајќи го Преспанското Езеро и
- Регионален центар за гранични работи – Запад, кон Република Албанија.

На Секторот му беа доделени следниве надлежности:

- Постојана имплементација на методологијата за управување со безбедноста на границите, борба против меѓуграничниот криминал, меѓународна соработка и интеагенциска соработка со други субјекти во системот за гранично управување;
- Учество во решавање меѓугранични спорови со соседни држави;
- Учество во имплементација на концепти за имплементирање на визниот режим на Република Македонија со други држави;
- Развој на концепти за превенција на гранично управување во партнерство со заедницата и граѓаните;
- Координација на активности со меѓународни организации и агенции за реализирање на операциски планови и акции во борбата против прекуграничниот криминал;
- Градење еден унифициран систем за обука кој е ускладен со концептот на обука во ЕУ, во однос на европската безбедност на надворешните граници на Европа/ ФРОНТЕКС;
- Воспоставување на административни, персонални и материјални капацитети за регулирање на присуството на странци во државата и повторното примање на истите, како и прифаќање странци во еден специјален центар за прием на странци;
- Подобрување на системот за гранични проверки и граничен надзор на стандардите на ЕУ, односно на Европската агенција за безбедност на надворешните граници на Европа/ФРОНТЕКС
-

Затоа, контролата на македонските граници е политичка одговорност на Министерството за внатрешни работи, а со усвојувањето на Законот за полиција („Службен весник“ бр. 114/06 и 6/09), граничната безбедност и граничната контрола се задачи на граничната полиција, поради тоа што е дел од Министерството за внатрешни работи. Законот за гранична контрола предвидува целосно ускладување со европските стандарди во областа на граничното управување и ги уредува надлежностите на граничната полиција, соработката меѓу државните органи и надлежностите во управувањето со границите и меѓународната полициска соработка.

Законот во голема мера е ускладен со Шенгенскиот граничен кодекс и релевантните подзаконски акти кои резултираат од усвоениот закон.

Интегрираното гранично управување воведува *стратешки* гранични премини што обезбедуваат едношалтерски систем, што работи 24 часа, за сите задолжителни административни и царински служби, вклучувајќи ги и ветеринарните служби. Со државната стратегија за интегрирано гранично управување, Македонија воведува 3 вида на гранични премини:

- 1-ва категорија = Стратешки: Најголемите гранични премини со изградени објекти, инфраструктура според високи стандарди, материјални и технички средства и опрема, кои постојано се отворени за меѓународен сообраќај и каде постојано има присуство на персонал од сите државни органи кои имаат надлежност во однос на државната граница. Граѓаните на Република Македонија и граѓаните на странски држави може да ги минат овие гранични премини со неопходни патнички документи и виза, ако е потреба, а сета стока може да се пренесат (да се внесе и да се изнесе од територијата на Македонија) според царински и други прописи.
- 2-ра категорија = Регионални: гранични премини што се отворени за меѓународен сообраќај на лица, транспорт на возила и стока, иако можеби со одредени ограничувања и/или забрани. На овие граници се присутни граничната полиција и царинската служба, додека присуството на други државни органи кои спроведуваат активност на граничните премини не е загарантирано. Границата може да ја поминат граѓаните на Република Македонија и граѓаните на странски држави со неопходен патен документ и виза, ако е потреба, но само за време на одредени периоди во денот, а во согласност со царинските и други прописи, границата може да ја минат одредени видови на стока и одредени видови на транспортни возила.
- 3-та категорија = Локални: гранични премини кои се отворени за меѓународен сообраќај на патници, транспорт на возила и стока, но со ограничувања, поради тоа што контрола може да спроведат само граничната полиција и царинските служби, со тоа што не се присутни други гранични органи кои спроведуваат активности на граничните премини. Границата може да ја поминат граѓаните на Република Македонија и граѓаните на една соседна странска држава во граничен сообраќај на одредени области, а забрането е да се носи (да се внесува и изнесува од Република Македонија) каква било комерцијална стока, во согласност со царинските и други прописи. Освен тоа, дозволено е движење само пеш и со патнички моторни возила, а движењето на сите видови карго возила е забрането, вклучувајќи го движењето (носењето) на жива стока или одредени видови храна.

Во пракса, ова значи дека меѓународниот патен транспорт е (релативно) ефикасен на „стратешките“ гранични премини, односно на граничните премини Табановце, Богородица, Деве Баир, Кафасан и Долно Блаце, каде постојано се присутни сите служби. Во помал обем, меѓународниот патен сообраќај, транспортот на патници и стока, може исто така да врши на регионалните гранични премини, односно на граничните премини Делчево, Ново Село, Јажинце и Блато. Но, треба да се забележи дека постојат ограничувања во однос на достапноста на службите, што значи дека ова може да доведе до подолго време на чекање. Други регионални гранични премини, поточно Свети Наум, Пелинце и Стење, се само за патнички сообраќај, а не за трговски сообраќај.

Покрај интегрирањето на едношалтерската служба на стратешките гранични премини, ефикасноста на царинските служби, како дел од Министерството за финансии, имаше придобивки од регионалната програма⁷ за овозможување трговија и транспорт во Југоисточна Европа, која создаде една рамка за намалување на транспортните трошоци, за борба против корупцијата, и која помогна царинските администрации постепено да ги усогласат своите процедури со стандардите на ЕУ. Поради тоа што поголем дел од трговијата се одвива до или од ЕУ и тоа што повеќето од вклучените држави се дел од Системот за меѓународен патен транспорт, работните процедури на царинските служби веќе се изградени на цврста транзитна основа.

Улогата на Министерството за транспорт и врски (МТВ) останува ограничена во рамките на оваа средина, а неговиот придонес за зголемување на ефикасноста на граничните премини останува ограничена на, меѓу другото, усвојување „правила за стандарди и норми за планирање и регулирање на граничните премини“, одредувајќи ги стандардите во поглед на архитектонското уредување на местата на граничните премини. Иако овој придонес изгледа ограничен, неговата важност не треба да се потцени, затоа што архитектонското уредување на граничните премини е една од главните компоненти што го дефинираат функционирањето на местото на административните и регулаторните служби.

3.2.4 Заклучоци од актуелната ситуација

Оперативни аспекти

Постоечките услови и клучните наоди откриени во функционирање на транспортниот сектор може да се опишат според следниве забелешки:

Недоволна координација со соседните држави во врска со патната и железничката инфраструктура

Има недоволна соработка и координација и недостаток на политичка рамка со соседните држави за транспортните инфраструктурни проекти. Овие проекти треба да се земат предвид со поблиска соработка во различните фази од развојот на проектите.

Стар возен парк

⁷ Проект поддржан од Светската банка, ЕУ и билатерални партнери, воспоставен во 1998 година по барање на државите во регионот и Југоисточната европска иницијатива за соработка. Државите вклучени во оваа програма се Албанија, Босна и Херцеговина, Бугарија, Хрватска, Романија, Србија и земјите Молдавија и Македонија опкружени со копно.

Возилата во патниот и железничкиот транспорт се стари. Особено стари се возилата за јавен транспорт, поконкретно автобусите и патничките возови, од кои поголем број се постари од 10 години. Ситуацијата не е одржлива и потребно е прогресивно и добро планирано обновување на возниот парк во однос на двата начини на транспорт.

Автобуси: 81.2% постари од 10 години.

Возови: 70% од локомотивите, моторните возови се постари од 40 години.

Патнички вагони: 70% се постари од 30 години.

Недостаток на интелегентни транспортни системи

Интелегентните транспортни системи се насочени кон обезбедување иновативни услуги поврзани со различни видови на транспорт и управување со сообраќајот, како и овозможување на разни корисници да бидат подобро информирани и побезбедно, покоординирано и поаметно користење на транспортните мрежи. Интелегентните транспортни системи во државата се во процес на имплементација во железничкиот и патниот сектор. Изработка на стратегија и акциски план за нивна реализација треба да биде задолжителен во наредниот период.

Патна мрежа: сè уште не постои.

Железничка мрежа: сè уште не постои.

Незадоволителна реализација за обезбедување на јавен транспорт во урбаните и регионалните подрачја

Реализацијата на регионалниот и урбаниот јавен транспорт не е задоволителна. Испитувањето направено од Агенцијата за регулирање на железницата во 2012 година покажува дека патниците се задоволни од цената на билетите, но другите услови за патување се оценети како несоодветни. Урбаниот јавен транспорт во неколку градови е развиен со автобуси, но особено е важен во Скопје поради демографската, економската и политичката важност на главниот град. Големiot јавен транспортен систем за патнички транспорт во градот и во скопскиот регион сè уште не е воспоставен, иако многу показатели, забележани сообраќајни услови и загадувањето на воздухот наметнуваат вклучување на еден голем јавен железнички транспорт. Студиите за урбаното транспортно планирање треба да се подобрат, а треба и да се подготви една одржлива урбана транспортна стратегија за секој поголем град во државата.

Потребен е еден одржлив план за урбана мобилност, вклучувајќи собирање податоци и испитувања за урбаната и регионалната мобилност.

Неразвиен интермодален транспорт

Организацијата и функционирањето на интермодалниот транспорт не се развиени на соодветно ниво. Транспортните услуги треба да се понудат како независен начин на транспортни врски од врата-до-врата врз база на низа остварливи модални транспортни алтернативи, преку ново и ефикасно користење на транспортниот систем, преку намалување на транспортните трошоци, како и преку овозможување да се создава додадена вредност.

Реален удел на интермодалниот транспорт: 0.916% од вкупно превезен стока со тежина од 38.08 милиони тони (домашен, меѓународен и транзитен).

Нецелосна имплементација на стандарди за транспорт на лица со намалена мобилност

Прописите кои ја утврдуваат техничката спецификација и потребните објекти за пристапност на лицата со попреченост и лицата со намалена мобилност не се целосно имплементирани во патниот и железничкиот сектор. Неопходните прописи и стандарди за пристапност на лицата со попреченост до патниот и железничкиот транспорт, како и обезбедување помош и слободно движење и патување со неопходните дополнителни услуги, не се целосно воведени во пракса.

Неконзистентни стандарди и правилници со стандардите на ЕУ

Државните технички стандарди и правилници поврзани со железничката инфраструктура и безбедноста на сообраќајот се скоро исти како тие што се применуваа во поранешната Југословенска железничка компанија. Неопходно е да се наметне ускладување на стандардите и правилата со директивите и техничките стандарди за интероперабилност (ТСИ) на ЕУ во железничкиот транспортен систем, поради тоа што не се имплементирани во целиот сектор за железничкиот транспортен систем.

Патишта: Во националната легислатива не е имплементирана ревизија на безбедноста на патиштата за патни проекти.

Железници: Техничките стандарди за интероперабилност не се имплементирани во државната легислатива.

Проблеми со прекин на железничкиот сообраќај

Проблемот со прекин на железничкиот сообраќај во последните години е поврзан со две главни пречки:

- Активностите за обновување на железничката пруга на делницата Велес – Гевгелија на коридорот X наложуваат да се затвори оваа железничка делница за сообраќај и да се дозволи да се спроведат активностите за обновување на пругата.
- Железничкиот транспорт е многу чувствителен на проблемите со прекин на железничкиот транспорт во Грција. Протестите на вработените на пристаништата во Грција и вработените во Грчката железничка компанија го попречуваат транспортот на стока со возови и камиони до и од државата. АД МЖ - Транспорт процени дека помеѓу 2011 и 2013 година претрпело финансиска загуба од околу 9,5 милиони евра, а ЈП МЖ – Инфраструктура процени дека имало загуба од 2,9 милиони евра, во истиот период, која директно била предизвикана од блокирањето на сообраќајот во соседната држава.

Недоволен меѓународен железнички транспорт на патници во споредба со државите од ЕУ

Меѓународниот железнички транспорт не е развиен и нема добра транспортна понуда, измерена според временскиот распоред и квалитетот на возните средства. Времето на чекање на граница за патничките возови е поважно отколку за автобуси и автомобили. Всушност, возниот ред на патничките возови многу малку е променет во

минатите години. Возните редови би биле подобрани по една сеопфатна анализа на побарувачката од страна на патниците за меѓународен и национален транспорт. Податоци на Еуростат: 0.9% од вкупниот патнички транспорт во 2015 година. ЕУ – 28: 1.7%.

