

Национална транспортна стратегија 2018-2030

Декември 2018

*Овој документ е подготвен со помош на Европската унија. од странана ARS Progetti
S.p.A. и партнери на конзорциумот*

Скратеници

ПГДС	Просечен годишен дневен сообраќај
ДО	Договорен орган
ЦФЦД	Сектор за централно финансирање и склучување договори во рамките на Министерството за финансии (Central Financing and Contracting Department)
МТВ	Министерство за транспорт и врски
ДЕУ	Делегација на Европската Унија
ЕК	Европска комисија
ЕУ	Европска Унија
ИПА	Инструмент за претпристапна помош (Instrument for Pre-accession Assistance)
ИКАО	Меѓународна организација за цивилно воздухопловство (International Civil Aviation Organization)
ОПРД	Оперативна програма за регионален развој (Operational program for regional development)
ЕБОР	Европска банка за обнова и развој
ЕИБ	Европска инвестициска банка
СБ	Светска банка
МФИ	Меѓународни финансиски институции
КБА	Анализа на трошоци и добивки (Cost benefit analysis)
МЖСПП	Министерство за животна средина и просторно планирање
СЕЕТО	Транспортна опсерваторија на југоисточна Европа (South East Europe Transport Observatory)
ДОТЗ	Договор за основање на транспортна заедница
НВО	Невладина организација
ЕПК	Единици на патнички автомобили
СЕА	Стратешка анализа на животната средина (Strategic Assessment Study)
ЕИАС	Студија за проценка на влијанието врз животната средина (Environmental Impact Assessment Study)
РД	Рамковен договор
УОП	Управувачки одбор на проектот

ПРАГ	Практичен водич за договорни процедури за надворешните активности на ЕУ (Practical guide on contract procedures for European Union external action)
ПЗ	Проектна задача
НТС	Национална транспортна стратегија
КЗШ	Континуирано заварени шини
АРЖС	Агенција за регулирање на железнички сектор
УИК	Меѓународна унија на железници (International Union of Railways- UIC))
ТСИ	Технички стандарди за интероперабилност
ТТВ	Тешки товарни возила
ДЗС	Државен завод за статистика
ИТС	Интелигентен транспортен систем
НПАА	Национална програма за прифаќање на <i>правото на ЕУ (National Program for adoption of the Acquis)</i>
Acquis	Правен корпус на сите акти на ЕУ
ЈПДП	Јавно претпријатие за државни патишта
ЈП МЖ Инфраструктура	Јавно претпријатие за железничка инфраструктура Македонски железници
ПЦ	Посебни цели
ОЦ	Општи цели
ИМ	Инфраструктурна мерка (Infrastructure measure)
РМ	Регулаторна мерка (Regulatory measure)
ОСМ	Мерки за управување и услуги (Operation and service measure)
ИТ систем	Систем за информатичка технологија
ИМО	Меѓународна поморска организација (International Maritime Organisation)
ИГУ	Интегрирано гранично управување
ДС - сценарио	Сценарио ДС- „Направете нешто“

ДН - сценарио	Сценарио ДН- „Не правете ништо“
СУМП	План за одржлива урбана мобилност (Sustainable Urban Mobility Plan)
БУР	Двогодишен ажуриран извештај за климатски промени (BUR - Biennial Update Report on Climate Change of The Republic of Macedonia)
ГХГ	Стакленички гасови (GHG Green house gasses)

Содржина

1. ДЕЛ 1: Вовед.....	12
1.1. Водечки начела	12
1.1.1. Главна цел на Националната транспортна стратегија	12
1.1.2. Цели.....	16
1.2. Развој на транспортниот сектор – Состојба	19
1.2.1. Карактеристики на транспортниот сектор.....	19
1.2.2. Развој на транспортниот сектор.....	19
1.3. Правен контекст за развој на транспортот	26
1.3.1. Регулаторна рамка	26
1.3.2. Институционална рамка.....	28
2. ДЕЛ 2: Мерки поврзани со транспортната инфраструктура.....	32
2.1. Собирање податоци	32
2.1.1. Постојни услови на транспортната инфраструктура.....	32
2.2. Анализа на проблеми (инфраструктура).....	37
2.2.1. Поврзаност на транспортната мрежа	37
2.2.2. Безбедност на транспортниот сектор	44
2.2.3. Интероперабилност на транспортните системи.....	48
2.2.4. Гранични премини.....	54
2.2.5. Капацитет и ограничувања на патната и железничката мрежа.....	59
2.2.6. Заклучоци за постојната состојба	62
2.3. Предложени мерки (инфраструктура)	64
ДЕЛ 3: Мерки на транспортниот сектор (управување и услуги).....	71
3.1 Собирање податоци за транспортни операции	71
3.2 Анализа на проблеми (управување и услуги)	90
3.3. Предложени мерки (регулаторни мерки, управување и услуги на транспортниот сектор)	104
ДЕЛ 4: СТРАТЕГИЈАТА.....	114
4.1. Краток преглед на стратегијата.....	114
4.2. Мониторинг и евалуација	116
АНЕКС 1.....	129
5. Транспортни сценарија	129

5.1. Опис на сценаријата <i>Направете нешто</i> 2022, 2025 и 2030	129
5.2. Ефект од имплементацијата на сценаријата <i>Направете нешто</i> за модалното учество	138
5.3.Ефекти од спроведување на сценаријата <i>Направете нешто</i> за емисиите.....	142
АНЕКС 2	143
6.План за имплементација	143

Список на слики

Слика 1. Удел на локални, регионални и национални патишта во вкупната должина на патната мрежа	32
Слика 2. Железничка мрежа	34
Слика 3. Официјални оперативни точки за патнични и товарни возови	35
Слика 4. СЕЕТО-Мапа на сеопфатна и на основна мрежа – аеродром, морско пристаниште и пристаниште за ВВП.....	36
Слика 5. Коридори од основната мрежа на ТЕН-Т што минуваат низ Република Македонија (патни и железнички)	38
Слика 6. Патна мрежа на ТЕН-Т коридорите VIII и X, X-d.....	40
Слика 7. СЕЕТО – Патни врски на основната мрежа на Југоисточната Европа, 2013 г.	40
Слика 8. СЕЕТО-Мапа на сеопфатната и на основната патна мрежа на Западен Балкан-2016. 40	
Слика 9. СЕЕТО– Железнички врски на основната мрежа во Југоисточна Европа – 2013 г.	43
Слика 10. СЕЕТО-Мапа на сеопфатната и на основната патна мрежа на Западен Балкан, 2016 Г.	43
Слика 11 Сообраќај на контејнери на пристаништа во СЕЕТО регионот	49
Слика 12. Моментално главни интермодални ланци во регионот на СЕЕТО во 2013 г	49
Слика 13. Планиран интермодален јазол во станицата Трубарево	51
Слика 14. Предлози за главни интермодални терминали јазли во регионот на СЕЕТО.....	52
Слика 15. Локација и поврзаност на аеродромот во Скопје и во Охрид со патна мрежа	53
Слика 16. Железничка мрежа во регионот на Скопје во близина на аеродромот	53
Слика 17. Патни коридори и два гранични премина каде што се спроведени испитувањата. 55	
Слика 18. . Учество на анкетирани возила по категорија на граничниот премин Богородица	56
Слика 19. Времето на чекање на граничниот премин Богородица по категорија на возила.. 57	
Слика 20 Задоволство на испитаници од времето на чекање на граничниот премин Богородица по категорија на возила	57
Слика 21. Учество на испитани возила по категорија на граничен премин Табановце	58
Слика 22. Време на чекање на граничен премин Табановце по категорија на возила	59

Слика 23. Задоволство на испитаници од времето на чекање на граничниот премин Табановце по категорија на возила	59
Слика 24. С Учество на превезени патници по вид на превоз во 2017 година	71
Слика 25. Учество на превезена стока по вид на превоз (тони) во 2017 година	71
Слика 26. Просечна старост на патните моторни возила во 2015 година	72
Слика 27. Учество на патничкиот сообраќај на граничните премини со соседните земји	74
Слика 28 Локација на наплатните станици, автоматски и рачни бројачи на патната мрежа...	75
Слика 29. ПГДС во 2015 година на патната мрежа	75
Слика. 30. Учество на товарен железнички превоз во земјата, увозот, извозот и транзитот во 2015 г.	78
Слика 31. Однос обем/капацитет на патна мрежа – основна година 2015 г.	80
Слика 32. Однос обем/капацитет на патна мрежа – прогнозирано ДН сценарио 2025	81
Слика 33. Однос обем/капацитет на патна мрежа – прогнозирано ДН сценарио 2030	82
Слика 34. Учество на воздушниот патнички сообраќај на аеродромите во Скопје и во Охрид	87
Слика 35. Учество на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2012 година	89
Слика 36. Учество на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2015 година	89
Слика 37. Организација на ЈПМП за одржување на државните патишта во пет подржувачи	91
Слика 38. Просечни трошоци за пристап на колосек во различни земји на ЕУ во 2012 г.	95

Список на табели

Табела 1. Патна мрежа во земјата - 2017 година	32
Табела 2. Општи податоци за железничката мрежа во земјата	33
Табела 3. Сеопфатна и основна патна мрежа на СЕЕТО во Република Македонија	41
Табела 4. . Број на ленти за влез и излез на гранични премини	41
Табела 5. СЕЕТО СЕЕТО-Сеопфатна и основна железничка мрежа што минува низ државата	44
Табела 6. Сообраќајни несреќи во кои има жртви	44
Табела 7. Главни показатели за безбедност на патиштата во текот на 2012-2017 г.....	45
Табела 8. Несреќи во железничкиот транспорт 2011 – 2015 година.....	47
Табела 9. Потенцијал на интермодален транспорт (TEUs во '000) во Република Македонија	50
Табела 10. Податоци од испитување на граничниот премин Богородица	56
Табела 11. Податоци од испитувањето на граничниот премин Табановце.....	58
Табела 12. Патници и стока превезени со различни начини на транспорт во периодот 2014-2017 година	71
Табела 13. Број на регистрирани моторни возила во земјата во периодот 2011 – 2015 година	72
Табела 14. Проценки за стапката на моторизираност по региони во периодот 2010 – 2015 година	73
Табела 15. Превоз на патници на главните гранични премини	73
Табела 16. Железнички транспорт во периодот 2011 – 2015 година	77
Табела 17. Домашен и меѓународен железнички товарен транспорт во периодот 2012 – 2015 г.	78
Табела 18. Капацитет на железничката мрежа во земјата	85
Табела 19. Искористеност на капацитет на МЖ Транспорт А.Д. во 2015 година (во %)	85
Табела 20. Вкупен работен капацитет во 2015 (во %)	86
Табела 21. Воздушен сообраќај во периодот 2013 – 2015 г.	87
Табела 22. Податоци за интермодален транспорт во 2012 година.....	88
Табела 23. Податоци за интермодален транспорт во 2015 година.....	89
Табела 24. Податоци за интермодален транспорт во 2017	89