Отсуство на либерализација на железничките транспортни операции

Железничките операции сè уште не се либерализирани во пракса, затоа што АД МЖ - Транспорт во моментот е единствен железнички оператор за транспорт на патници и стока. Недостатокот на конкуренција, блокадите на железничкиот транспорт за пристап до пристаништето во Солун, градежните активности за обновување на пругата на една делница на Коридорот X, кои предизвикуваат задржување на железничкиот сообраќај, придонесуваат за неповолното финансиско функционирање на АД МЖ - Транспорт. Ситуацијата не е одржлива и треба да се промени.

Многу долго време на чекање на границите за комерцијални возила

Времето на чекање на меѓународните гранични премини за комерцијалните возила е забележано преку испитување направено на два патни гранични премина на Коридорот X. Многу важното време на граничниот премин Богородица (граница со Грција) е забележано при влез на тешки товарни возила (ТТВ) во државата. Патните инфраструктурни капацитети и царинските механизми не се доволни за овој вид на возила.

Време на чекање на камиони на граничниот премин Богородица:

- Македонска граница: во просек 7 часа
- Грчка граница: во просек 2 часа

Време на чекање на камиони на граничниот премин Табановце:

- Македонска граница: во просек 2 часа
- Српска граница: во просек 2.5 часа

Целта е да се намали времето на чекање до максимум 2 часа.

Зголемување на загаденоста на воздухот во големите градови

Загадувањето на воздухот е многу голем проблем во големите градови во државата. Проблемот е особено нагласен во зимскиот период кога загадениот воздух е присутен долго време, а проценетите штети од оваа ситуација се многу големи. Застојот во сообраќајот предизвикува возилата да испуштаат повеќе гасови и се намалува квалитетот на воздухот, а некои неодамнешни студии покажаа големи стапки на заболувања и морталитет во главниот град Скопје како резултат на загадениот воздух.

Ќе се изработи Планот за одржлива урбана мобилност (ПОУМ) за главни урбани области со цел да се воспостави моменталното ниво на загадување од транспортот, како и да се воспостават мерки и цели за намалување на емисијата на гасови, особено на тие кои предизвикуваат ефект на стаклена градина (ЕСГ).

Недостаток на релевантни податоци и документи за планирање

Идентификацијата на проектите досега се правеше со недоволни и непотврдени оправдувања во однос на дефинирањето на реалниот контекст кој укажува на потреба од таков проект. Проектите за транспортната инфраструктура, односно за поврзување на државната транспортна мрежа со регионални мрежи и трансевропската транспортна мрежа, се подготвуваат користејќи помош од ЕУ-ИПА или друга меѓународна финансиска институција. Тие проекти се подготвуваат користејќи солиден пристап предложен во правилата на ЕУ или на меѓународните финансиски институции (МФИ). Се чини дека:

- Има многу малку и стари податоци од попис на сообраќајот,
- Нема испитувања на мобилноста на ниво на државата (интервјуа направени покрај патиштата, испитувања на домаќинства)
- Нема веродостојно предвидување на економските трендови кое би придонело да се соберат податоци за транспортот, што во моменталните околности на промена на рамнотежата меѓу различни региони, е голем недостаток,
- Немање канали во урбаните области кои собираат непосакувани течности.
- Нема главен план за транспорт и недостасува проценка на мултумодалните транспортни опции.

На државно ниво, сè уште нема воведено постојани испитувања на мобилноста. Испитувањата на мобилноста во Скопје се прават на секои десет години како дел од потребните документи за просторно планирање. Сепак, овие испитувања на мобилноста не се спроведувани според иста стандардна методологија. Во последните години беа изработени неколку транспортни модели за анализа и прогноза на сообраќајот што беа користени во различни инфраструктурни проекти. Користените статистички податоци и податоци во овие модели потекнуваат од општите податоци објавени од Државниот завод за статистика, јавни претпријатија, или од регионални или меѓународни испитувања на транспортот.

3.3. Предложени мерки

Акциски план за законска и регулаторна рамка

Мерка 1: Законско и регулаторно усогласување

За да се усогласат со законските акти на ЕУ, Владата на Република Македонија предлага проширување на следниве национални законските акти во периодот меѓу 2017 и 2020 година за олеснување на транспортот:

- Закон за ратификација на Спогодбата за меѓународен патен сообраќај меѓу Република Македонија и Кралството на Шведска,
- Закон за ратификација на Спогодбата за меѓународен патен транспорт меѓу Република Македонија и Република Португалија,
- Закон за ратификација на Спогодбата за меѓународен патен сообраќај меѓу Република Македонија и Република Финска,
- Закон за ратификација на Спогодбата за меѓународен патен сообраќај меѓу Република Македонија и Република Литванија,
- Закон за ратификација на Спогодбата за меѓународен патен сообраќај меѓу Република Македонија и Република Ирска,
- Закон за ратификација на анексот кој го дополнува Анекс 1 на мултилатералниот договор меѓу европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Привремената административна мисија на Обединетите нации во Косово, за основање на заеднички европски воздухопловен простор,
- Измена и дополнување на Законот за железнички систем во согласност со Директивата 2012/34/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот од 2 ноември за основање на единствено европско железничко подрачје,
- Договор за гранично регулирање на железничкиот транспорт на граничниот премин Гевгелија – Идомени,
- Договор за гранично регулирање на железничкиот транспорт на граничниот премин Креница – Месонисон,
- Закон за воздухопловство.

Покрај тоа Владата ќе донесе посебна законска регулатива што ќе ги спроведува принципите на одржлива мобилност и ќе решава приоритетни домени како што се безбедност во сообраќајот, достапност, пристапност, мултимодален транспорт.

Исто така Владата ќе ја постави законската и регулаторна рамка што ќе ја олеснува промената на начинот на превоз на патниците до јавниот транспорт со посебен фокус на зајакнување на улогата на железничкиот транспорт, зголемување на улогата на железничкиот транспорт за карго транспорт и ќе ги стимулира „иницијативите за зелен транспорт“.

Мерка 2: Мобилност за сите

Подобрувањето на пристапноста и мобилноста за граѓаните е голем предизвик за секоја јавна политика и избор на соодветни мерки. Намалувањето на несразмерностите во однос на пристапноста до јавниот транспорт меѓу различните социјални групи во општеството е делумно реализирано. Пристапноста до патната инфраструктура е планирана, но нема посебни мерки за реализација на оваа цел. Пристапноста за луѓето со намалена мобилност сè уште не е решена никаде. Промоцијата на јавниот транспорт и промената на начин поволен за јавен транспорт не е измерена и количински одредена. Финансиската поддршка за одредени социјални групи како што се пензионерите и студентите се реализира преку посебни тарифи или посебен бесплатен превоз за време на празниците. Намалувањето на потребите за приватен автомобил и промоцијата на немоторни начини и јавен превоз се делумно реализирани.

Важно е, а и приоритет е *јавниот транспорт и услугите* да бидат целосно достапни на потенцијалните корисници и Владата ќе ги намали несразмерностите во однос на достапноста до транспортот меѓу различните социјални групи. Мобилноста за сите посебно ќе се спроведува преку развој на јавниот транспортен систем и ќе обезбедува достапност за сите, особено за повозрасните, за инвалидите и за младите лица, како и луѓе кои живеат во поодалечени места во државата. Затоа е потребно да се размисли за мерки за регулирање на цената, за субвенции во случај на јавен интерес за да се осигури дека операторите ќе даваат безбедни услуги, современа опрема, атрактивни возни редови и соодветни станици. Регулирањата исто така ќе се спроведуваат за да ги заштитат послабите корисници како што се пешаците и велосипедистите и да се гарантира пристап до транспортните услуги и инфраструктурата за сите, вклучувајќи ранливи лица и луѓе со намалена мобилност за да го намали социјалното исклучување.

Воведувањето „разумен индивидуален транспорт“ е клучна цел за идните прописи и политики за управување со сообраќајниот протокол на автомобили и е дел од посеопфатен напор за промоција на промена во ставовите и однесувањето во однос на мобилноста и за намалување на користењето на индивидуални автомобили.

Владата ќе продолжи со изработка на прописи за решавање на суштинските барања за мобилност како што се наведено во табелата подолу.

Подрачје	Приоритет	Период за реализација
Јавен транспорт и транспортни услуги		

Финансиска поддршка за одредени општествени групи кои го користат јавниот транспорт	Кус рок	4 години
Финансиска поддршка за транспортните оператори за сите начини за да се гарантира обврската во јавниот транспорт како што е регулирано од страна на Владата	Среден рок	7 години
Пристап на оддалечените подрачја до транспортната инфраструктура и услугите на јавниот транспорт	Среден рок	7 години
Ефикасен и интегриран јавен транспортен систем каде што јавниот транспорт обезбедува ефикасни врски меѓу главните транспортни центри (аеродроми, железнички и автобуски станици, пристаништа) и големите градови и живеалишта	Кус рок	4 години
Да им се обезбеди на транспортните мрежи и во големите инфраструктури (аеродроми, железнички и автобуски станици, пристаништа) слободен и ефикасен пристап до здравствените служби и противпожарните и безбедносните служби	Кус рок	4 години
Служби, инфраструктура, опрема и сигнализација прилагодени на потребите на лица со намалена мобилност и други инвалидитети или попречености	Среден рок	7 години
Управување со транспортот		
Намалување на употребата на приватните автомобили, особено во градовите и густо населените места	Долг период	10 години
Развој на политиката за паркинзи, што се придржува на принципите на промена на начинот и намалување на пристапот на автомобили до градовите со цел намалување на употребата на автомобили во градските центри	Кус рок	4 години
Промоција на „паркирај и јавај“ и стимулирање на употребата на еколошки возила, особено во градовите	Среден рок	7 години

Мерка 3: Безбеден транспорт

Владата ќе продолжи да ги креира легислативата и регулативите за подобрување на безбедноста на сите транспортни начини со безбедносни стандарди насочени кон најдобрите практики на ЕУ.

При донесување нови безбедносни прописи и утврдување на постапки за мониторинг, Владата ќе ги консултира учесниците во сообраќајот и здруженијата кои ги претставуваат тие што се погодени од транспортот.

Владата особено ќе ја поддржува способноста на возилата за учество во сообраќајот и сигурноста на опремата и ќе создаде построг начин на спроведување на законите.

Законите и прописите особено ќе придонесат:

- За *патниот транспорт*, да се намали смртноста на патиштата до 50 % за период од 10 години.
- За *железничкиот транспорт*, да се користи експертизата на ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје во утврдување на подобри стандардите за безбедност во железничкиот сообраќај и на локално и на меѓународно ниво; да се гарантира дека возните средства ќе се стават на услуга само ако се проектирани и конструирани на начин пропишан со РИВ и со РИЦ (меѓународни прописи) и Законот за безбедност во железничкиот сообраќај (национална легислатива); сигурноста и безбедноста на граѓаните да се гарантирани кога се користи железницата.
- За секторот за *цивилна воздушна пловидба* да има корист од едно полноправно членство во ОЗВП – Органи за заедничка воздушна пловидба (ЈАА-Joint Aviation Authorities) што сега работат под името ЈАА-ТО, а овозможуваат специјализирана обука, како и од Европската заедничка воздухопловна област (ЕЗВО) да работат на целосна примена на Законот за воздушна пловидба на европската заедница и да имаат отворен пристап до проширениот европскиот единствен пазар за воздушна пловидба и спроведување на заедничките стандарди за висока сигурност, безбедност, животна средина и слично. Исто така вклучувањето на Република Македонија во Европската агенција за безбедност во воздушната пловидба (ЕАБВП) е корисно бидејќи придонесува за спроведување на највисоки безбедносни стандарди за цивилната воздушна пловидба.

Безбедносните прописи ќе продолжат во подобрувањето на сигурноста на транспортниот систем и особено со осврт на елементите претставени во долната табела. Земајќи ја предвид важноста на гарантирањето на сигурноста во транспортот, повеќето мерки треба да се реализираат во кус рок во иднина, со цврста одговорност за мерките и иницијативите што се во употреба во следните 4 години.

Подрачје	Приорите	Период на
----------	----------	-----------

	т	реализација а
Примена на законот		
Универзална регистрација на возилата и стриктна контрола	Кус рок	4 години
Целосна согласност со стандардите за техничка безбедност за инфраструктура, возила и опрема во согласност со ЕУ и со меѓународните стандарди и обврски	Среден рок	7 години
Стриктна примена на законите и на прописите, особено за патен сообраќај	Кус рок	4 години
Општествено дејствување за зголемување на свесноста за сигурност, свест и одобрување за безбедно користење на транспортни системи и услуги	Кус рок	4 години
Користење на современите комуникациски платформи за ИТ и мрежа за кампањи за сигурност	Кус рок	4 години

Мерка 4: Еколошки транспорт

Климатските промени имаат големо влијание врз транспортните инфраструктури, транспортните активности и здравјето на населението. Стратешките мерки во врска со прашања за животната средина не се соодветни за потребите и проблемите на населението во поголемите градови во земјата. Посебните политични мерки треба да дејствуваат во иднина за да ја подобрат заштитата на животната средина. Концептот на еколошкиот транспорт, исто така познат како „зелен транспорт“, во моментов е целосно признат концепт во транспортот и брзо станува приоритетна цел за градење политика и за формулирање закони и прописи.

Во Македонија, еколошката одржливост и заштита се постигнува во соработка со релевантни министерства во земјата. МТВ особено соработува со Министерството за животна средина и просторно планирање (МЖСПП) за проценка на животната средина и политички мерки. Владината транспортна политика ќе ја заштити средината за идните генерации преку балансирана комбинација на применливи и стимулативни мерки. На пример, употребата на електричната повеќекратна единица (ЕПЕ) во железничкиот транспорт се планира со купување на 6 патнички единици со заем од ЕБРД за намалување на емисиите на штетни гасови.

На ниво на примена, Владата сè повеќе ќе влијае преку прогласување на современи прописи и преку системите за ефикасна контрола и верификација против

деградација на средината предизвикана од услуги, опрема, инфраструктура и возила што не ги задоволуваат меѓународно прифатените и национално наметнатите еколошки стандарди.

На ниво на стимулација ќе се преземат мерки за промовирање на „зелениот транспорт“, воведувајќи соодветни прописи и мерки што промовираат користење на еко начини и методи на превоз. Посебни прописи ќе го олеснат воведувањето и користењето на еколошки возила, опрема, техники и технологии како биогориво и други форми на чиста енергија што нема штетно да влијаат врз околината; електрични и хибридни возила; јавен транспорт; паркиралишта и јавање; ограничен пристап во град за возила итн.

Мерка 5: Ефикасен урбан транспорт

Главните начела за да се насочува развојот на урбаниот транспорт во согласност со најдобрите меѓународни практики се економската и финансиската остварливост и ефикасност.

Затоа главната цел на владината транспортна политика ќе биде да утврди законска и регулаторна рамка за:

- Изработка на стратегија за одржлив урбан транспорт, стратегија за најголемите градови во земјата, вклучувајќи рамка за развој и инвестиции, вклучувајќи управување и спроведување на комерцијално паркирање на улица и надвор од улицата врз основа на концептот за ЈПП.
- Да ги охрабри локалните влади да изработат стратегија за одржлив урбан транспорт за да ги надополнат нивните напори за градските центри да ги направат поатрактивни и за жителите и за туристите.
- Да го промовира приватниот сектор за инвестиции и менаџмент.
- Да им помага на општините во имплементацијата на нивните стратегии за транспорт преку изработени упатства за развој.
- Една новата транспортна политика во главните урбани зони во земјата фокусирана на:
 - Подобрвање на движењето на луѓето повеќе отколку движењето на моторните возила.
 - Обезбедување безбеден, пристапен, брз, комфорен, сигурен и одржлив пристап за сè поголемиот број на жители во градовите до работните места, образование, рекреација и други потреби во согласност со националната стратегија за транспорт.
 - Фокусот ќе биде ставен на урбаните градски подрачја во земјата со население повеќе од 50 000 жители.

Владата ќе ги следи најдобрите меѓународни практики и упатствата и директивите на ЕУ за да основа во големите градови современи системи на урбан транспорт и особено да се фокусира на прашањата наведени во табелата подолу.

Подрачје	Приоритет	Период на реализација
Управување		
Да обезбедат општи упатства кои ќе го покриваат развојот на систем на урбан транспортен систем	Кус рок	2 години
Да развие стратегија на одржлив урбан транспорт	Кус рок	2 години
Да инсталира систем за управување и надзор на сообраќајот (ИТ), овозможувајќи онлајн следење, контрола на семафорите, двонасочно сигнализирање за временски базирано управување со протокот на сообраќајот во часовите на шпицот, централизиран контролен центар итн.	Среден до долг рок	7 – 10 години
Развој на железничкиот урбан транспорт (регулација)	Кус рок	2 години
Техники, технологии и системи		
Промоција на користењето на еколошки возила	Кус рок	2 години
Ограничување на пристапот за приватни возила во градовите, освен за еколошкиот транспорт	Долг рок	10 години
Модерни паркинзи и инфраструктура водејќи сметка за мобилноста	Кус рок	2 години
Инфраструктура за паркинзи, во и надвор од градските центри, водејќи сметка за мобилноста	Среден рок	7 години
Развој на железничкиот урбан транспорт (услуги)	Среден рок	7 години
Интегриран јавен транспорт (едни единствени билети, посебни сообраќајни ленти, современа опрема и информативни системи итн.) меѓусебно поврзани со транспортни услуги на долги растојанија	Среден до долг рок	7 – 10 години
Напредни сообраќајни услуги до и од самиот центар на градските центри (болници, хотели итн.) како што се хеликоптерски сообраќај, едноколосечни и други напредни транспортни системи	Долг рок	10 години

Мерка 6: Промовирање на мултимодален транспорт

Мултимодалниот транспорт е начин на превоз на патници и стока кој користи повеќе од еден (01) начин на превоз на патувањето. Стратегијата на Европската комисија го промовира мултимодалниот транспорт преку четири (04) групи дејствија:

- Интернационализација на надворешните трошоци за сите начини на транспорт во однос на испраќање соодветни сигнали за утврдување на цената до корисниците, операторите и инвеститорите. Социјалните и еколошките трошоци за превоз треба да се платат во согласност со принципот загадувачот плаќа.
- Повеќе инвестиции наменети за физичка инфраструктура со цел подобро заемно поврзување меѓу мрежите на еден начин на превоз.
- Подобро користење на информации (за сообраќаен промет, капацитети, достапност на инфраструктурата, одредување на местото на карго и возила).
- Директна поддршка (како што е пропишано со Директивата бр. 92/106/ЕЕЗ на Советот чија цел е да се зголеми конкурентноста на комбинираниот транспорт (дефинирана како интермодален транспорт со строго ограничен железнички пат. ЕУ исто така обезбедува финансиска поддршка за мултимодален / интермодален транспорт).

Владата е посветена целосно да ја транспонира ЕУ-политиката за мултимодален транспорт и да ја објави потребната легислатива за да го стимулира развојот на мултимодалниот транспорт и да ја олесни интеграцијата на транспортните системи и услуги.

Владата убедува дека легалната рамка целосно ја поддржува политиката на полето на мултимодален транспорт, сумирано во табелата подолу.

Подрачје	Приоритет	Период на реализација
Изработка на главен план за мултимодален транспорт за да ја постави рамката за негов развој	Кус рок	2 години
Прогласување на закон за мултимодален транспорт	Кус рок	2 години
Утврдување на законска рамка за поддршка на мултимодален транспорт	Кус рок	2 години
Поддршка и стимулирање на развојот на мултимодален транспорт (инфраструктура и услуги)	Среден рок	5 години
Поддршка и стимулирање на иницијативите со кои се постигнува промена на начинот, особено кон користењето на железницата и транспортните услуги	Среден рок	5 години

Мерка 7: Консолидација на институционалната и правна рамка

Финализирање на усогласувањето на законската регулатива со правните акти на ЕУ (EU *Acquis*) е водечко начело за законскиот и регулаторниот акциски план во краткорочна и долгорочна иднина како што е зацртано во „Националната програма за усвојување на *Acquis* (НППА) – Ревизија 2016“.

Во последно време на законската и регулаторна рамка влијае стратегијата на современиот транспорт и сè повеќе се фокусира на одржливите транспортни системи и квалитетните услуги што се достапни и пристапни за сите граѓани и придонесуваат за развојот на националната економија. Од таа гледна точка, поимот транспорт целосно ќе го инкорпорира концептот „мобилност за сите“ со заштита на околината како водечки принцип и финансиска и / или социоекономска остварливост на задолжителната цел. Владата е свесна дека предизвиците и брзите промени во транспортот и итноста на новите технологии повикуваат на потребна флексибилност за да се одржи високо ниво на безбедност и сигурност и да се подобри мобилноста и ефикасноста на транспортот. Во тој контекст Владата признава дека усогласувањето со *Acquis* не е конечна цел на нејзините законски и регулаторни напори, но тоа е само еден чекор во утврдувањето на законска и регулаторна рамка што е лесно да се измени и дополни за да остане исто така ажурирана и за во иднина.

По целосното усогласување Владата ќе продолжи со систематскиот пристап што го применувала во своите напори за да ја усогласи својата законска регулатива со правните акти на ЕУ така што во иднина исто така ќе осигури конзистентност на легислативата (кодификација) и ќе ги намали конфликтите и несогласувањата во текстовите на законската регулатива. Систематскиот пристап ќе го олесни изменувањето и дополнувањето на постоечката законска регулатива, изградена врз постоечкиот однос меѓу клучните закони, подзаконските акти и директивите / правилниците според следниве начела:

1. Рамковен закон што ги одредува фундаменталните принципи применливи на клучните домени и поддомени на кои се однесува законот. Така основниот текст е поделен на членови што се поврзани со поддомени / теми што ги опфаќа законот. Онаму каде што е потребно ќе се даде упатување на подзаконски акти што ќе дадат потребно појаснување.
2. Подзаконски акт е тело на правила применливи за секоја област опфатена со законската регулатива.
3. Директива е комплет формални правила и прописи што обезбедуваат согласност и точна примена на подзаконските акти (понекогаш опишани како *мек закон*).
4. Едно упатство или правилник нуди технички инструкции и е поврзано со една или повеќе директиви (и може во одредени случаи да ги замени).

За да ги преземе обврските од членството во ЕУ, Македонија треба понатамошните напори да ги насочи кон административните капацитети и ефективна примена на

законите и прописите. Скорешните институционални реформи напредуваат на задоволителен начин и се во согласност со условите на *Acquis*, создавајќи институционална рамка што е во согласност со најдобрите меѓународни практики, со централната надлежност на секторот за транспорт што се фокусира на регулирање на секторот за транспорт и контролата и регулирањето доделено на независни органи и независните агенции одговорни за сигурноста на транспортот.

Со усвоените клучни стратешки документи на секторот за транспорт и неговите пот-сектори сега постои конкретна потреба да се зајакнат оперативните и административните капацитети за сите начини на транспорт. Владата е посветена да ги реализира со истата динамика сите останати институционални неефикасности и да создаде администрација која е ефикасна, флексибилна, добро структурирана и целосно прилагодена на потребите на константно променливиот сектор за транспорт. Со цел да се комплетира имплементацијата на *Acquis*, во иднина ќе се решат, во кус и среден рок, следниве прашања:

1. Управувањето со безбедноста во транспортот е во согласност со меѓународните практики преку консолидација на безбедно управување во рамките на МТВ и управувањето со инциденти и несреќи во транспортот.
2. Следењето на најдобрите меѓународни практики кои се однесуваат на конкретните потреби и приоритети на транспортниот систем во земјата, консолидиран во кохерентна транспортна политика.
3. Воспоставување тесна соработка со другите јавни администрации каде што постојат преклопувања.
4. Воведување систем на континуирано следење на имплементацијата на Националната стратегија за транспорт (НСТ) преку посветениот сектор со специфична задача:
 - Да подготви донесување одлуки за финансирање како што е национален буџет, поддршка од меѓународни донатори во форма на грантови или заеми имајќи ја предвид финансиската способност и избегнување земјата да се задолжува,
 - Да ја проверува финансиската остварливост и да ја одреди рентабилноста,
 - Да ги процени социоекономските влијанија и компатибилноста со стратегиите за животна средина и начелата на одржливост,
 - Да обезбеди транспарентни процеси и мониторинг на имплементацијата во согласност со најдобрите меѓународни практики,

- Да ги оценува, на редовна основа, постигнатите резултати и да ја прилагоди и ажурира, на редовна основа, сегашната Национална стратегија за транспорт.
5. Да воведо систематска употреба базирана на (ИТ) „Информативен систем на секторот“ за статистички податоци, собирање информации, размена и управување, како и планирање и прогнозирање.
 6. Да го олесни воведувањето на интелегентни транспортни системи и интермодален транспорт.
 7. Да оствари финансиско учество во спроведувањето на стратегијата онаму каде што е можно (да ја промовира корисноста од јавните приватни партнерства за развојот на инфраструктурата и услугите во јавниот транспорт).