Табела 25. Индекс на логистички перформанси (ЛПИ)	93
Табела 26. Вработени, приходи, расходи и финансиска загуба во железничките компании во земјата за 2014 година.....	95
Табела 27. Железнички гранични станици.....	96
Табела 28. Број на парови патнички возови/24 ч. во 2017 година	97
Табела 29. Време на патување и брзина на патување на патнички возови во домашниот железнички сообраќај во 2017	97
Табела 30. Инфраструктурни компоненти на ДС сценарија со временски период и вид на транспорт	130
Табела 31. Мерки на транспортната политика НТС – ДС сценарија 2022, 2025 и 2030 г	136
Табела 32. Резултати сценарио Направете нешто 2022 г., модално учество превоз на патници	138
Табела 33. Резултати од сценариото <i>Направете нешто</i> 2025 г., модално учество првоз на патници	139
Табела 34. Резултати од сценариото <i>Направете нешто</i> 2030 г., модално учество превоз на патници	139
Табела 35. Резултати од сценариото Направете нешто 2022, модално учество товарен транспорт	140
Табела 36. Резултати од сценарио Направете нешто 2025 г., модално учество товарен транспорт	140
Табела 37. Резултати од сценариото Направете нешто 2030 г., модално учество товарен транспорт	141
Табела 38. Резултати од спроведување на сценариото Направете нешто за емисиите на патиштата, тони по година и намалување во %	142

1. ДЕЛ 1: Вовед

1.1. Водечки начела

1.1.1. Главна цел на Националната транспортна стратегија

Владата на Република Македонија е посветена на прифаќање на упатствата и на директивите/регулативите на ЕУ (правото на ЕУ) со цел да се интегрира во Европската Унија и да стане полноправна членка на Европската Унија.

Националната транспортна стратегија (НТС) 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 Транс-европската транспортна мрежа (ТЕН-Т); што е регулиран во согласност со начелата на добро владеење, почитувајќи го универзалното право на „мобилност“ за сите и што е соодветно регулиран во согласност со правилата и регулативите на ЕУ, при што ги вклучува најдобрите меѓународни практики за својот понатамошен развој.

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

Искористувајќи ги искуствата од минатото, НТС 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 на политики;
- Регулирање на пазарот;
- Промовирање на рамка за остварување на здрава конкуренција меѓу разни заинтересирани страни, и конечно
- Коригирање на пазарните механизми за обезбедување на оптимално ниво на давање услуги.

Оваа Национална транспортна стратегија (НТС) е продолжение на претходната НТС усвоена во 2007 година од страна на Владата на Република Македонија, но сега го вклучува и воздушниот сообраќај. Врз основа на Белата книга за транспорт на ЕУ, ревидираната НТС ја зема предвид транспортната политика на ЕУ во однос на основната и сеопфатна транспортна мрежа, како и транспортната политика дефинирана од страна на Транспортната опсерваторија на Југоисточна Европа (СЕЕТО), што продолжи со Договорот за воспоставување на транспортната заедница. Така, долгорочните ориентации на Националната транспортна стратегија 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 реален транспортен модел за проценка на различни сценарија за идната транспортна побарувачка, што ќе овозможи проценка на најдобрите решенија и дефинирање на транспортните цели на Владата за постигнување на високо ниво на оддржливост и ефикасност на националниот транспортен сектор. Списокот на општите цели на НТС е

подготвен според политиките и насоките на стратешките документи на ЕУ и Република Македонија. Вториот список на посебни цели се состои од анализа на посебните потреби на транспортниот систем во земјата и се смета за клучна фаза во постапка за изработка на транспортна стратегија. Посебните цели потоа се даваат детално според видот на транспорт.

Наша визија

Нашата визија е:

- Дека транспортниот систем е една модерна, добро одржувана, интегрирана и интероперабилна мрежа целосно прилагодена на потребите на земјата, на очекувањата за мобилност на своите граѓани и корисници и 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 (ЛНМ). Дека транспортниот систем е стабилен, отпорен на сите настани и ситуации во вонредни состојби и покрај фактот што тие се предизвикани од терористички акт, природни катастрофи или катастрофи предизвикани од дејствие на човекот, со цел да биде целосно обновен и оперативен во краток временски период по итен случај;
- 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...

... Националниот транспортен систем на Македонија ќе се состои од интегриран и интероперабилен патен, железнички, воздушен и езерски/пристаништен и урбан транспорт, ефикасно регулиран со одржлива транспортна политика. Инфраструктурните врски меѓу различни начини на транспорт ќе се изградат и националните транспортни мрежи целосно меѓусебно ќе се поврзат со урбаните транспортни системи, користејќи технологии на интелигентни транспортни системи (ИТС) за да се обезбедат интермодални системи што го овозможуваат и го оптимизираат трансферот/промената 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 социо-економскиот развој на земјата и поддржувач на националната економија за остварување на конкурентска предност на меѓународниот пазар.

Македонската транспортна мрежа ќе биде целосно интегрирана во европската ТЕН-Т:

- Патиштата ќе бидат целосно прилагодени на сообраќајот и ќе бидат соодветно одржувани. 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 прекини со 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 и оперативните услуги што ги нудат платажно способните и ефикасни оператори ќе гарантираат испорака на квалитетни јавни услуги низ мрежа и квалитетен транспорт на товар во согласност со економските потреби во однос на време, на трошоци и на квалитет на транспортни услуги.
- 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 безбеден начин. Воздушниот сообраќај ќе се развива во согласност со ТЕН-Т мрежите и законодавството и активностите иницирани во рамките на мрежата на Единствено Европско Небо (СЕС). 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. 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 меѓусебно поврзано.

Наша мисија

Мобилност за сите

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

Општествена одговорност на Владата е да обезбеди мобилност на две нивоа; на *финансиско ниво*, со обврска за јавни услуги да се определат пристапни цени за сите, вклучително и оние што се најмалку преферирани и на *физичко ниво*, со загарантирана пристапност до инфраструктура и возила за сите корисници, вклучително и за лицата со инвалидност и намалена мобилност (ЛНМ), и развојот на мултимодален транспорт за стока и лица преку

¹ „Конвенцијата за правата на лицата со инвалидност и нејзиниот Опционален протокол“ на Обединетите Нации (A/RES/61/106) беше усвоена на 13 декември 2006 година; Конвенцијата е дел од начелото за основање на законодавството на Европската унија, консолидирана и дополнета со Договорот од Амстердам 1999 (Член 13); Повелбата за основните права на ЕУ 2007 (Член 21 и Член 26); Договорот за функционирањето на ЕУ 2009 (Член 10 и Член 19); и Соопштението „Европска стратегија за лица со инвалидност 2010-2020: Обновена посветеност на Европа без бариери“.

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 „назначени ленти“ и промоцијата на возила што не загадуваат (хибридни, електрични, ТНГ итн.).

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

- Со квалитет ќе го исполни мандатот како јавна администрација во согласност со утврдените прописи;
- Ќе примени услужно управување насочено кон граѓаните во согласност со принципите на добро владеење;
- Ќе ги зајакне неопходните институции за да се обезбеди ефикасен превоз на патници и товар;
- Ќе ја обезбеди и одржува неопходната транспортна инфраструктура и операции;
- Ќе овозможи висококвалитетни транспортни услуги за јавноста, кои гарантираат високо ниво на безбедност.

При спроведувањето на својата мисија, Министерството за транспорт и врски ќе ги примени начелата на добро владеење, обединети околу три принципи:

- 1) *Професионалност*: да се извршуваат должностите еднакво во секој поглед, во рамките утврдени со законите и прописите, со постојано настојување за подобрување на вршењето на услугите.
- 2) *Транспарентност и одговорност*: да се биде што е можно поотворен за сите одлуки и преземени дејства на одговорен начин.
- 3) *Креативност и иновации*: обезбедување на работно опкружување што поттикнува креативност и иновации во секторот.

Наши вредности

Добро управување

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

1. **Учество**: Сите граѓани треба да земат учество во процесот на донесување одлуки, кое ќе се темели на слобода на здружување и слобода на говор, како и капацитетот да учествуваат конструктивно.
2. **Владеење на правото**: Правните рамки треба да бидат фер и да се применуваат непристрасно.

² „Управување за одржлив развој на човекот“, Програма на Обединетите нации за развој (ПОНР), 1997

3. **Транспарентност:** Транспарентноста се темели на слободен проток на информации и на процеси, институции и информации кои што се (директно) достапни и со доволно податоци за да се разберат и да се надгледуваат.
4. **Достапност:** 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:** Носителите на одлуки во Владата, приватниот сектор и организациите од граѓанското општество се одговорни пред јавноста, како и пред институционалните како засегнати страни. Оваа одговорност се разликува во зависност од организациите и дали одлуката е внатрешна или надворешна за една организација.
9. **Стратешка визија:** Лидерите и јавноста имаат широка и долгорочна перспектива, заедно со чувство за тоа што е потребно за таквиот развој. Исто така постои разбирање за историските, за културните и за социјалните сложености на кои се темели таа перспектива.

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

- **Доволно ресурси.** Владата треба да обезбеди одговорните институции: (1) да го имаат на располагање неопходниот годишен буџет спроведување на транспортната политика на владата, (2) да имаат ефикасен ИТ-систем за соопштување и за размена на информации, како и за собирање, чување и располагање со точни, потврдени и конкретни 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 која што е спроведувана од флексибилна организација која што ефикасно функционира во согласност со потребите на секторот.
- **Ефикасен метод:** Начелата на добро управување мора систематски да се применуваат и главните регулаторни и контролни одговорности на владата целосно да се почитуваат.

Националната транспортна стратегија (НТС) целосно ги применува горенаведените мисија и визија и на тој начин воспоставува ефикасна и кохерентна рамка со цел сите носители на одлуки да обезбедат одржлив развој на транспортниот сектор.

1.1.2. Цели

Врз основа на сеопфатна анализа на транспортниот сектор во Република Македонија, се формулираат следниве цели:

Сеопфатни цели

Сеопфатната цел на Националната транспортна стратегија е **да се развие хармонизиран транспортен сектор што е меѓународно компатибилен и интегриран во системот на ТЕН-Т**

мрежите, што го стимулира економскиот и социјалниот развој на земјата, ја зачувува животната средина и ги обезбедува потребите на идните генерации.