МТВ ќе ги продолжи своите напори за консолидација на институционалната структура за поефикасно и поефективно спроведување на Националната стратегија за транспорт, преку следниве конкретни дејствија:

Подрачје	Приоритет	Период на реализација
Формирање на постојана комисија што ќе го надгледува спроведувањето на Националната стратегија за транспорт	Кус рок	2 години
Финализирање на работите за законско и регулаторно усогласување со <i>Acquis</i>	Среден рок	5 години
Финализирање на институционалните реформи во согласност со најдобрите интернационални практики и со упатствата на <i>Acquis</i>	Среден рок	5 години
Разработка и операционализација на еден базиран на (ИТ) „Информативен систем на секторот“ за статистички податоци, собирање информации, размена и менаџмент и планирање и прогнозирање	Среден рок	5 години
Олеснување за воведување на интелегентни транспортни системи и инфраструктура и услуги за интермодален транспорт	Среден до долг рок	5 – 10 години

4. ДЕЛ 4: Стратегија

4.1. Преглед на стратегиските дејствија

Раководење со Секторот за транспорт

Се препорачува да се отстранат некои останати (минорни) недоследности:

- *Надзорот над имплементацијата на релевантните закони и правила се организира преку 3 независни субјекти и 1 организација кои зависат од МТВ.*
 - Државен инспекторат за транспорт (независен за Секторот на патен транспорт),
 - Регулаторна агенција за железничкиот пазар (независна за железничкиот сектор),
 - Агенција за цивилна авијација (независна за Секторот на цивилна авијација),
 - Пристанишна управа или Капетанија во Охрид (во рамките на МТВ).

Се препорачува сите тие да бидат независни.

- Сигурноста и безбедноста на лицата и на стоката кои го користат транспортниот систем е одговорност на надворешни надлежни органи кои треба да бидат независни, но оние за железничкиот сектор формално остануваат на МТВ:
 - Надворешен субјект, но сепак приклучен кон МТВ:
 - Дирекција за безбедност на железничкиот систем,
 - Комисија за истражувања во случај на несреќи и инциденти (железници).
 - Независни органи
 - Комисија за истражување на авионски несреќи и тешки инциденти,
 - Републички совет за безбедност во патниот сообраќај (РСБПС), кој во Република Македонија е водечки орган што работи во сферата на промоција и развој на образованието во сообраќајот, културата и етиката меѓу сите учесници во сообраќајот и иницира соработка и имплементација на активностите и мерките за подобрување на сигурноста во патниот сообраќај.

Се препорачува сите тие да бидат независни.

Да се формира конзистентна и кохерентна секторска менаџерска структура, некои недоследности ќе мора да се решат, особено:

- Улогата на МТВ во широкиот домен на „комуникациите“ е нејасна. Одговорноста останува во името, но всушност е нејасна:
 - Со Законот за електронски комуникации, (Службен весник бр. 13/2005, 14/2007, 55/2007, 98/2008 и бр. 83/2010) во 2005 година се формира независно регулаторно тело Агенција за електронски комуникации.
 - Законот за медиумите од 2013 година и Законот за аудио и аудиовизуелни медиумски услуги од 2013 година се одредби на главни законски акти што го регулираат секторот на аудио и аудиовизуелни медиуми во Македонија. Законот за медиумите формира нов независен регулатор на медиумите: Агенција за аудио и аудиовизуелни медиумски услуги“ (Агенција за АВМУ),
 - Постои Министерство за информатичко општество и администрација (МИОА), ко е управа за координација на активностите за развој на информатичкото општество. Оваа структура ги противречи и дуплира одговорностите, на пример, кога МТВ ја издава Националната стратегија за развој на електронските комуникации со информатички технологии,

документот е достапен преку веб-страницата на МИОА. Земајќи предвид дека МТВ со оваа публикација на овој начин продолжува да се занимава со „комуникациите“, не е јасно (1) што точно е ниваната улога, (2) како е поврзана со/издвоена од одговорностите на МИОА и (3) како е ова организирано земајќи ги предвид агенциите кои не се подредени на ниеден државен орган што функционира во Секторот за комуникации (независен),

- Улогата на Одделот за поштенски сообраќај и инфраструктура треба да се разјасни бидејќи одговорноста за поштенските услуги беше доделена на Поштенска агенција која беше основана на 15 јули 2008 година во согласност со Законот за поштенски услуги (Службен весник 9/2008).

Кога ќе се погледне во најдобрите меѓународни практики може да се забележи дека повеќето влади повеќе не се фокусираат на транспортот, но имаат министерства и стратегии базирани на услуги што се фокусирани на обезбедување на мобилност за сите преку инфраструктурата, опремата и услугите кои се ефикасни, безбедни, пристапни, достапни и еколошки. Затоа крајната цел на идните институционални реформи треба да биде консолидација на постигнатите резултати и основање на консолидирана организација во согласност со најдобрите меѓународни практики за да се поттикнат принципите на добро раководење со достигнување на поголема (буџетска) транспарентност и одговорност и со зајакнување на ефикасното функционирање на институционалниот и регулаторниот систем.

Оперативни аспекти

Идентификацијата на постоечките проблеми во Секторот за транспорт овозможува рационализација на активноста на новата стратегија, а таа би била:

- *Да се зголеми фокусот на одржлив транспорт*

МТВ ќе го одржува одржливиот транспорт како високо приоритетно стратешко прашање и ќе продолжи да бара можности да дава приоритет и поддршка за одржлив транспорт.

- *Да ја поддржува поврзаноста со обновната и сеопфатна транспортна мрежа на ЕУ за подобрување на постоечкиот транспортен систем*

Подобрувањето на патната и железничката мрежа, како и јавниот транспорт се витални за да се подобрат транспортните врски и да се зголеми ефикасноста. Урамнотеженоста на патниот и железничкиот транспорт, како и јавниот транспорт и алтернативните начини на транспорт како што се пешачење и возење велосипед се зависни од целосна и ефективна транспортна мрежа.

- *Да се планира соодветен баланс на начините на транспорт во иднина*

Соодветен баланс на транспортните режими е потребен за да се поддржи новиот развој и одржливо користење на земјиштето.

- *Да се овозможи висок квалитет, безбедна инфраструктура и објекти*

Безбедноста е главна за сите корисници на транспортот, особено за ранливите корисници на патиштата, како што се пешаците и велосипедистите. Обезбедувањето висок квалитет, безбедна и пристапна транспортна инфраструктура ќе овозможи одржливите начини на транспорт да бидат остварлив избор за заедницата. Неадекватната инфраструктура може да биде значајна пречка на членовите на заедницата кога се зема предвид употребата на одржливите начини на транспорт.

- *Да се зголеми употребата на одржливиот транспорт*

МТВ ќе работи со училишта, со универзитети, со бизнис-заедницата за да ги информира, образува и охрабрува луѓето да веруваат и да ги користат одржливите транспортни можности за повеќе патувања. За да се промени културата за патување кај членовите на заедницата, МТВ може да обезбеди информации за користа од одржливиот транспорт.

- *Интегрирана национална стратегија за транспорт*

МТВ ќе ја користи интегрираната национална стратегија за транспорт за да ги инкорпорира одржливите транспортни иницијативи и дејствија.

1.1. Влијание на Стратегијата

1.1.1. Опис на сценаријата *Направете нешто 2022, 2025 и 2030*

За да се процени влијанието на Стратегијата за временскиот период 2022, 2025 и 2030 година, транспортниот модел достапен од железничкиот проект *Подготовка на детален проект и тендерска документација за изградба на новиот дел на железницата Крива Паланка – граничен премин со Република Бугарија како дел од од Коридорот VIII (Европска помош/136050/ИН/SER/МК)* беше повторно обновен, подробно разработен и рекалибриран за да ги инкорпорира сите транспортни начини на посакувано детално ниво и функционалност. Сите детали за транспортниот модел, како и прирачникот за корисникот на транспортниот модел и транспортните досиеја на моделот, се доставени на корисникот.

Врз основа на предложените мерки во сегашната стратегија, сценаријата *Направете нешто* се дефинирани за временскиот период 2022, 2025 и 2030 година. Тие се базирани на комбинација на транспортните инфраструктурни проекти за патишта и железница и на специфичните тактични мерки за кои треба да се размислува со имплементацијата на инфраструктурните транспортни проекти за да се подобрат позитивните ефекти од имплементацијата на тие проекти.

Во табелата подолу презентирани се инфраструктурните компоненти на сценаријата „*Направете нешто*“ (НН) со временски периоди и начин на транспорт. (споредено со случаите „*Не прави ништо*“ (НПН))

Табела 22. Инфраструктурни компоненти на НН сценарија со временски период и начин на транспорт

ПАТ

Име на делницата	Позиција на работите	Должина (км)	Буџет за проектот, почеток и завршеток			Сегашна состојба	Сценарија					
			Буџет (милион евра)	Почеток на работите	Завршеток на работите							
Коридор X							НПН 2020 г.	НН 2020 г.	НПН 2025 г.	НН 2025 г.	НПН 2030 г.	НН 2030 г.
Демир Капија – Смоквица	Нов автопат	28	210	2011	2016	Завршен во 2018 г.						
Смоквица – Гевгелија	Рехабилитација	10	4	2015	2016	Завршен во 2017 г.						
Неготино – Демир Капија	Рехабилитација	9	5	2016	2017	Завршен во 2017 г.						
Велес – Куманово	Рехабилитација	24	15	2013	2015	Завршен						
Куманово – Миладиновци	Рехабилитација	23	17	2015	2017	Завршен						
Целиот К-Х	Реконструкција на 64 мостови		35 (НАТО)	2005	2015	Завршен во 2016 г.						
Целиот К-Х (5+2 станици)	Модернизација на системот за патарина		19	2014	2016	Се гради						
Коридор VIII												

Кичево – Охрид	Нов автопат	57	374 (411)	2014	2020	Се гради							
Ранковци – Крива Паланка	Нов експресен пат	22	66	2016	2018	Се гради							
Требениште – Струга	Нов автопат	9	45	2016	2018	Тендерска документација							
Правец 10													
Миладиновци – Штип	Нов автопат	47	206 (226)	2014	2018	Се гради							
Штип – Радовиш	Нов експресен пат	40	/	2017	/	Планиран							
Правец 6а													
Скопје – граница со Косово	Нов автопат	13	70	2018	/	Подготвен детален план							
Главен пат – А3													
Велес – Штип (Кадрифаково)	Реконструкција на автопат во експресен пат	25	15	2014	2016	Завршен во 2017 г.							
Штип – Кочани	Нов експресен пат	28	53	2016	2018	Се гради							

Регионалните патишта да се разгледаат за надоградба до ниво на експресни патишта во сценаријата:

Делница на патот	Резерва на капацитет во 2030 г. во случајот <i>Не правете ништо</i> (НПН)	Надоградба	

			НПН 2020 г.	НН 2020 г.	НПН 2025 г.	НН 2025 г.	НПН 2030 г.	НН 2030 г.
R1203 Тетово – Јажинце	10 – 15%	Во експресен пат						
R 2134 Долно Соње – Скопје	-4%	Во експресен пат						
R1401 Во Струмица	-14%	Во експресен пат						
A4 Струмица – до Дабилје	10 – 23%	Во експресен пат						
A3 Охрид - Подмолје	13 – 14%	Во експресен пат						
R1102 Јурумлери - Скопје	31 – 32%	Да се преиспита во 2020 г.						
Бул. Александар Велики во Скопје	49%	Да се разгледа во СУМП (SUMP) Скопје големата зона						
R1104 од клучката со М4 до Арачиново	38 – 39%	Да се преиспита во 2025 г.						
A3 Штип – Веница	28 – 32%	Да се преиспита во 2025 г.						
R1103 помеѓу А1 Неготино	18 - 19%	Во експресен пат						
R1103: Неготино – А4	36 – 44%	Во експресен пат						
R1401 од клучката со R1105 до Струмица	31 – 36%	Да се преиспита во 2025 г.						

A4 Конче - Радовиш	38 – 44%	Да се преиспита во 2025 г.							

RAIL

Име на делница	Позиција на работите	Должина (км)	Буџет за проектот, почеток и завршеток			Сегашна состојба	Сценарија					
			Буџет (милион евра)	Почеток на работите								
КоридорX/X-d							НПН 2020 г.	НН 2020 г.	НПН 2025 г.	НН 2025 г.	НПН 2030 г.	НН 2030 г.
Табановци – Куманово	Реконструкција	12	6,9	2012	2013	Завршен						
Миравци – Смоквица	Реконструкција	12		2012	2013	Завршен						
Ногаевци – Градско	Реконструкција	8	10,4	2012	2014	Се гради						
Градско – Кукуречани	Реконструкција	10		2012	2014	Се гради						
Кукуречани – Неготино	Реконструкција	13		2012	2014	Се гради						
Главна станица за	Реконструкција	/	2,9	2014	2015	Завршен						

10 Жел. стан. на Кор. X/X –d	Реконструкција	/	2,5	2014	2015	Завршен						
ГСМ-Ж и ЕТЦ-1	Нова опрема	/	7,2	2014	2016	Се гради						
Битола – Кременица (CX-d)	Реконструкција	16	21,0	2014	2016	Работите се стопирани						
Коридор VIII												
Куманово – Бељаковце	Реконструкција	31	47,1	2014	2016	Се гради						
Бељаковце – Крива Паланка	Нова железница	36	2,5	2014	2015	Подготовка на детален план						
Крива Паланка – бугарска граница	Нова железница		3	2015	2017	Подготовка на детален план						
Кичево – албанска граница	Нова железница	63	8	2014	2017	Подготовка на детален план						-

Мерките на политиката за транспорт се наведени во табелата подолу.

Табела 23. Мерки на политиката за транспорт НСТ – НН сценарија 2022, 2025 и 2030 г.

Мерка на политика	2020 г.	2025 г.	2030 г.
<i>Споредени со 2015 г.</i>			
Патарина			
Автомобили	+15%	+20%	+30%
Камиони	+15%	+20%	+30%
ОТВ (Оперативни трошоци за возилото)	+20%	+25%	+35%
Тарифа за автобус	+10%	+10%	+10%
Тарифа за железнички премин	постојано	постојано	постојано
Тарифа за железнички товар	-10%	-20%	-20%
Пристап до железница (пристап до станици во големите градови)	Макс. 40 мин. за 80 % од населението во областа	Макс. 30 мин. за 80 % од населението во областа	Макс. 20 мин. за 80 % од населението во областа
Функционирање на железницата (работна брзина)	+20%	+20%	+20%

Причината и деталите за разгледување на специфичните умерени мерки на политиката за транспорт се објаснети подолу.

Патарина

Патарината е мерка на политиката за транспорт за да се усвојат надворешните чинења и така да го натераат корисникот да плати за негативното надворешно влијание особено со акцент на загадување на воздухот или емисија на ГХГ (CO₂). За релативно умерено зголемување на патарината се размислувало во сценаријата за секој временски период.

Можно е патарината за товарен превоз да се зголеми повеќе отколку онаа за патничките автомобили за да има разлика меѓу патиштата и железницата, особено при превоз на товари на големи растојанија (увоз, извоз и транзит).

Меѓутоа се покажало преку сензитивните патувања со транспортниот модел дека оваа мерка има сосема мало влијание на модалната промена сè до одредена вредност на патарината (гледајќи на тоа како % од ВНВ – Вредност на време).

ОТВ (Оперативни трошоци на возилото)

Се смета дека ОТВ се зголемуваат со време што се должи на цената на горивото, одржувањето на автомобилите, гуми, осигурување итн. Растот на ОТВ е мошне умерен. Згора на тоа, ОТВ може да се

покачат многу повисоко во специфичните урбани средини во зависност од локалната политика за пристап на автомобилите кон центарот и кон многу густоот сообраќај во некои делови од градовите.

Се смета дека преку сензитивните патувања на транспортниот модел оваа мерка има умерено влијание на модалната промена.

Цена на автобуски билет

Се смета дека цената на автобускиот билет ќе се зголеми за 10 % во 2022 г. и ќе остане стабилна сè до 2030 г. Меѓутоа ова може да се промени со време и влијанието на новата цена на автобускиот билет ќе може да се процени.

Цена за патување со железница

Се смета дека цената на патувањето со железница ќе остане стабилна сè до 2030 г. За разни опции би можело евентуално да се размислува за намалување на цената на билетот, но изгледа дека таа е на ниско ниво.

Тарифа за превоз на стока со железница

Се смета дека поради подобрување на железничката мрежа, тарифата за превоз на стока со железница ќе се намали со 10 % во 2022 г. и со 20 % во 2025 г. споредени со 2015 г. и ќе остане стабилна сè до 2030 г. Ова има логична заднина заради подобрувањето на железничката мрежа и исто така заради договорите со соседните земји за процедурите за премин преку граница и ефикасноста на железницата, времето и специфичните цени ќе се намалат, а тоа ќе води кон намалување на тарифата за превоз со железница, исто така.

Пристап до железницата (пристап до железнички станици во големите градови)

Јасно е дека пристапноста до железничките станици во големите градови и на регионално ниво не е многу добра, со исклучок на Скопје. Често железничките станици се на одредено растојание за густо населените подрачја и тоа не е аспект за привлекување за користење на железничкиот транспорт. Затоа е препорачливо да се подобри пристапот кон железничките станици во големите градови и региони за да се подобри користењето на железничкиот транспорт.

Според тоа се предлага да се зголеми пристапноста кон станиците како што следува:

- до максимум 40 минути за 80 % од населението во големите градови и влијателното подрачје во 2022 г.;
- до максимум 30 минути за 80 % од населението во големите градови и влијателното подрачје во 2025 г.;
- до максимум 20 минути за 80 % од населението во големите градови и влијателното подрачје во 2030 г.;

Се покажа дека оваа мерка има многу силно влијание на транспортниот модел во врска со користењето на железничкиот транспорт.

Функционирање на железницата (работна брзина)

Се размислува брзината на возовите да се зголеми за 20 % во просек, ова значи да се достигне брзина од 80 км/на час за патничките возови во просек на целата железничка мрежа. Меѓутоа се препорачува зголемување на брзината за патувањата со воз до 120 км/на час заради силната конкуренција од патниот транспорт, а исто така и од новите достигнувања и изградба на автопатите.

4.2.2. Ефект од имплементацијата на сценаријата *Направете нешто* за модалното учество

Врз основа на погоре имплементираните проекти и мерки се постигнаа следниве резултати во смисла на модална дистрибуција со начинот на превоз за патници и товар.

Во долните табели презентирани се резултатите во смисла на модална распределба за превозот на патници.

Табела 24. Резултати сценарио *Направете нешто* 2022 г., удел на модалноста во превоз на патници

	НПН 2022 г.	НН 2022 г.	Промена
Вкупно патувања на ден			
Пат	582926	582073	-0.15%
Автобус	33850	32861	-2.92%
Железница	4535	6377	+ 40.63%
Вкупно	621311	621311	
Удел на начин			
Пат	93.82%	93.68%	
Автобус	5.45%	5.29%	
Железница	0.73%	1.03%	
Вкупно	100.00%	100.00%	

Во горната табела јасно е дека вкупното влијание на имплементираните мерки предвидени во НН сценариото 2022 г. е сосема позитивно. Уделот на патувањето со железница се зголемува на 40,6 %. Патувањата со железница се привлечени и од автобуси и од автомобили, приватни автомобили помалку или повеќе со ист дел од секој од нив.

Меѓутоа, потребно е да се спомене дека почетниот удел на приватниот автомобил е речиси 94 % од вкупните патувања, што е многу над европскиот просек.

Табела 25. Резултати од сценариото *Направете нешто* 2025 г., удел на начинот во превоз на патници

	НПН 2025 г.	НН 2025 г.	Промена
Вкупно патувања на ден			
Пат	630178	627431	-0.44%
Автобус	36182	35407	-2.14%
Железница	4886	8408	+72.08%
Вкупно	671246	671246	
Удел на начин			
Пат	93.88%	93.47%	
Автобус	5.39%	5.27%	
Железница	0.73%	1.25%	
Вкупно	100.00%	100.00%	

Во горната табела јасно е дека вкупното влијание на имплементираните мерки предвидени во сценариото НН 2025 г. е исто така позитивно имајќи го всушност продолжувањето на трендот посматран во 2022 г. Уделот на патувањето со железница се зголемува на 72 %. Интересно е да се забележи дека поради дополнителните мерки земени предвид во 2025 г., патувањата со железница се многу попривлечни од патувањата со приватни автомобили, а помалку од превозот со автобус.

Табела 26. Резултати од сценариото *Направете нешто (НН) 2030 г.*, удел на начинот во превоз на патници

	НПН 2030 г.	НН 2030 г.	Промена
Вкупно патувања на ден			
Пат	723460	712476	-1.52%
Автобус	41835	40910	-2.21%
Железница	5683	17592	+209.56%
Вкупно	770978	770978	
Удел на начин			
Пат	93.84%	92.41%	
Автобус	5.43%	5.31%	
Железница	0.74%	2.28%	
Вкупно	100.00%	100.00%	

Во горната табела јасно е дека вкупното влијание на имплементираните мерки предвидени во сценариото НН 2030 г. е исто така позитивно имајќи го всушност продолжувањето на трендот посматран во 2022 и 2025 г. Уделот на патувањето со железница се зголемува на 210 %. Интересно е да се забележи дека поради дополнителните мерки земени предвид во 2025 и 2030 г., патувањата со железница се многу попривлечни од патувањата со приватни автомобили, а помалку од превозот со автобус.

Како заклучок јасно е дека позитивното влијание се очекува да е поврзано со начинот на промена од патен во железнички превоз. Меѓутоа, како резултат на високиот удел на приватните автомобили во основната година, ова се ближи до речиси 94 %, а целта е да се зголеми уште повеќе ако е можно потенцијалното користење на железничкиот превоз. Ова ќе се постигне ако интерурбаните патувања бидат многу добро споени со нивната урбана компонента. Ова би се достигнало дури и повеќе по развојот и имплементацијата на ПОУМ-ови – Планови за одржлива урбана мобилност за големите градови.

Што се однесува до влијанието од превозот на товар, во табелите подолу се прикажани резултатите од начинот на распределба на товарот.

Табела 27. Резултати од сценарио *Направете нешто 2022 г.*, удел на начинот од превозот на товар

	НПН 2022 г.	НН 2022 г.	Промена
Вкупно (метрички) тони на ден			
Пат	183119	180520	-1.42%
Железница	5172	7770	+50.25%
Вкупно	188291	188291	

Удел на начин		
Пат	97.25%	95.87%
Железница	2.75%	4.13%
Вкупно	100.00%	100.00%

Во горната табела јасно е дека мерките кои се разгледувани во сценариото НН имаат значително влијание на уделот на начинот за товар. Трите „меки“ мерки овде играат многу важна улога дејствувајќи во исти насоки, имено на зголемување на патарината, на ОТВ и на намалување на железничките тарифи. Како резултат на тоа уделот на железницата за товар веројатно ќе се зголеми со 50 % во 2022 г.

Уделот на патниот товар се намалува со 1,4 % бидејќи почетната вкупна количина на товар што се превезува во патниот сообраќај е многу висока, со повеќе од 97 % од вкупно превезената стока.

Табела 28. Резултати од сценарио *Направете нешто* 2025 г., удел на начинот од превоз на товар

	НН 2022 г.	НН 2022 г.	Промена
Вкупно тони на ден			
Пат	203930	195220	-4.27%
Железница	5485	14194	+158.78%
Вкупно	209415	209414	
Удел на начин	97.38%	93.22%	
Пат	2.62%	6.78%	
Железница	100.00%	100.00%	
Вкупно			

Во табелата погоре се гледа дека мерките разгледувани во сценариото НН 2025 г. имаат значајно влијание на уделот на начин за товар како продолжеток на трендот посматран за 2022 г. Како што веќе споменавме, трите главни „умерени“ мерки играат многу важна улога овде дејствувајќи во истите насоки, имено зголемување на патарината, на ОТВ и намалување на железничките тарифи. Како резултат на тоа уделот на железницата за товар веројатно ќе се зголеми со 159 % во 2025 г.