Целосното спроведување на Националната транспортна стратегија 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 онлајн-информации за патување, планирање на патувањето и продажба на билети;
- Ја подобрува безбедноста на пешаците, велосипедистите, возачите, патниците и кадрите;
- Ги промовира социјалното вклучување и кохезијата, преку поврзување на оддалечени и маргинализирани заедници, и ќе гарантира пристапност на сите до транспортните мрежи и услуги; и
- Ја заштитува животната средина и ќе го подобрува здравјето преку изградба на „зелен“ транспортен систем што ги намалува емисиите и ја ограничува потрошувачката на ресурси и на енергија.

Општи цели

Бр.	Општи цели	Очекуван резултат
ОЦ1	Зајакнување на интеграцијата со ЕУ и промовирање на регионална соработка <i>Меѓународна димензија на сите начини на транспорт</i>	Завршување на СЕЕТО основната и сеопфатната патна и железничка мрежа што поминува низ националната територија (дефинирана како ТЕН-Т сеопфатна мрежа во Југоисточна Европа – СЕЕТО/ДотЗ)
ОЦ2	Придонес кон подобрување на економската одржливост на национално ниво <i>Национална димензија на сите начини на транспорт и урбаниот транспорт</i>	Подобрување на рангирањето на земјата во Индексот за логистичка ефикасност на Светска банка
ОЦ3	Воведување на зелена мобилност и логистика фокусирана на еколошка ефективност на транспортниот сектор <i>Сите начини на транспорт и урбаниот транспорт</i>	Намалување на стакленички емисии од транспорт за 15.1% во 2025 година и за 18.6% во 2030 во споредба со нивоата во соодветните години во Сценариото Не правете ништо.
ОЦ4	Воспоставување на сигурен и безбеден транспортен систем <i>Сите начини на транспорт и урбаниот транспорт</i>	Намалување на бројот на жртви на патиштата за 50% до 2030 година.

Посебни цели

По сеопфатна анализа на состојбата, првата и втората Општа цел се дефинирани врз основа на разбирањето дека ефикасното управување со секторот е структурирано во 3 клучни функции што ги одразуваат одговорностите на современите влади за гарантирање на мобилност за сите:

1. *Регулаторна функција*: обезбедување правна и регулаторна рамка, што е усогласена на меѓународно, регионално и национално ниво и за која регулаторните власти ја гарантираат нејзината целосна примена.

2. *Инфраструктурна функција*: развивање на интегрирана и мултимодална инфраструктура, што ефикасно се одржува и одговара на сегашните и идните потреби за капацитетот на секторот.

3. *Функција на управување и услуги*: обезбедување на услуги и управување, што одговараат на принципите на одржлива мобилност за сите.

Понатаму, со оглед на тоа што целите поврзани со еколошките, економските перформанси и подобрувањето на безбедноста во транспортниот сектор се вкрстени по природа, мерките и соодветните активности предвидени со третата и четвртата Општа цел подразбираат систематско пренесување на широко поле на цели во сет на взаемно зајакнувачки пакет мерки.

Бр.	Посебни цели
ОЦ1	1.1. Завршување на СЕЕТО/ДоТЗ основната и сеопфатната мрежа што поминува низ националната територија и надградба на постоечките патни и железнички инфраструктурни делници до модерни технички и оперативни стандарди (патна и железничка); <i>Инфраструктурна функција (ИФ)</i>
	1.2. Да се намали времето на чекање и процедурите на граничните премини (сите видови) <i>Функција на управување и услуги (ФУУ)</i>
	1.3. Да се финализира усогласувањето на транспортно законодавство на Република Македонија со правото на ЕУ (сите видови) <i>Регулаторна функција (РФ)</i>
ОЦ2	2.1. Да се подобри достапноста и квалитетот на националната транспортна инфраструктура и транспортните услуги (сите видови) <i>Инфраструктурна функција (ИФ)</i>
	2.2. Да се обезбеди социо-економска и финансиската изводливост на проектите и иницијативите за развој на транспортот (сите видови) <i>Функција на управување и услуги (ФУУ)</i>
	2.3. Да се подобрат административните и оперативните капацитети на управувачките структури

Бр.	Посебни цели
	(сите видови) <i>Функција на управување и услуги (ФУУ)</i>
ОЦЗ	3.1. Да се развијат и подобрат транспортните системи во насока на заштита на животната средина и намалување на емисиите на јаглерод (сите видови) <i>Хоризонтална функција</i>
	3.2. Да се стимулира промена од еден на друг вид на транспорт (сите видови) <i>Хоризонтална функција</i>
	3.3. Да се зголеми важноста на интермодалниот и мултимодалниот транспорт во националната транспортна политика <i>Хоризонтална функција</i>
ОЦ4	4.1. Да се подобри безбедноста во транспортот (сите видови, освен патишта) <i>Хоризонтална функција</i>
	4.2. Да се подобри безбедноста во патниот сообраќај и патната инфраструктурна (вклучувајќи ја и безбедноста во урбаниот транспорт) <i>Хоризонтална функција</i>
	4.3. Да се воведат ИТ технологии и да се имплементираат Интелигентни транспортни системи (ИТС) во транспортниот сектор (сите видови) <i>Хоризонтална функција</i>

1.2. Развој на транспортниот сектор – Состојба

1.2.1. Карактеристики на транспортниот сектор

Постојната транспортна инфраструктура заклучно со 2017³ година, опфаќа 14.410 километри јавни патишта, 699 километри железнички пруги со отворен колосек со стандардна широчина од 1 435 милиметри и 2 меѓународни аеродрома. Извештајот на ЕК за напредокот на Република Македонија од 17. април 2018 година во однос на способноста на земјата да ги преземе обврските за членство, наведува дека земјата е умерено подготвена во повеќето области, вклучително во областите на конкуренција, транспорт и енергија.

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 за развој и одржување на ЈПДП;
- Тригодишна Национална програма за железничка инфраструктура;
- Национална стратегија за развој на воздушниот транспорт во Република Македонија (2013 – 2018)

³ Државен завод за статистика на Република Македонија – База на податоци MakStat

- Повеќегодишен план на СЕЕТО/Договор за основање на транспортна заедница;
- Програма на Владата на Република Македонија
- Национална програма за усвојување на *правото*
- Програма за економски реформи

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

Патна мрежа

- Главните проекти за патишта долж сеопфатната/основната патна мрежа долж земјата може да се најдат во Планот за развој на Сеопфатната мрежа на СЕЕТО– Повеќегодишен план⁴ Анекс 1.1 (табела 1).

Развојот и оперативноста на еден систем за управување со сообраќајот на патиштата беше исто така планирано да се реализира во 2015 година, но инсталацијата на системот доцни. Конечно, прекугранично поврзување и подобрување на времето на поминување на патници и товари на граничните премини се наведува како цел, но не е квантификувана.

Железничка мрежа

Проектите за железниците долж Сеопфатната /Основната патна мрежа долж земјата може да се најдат во СЕЕТО-Планот за развој на сеопфатна мрежа – Повеќегодишен план⁴ Анекс 1.2.

Изработка на студии за проекти и проектни документации, изградба на нови и реконструкција на постоечки железнички пруги се главните проектни активности на ЈП МЖ Инфраструктура во изминатиов период. Инвестирано е во следниве главни проекти за железничка инфраструктура:

- Делумна рехабилитација на железничката пруга по должина на Коридорот X (околу 31 км).
- Градежни работи за изградба на нова железничка пруга на Коридор VIII, источниот дел меѓу станицата Куманово и станицата Бељаковце (околу 31 км).
- Градежни работи за изградба на нова железничка пруга по должина на кракот X-d од Коридор X меѓу станица Битола и гранична станица Креница во должина од 16 км (граница со Грција).
- Рехабилитација на 10 постоечки железнички станици на Коридорот X и X-d.
- Рехабилитација на главната патничка железничка станица во Скопје.
- Подобрување на системот за управување и сообраќај на возови.
- Изработка на Студија за изводливост, Студија за проценка на влијанието врз животната средина (ЕИАС), Анализа на трошоци и добивки (КБА) и Основен проект за изградба на железничка пруга што недостасува по должината на целиот Коридор VIII.
- Изработка на Студија за изводливост, Студија за проценка на влијанието врз животната средина (ЕИАС), Анализа на трошоци и добивки (КБА) за реконструкција на пругата по должината на Коридорот X и X-d.

⁴ СЕЕТО-План за развој на сеопфатна мрежа – Повеќегодишен план (<http://www.seetoint.org/library/multi-annual-plans/>)

МТВ предвидува завршување на изградбата на железничката пруга 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 пруга од Куманово до Бељаковце. Основни проекти се изработени за делниците од Бељаковце до Крива Паланка и од Крива Паланка до граница со Бугарија, како и за железничката пруга на западната делница од Коридор VIII од Кичево до границата со Албанија.

Потпишан е Договор за заедничка гранична контрола со Србија во железничкиот транспорт, а во наредниот период предвидена е неговата целосна имплементација со цел подобрување на граничното поврзување.

Воздушен транспорт

Стратешкиот развој на воздушниот транспорт во земјата е утврден во Националната стратегија за развој на воздушниот транспорт во Република Македонија (2013 – 2018).