Табела 29. Резултати од сценариото *Направете нешто* 2030 г., удел на начин за превоз на товар

	НПН 2022	НН 2022	Промена
Вкупно тони на ден			
Пат	254844	24068	-5.56%
Железница	7122	21283	198.83%
Вкупно	261966	261967	
Удел на начин	97.28%	91.88%	
Пат	2.72%	8.12%	
Железница	100.00%	100.00%	
Вкупно			

Во табелата погоре се гледа дека мерките разгледувани во сценариото НН 2030 г. имаат значајно влијание на уделот на начин за товар, како продолжеток на трендот посматран за 2022 и 2025 г. Како што веќе споменавме, трите главни „умерени“ мерки играат многу важна улога овде дејствувајќи во истите насоки, имено зголемување на патарината, на ОТВ и намалување на железничките тарифи. Како резултат на тоа, уделот на железницата за товар би се зголемил со 199 % во 2030 г.

4.2.3. Ефекти од спроведување на сценаријата *Направете нешто* за емисиите

Врз основа на резултатите од движењата на моделот во смисла на протоколот на сообраќајот, факторите на оптоварување за патишта и просечната брзина по тип патно возило на мрежата, емисиите на патиштата беа проценувани за сценаријата *Не правете ништо* и *Направете нешто* за секој временски хоризонт, базирани на CORINAIR⁸ - пристапот и равенките за проценка на емисиите од возилата во патниот превоз.

Табела 30. Резултати од спроведување на сценариото *Направете нешто* за емисиите на патиштата, тони по година и намалување во %

Година	NOX	CO ₂	PM10
2015 г.	3793	695995	119
2022 г.			
Сценарио НПН	5583	966898	186
Сценарио НН	5344	937185	174
Редукција на емисии	240	29713	12
2025 г.			
Сценарио НПН	6049	1043023	204
Сценарио НН	5667	994346	185
Редукција на емисии	383	48678	19
2030 г.			
Сценарио НПН	7402	1249274	258
Сценарио НН	6781	1164022	229
Редукција на емисии	622	85251	29
Редукција на емисии во %, сценарио <i>Направете нешто</i> наспроти <i>Не правете ништо</i>			
2022 г.	4.3%	3.1%	6.6%
2025 г.	6.3%	4.7%	9.4%
2030 г.	8.4%	6.8%	11.2%

Од горната табела се гледа дека како резултат на спроведувањето на предвидените мерки што создадоа промена на начинот од патен на железнички за превоз на патници и товар, емисиите исто така се намалуваат.

Намалувањето на емисиите не е многу високо поради фактот што патниот превоз има многу висок почетен удел и дека севкупната побарувачка за превоз се очекува да се зголеми и за патници и за товар во периодот што следува. На пример, очекуваното намалување за CO₂ емисиите, споредувајќи ги сценаријата *Направете нешто* и *Не правете ништо* е 3 % во 2022 г., 4.7 % во 2025 г. и 6,8 % во 2030 г

⁸ Водич за листата за емисии на загадувачки материи во воздухот на Европската агенција за животна средина

Меѓутоа, овие бројки ги покажуваат резултатите само за **интерурбаниот превоз**. Како што е добро познато високиот удел на емисиите од сообраќај се оние од урбаните средини, идните предложени ПОУМ /планови за одржлива урбана мобилност/ што се изработуваат за големите градови треба да се фокусираат на намалување на употребата на автомобилите, а да ја зголемат употребата на јавниот превоз за да се добие повисоко намалување на емисиите од превозот на ниво на целата земја.

4.3. План за имплементација

Стратешкиот распоред на активностите на секторот за транспорт може да се опише како средство на услуга на големите економски и социјални политички цели. За секој начин за транспорт, Националната стратегија за транспорт се насочува кон опишување на дејствијата што треба да се спроведат за да се постигнат општи и посебни цели во краткорочен (2018 – 2020), среднорочен (2021 – 2025) и долготраен временски рок (2026 – 2030).

- НСТ е доследна на политиката за транспорт на ЕУ;
- НСТ дава поткрепа на социјалните и економските барања и го поддржува економскиот развој;
- НСТ ги задоволува потребите во смисла на одржување, подобрување и развој на транспортната инфраструктура;
- НСТ е финансиски одржлива;
- НСТ ги почитува стандардите на ЕУ, прописите и најдобрите практики имплементирани во земјите на ЕУ;
- НСТ ги задоволува барањата за безбедност и информации;
- НСТ содржи прифатливи еколошки влијанија.

Сите дејствија се распределени во различни временски периоди врз база на нивната созреаност, рестрикција на буџетот, приоритети на договори, финансиска подобност итн. Може да се дефинираат следниве развојни категории: дејствија што треба да бидат примарно имплементирани (**во кус рок – КР**), дејствија што треба да бидат имплементирани после правилна подготовка (**во среден рок – СР**) и дејствија со низок степен на созреаност и/или препреки (**во долг рок – ДР**).

Националната стратегија за транспорт за секое дејствие ги дефинира следниве информации:

- Засегнати страни одговорни за спроведување на дејствието (пр. министерство, управител за инфраструктура итн.),
- Инструменти што треба да се користат за спроведување на дејствието (пр. финансиски инструменти, промени во законодавството итн.)

Процентата сума за реализација на НСТ е 3 704 милиони евра за период 2018 – 2030 г. Оваа проценка е направена според презентираниот стратешки план на активности и финансискиот план за секоја активност. Најголем дел од цените на чинење се пресметани според единечните цени за одредени активности или се поврзани со проценките на цените на чинење во проектот за транспортна инфраструктура базирани на предмер - пресметките.

Финансискиот план проценет за кусиот период (КП), средниот (СП) и долгиот период (ДП) е следниов:

- КР – 2018 – 2020 г. 629, 28 милиони евра или 209,8 милиони евра/годишно,
- СР – 2021 – 2025 г 1653,70 милиони евра или 330,7 милиони евра/годишно,
- ДР – 2026 – 2030 г. 1420,50 милиони евра или 284,1 милиони евра/годишно.

Општа цел	Посеб на цел	Стратешки дејствија		Период			Одговорна институција	Инструменти	Индикатор	Проценет буџет (ми-лиони евра)
		Дејствие	Бр.	КР	СР	ДР				
ОЦ1 - Сн	Сн1.1	1	Да се потпишат билатерални договори со соседните земји за заеднички царински и полициските контроли на границите за превоз на патници и стока	X			Влада на Република Македонија	Интервенции во законската регулатива	Потпишани билатерални спогодби	/
		2	Да се промовираат новите царински и полициски контроли за да привлечат повеќе туристи и меѓународни компании во земјата	X			МТВ, МЕ, ВР	Промовирање/Маркетинг	Промовирање нови контроли	0,100
		3	Да формира специјално раководно тело за транспортната инфраструктура за да организира состаноци со експерти и дебати со соседните земји заинтересирани за заедничките инфраструктурни проекти за транспорт	X			Влада на Република Македонија	Интервенции во законската регулатива	Посебна транспортна инфраструктура, конституирано раководно тело	/
ОЦ1 - Па	Па1.1	4	Завршување на изградбата на новата делница од 28 км на автопатот Демир Капија – Смоквица на Коридорот X	X			МТВ и ЈПДП	Управување со проект за изградба	Автопат завршен и отворен за сообраќај	
		5	Изградба на 13 км нов автопат од Скопје до		X		МТВ и ЈПДП	Управување со проект,	Автопат	100,00

		границата со Косово по должина на патот б-а од основната мрежа					тендерска постапка	завршен и отворен за сообраќај	
6		Изградба на 57 км нов автопат од Кичево до Охрид по должина на Коридорот VIII од основната мрежа		X		МТВ и ЈПДП	Управување со проект за изградба	Автопат завршен и отворен за сообраќај	420,00
7		Изградба на 42 км нов автопат од Гостивар до Кичево по должина на коридорот VIII од основната мрежа			X	МТВ и ЈПДП	Управување со проект, ФС, PPP	Автопат завршен и отворен за сообраќај	400,00
8		Изградба на 22 км нов експресен пат од Ранковци до Крива Паланка по должина на Коридорот VIII од основната мрежа		X		МТВ и ЈПДП	Управување со проект, тендерски постапки	Автопат завршен и отворен за сообраќај	130,00
9		Изградба на 9 км нов автопат Требениште – Струга по должина на Коридорот VIII од основната мрежа	X			МТВ и ЈПДП	Управување со проект, тендерски постапки	Автопат завршен и отворен за сообраќај	50,00
10		Изградба на 47 км нов автопат Миладиновци – Штип по должина на патот 10 од сеопфатната	X			МТВ и ЈПДП	Управување со проект	Автопат завршен и отворен за	20,00

			мрежа					за изградба	сообраќај	
ОЦ1 - Па	Па1.1	11	Изградба на 40 км нов експресен пат Штип – Радовиш по должина на патот 10 од сеопфатната мрежа	X			МТВ и ЈПДП	Управување со проект, тендерски постапки	Експресен пат завршен и отворен за сообраќај	160,00
		12	Изградба на 34 км нов експресен пат Градско – Прилеп по должина на патот 10 од сеопфатната мрежа	X			МТВ и ЈПДП	Управување со проект, тендерски постапки	Експресен пат завршен и отворен за сообраќај	135,00
		13	Изградба на 15 км нов експресен пат Крива Паланка – границата со Бугарија по должина на Коридорот VIII од основната мрежа		X		МТВ и ЈПДП	Управување со проект, тендерски постапки	Експресен пат завршен и отворен за сообраќај	100,00
		14	Изградба на 30 км нов експресен пат Струмица – границата со Бугарија по должина на Коридорот VIII од основната мрежа		X		МТВ и ЈПДП	Управување со проект, тендерски постапки	Експресен пат завршен и отворен за сообраќај	130,00
		15	Зголемување на капацитетите со нови сообраќајни ленти за тешки товарни возила (ТТВ) на граничниот премин Богородица со	X			МТВ и ЈПДП	Управување со проект, тендерски	Дополнителни сообраќајни ленти завршени и отворени за	1,00

			Грција					постапки	сообраќај	
		16	Отворање нов граничен премин со Бугарија, Грција, Албанија, Косово и Србија		X		МНР, Царинска канцеларија, Гранична полиција	Управување со проект, тендерски постапки	Нов граничен премин завршен и отворен за сообраќај	0,30
	Па1.2	17	Изградба на 28 км нов експресен пат Тетово – Јажинце од регионалниот пат во националната мрежа		X		МТВ и ЈПДП	Управување со проект, ФС, ЈПДП	Експресен пат завршен и отворен за сообраќај	120,00
		18	Изградба на 28 км нов експресен пат Кочани – Штип по должина на магистралниот пат А3 од националната мрежа		X		МТВ и ЈПДП	Управување со проект за изградба	Експресен пат завршен и отворен за сообраќај	100,00
ОЦ1 – Же	Же1.1	19	Изградба на 88 км едноколосечна пруга на делницата Куманово – границата со Бугарија во источниот дел на Коридорот VIII	X	X	X	МТВ и ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, тендерски постапки	Железничка пруга завршена и отворена за сообраќај	500,00
		20	Изградба на 16 км едноколосечна пруга на делницата Битола – границата со Грција како дел на Коридорот X- d	X			МТВ и ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, тендерски постапки	Железничка пруга завршена и отворена за сообраќај	20,00

								сообраќај		
		21	Изградба на 17 км едноколосечна пруга на делницата Скопје – границата со Косово како дел од патот 10 од сеопфатната мрежа		X		МТВ и ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, тендерски постапки	Железничка пруга завршена и отворена за сообраќај	30,00
		22	Изградба на 63 км едноколосечна пруга на делницата Кичево – граница со Албанија на западниот дел од Коридорот VIII			X	МТВ и ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, тендерски постапки	Железничка пруга завршена и отворена за сообраќај	500,00
		23	Зголемување на капацитетот на шините на граничниот премин Табановце со Србија (Коридор X)	X			МТВ и ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, тендерски постапки	Дополнителни колосеци завршени и отворени за сообраќај	1,00
	Же1.2	24	Изградба на нова железничка врска Струмица – граница со Бугарија (Петрич) од околу 50 км		X		МТВ и ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ДД	ФС, ОП завршени	3,000
		25	Изградба на нова железничка врска Кичево – Термоелектрана Осломеј од околу 10 км		X		МТВ и ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ОП тендерски постапки	ФС, ОП завршен железнички колосек и отворен за сообраќај	25,000