Општите цели на Националната стратегија за развој на воздушниот транспорт се усогласени со стратешките цели на ИКАО (Меѓународна организација за цивилно воздухопловство). За целосно усогласување на постојната законска рамка со стратешките цели на ИКАО и обезбедување нивна имплементација, стратегијата за воздухопловниот сектор предвидува:

- Поврзување – поврзувањето во воздушен сообраќај 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 за 3, 4 и 5тата слобода е имплементирано преку билатералните спогодби и Спогодбата за Европска заедничка воздухопловна област.
 - Промовирање на двата аеродрома за привлекување нискотарифни авиопревозници. Оваа активност е во тек преку поддршка од МТВ на Визер Унгарија (WizzAir Hungary Ltd) 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. Финансиска поддршка е пружена на авиокомпаниите што поаѓаат од аеродромите во земјата (врз основа на упатствата на ЕУ).
 - Поддршка за воспоставување на транспортен центар на аеродромот „Скопје“ и систем за јавен превоз (автобуси) за поврзување на аеродромите со поголемите градови. Овој проект е планиран на долг рок 8 години. Проектот е во тек и воспоставени се автобуси од Скопје до аеродромот во Скопје.
 - Промоција на употребата на хеликоптери од аеродромите до болниците е планирана активност и сè уште не е завршена.
 - Подобрување на времето за промет на патници и испорака на товари 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. Оваа активност е во тек и планирана е за 4 години.
 - Подобрувањето на контролните мерки за безбедност е завршено.
- Пристапност и мобилност – пристапност до воздушниот транспорт

- Ефикасен и достапен систем за јавен превоз (автобуси и шини) до и од аеродромите. Овој проект е направен, односно воспоставени се автобуси за поврзување на аеродромот во Скопје со градот Скопје.
- Пристапните објекти и услуги водат сметка да ги прилагодат аеродромските постапки и опремата за патниците со намалена мобилност. Оваа активност е завршена според Прописот за аеродромски услуги за воздухоплови, патници, багаж, товарни услуги.
- Адаптацијата на аеродромот за да се овозможи непречено обезбедување услуги на патниците со намалена мобилност е завршена.
- Акцискиот план за стари и лица со инвалидност за воздушен транспорт 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, изработката на Главниот план за животна средина, мониторингот на бучавата, 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 унапредување со Европска интермодална товарна единица. Овие активности се планирани на краток рок од 4 години.
 - Мултимодалноста во превозот на патници вклучува промовирање на пристап до мултимодалните јазли – информации за патни правци, 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.
 - 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 со автопат.
 - Прилагодувањето на аеродромот за лицата со инвалидност е завршено според Националната програма за подобрување на воздухопловството.
 - Дефинирањето на ставовите на Република Македонија во преговорите за ЈИЕ-ФАБ (Иницијатива за формирање на функционални блокови за 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 на краток рок од 2 години.

- Концесија на двата аеродрома во Скопје и во Охрид и изградба на нов товарен 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 модернизираше аеродромите во Скопје и во Охрид, а потребно е да се изгради товарен аеродром во Штип, чија изградба се планира да започне во мај 2020 година и да биде завршена во мај 2023 година.
- Посебни цели во Република Македонија – воздушен транспорт
 - Реструктурирањето на постојните јавни субјекти е завршено во правните акти, со основање на ДВУ (Давател на воздухопловни услуги) и реструктурирање на ЈПАУ (Јавното претпријатие за аеродромски услуги – Македонија Скопје) во АД во сопственост на државата.

Внатрешен воден транспорт

Превозот на патници постои само на Охридското Езеро на повремена основа со мали бродови со 25 до 150 седишта. Постојат два вида превоз на патници на Охридското Езеро: линиски и повремен превоз со договор меѓу гондолиер и корисниците на транспортот. Линискиот превоз се врши на одредена релација и со претходно утврден распоред на пловење, вонредниот превоз често се користи за групи на патници кои имаат исто крајно одредиште. Меѓународната езерска линија меѓу Македонија и Албанија е воспоставена но е со повремена/сезонска природа.

Врз основа на досегашното искуство со претходно воспоставената линија за превоз на патници од Охрид до Поградец, Р. Албанија, овој тип на транспортна инфраструктура нема да биде изводлива на Охридското Езеро, каде скросо вела внатрешна водена пловидба се одвива поради мал/ или никаков интерес.

Со соодветна инфраструктура, управување и безбедност на сите учесници во внатрешните пловни патишта, вклучувајќи ги и прашањата поврзани со животната средина, развојот на овој вид на транспорт може да придонесе за исполнување на целите за градење на одржлив транспортен систем во регионот. Целите дефинирани со НТС 2007-2017 за реконструкција/изградба на соодветни пловидбени капацитети остануваат се уште валидни.

Урбан транспорт

Имајќи предвид дека главниот град Скопје е населен со околу 40% од урбаното население, Министерството за транспорт и врски презеде мерки за подобрување на условите и услугите за урбан транспорт со набавка на нови автобуси, во согласност со европското законодавство за емисии и во согласност со целите на урбаниот транспорт во НТС 2007-2017. Во 2012 година, проектот беше завршен со набавка на 313 нови автобуси, обезбедувајќи на граѓаните, комфорен, современ и безбеден јавен превоз. Инвестицијата беше вкупно 50 милиони евра финансирани од националниот буџет. Покрај тоа, Градот Скопје реализираше активности за подобрување на условите за запирање на автобуските станици со замена на старите и руинирани градби со модерни 226 нови автобуски постојки во вкупна вредност од 1,07 милиони евра од сопствените буџетски средства.

Има имплементирани мерки кој се однесуваат на организирањето на паркинг просторот во близина на клучните точки каде има масовен јавен превоз, спроведени се мерки како изградба на нови паркинг гаражи од страна на приватни инвеститори, обезбедувајќи нови 1384

места за паркирање, а од националните фондови се обезбедени нови 1686 места за паркирање во централното подрачје.

Општините со сопствени буџетски ресурси преземаат континуирани активности за изградба, реконструкција и рехабилитација на пешачки патеки, улички и тротоари, велосипедски ленти, вклучувајќи и сродни активности како што се поставување на знаци, ознаки како дел од интегрираниот градски транспортен систем. Сепак, Министерството за транспорт и врски во изминатиот период со сопствени буџетски средства го поддржа развојот на урбаната инфраструктура и изгради 78 км пешачки патеки и 2 км велосипедска лента со вкупна вредност од 1,4 милиони евра во општините Дојран, Велес и Крушево.

Останува предизвикот за правилно планирање, развој и управување со урбаниот транспорт, особено во главниот град. Од големо значење е и да се продолжи со остварувањето на целта за позелен урбан транспорт во поголемите градови во земјата. Урбаната мобилност треба да ги поттикне и да им овозможи на градовите да процветаат, без создавање прекумерна зависност од кој било посебен начин на патување.

Безбедност во транспортот

Во однос на безбедноста на патиштата, Националниот совет за безбедност во патниот сообраќај ги издаде Првата и Втората Национална стратегија за безбедност на патиштата за период од пет години (2015-2020 г.). Меѓутоа, треба да бидат достапни подетални податоци за анализа на сообраќајни незгоди.

ЈП Македонија Пат изготвува годишни програми за зимски и редовни работи за одржување на патишта, како и за инвестициско одржување усогласено со доделените буџетските средства за заштита и одржување на патната мрежа, а во согласност со петгодишната програма за развој и одржување на јавните патишта усвоена од Владата. Во тек е усогласувањето на стандардите за безбедност и сигнализација на патиштата со стандардите на ЕУ.

Донесувањето на Стратешкиот акционен план на ЕУ за безбедност на патиштата⁵ на 17 мај 2018 година, во кој се наведени главните мерки што треба да се преземат на краток рок, како и преглед на активностите планирани за периодот 2021-2030, истиот претставува добра основа за спроведување на мерки што ќе придонесат за подобрување на безбедноста на патиштата во земјата. Стратешкиот акционен план на ЕУ беше објавен како дел од третиот пакет за мобилност, кој исто така вклучува нови стандарди за безбедност на возилата, ажурирани правила за управување со безбедноста на патната инфраструктура и стратегија за автоматско возење.

Зајакнувањето на административниот капацитет, подобрувањето на техничката поддршка на патните инспектори и нивно присуството на редовни обуки за инспекција и контрола, треба и понатаму да се поддржи.

Безбедноста на железничката инфраструктура вклучува имплементација или подобрување на опремата за сигнализација на местата на судири и подобрување на безбедноста на премини во ниво. Вакви активности се спроведуваат континуирано секаде каде што има потреба, како и во

⁵ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF

согласност со нови имплементирани проекти. Безбедноста на железничките возила и превозот на опасните материјали се вградени во законските прописи.

Развој на транспортниот сектор преку пристапност, одржливост на животната средина, интермодалност, финансирање и посебни цели на мерките на политиките

Подобрување на пристапноста и мобилноста на граѓаните претставува голем предизвик за секоја јавна политика за избор на соодветни мерки. Делумно е реализирано намалувањето на разликите во однос на пристапноста до јавниот транспорт меѓу различните социјални групи во општеството. Пристапноста во патната инфраструктура е предвидена, но нема посебни мерки за реализација на оваа цел. Пристапноста на лицата со намалена мобилност останува како предизвик. Промоцијата на јавниот транспорт и промените во распределбата помеѓу видовите на транспорт во корист на јавниот превоз не се мерат и не се квантифицираат. Финансиската поддршка за одредени социјални групи како пензионери и студенти се реализира преку посебни тарифи или посебен бесплатен превоз во одредени денови. Намалувањето на потребите за користење на приватни автомобили и промовирањето на немоторни начини на превоз и јавен превоз делумно е реализирано.

Еколошка одржливост и заштита е постигната во соработка со релевантните министерства во земјата. Во железничкиот сектор користењето на електрични повеќевлечни единици (ЕПВЕ) е комплетирано со купување на 2 патнички единици со заем од ЕБОР за намалување на емисиите на штетни гасови. Покрај тоа, набавени се 4 патнички дизел единици со заем од ЕБОР со цел да се заменат старите и застарените единици. Политиките што се однесуваат на прашањата поврзани со животната средина треба да се соодветни во однос на потребите и на проблемите на населението во поголемите градови во земјата.

Интермодалноста и мултимодалноста се во почетната фаза на развој. Промоцијата на мултимодални услуги од врата до врата се планира на среден рок од 7 години и оваа активност сè уште не е направена, таа се анализира. Сепак, веќе се направени важни чекори. Студијата за стратешки мултимодални јазли е направена во 2014 година согласно најдобрите меѓународни практики. Следно се планира изработка на Студија за изводливост на мултимодален товарен јазол во регионот на Скопје и изработка на проектна документација за мултимодален јазол во Трубарево со средства од ЕУ фондовите - ИПА2 програмата. Промовирање на промените кај индивидуалното однесување и воведување на политика за пренасочување на товарот и патниците од патишта на повеќе еколошки начини на транспорт. Оваа активност се анализира.

Политиката за финансирање и инвестиции во транспортната мрежа опфаќа некои мерки како реструктурирање на поранешниот Фонд за патишта во Агенција за државни патишта, што неодамна се трансформира во Јавно претпријатие за државни патишта и подобрување на системот за наплата на патарини. Согласно Закон, има распределување на јавниот приход за обврска за јавни услуги (ОЈУ) во железничкиот превоз на патници во буџетот на МТВ за компензација на загуби, а МТВ и МЖ Транспорт А.Д. имаат тригодишен договор за тоа да се реализира. Поголемиот дел од финансирањето на проекти доаѓа од МФИ како Светска банка, ЕБОР, ЕИБ, ЕУ-ИПА и од Ексим банк- Кина.