		26	Изградба на нова железничка врска Битола – Термоелектрана РЕК Битола од околу 11 км		X		МТВ и ЛП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ОП тендерски постапки	ФС, ОП завршен железнички колосек и отворен за сообраќај	20,000
		27	Реконструкција на нови железнички врски за брзи железнички пруги меѓу Скопје – Тетово, Скопје – Куманово, Скопје – Велес, Велес – Битола, Велес – Гевгелија			X	МТВ и ЛП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, мастер план (МП), ФС	МР, ФС завршени	2,500
	Же1.3	28	Реконструкција на железничката инфраструктура според ЕУ ТСИ во регионот на Скопје за воведување регионален железнички јавен превоз во овој регион	X			МТВ и ЛП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ОП тендерски постапки	ФС, ОП завршен железнички колосек и отворен за сообраќај	30,000
		29	Реконструкција и модернизација на постоечката 103 километарска железничка линија Скопје – Кичево на западниот дел од Коридорот VIII според ЕУ ТСИ			X	МТВ и ЛП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ОП	ФС, ОП завршен	4,000
		30	Реконструкција на 129-километарската делница на железничката линија Велес –			X	МТВ и ЛП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ОП	ФС, ОП завршен	4,000

			Прилеп на Коридорот 10-d според ЕУ ТСИ							
		31	Реконструкција и модернизација на постоечката 86-километарска железничка пруга Велес – Штип на источниот дел од земјата според ЕУ ТСИ		X		МТВ и ЛП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ОП	ФС, ОП завршени	3,000
		32	Имплементација на новата опрема за контрола на возовите GSM-R и ETCS-1 по должина на главната мрежа			X	МТВ и ЛП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект, ФС, ОП тендерски постапки	Нова опрема инсталирана	50,000
ОЦ1 - Во	Во1.1	33	Поддршка на авиолиниите со соседните земји	X			МТВ и ТАВ	Управување со проект работење	Пруги отворени за сообраќај	0,200
	Во1.2	34	Изградба на хелиодроми за медицинска помош и за посебен превоз на патници и на стоки		X		МТВ и МЗ	Управување со проект, ФС, ОП тендерски постапки	Аеродроми за хеликоптери изградени и отворени за сообраќај	1,000
	Во1.3	35	Да се поедностават процедурите за изградба на нови карго аеродроми од страна на концесионерите		X		МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Нови карго аеродроми изградени	/

ОЦ1 - Вд	Вд1.1	36	Реконструкција на пристаништето на Охридското Езеро	X		МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Реконструкција завршена	0,500
ОЦ2-Сн	Сн2.1	37	Доделување буџетски субвенции за обнова на автобусите во урбаниот јавен превоз		X	МТВ	Финансиски инструменти, управување со проект	Процент на обновени автобуси	30,000
		38	Доделување буџетски субвенции за обнова на железничките транспортни возила		X	МТВ	Финансиски инструменти, управување со проект	Процент на обновени вагони	40,000
	Сн2.2	39	Имплементирање на интелигентни транспортни системи (ИТС) во железничките станици, автопатите, урбаните подрачја, патната мрежа и паркинзите, како и во јавниот транспорт		X	МТВ, ЈПДП, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект	Нови ИТС капацитети подготвени	50,000
	Сн2.3	40	Имплементирање на ЕУ-стандардите за транспорт на лица со намалена мобилност, особено за користење јавен транспорт и јавен простор	X		МТВ, ЈПДП, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Интервенции во законската регулатива	Нови стандарди подготвени	0.100
		41	Прилагодување на инфраструктурни објекти за подобрување на пристапот на лицата со намалена мобилност до железничките станици, патната мрежа, паркинзите, како и	X		МТВ, ЈПДП, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект	Инфраструктурни и капацитети подобрени	30,000

		јавниот транспорт и јавниот простор							
Сн2.4	42	Во регулативата на земјата ќе се имплементираат ЕУ-стандарди и правилници за транспортниот систем (технички правилници)	X			МТВ, ЈПДП, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Интервенции во законската регулатива	Стандарди и правилници изработени	1,000
Сн2.5	43	Утврдување адекватни професионални и технички критериуми за избор на управители и персонал во јавните претпријатија и агенции за поефикасна имплементација на транспортните политики	X			МТВ	Интервенции во законската регулатива	Усвоена законска регулатива	/
	44	Подобрување на легислативата за создавање интегрирано управување со циклусот на транспортната инфраструктура	X			МТВ	Интервенции во законската регулатива	Усвоена законска регулатива	0,030
	45	Дополнителна обука на вработените во јавните претпријатија за патишта и за железници за интегрирано управување со инфраструктурата	X			МТВ, универзитет и	Финансиски инструменти	Донесена законска регулатива	0,100
	46	Формирање институт за транспорт или специјално тело за студии, анализа и истражување во доменот на транспортниот систем и интегрирано управување со циклусот на транспортната инфраструктура	X			МТВ, универзитет и, МО	Финансиски инструменти	Институт за транспорт создаден	0,500
	47	Воспоставување на редовно собирање податоци и истражување за национална мобилност и	X			МТВ, универзитет	Усвоена методологија	Методолошки истражувања	0,100

		истражувања за урбана мобилност (врз основа на ГТМП (GTMP) и првите СУМП (SUMP's)				и, Државен завод за статистика	на истражување	усвоени	
	48	Подготовка на мастер план за транспорт за поставување рамка и севкупните приоритети кои ќе го водат инвестирањето во транспортот, долгорочно за следните 10 до 15 години	X			МТВ и МФ (CFCD)	Финансиски инструменти	Мастер план изработен	2,500
	49	Подобрување на планирањето на транспортот преку подготовка на стратегија за одржлив урбан транспорт (СОУТ) за секој поголем град во земја со над 50 000 жители	X			МТВ и МФ (CFCD)	Финансиски инструменти	СОУР-и изработени	3,000
	50	Имплементирање на физибилити студии во процесот на донесување одлука за проекти од секторот за транспорт	X			МТВ, универзитет и	Интервенции во законската регулатива	Методологија и законска регулатива за ФС во транспортниот сектор е усвоена	0,100
Сн2.6	51	Подготовка на релевантна регулатива за повеќегодишен буџет и за вклучување на приватниот сектор во финансирање на транспортни проекти	X			МТВ	Интервенции во законската регулатива	Регулатива изработена	/
	52	Имплементација на новите директиви од Европскиот парламент за правилата за набавка во националната законска регулатива	X			МТВ	Интервенции во законската регулатива	Нова директива на ЕУ спроведена	/

ОЦ2-Па	Па2.1	53	Изработка на ФС за реконструкција на патарините и постоечкиот систем за наплата	X			МТВ	Финансиски инструменти	ФС изработена	0,100
		54	Реконструкција на патарините и постоечкиот систем за наплата		X		МТВ	Финансиски инструменти	Станиците за патарина се реконструирани	5,000
	Па2.2	55	Воспоставување систем за управување со средствата на патиштата (СУСП) во процесот на планирање и донесување одлуки за активности за одржување на патиштата	X			ЈПДП	Финансиски инструменти Управување со проект	СУСП е реализиран	1,500
		56	Преструктурирање на Македонијапат – крај на монополистичката ситуација на Македонијапат, овозможување конкуренција и тендери за концесии, како и за работењето на патарината и активностите за одржување	X			МТВ, ЈПДП, МР	Интервенции во законската регулатива, финансиски инструменти, управување со проект	ФС и реконструкција на Македонијапат е завршена	1,200
		57	Подобрување на законската регулатива за изградба и одржување на локалните патишта и помош за нивно одржување	X			МТВ, ЈПДП	Интервенции во законската регулатива, финансиски инструменти	Законска регулатива и финансиска поддршка усвоени	10,000
		58	Активности за одржување на националната патна мрежа за редовно, зимско и ургентно одржување (6 000 евра/км/годишно)	X	X	X	МТВ, ЈПДП	Финансиски инструменти, управување со проект	Активности на одржување завршени	312,00

		59	Обука и образование за управување во патниот сектор	X			МТВ, универзитет и	Управување со проект	Обука реализирана	0,100
ОЦ2-Же	Же2.1	60	Либерализација на пазарот за превоз на патници и товари со железница	X			МТВ	Интервенции во законската регулатива	Либерализација реализирана	/
	Же2.2	61	Оперативна имплементација на единствена модуларна софтверска платформа за краткорочно и долгорочно планирање на работите на одржување и обнова на железницата	X			ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект	Софтверска платформа имплементирана	0,100
		62	Подготовка на студии и регулативи за работи за одржување на пругата со релевантно повеќегодишно доделување средства од буџетот	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје, МФ	Интервенции во законската регулатива, управување со проект	Регулатива подготвена и усвоена	/
		63	Активности за одржување на националната железничка мрежа за редовно и ургентно одржување (8 000 евра/км/годишно)	X	X	X	МТВ, ЈПДП,	Финансиски инструменти, управување со проект	Активности на одржување завршени	73,00
ОЦ2-Во	Во2.1	64	Обезбедување нови технологии за работа, инфраструктура и опрема		X		МТВ,	Финансиски инструменти, управување со	Нова технологија обезбедена	2,000

								проект		
ОЦ2-Вд	Вд2.1	65	Обезбедување нови технологии за работа, инфраструктура и опрема		X		МТВ,	Финансиски инструменти, управување со проект	Нова технологија обезбедена	0,200
ОЦ3-Сн	Сн3.1	66	Изработка на студија за мерење на влијанијата од климатските промени, климатската променливост и екстремните климатски настани на инфраструктурата и услугите	X			МТВ, универзитет и	Студии, финансиски инструменти, управување со проект	Студија и мерење на влијанијата изработена	0,100
		67	Подготовка на детален акциски план за имплементација на утврдени и договорени мерки за прилагодување и презентирање на наодите на регионални и локални работилници	X			МТВ, универзитет и	Студии, финансиски инструменти, управување со проект	Студија и квантификации на влијанијата подготвено	0,050
		68	Подготовка на кампањи и образование за еколошка одржливост во транспортниот сектор	X			МТВ, универзитет и, МЖСПО	Промоција / маркетинг	Кампањи и образование реализирано	0,100
	Сн3.2	69	Финансиска поддршка – поттик од Владата за замена на старите автомобили со електрични автомобили		X		МТВ, МФ, МО	Финансиски инструменти, управување со проект	Процент за обновени автомобили	10,000
	Сн3.3	70	Подготовка на студија за имплементирање на стандардите за транспорт во врска со животната средина и климатските промени во	X			МТВ, универзитет и	Управување со проект	Студија изработена	0,100

			согласност со практиките на ЕУ							
		71	Поддршка на истражувачките работи за проценка на надворешните трошоци на транспорт	X			МТВ, универзитет и	Истражувачка работа	Студија изработена	0,150
ОЦЗ-Па	Па3.1	72	Вклучување на посебна такса за загадувањето поврзана со тип автомобил/возило и старост	X			МФ, МО	Интервенции во законската регулатива	-Регулатива подготвена и усвоена -Намалување на загадувањето на воздухот во поголемите градови за 10 % до 2030 г.	/
		73	Промоција на електричните возила и подобрувања на регионалниот јавен транспорт (ЈТ)	X			МТВ, МЖСПП	Промоција /маркетинг	Промоција реализирана	0,100
		74	Поддршка на урбаниот јавен транспорт (УЈТ) во сите поголеми градови и помош за создавање нов масовен урбан јавен транспорт во главниот град Скопје		X		МТВ, локални управи на поголемите градови	Управување со проект	Програма за поддршка на УЈТ изготвена	5,000
	Па3.2	75	Изработка на студија за подобрување на стандардите на транспортната инфраструктура	X			МТВ, МЖСПП	Управување со проект	Студија изработена	0,150