Посебните цели на мерките на политиките во НТС 2007-2017 ориентирани кон реструктурирање на јавниот субјект за патишта, во ЈП за државни патишта и компанијата за одржување ЈП Македонија пат, се завршени како и поделбата на железничката компанија на

две независни компании за инфраструктура и транспорт, што истотака е завршено. Во блиска иднина се предвидува реструктурирањето на компанијата за одржување ЈП Македонија пат.

1.3 Правен контекст за развој на транспортот

1.3.1. Регулаторна рамка

Спроведувањето на законите и прописите е организирано на две нивоа, на ниво на креирање на политики и на извршно ниво. Првото ниво е комбинацијата на закони и прописи (владино тело) што го гарантира функционирањето на транспортниот систем во согласност со националните цели, кои се „усогласени“ со ЕУ/ меѓународните стандарди каде што е потребно. Второто ниво се однесува на јавните субјекти (регулаторни тела), кои се официјално назначени да обезбедат правилно спроведување на законите и прописите и сите засегнати страни целосно да се посветат на законската и регулаторната рамка и правилно да ги применуваат. Во Република Македонија, МТВ е креатор на транспортната политика, додека регулаторните органи обезбедуваат целосна усогласеност со операторите и корисниците на транспортниот систем.

Владата има направено значителен напредок во усогласувањето на своето законодавство и регулаторната рамка со правото на ЕУ (*EU Acquis*) и е посветена на продолжување на напорите да се постигне целосно усогласување на правната и регулаторната рамка на транспортниот сектор, согласно напорите на Владата на Република Македонија да стане нова земја членка на Европската Унија.

Прегледот на процесот за усогласување на законодавството може да се следи во анексот за законодавство од Националната програма за усвојување на правните акти (НПАА) и од Извештаите за напредокот од Европската комисија, а во блиска иднина, од скринингот и од преговорите за пристапување.

Со усвојување на клучните стратешки документи за транспортниот сектор и неговите под-сектори, законодавството е речиси целосно усогласено со Општото транспортно *Acquis*, но преостанатите недостатоци треба да се адресираат со цел во секторот да се подобрат планирањето и координацијата, безбедноста во транспортот преку зајакнување на оперативни и административни капацитети на инспекциските органи и конечно правно усогласување и градење институционални капацитети за користење на ИТС и интермодален транспорт.

Бидејќи законодавството за *патниот сектор* е блиску до целосна усогласеност и зголемен е бројот на потпишани билатерални спогодби за меѓународен патен транспорт, со цел зајакнување на капацитетот и 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 материи, без одлагање да се примени законодавството за превоз на опасни материи;
- *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 екипаж на 45те возила ангажирани во меѓународниот патен сообраќај (АЕТР).

За *железничкиот сектор*, со одвојувањето на управувањето со инфраструктурата и операциите (транспортните услуги) и назначувањето на соодветни одговорности во две независни железнички претпријатија во државна сопственост, се исполни голем дел од барања на ЕУ *Acquis*. 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 (во тек);
- Финализирање и потпишување на двете спогодби за прекугранична железничка соработка со Грција; Потпишување на протоколи за прекугранична соработка во железничкиот сектор со Србија и спроведување на поширока прекугранична соработка во железничкиот сектор;
- Целосна операционализација на комисија за истражување на сообраќајни несреќи;
- Отворање на пазарот за странски оператори.

За секторот за *цивилно воздухопловство*, Република Македонија постигна напредно ниво на усогласување со *Acquis*, заклучок што се потврди со „Ефективната имплементација“ на ИКАО од 2016 година, што покажува дека Република Македонија е еднаква или подобра од просекот на ИКАО. Во однос на законодавството на Единствено европско небо (СЕС), земјата го заврши транспонирањето и имплементацијата на законодавството на СЕС I и постигнат е сериозен напредок во усогласувањето на СЕС II. Законодавството за воздухопловна безбедност и работниот аранжман со Европската агенција за воздухопловна безбедност ги опфаќаат сите аспекти на *Acquis* за безбедноста на цивилното воздухопловство и за заштитата на животната средина на производи, организации и персонал.

За *морски и внатрешен воден транспорт*, и покрај тоа што е опкружена со копно, Република Македонија е страна потписничка на сите основни транспортни конвенции на Меѓународната поморска организација (ИМО). Во јануари 2010 година Република Македонија стана земја постојан набљудувач во Меѓународната комисија за сливот на река Сава и доби овластување за учество на сите отворени сесии на Комисијата и право да постапува според правилата и условите утврдени во согласност со правните документи на Комисијата, што се однесуваат на земја-набљудувач. Постигнато е усогласување во секторот за внатрешен воден транспорт со транспонирање на целото релевантно законодавство на ЕУ и формиран е орган надлежен за внатрешни водни патишта. Со усвојување на Уредба за признавање на сертификација и за превоз на стока и патници (Службен весник на РМ, бр. 31/2016), потребно е само да се донесе закон за согласност со *Acquis* за потребите за трговска испорака за да се постигне целосна усогласеност во овој подсектор.

Треба уште да се работи на 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 постигне систем на урамнотежен интермодален транспорт и мобилност.

1.3.2. Институционална рамка

Министерството за транспорт и врски (МТВ) е одговорно за креирање и спроведување на транспортна политика, вклучително и национални стратегии и акциони планови, инспекција и спроведување. Министерството за транспорт и врски има одговорности и должности во согласност со Законот за организација на органите на државната управа.

Со националната патна мрежа управуваат Јавното претпријатие за државни патишта и Јавното претпријатие "Македонија пат". Второто, во согласност со Законот за јавни патишта, е одговорно за заштита и одржување на националната и регионалната патна мрежа во земјата.

Со железничката инфраструктура и транспортот управуваат две претпријатија во сопственост на државата: Јавно претпријатие за железничка инфраструктура "Македонски Железници" Скопје и Акционерско друштво за транспорт "Македонски Железници Транспорт". Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор обезбедува транспарентно и непристрасно вршење на активностите на управителот за инфраструктура, железничкиот превоз и другите даватели на железнички услуги.

Агенцијата за цивилно воздухопловство е одговорна за функциите за воздушен транспорт, додека Јавното претпријатие за аеродромски услуги е одговорно за управувањето со аеродромите во Република Македонија. Двата аеродроми во Охрид и Скопје се под концесија од турската компанија ТАВ Аеродроми 20 години. Давателот на услуги на воздушна пловидба (М-НAB) управува и го контролира цивилниот воздушен сообраќај во Република Македонија.

Капетанијата на пристаништа - Охрид, орган во состав на Министерството за транспорт и врски е надлежно тело за спроведување и надзор на релевантните закони во врска со внатрешниот воден транспорт (езерски транспорт).

Државниот инспекторат за транспорт и Дирекцијата за безбедност на железниците се одговорни за надгледување на спроведувањето на релевантните закони и правила од областа на внатрешниот копнен транспорт, односно патниот и железничкиот транспорт.

1.3.2.1. Управување со патниот транспорт

Од 1996 до 2008 година, патиштата во Република 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 формирана 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, беше формирано 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: управување со државните патишта, предлагање на петгодишна програма за развој и одржување на државните патишта, постојано следење и контрола на состојбата на државните патишта, спроведување на мерки за рационално

користење на средствата доделени за државни патишта, реализирање на инвестициски активности во доменот на државни патишта, наплата на надоместоци за користење на јавните патишта, утврдени со Законот за јавни патишта, автоматско и рачно пребројување на сообраќајот, катастар на патишта и мостови, информативна служба за состојбата на патиштата итн.

Одржувањето на националната патна мрежа е под покровителство на Јавното претпријатие „Македонија пат“ во согласност со Законот за јавни патишта: проектирање помали патни објекти, поплочување на помали делови и „крпење“ дупки, проектирање, изработка и монтажа на вертикална и хоризонтална сигнализација, заштита на патиштата итн.

Државниот инспекторат за транспорт (ДИТ) е надлежен орган за вршење инспекциски надзор на активностите за превоз на патници и стоки во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај. ДИТ е независно тело, одделено од Министерството за транспорт и врски (МТВ). Обемот на активности на ДИТ опфаќа инспекциски надзор во областа на: патиштата, патниот сообраќај и режимот на сообраќај на јавните патишта, жичари и ски-лифтови, вршејќи непосреден увид во усогласеноста со законите и другите прописи и преземање на административни и други мерки во согласност со законските овластувања.

1.3.2.2. Управување со железнички транспорт

Поради поделбата на два нови правни субјекта на „Јавното претпријатие Македонски железници– Скопје“ во 2007 година, со објавувањето на Законот за трансформација на Јавното претпријатие Македонски железници - Скопје (Службен весник 29/05), со железничката инфраструктура и со транспортот во моментот управуваат две јавни претпријатија во државна сопственост:

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

Пристапот до железничката инфраструктура е регулиран со Законот за железнички систем и управуван од ЈП Македонски железници - 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.

Железничките претпријатија кои поседуваат лиценци и сертификати за безбедност за железнички транспорт 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 вршење на услуги во јавниот превоз ако 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, при 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.

Управата за безбедност во железничкиот систем (управен орган за безбедност) издава сертификати и овластувања за сите засегнати страни во железничкиот сообраќај, предлага ново законодавство за безбедноста на железничкиот систем и овозможува транспарентен пристап до примарното и секундарното законодавство на сите учесници во секторот.

Комитет за истражување на сериозни несреќи како дел од Генералниот секретаријат на Владата на Република Македонија е одговорен за истрага на инциденти и несреќи во железничкиот сектор.

1.3.2.3. Органи на цивилно воздухопловство

Агенцијата за цивилно воздухопловство на Република Македонија (АЦВ) го осигурува спроведувањето на сигурносните регулаторни функции опишани во Анексот 19 на ИКАО и Документот 9734 (Систем за надзор над сигурноста), како и други функции поврзани со надзорот над почитувањето на законите, економски надзор, сообраќајните права итн.

Мисијата на Агенцијата 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. Органот има првичен и континуиран надзор над воздухопловната индустрија, спроведува безбедносните мерки и ги истражува инцидентите и случувањата во воздухопловството, за да спречи загрозување на воздухопловната безбедност во иднина.

Давателот на услуги на воздухопловна навигација (М-НАВ) кому македонската држава му го делегира управувањето и контролата на цивилниот воздушен сообраќај во Република Македонија, произлезе од поделбата на Агенцијата за цивилно воздухопловство во М-НАВ и Регулаторно тело кое останува како Агенција за цивилно воздухопловство. Оваа трансформација е реализирана во јули 2009 година. Организационата структура има свое правно седиште во Скопје и оперативни објекти на целата територија на државата. М-НАВ е член на Меѓународниот систем за управување со воздушниот сообраќај (АТМ) и затоа учествува во истражувачки и развојни активности во координација со меѓународните контролни тела за секторот.

Во согласност со стандардите на ИКАО и регулативите на ЕУ, постојат следниве комисии и комитети:

- Комитет за истражување на воздухопловни несреќи и сериозни инциденти
- Национален комитет за воздухопловна безбедност
- Национален комитет за олеснување на транспортот во воздушниот сообраќај
- Национален координатор на слотови (НКС)

1.3.2.4. Транспорт по внатрешни водни патишта

Капетанијата на пристаништата е тело во рамките на Министерството за транспорт и врски одговорно за спроведување на законските прописи и услови во рамките на секторот за пловидба по внатрешни водни патишта. Управата врши регистрација и контрола на чамци и пловни објекти преку „Инспекцискиот комитет за утврдување на капацитетот за пловидба 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 (ИАКС).

Република Македонија нема морски транспорт и затоа нема морски регистар, ниту пак е планирано да се направи. Единствениот транспорт по водни патишта во Република Македонија е редовниот и посебниот превоз на патници на природните и вештачките езера во Република Македонија. Најдолги езерски линии 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 релации се Охрид – Горица, Охрид – Метропол, Охрид – Десарет, Охрид – Ливадиште и Охрид – Радожда.

2. ДЕЛ 2: Мерки поврзани со транспортната инфраструктура

2.1 Собирање податоци

2.1.1 Постојни услови на транспортната инфраструктура

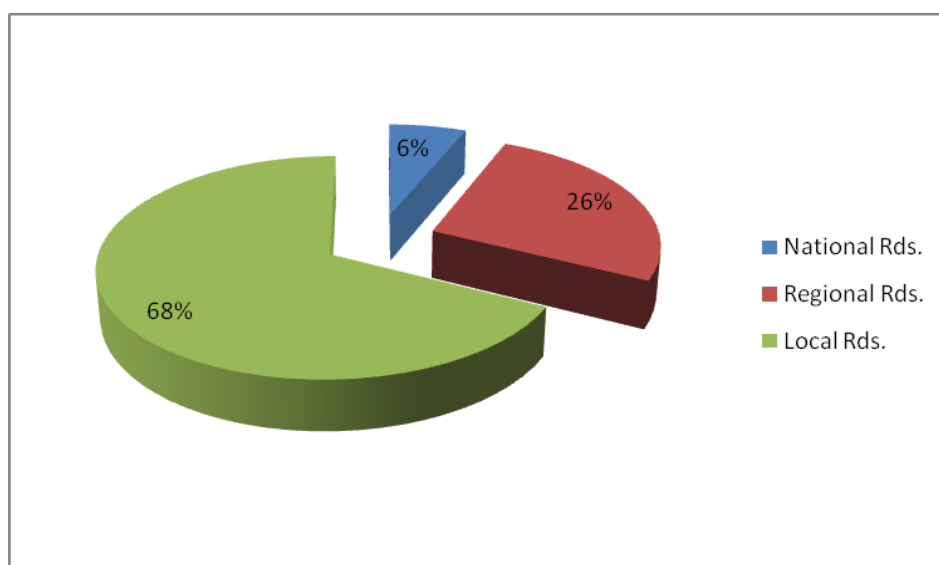
Карактеристики на патната мрежа

Патната мрежа се состои од 899 км национални магистрални патишта, 3 778 км регионални патишта и 9 733 км локални патишта, како што е прикажано на табела 1 и на слика 1 подолу.

Табела 1. Патна мрежа во земјата - 2017 година

Вид пат	км
ВКУПНА ДОЛЖИНА НА ПАТИШТА	14.410
• од кои асфалтирани патишта и патишта со калдрма	8.958
Вкупно магистрални патишта (259 км автопатишта и 574 км јавни патишта)	899
• Патишта со асфалт и калдрма	824
• Макадам	0
• Земјени и проектирани патишта	75
Вкупно регионални патишта	3.778
• Патишта со асфалт и калдрма	2.879
• Макадам	441
• Земјени и проектирани патишта	458
Вкупно локални патишта	9.733
• Патишта со асфалт и калдрма	5.232
• Макадам	807
• Земјени и проектирани патишта	3.694

Извор: ДЗС, Транспорт и други услуги, 2017, MakStat



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

Според видот на патниот коловоз има 8858 км асфалтирани патишта и патишта со калдрма (поплочени патишта) или 62,2 % од вкупните јавни патишта, 1.248 168 км макадамски патишта или 8,7 % од вкупната патна мрежа и 4 204 км земјени и проектирани патишта или 29,2 % 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 патиштата 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 места.

Карактеристики на железничката мрежа

Вкупната должина на железничката мрежа се состои од 699 км отворена пруга со дополнителни 226 км колосеци на станици и ранжирни рампи, како и 102 км индустриски колосеци. Железничките пруги со отворени колосеци се конструирани како едноколосечни пруги, а само делниците од Коридорот Х се електрифицирани во 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 AC 25kV 50 Hz. Сите колосеци имаат стандардна ширина од 1435 милиметри. Железничката мрежа главно се состои од континуирани заварени шини (КЗШ). Постојните главни пруги имаат класични компоненти на надградба како шини тип УИК49 или УИК54, 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 колосеците со КЗШ. Општите карактеристики на железничката мрежа се прикажани во табелата подолу:

Табела 2. Општи податоци за железничката мрежа во земјата

Вкупна должина на железнички пруги – 1 435 mm ширина на колосек (во км)	699
Вкупна должина на станични пруги -1 435 mm ширина на колосек (во км)	226
Вкупна должина на индустриски железнички колосеци (во км)	102
Двоколосечна пруга	/
Електрифицирани пруги (25Kv, 50 Hz) (во км)	312.66
Број на службени места (железнички станици, постојки, товарања)	124

Извор: ДЗС, Транспорт, МакСтат- База на податоци и податоци од ЈП МЖ-Инфраструктура

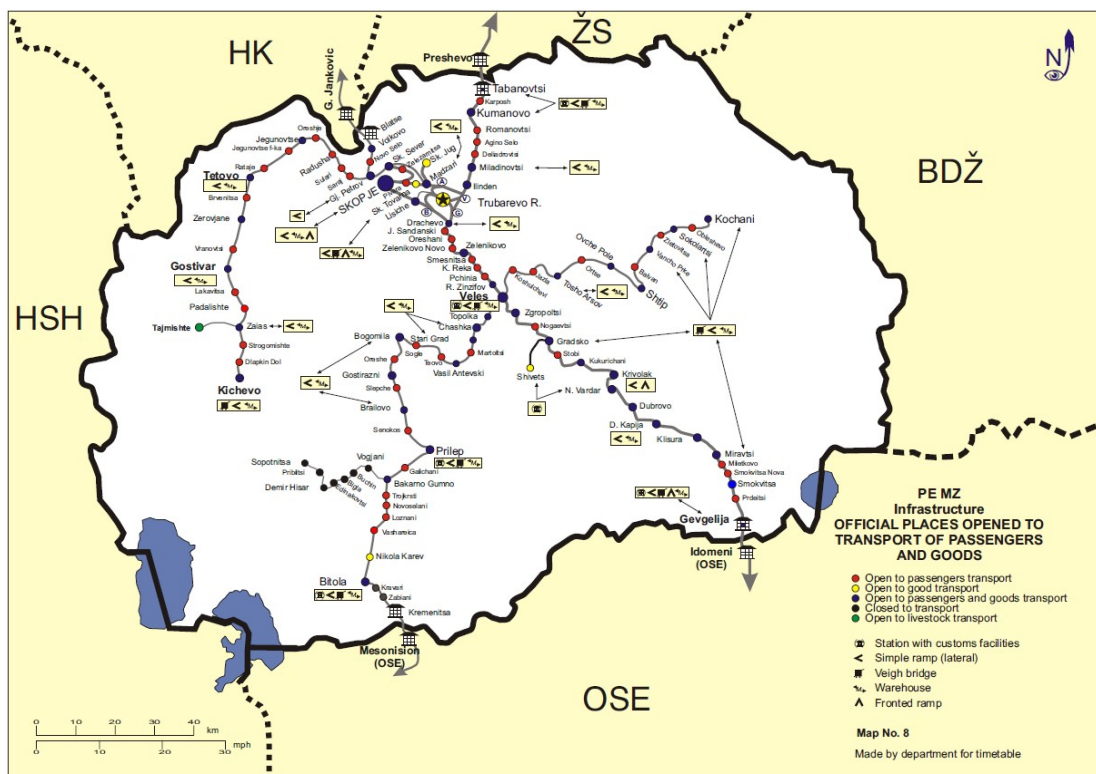
Железничките пруги на Коридорот Х (од српска граница до грчка граница), кракот Х-d (од Велес преку Битола до грчка граница) и Коридорот VIII (од бугарска граница преку Куманово, Скопје, Тетово, Кичево, Струга до албанска граница) ја сочинуваат главната железничка мрежа во земјата. Железничката пруга на Коридорот Х е едноколосечна железничка пруга која започнува

од станицата на граничниот премин Табановце со Србија и продолжува преку Куманово, Скопје, Велес до Гевгелија (граница со Грција) или вкупно има 214 километри електрифицирана пруга. Поставеноста на оваа пруга 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 систем за автоматска контрола на возови (АТК). Во тек се проекти за подобрување на системот за сигнализација и телекомуникацискиот систем со примена на ЕТКС (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 Кременица. Должината на оваа пруга е 146 км. Делницата меѓу Битола и границата со Грција со должина од околу 16 км е во фаза на реконструкција.



Слика 2 Железничка мрежа
Извор: ЈП МЖ – Инфраструктура



Слика 3. Официјални оперативни точки за патнички и товарни возови

Извор: ЈП МЖ – Инфраструктура

Граничните премини се лоцирани по должина на Коридорот X/Xd и има 1 со Србија (Табановце), 2 со Грција (Гевгелија и Креница што не функционираат) и 1 со Косово. Сепак, потребно е исто така на останатите железнички пруги: Велес – Прилеп – Битола, Скопје – граница со Косово, Скопје – Тетово – Гостивар – Кичево и Велес – Штип – Кочани, да се изврши ремонт на колосеците и модернизација на сигналните, телекомуникациските системи, а исто така и на железничките станици. Главните делови на железничките станици се изградени за 120 осовини, односно 660 m максимално корисна должина на железнички колосек што не е во согласност со минималната корисна должина на индустриски колосек од 750 m, пропишана во АГКТ (Европска спогодба за важни меѓународни пруги 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.