			во врска со одржливоста на животната средина							
	Па3.3	76	Воведување нови стандарди за данок на горивото и возилата на патиштата во врска со одржливоста на животната средина	X			МТВ, МЖСПП	Интервенции во законската регулатива	Регулатива усвоена	/
	Па3.4	77	Финансиска поддршка за набавка на хибридни и електрични возила во патниот јавен транспорт		X		МТВ, МФ, МЖСПП	Финансиски инструменти, управување со проект	Нови возила купени	5,000
		78	Измена и дополнување во законската регулатива за да се намали влијанието на ТТВ врз градското подрачје и патната мрежа	X			МТВ, МЖСПП	Интервенции во законската регулатива	Регулатива усвоена	/
ОЦЗ-Же	Же3.1	79	Изработка на студија за намалување на буката, загадувањето од железничкиот транспорт	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект	Студија изработена	0,100
	Же3.2	80	Електрификација на постоечките неелектрифицирани железнички пруги	X	X	X	МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект, ОП за електрификација	Електрификација ОП завршена	1,000
		81	Изработка на студија за влијанието на климатските промени врз долниот и горниот строј на железницата		X		ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје, МЖСПП	Управување со проект	Студија изработена	0,100

ОЦ3-Во	Во3.1	82	Изработка на студија за влијанието на аеродромите врз околната средина		X		МТВ, МФ, МЖСПП	Управување со проект	Студија изработена	0,100
		83	Изработка на студија за влијанието од загадувањето од воздушниот сообраќај во земјата		X		МТВ, МФ, МЖСПП	Управување со проект	Студија изработена	0,100
ОЦ3-Вд	Вд3.1	84	Изработка на студија за влијанието од транспортот по водените патишта, езерскиот превоз врз околната средина		X		МТВ, МФ, МЖСПП	Управување со проект	Студија изработена	0,100
	Вд3.2	85	Изработка на законска регулатива за употреба на пловните објекти од гледна точка на заштита на животната средина		X		МТВ, МЖСПП	Интервенции во законската регулатива	Регулатива усвоена	/
ОЦ4-Сн	Сн4.1	86	Подготовка на кампањи и образование за безбедноста во транспортот кај различните начини на транспорт	X			МТВ, универзитет и	Промоција / маркетинг	Кампањи и едукација реализирани	0,100
	Сн4.2	87	Зголемување на капацитетите за контрола и за вршење регистрација на патните возила во земјата	X			МТВ	Интервенции во законската регулатива	Регулатива усвоена	/
ОЦ4-Па	Па4.1	88	Студија за идентификација и за рехабилитација на црните точки на државната патна мрежа	X			МТВ	Управување со проект	Студија изработена	0,100
		89	Рехабилитација на црните точки на државната патна мрежа		X		МТВ, ЈПДП	Финансиски инструменти, управување со	Рехабилитација на црни точки	4,000

							проект, ОП	завршена	
	90	Подобрување на опремата на полициската контрола со нови мобилни и фиксни радари инсталирани во близина на места на патните мреж каде што се случуваат поголем број сообраќајни незгоди	X			МТВ, МВР, МФ	Финансиски инструменти	Нова опрема купена	3,000
	91	Креирање водечко оперативно тело за безбедност на патиштата за да се подобри координацијата и соработката меѓу клучните страни заинтересирани за безбедност на патиштата и за спроведување на предложените активности за безбедност на патиштата	X			МТВ, МЗ, МВР	Интервенции во законската регулатива	Тело за безбедност на патиштата создадено	/
Па4.2	92	Усовршување на капацитетот на инженерите и техничкиот персонал за ревизија на безбедноста на патиштата, за проекти за безбедни патишта и други постапки за безбедност на патиштата	X			ЈПДП, универзитет и	Управување со проект	Периодични курсеви за обука реализирани	0,100
	93	Изработка на нова национална стратегија за безбедност на патиштата во согласност со Декадата на ОН за активности за безбедност на патиштата со вклученост на клучните заинтересирани страни за безбедност на патиштата користејќи јасни показатели на влијание, одговорен субјект за имплементација, очекуван износ на пари и одреден краен рок за	X			МТВ, Републички совет за безбедност во патниот сообраќај, МВР	Финансиски инструменти, Управување со проект	Нова Национална стратегија за безбедност на патиштата	0,200

			имплементација							
	Па4.3	94	Спроведување целосна имплементација на Ревизијата за безбедност на патиштата (РБП), подобрување на законската основа, зајакнување на човечкиот капацитет, подготовка на прирачник за РБП, обука на ревизорите, обезбедување буџет во Управата за патишта за РБП и потребната РБП за сите нови проекти и постоечки патишта (инспекција)	X			МТВ, ЈПДП, универзитет и	Интервенции во законската регулатива, управување со проект	Ревизија на безбедноста на патиштата (РБП) во практична употреба	0,150
ОЦ4- Же	Же4.1	95	Спроведување на Европскиот систем за контрола на возови (ЕСКВ) и Глобален систем за мобилна комуникација – железница (ГСМ-Ж) по должина на целата железничка мрежа во земјата			X	МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект, ОП	ЕСКВ иГСМ-Ж спроведени	10,000
		96	Имплементација на ЕУ -ТСИ во националната регулатива за безбедност во железничкиот сообраќај			X	МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Интервенции во законската регулатива	Законска регулатива усвоена	/
	Же4.2	97	Изработка на студија за безбедност во сообраќајот на премини во ниво со патна инфраструктура			X	МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект, ОП	Студија и ОП изработено	0,200
		98	Реконструкција на неколку премини во ниво со патна инфраструктура			X	МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект,	Премин реконструиран	1,000

		99	Набавка на нови сообраќајни знаци и опрема за автоматска контрола на неколку премини во ниво		X		МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект,	Нова опрема имплементирана	1,000
ОЦ4-Во	Во4.1	100	Одржување високо ниво на сигурност и безбедност на авионите и на аеродромите		X		МТВ	Интервенции во законската регулатива	Законска регулатива усвоена	/
ОЦ4-Вд	Вд4.1	101	Одржување високо ниво на сигурност и безбедност на езерскиот транспорт, особено на чамците, бродовите и работењето		X		МТВ	Интервенции во законската регулатива	Законска регулатива усвоена	/
ОЦ5-Сн	Сн5.1	102	Поддршка на регионални студии за развој на интермодалност	X			МТВ	Управување со проект	Студија изработена	0,100
	Сн5.2	103	Подготовка на студија за подобрување на пристапноста кон железничките станици и изградба на транспортни центри	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Управување со проект	Студија изработена	0,100
		104	Реализација на интермодален терминал (терминал за повеќе видови превоз) во ранжирна станица Трубарово според препораките во постојната ФС од 2003 година и вклученост на ЈПП		X		МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект	Интермодален терминал изграден	20,000
		105	Изработка на студија за логистичко подобрување за поврзување на различни	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура	Финансиски инструменти,	Студија изработена	0,100

			начини на транспорт				а - Скопје, ЈПДП	управување со проект		
	Сн5.3	106	Финансиска поддршка на инвестициите во јавниот транспорт на урбано и регионално ниво	X			МТВ, МФ	Финансиски инструменти, управување со проект	Финансиска поддршка програмирана	5,000
		107	Финансиска поддршка за развој на ефикасно управување со сообраќајот за да го оптимизира користењето на постоечката инфраструктура	X			МТВ, МФ	Финансиски инструменти, управување со проект	Финансиска поддршка програмирана	3,000
	Сн5.4	108	Подготовка на национална стратегија за ИТС	X			МТВ	Управување со проект ФС	Стратегија за ИТС завршена	0,300
ОЦ5-Па	Па5.1	109	Подобрување на патната инфраструктура и опремата за полесна интермодална врска	X			МТВ	Управување со проект	Студија изработена	0,100
		110	Намалување на употребата на приватни патни возила во густо населените и изградените зони или во рекреативните зони	X			МТВ, ЈПДП	Финансиски инструменти, управување со проект	Интермодални поврзувања реализирани	1,000
	Па5.2	111	Подобрување на патната инфраструктура и опремата за полесна интермодална врска	X			МТВ, локални власти	Интервенции во законската регулатива	Законска регулатива усвоена според потребите на	/

								властите	
		112	Финансиска поддршка за надградба на инфраструктурата за немоторизирани начини на транспорт во големите градови	X		МТВ, МФ	Финансиски инструменти, управување со проект,	Финансиска поддршка програмирана и усвоена	3,000
		113	Поддршка на користењето на патен јавен транспорт со финансиска поддршка за посебните корисници (студенти, невработени...)	X		МТВ и локални власти	Финансиски инструменти, управување со проект	Финансиска поддршка усвоена	1,000
ОЦ5- Же	Же5.1	114	Подобрување на железничката инфраструктура и објектите за полесна интермодално поврзување	X		МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје, локални власти	Финансиски инструменти, управување со проект	Финансиска поддршка усвоена	1,000
	Же5.2	115	Поддршка на железничките врски меѓу главната железничка станица во Скопје со аеродромот во Скопје, ФС, ДД		X	МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект, ФС, ДД	ФС и ОП изработено	0,400
		116	Поддршка на железнички проект за масовен јавен транспорт на патници во Скопје (лесна железница или трамвај), ФС, ДД	X		МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект, ФС, ДД	ФС и ОП изработено	0,800
	Же5.3	117	Поддршка на проектот за регионалната железница за интермодален транспорт со		X	МТВ,	Управување со	Студија	0,100

			контејнери					проект	изработена	
ОЦ5-Во	Во5.1	118	Поддршка на железничката врска меѓу главната железничка станица во Скопје со аеродромот во Скопје, ФС, ДД		X		МТВ, Град Скопје	Управување со проект, ФС, ДД	ФС и ОП изработено	/
	Во5.2	119	Подготовка на студија за подобрување на товарен транспорт со авион		X		МТВ	Управување со проект	Студија изработена	0,100
ОЦ5-Вд	Вд5.1	120	Подобрување на поврзаноста на езерските пристаништа со патиштата		X		МТВ,	Управување со проект	Подобрувања реализирани	0,200
	Вд5.2	121	Изработка на студија за транспорт на товар по воден езерски пат		X		МТВ	Управување со проект	Студија изработена	0,100
ОЦ6-Сн	Сн6.1	122	Воведување врски со јавни автобуси меѓу железничките станици во Куманово, во Штип, во Неготино... за подобрување на пристапноста на железничките станици за патниците и промовирање на комбинирани тарифи за билет автобус-железница	X			МТВ	Финансиски инструменти, управување со проект	Нови автобуски услуги воведени	0,500
	Сн6.2	123	Подготовка на студија и поддршка на истражувањето за префрлање на начин на превоз пат-железница	X			МТВ, универзитет и	Финансиски инструменти, управување со проект	Истражување и студија реализирано	0,200
		124	Имплементирање на студијата и стандардите за генерализирани транспортни трошоци за оценување на влијанието и утврдување на	X			МТВ, универзитет и	Финансиски инструменти, управување со	Истражување и студија реализирано	0,200

			приоритети на проектите					проект		
ОЦ6-Па	Па6.1	125	Слично со Сн6.1							
		126	Финансиска поддршка на патнички билети во јавниот транспорт				МТВ	Финансиски инструменти, управување со проект	Финансиска поддршка реализирана	0,500
	Па6.2	127	Студија и истражување за цената на транспортот на различен товар за имплементација на адекватна политика за таксата во транспортот	X			МТВ, универзитет и	Финансиски инструменти, управување со проект	Истражување и студија реализирано	0,200
ОЦ6-Же	Же6.1	129	Подобрување на врската за јавниот транспорт со патничките железнички станици преку изградба и реконструкција на инфраструктурните објекти	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје	Финансиски инструменти, управување со проект	Подобрувања реализирани	0,500
		130	Подготовка на студија за зголемување на брзината и зачестеноста на железничкиот превоз на патници и промена на возниот ред според анализата на побарувачката за превоз	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје, универзитет и	Финансиски инструменти Управување со проект	Подобрувања реализирани	0,150
		131	Поддршка на воведувањето нови тарифи за билети, плаќање на пенали на патниците ако возот доцни подолго од ... минути	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје, универзитет	Финансиски инструменти, управување со проект, ФС	ФС и нови тарифи реализирано	0,150

							и			
	Же6.2	132	Подобрување на капацитетот и компетенциите на персоналот во ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје за менаџирање, за финансирање и за одржување на железничката мрежа	X			МТВ, ЈП МЖ Инфраструктура - Скопје, универзитет и	Управување со проект, ФС	Обуки и образование реализирано	0,150
							ВКУПНО			3704,28