Коридорот VIII (од бугарската граница преку Куманово, Скопје, Тетово, Кичево, Струга до албанска граница) е со должина од 315 km, досега е изградено околу 50% од железничката пруга. Во моментот, Република Македонија нема железнички врски со двете соседни земји: Република Албанија и Република Бугарија. Недостатокот на овие врски е пречка за меѓународната трговија, не само меѓу соседните земји, туку и преку овој регион до Источна Европа. Постојниот колосек на пругата долж Коридорот VIII е долг 152 km помеѓу Кичево преку Скопје и Куманово. Како дел од Коридорот VIII се планира изградба на нови железнички врски за поврзување на постојната пруга исток - запад со:

- 89 km врска на исток, од Куманово до бугарската граница, со која би се поврзала Република Македонија со Варна (Бугарија) и со Црното Море.

- 66 км врска на запад, од Кичево до албанската граница, со која би се поврзала Република Македонија со Драч (Албанија) и со Јадранското Море.

Источната делница на Коридорот, помеѓу Куманово и бугарската граница, вклучува три под-делници:

- а) Под-делница бр.1: Куманово-Бељаковце, претходно беше во функција (1994), а работите на реконструкцијата на постојната пруга се во тек од 2014 година (со финансирање од ЕБОР).
- б) Под- делница бр.2: Бељаковце - Крива Паланка беше во изградба до 2004 година, кога застана поради недостиг на финансиски средства. Обезбедени се финансиски средства во форма на грант и заем (вкупен износ од 145 Мил.Евра) и Јавното претпријатие за железничка инфраструктура на Република Македонија отпочна со тендерски постапки за изградба и реконструкција на железничката делница Бељаковце - Крива Паланка.
- в) Под- делница бр.3: Крива Паланка - бугарска граница, изградба на нов колосек предмет на овој проект.

Карактеристики на аеродромите

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



Слика 4. СЕЕТО-Мапа на сеопфатна / основна мрежа – аеродром, морско пристаниште и пристаниште за ВВП

Скопскиот аеродром е главен аеродром со 34 врски до 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 леталишта за стопанска 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 лоша и 7 за исклучително добра.

2.2. Анализа на проблеми (инфраструктура)

2.2.1. Поврзаност на транспортната мрежа

Визијата за трансевропските транспортни мрежа (ТЕН – Т) 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.

Патна мрежа



Железничка мрежа



Слика 5. Коридори од основната мрежа на ТЕН-Т што минуваат низ Република Македонија (патни и железнички)

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

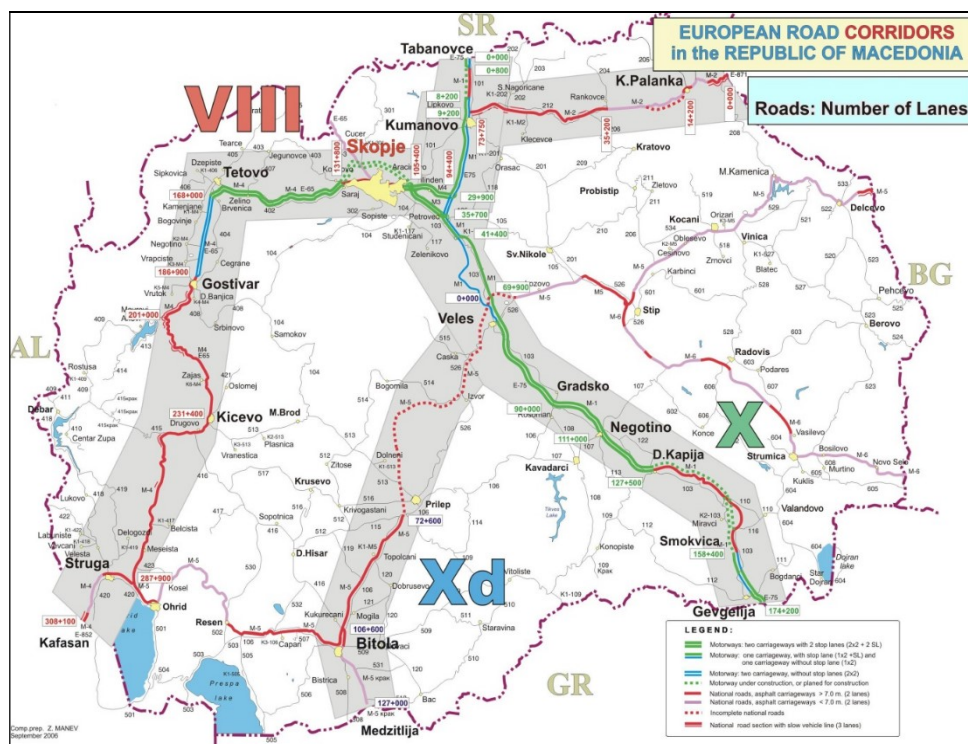
Продолжувањето на коридорите од основната мрежа кон Западен Балкан треба да обезбеди поблиска интеграција со ЕУ, како и основа за зголемување на инвестициите во инфраструктурата, како на пр. поддршката на ЕУ преку Инвестициска рамка за Западен Балкан (ВБИФ) и Агендата за поврзување со ЕУ (Connectivity Agenda). Коридорите од основната мрежа, кога ќе бидат завршени, ќе овозможат квалитетен транспорт за граѓаните и бизнисите со

непречена интеграција во рамките на регионот и во ЕУ. Според регулативата на ЕУ за развој на трансевропската транспортна мрежа (ТЕН – Т), коридорите од основната мрежа треба да помогнат да се изгради инфраструктурата на основната мрежа на начин на кој ќе се решат тесните грла, ќе се подобрат меѓуграничните врски и ќе се подобрат ефикасностна и одржливоста. Тие треба да придонесат за подобра кохезија преку подобрена територијална соработка.

Подобрувањето на патната, на железничката и на вoduшната поврзаност е насочено кон поврзување на националната патна и железничка мрежа со коридорите на ЕУ и сеопфатната мрежа во регионот. Развојот на конкретната инфраструктура се разгледува подетално во Анекс 1 од СЕЕТО Планот за развој на сеопфатна прежа-Повеќегодишен план⁶.

Поврзаност на патната инфраструктура

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



Слика 4. Патна мрежа на ТЕН-Т коридорите VIII и X, X-d

⁶ СЕЕТО-План за развој на сеопфатна мрежа – Повеќегодишен план
<http://www.seetoint.org/library/multi-annual-plans/>

Државните магистрални патишта се усогласени со коридорите од ТЕН-Т и сеопфатната и основна европска патна мрежа од 2016 година (слика 8), поточно А1 е автопатот Е-75 од Табановце (граница со Србија) до Гевгелија (граница со Грција) по должина на трасата на Коридорот X, А2 ги вклучува делниците 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 поранешните М5/М4 магистрални патишта што се дел од патни делници на Коридорот X - d, вклучувајќи ги патните врски со албанската граница и врските на магистралните патишта меѓу источните и западните региони во државата до границата со Бугарија, а А4 е магистрален пат на Е-65, од границата со Косово до Скопскиот Регион и продолжува преку Свети Николе, Штип и Струмица до границата со Бугарија.



Слика 7. СЕЕТО – Патни врски на основната мрежа на Југоисточната Европа, 2013 г.



Слика 8. СЕЕТО-Мапа на сеопфатната и основната патна мрежа во 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 3. Сеопфатна и основна патна мрежа на СЕЕТО во Република Македонија

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

Извор: Сеопфатна и 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 на целата должина во рамките на националната територија.

Коридорот VIII го поврзува Јадранското Море со Црното Море и на националната 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 поделница од Коридорот X, почнува во Велес, минува низ Битола и завршува на граничниот премин со Грција. Должината на овој пат е 117 км и оваа патна делница е со 2 коловозни ленти или по една лента во секоја насока.

Постојат 15 гранични премини со соседните држави преку патната мрежа: 3 со Грција, 3 со Бугарија, 2 со Србија, 2 со Косово и 4 со Албанија. Граничните премини и бројот на сообраќајни ленти за влез и излез за патнички автомобили, автобуси и камиони-ТТВ (тешки товарни возила) се покажани во следнава табела:

Табела 4. Број на сообраќајни ленти за влез и излез на граничните 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	
Деве 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		
Ѓепиште (МК–АЛ)	1				1		
Меџитлија (МК–GR)	7				6		

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

Извор: Според податоци од Царинската управа

Поврзаност на железничката инфраструктура

Железничката пруга исток – запад (Коридор VIII) што минува низ Република Македонија е долга 315 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. Оваа железничка пруга е дел од една нова врска на Коридорот VIII со албанската и бугарската железничка мрежа. Делницата меѓу Кичево и албанската граница, долга околу 63 км, сè уште не е изградена, но изработени се основни проекти. Делницата од железничката пруга на источниот дел од Коридорот VIII, меѓу станиците Куманово и Бељаковце, во должина од 30 км, е во изградба. Основниот проект и тендерските документации се изработуваат за делницата меѓу станицата Бељаковце и границата со Бугарија. Целата должина на источната делница од железничката пруга 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 на 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 Кочани 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 - 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 и основната мрежа на СЕЕТО на Западен Балкан вклучува железнички пруги од Коридорите X, X-d и VIII, како и врската Скопје – граничен премин со Косово (Слика).



Слика 9. СЕЕТО– Железнички врски на основната мрежа во Југоисточна Европа – 2013 г.



Слика 10. СЕЕТО-Мапа на сеопфатната и 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 источниот 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 брзина 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 5. СЕЕТО-Сеопфатна и основна железничка мрежа 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	Рута 10 (косовска граница – Скопје)	17
Рута 10 (косовска граница - Скопје)	17		
ВКУПНА сеопфатна железничка мрежа	530	ВКУПНА основна железничка мрежа	268

Извор: СЕЕТО-Сеопфатна и основна железничка мрежа, 2006 г.

2.2.2. Безбедност на транспортниот сектор

Безбедност во патниот сообраќај

Втората национална стратегија за безбедност во патниот сообраќај за периодот 2015 – 2020 година беше објавена во 2014 година од Републичкиот совет за безбедност во патниот сообраќај по завршувањето на Првата национална 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 во патниот сообраќај 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 6). Но, од 2015 до 2017 година, има зголемување на сообраќајните несреќи. 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 6. Сообраќајни несреќи во кои има жртви*

Годи- на	Сообра- ќајни несре-ќи	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
2016	3902	6136	165	88	35	42	5971
2017	4019	6379	155	77	44	34	6224

*Сообраќајните несреќи само со материјална штета не се опфатени

Извор: ДЗС, База на податоци МакСтат

Во 2015 година, најголемиот број од жртвите во државата биле возачи и патници, односно околу 78 %, а по нив следуваат пешаците, односно 32 %. Во 2016 година, пешаците сочинуваа близу 21,2% од сите смртни случаи во сообраќајните несреќи на патиштата во ЕУ. Стапката на

смртност на пешаците во државата е слична со податоците во Романија, Латвија и Полска. Најголемиот дел од несреќните случаи што 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 статистичките податоци во ЕУ каде што околу 8 % од сите настрадани се предизвикани на овие патишта во 2014 година.

Табела 7. Главни показатели за безбедност на патиштата во текот на 2012-2017 г.

ПОДАТОЦИ од ДЗС	Година					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Регистрирани моторни возила	350762	411637	437686	451724	461799	474516
Регистрирани патнички автомобили	301761	346798	371449	383833	394934	403316
Сообраќајни несреќи	4 108	4 230	3 852	3 854	3902	4019
Сериозно и лесно повредени	6 149	6 484	6 056	5 913	5971	6224
Вкупен број на загинаци	132	198	130	148	165	155
Население (во '000)	2 062 000	2 066	2 069	2 071	2073	2075
Должина на патна мрежа (км)	14 038	14 157	14 199	14 256	14426	14410
ПОКАЗАТЕЛИ						
Регистрирани моторни возила/1 000 жители	170,1	199,2	211,5	218,1	222,8	228,7
Регистрирани патнички автомобили/1 000 жители	146,3	167,9	179,5	185,3	190,6	194,7
Број на сообраќајни несреќи на 1 000 жители	2,0	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9
Број на сообраќајни несреќи на 1 000 возила	11,7	10,3	8,8	8,5	8,5	8,5
Број на сообраќајни несреќи на 100 км патна мрежа	31,1	21,4	29,6	26,0	27	28
Ризик од смртни случаи (загинати/100 000 население)	6,4	9,6	6,3	7,1	8,0	7,5
Стапка на смртни случаи (загинати/10 000 моторни возила	3,8	4,8	3,0	3,3	3,6	3,3
Стапка на смртни случаи (загинати /10 000 патнички автомобили)	4,4	5,7	3,5	3,9	4,2	3,8

Извор: Сопствена пресметка според податоци од Државниот завод за статистика, транспорт и други услуги, 2015 г. 8.4.16.02-858

Целта на Втората стратегија е да го намали бројот на жртви во сообраќајни несреќи на патиштата за да се израмни 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.

„Студијата и Акциониот план за подобрување на безбедноста на патиштата во Сеопфатната мрежа на СЕЕТО“, изготвена со поддршка од ИПА средства во 2015 година, се базира на Студијата и Акциониот план за подобрување на безбедноста на патиштата долж Сеопфатната мрежа на СЕЕТО, за која се дискутира во Анекс 3. Во студијата, за Република Македонија е забележано следново:

- 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 за „Заеднички податоци за сообраќајни несреќи“;
- Потребно е да се подобри собирањето податоци, како и системот за складирање и нивна распределба;
- Потребна е обука за полициските службеници.

Во 2005 година беа проценети 169 црни точки на националната патна мрежа. Овој број на црни точки е добиен од статистичките податоци на Министерството за внатрешни работи 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 споменува со резерва.

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

- Усогласувањето на патните знаци планирано е да заврши за краток временски период, но сè уште се спроведува.
- Предвидено е ревизијата на безбедноста на патиштата согласно правото на ЕУ, да се транспонираво законодавството за патишта во државата.
- Републичкиот совет за безбедност во патниот сообраќај ги издал Првата и Втората национална стратегија за периоди од 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 Македонијат.
- Проектот за подготвување мапи за ризици на патиштата во согласност со методологијата на Европската програма за проценка на патиштата - РАП (EuroRAP) беше започнат во 2012 година и завршен во 2014 година. Овој проект вклучува проверки, кодирање, анализи и известување за РАП 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 мапи за ризици 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 Македонија пат 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 усвоена од Владата по предлог на ЈПДП.

- Зајакнување на административниот капацитет, подобрување на техничката поддршка за инспекторите за патишта и посетување редовни обуки за испитување и контрола од страна на инспекторите . Ова треба понатаму да се спроведе, како што е препорачано.
- Потребно е подобрување на координацијата и соработката меѓу клучните учесници во безбедноста на патиштата со зајакнување на институционалните капацитети.

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 8).

Табела 8. Несреќи во железничкиот транспорт 2011 – 2015 година

Железнички несреќи	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Вкупен број несреќи	115	59	90	115	88	45
Судири	0	1	0	1	1	0
Излетувања од шини	25	11	11	23	16	23
Несреќи на премини во нивоа	6	20	19	6	14	1
Несреќи што им се случиле на луѓе од шински возила во движење, со исклучок на самоубиства	20	23	59	78	12	4
Пожар во шинскиот возила	0	0	0	0	0	0
Друго	64	4	1	7	45	17

Извор: ДЗС –МакСтат-База на податоци

Според тоа, железничката мрежа има 132 патни премини во две нивоа и 291 патен премин во ниво. Контролата на премините во 2014 година извести дека има: 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.

Контролата на сообраќајот, 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 систем за контрола на возови. Опасните материи се транспортираат според Правилникот за меѓународен превоз на опасни материи (РИД) и Законот за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај.

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

- Безбедноста на железничката инфраструктура вклучува имплементација на опрема за сигнализација на места на каде се случиле судири и подобрување на безбедноста на

премините во ниво. Проектот се спроведува континуирано кога тоа е потребно, и дополнително во согласност со новите имплементирани проекти.

- Безбедноста на железничките возила и транспортот на опасни материи се внесени во законските прописи поврзани со железничкиот систем за транспорт.

Безбедност во воздушниот сообраќај

Агенцијата за цивилно воздухопловство (АЦВ) е организирана како воздухопловна управа на Република Македонија, а нејзината организациска структура обезбедува ефикасно и навремено спроведување на безбедносните регулаторни функции опишани во Анекс 19 на ИКАО и Документ 9734 (Систем за надзор на безбедноста), како и другите функции поврзани со надзор во врска со сигурност од дејствија на незаконско постапување, економски надзор, сообраќајните права итн.

Главните регулаторни функции на АЦВ се поврзани со осигурување на безбедно работење на воздухопловната индустрија и безбедност во воздухопловството на Република Македонија.

АЦВ има безбедносни регулаторни функции во сите воздухопловни области како воздушен превоз, безбедност на авионите, аеродромите и воздухопловната навигација поврзани со:

- Издавање сертификати и лиценци на субјекти од авиоиндустријата за спроведување одредени активности во горенаведените воздухопловни области;
- Издавање на дозволи, овластувања и рејтинзи за персоналот во воздухопловството и овластување на центрите за обука
- Издавање овластувања на здравствени институции и доктори за вршење здравствени прегледи на авијациониот персонал;
- Првичен и континуиран надзор над авиоиндустријата;
- Ненајавени испитувања со цел да се спречи идно загрозување на авиобезбедноста;
- Имплементациони мерки.

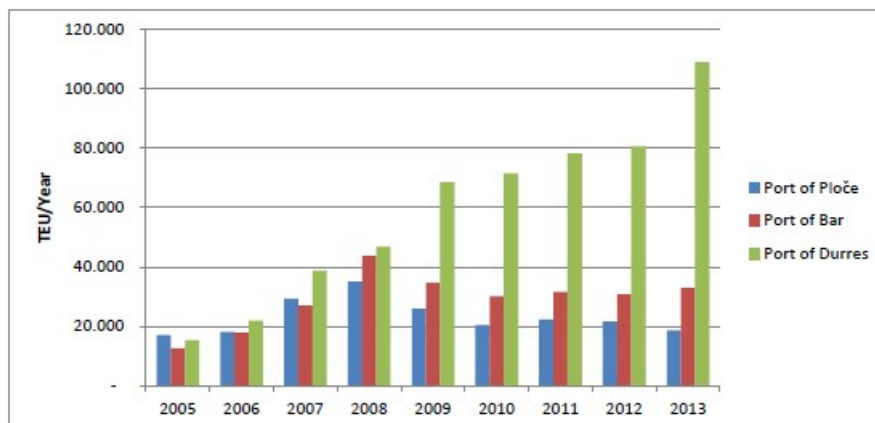
Главните мерки на политиките и проекти во врска со безбедноста на **воздушниот транспорт** се:

- Безбедносни и планови за итни случаи се планирани за краток рок за да се подготви програма за обука за воздухопловна безбедност.
- Подготвување на Програма за обуката за воздухопловна безбедност.
- Издавање сертификати за аеродроми и обезбедувачи на услуги за воздухопловна навигација според регулативите на ЕУ, ИКАО (Меѓународна организација за цивилно воздухопловство), целосна усогласеност на инфраструктура и опремата на аеродромите, теренски аеродроми и воздухопловна навигација. Оваа активност е во тек и планирана за 4 години.
- Издавање сертификати и лиценци на оператори и персонал според прописите на ЕУ. Оваа активност е завршена според Законот за воздухопловство.

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 ЈИЕ 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 меѓуконтиненталниот сообраќај.

Интермодалниот транспорт во Република Македонија не е толку развиен како во државите од ЕУ, како што укажува вкупниот број на транспортирани ТЕУ прикажани на Слика , 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 национална политика за транспорт во оваа област.



Слика 11 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 ланци во СЕЕТО-регионот кои моментално постојат се прикажани на следната слика (Слика).



Слика 12. 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 Македонија и железничката мрежа во Албанија. Основниот проект за нова железничка пруга по должина на Коридорот VIII во западниот дел од Македонија е завршен во 2017 година. Меѓутоа, неелектрифицираната албанска железничка пруга од пристаништето Драч до граничниот премин има несоодветна геометрија за поголема брзина и лоша состојба на пругата. Добрата поврзаност со пристаништето Драч треба да вклучи и 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 до 12 м. Опфаќа површина од 254 000 квадратни метри со дел за складирање каде што може да се сместат 4696 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, во вкупните интермодални текови, а и нема Ро-Ла терминали. Транспортната технологија на комбиниран транспорт Ро-Ла (Rollenden – Landstrassen или „подвижен пат“) се создаде 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. 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 интермодалната 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 9).

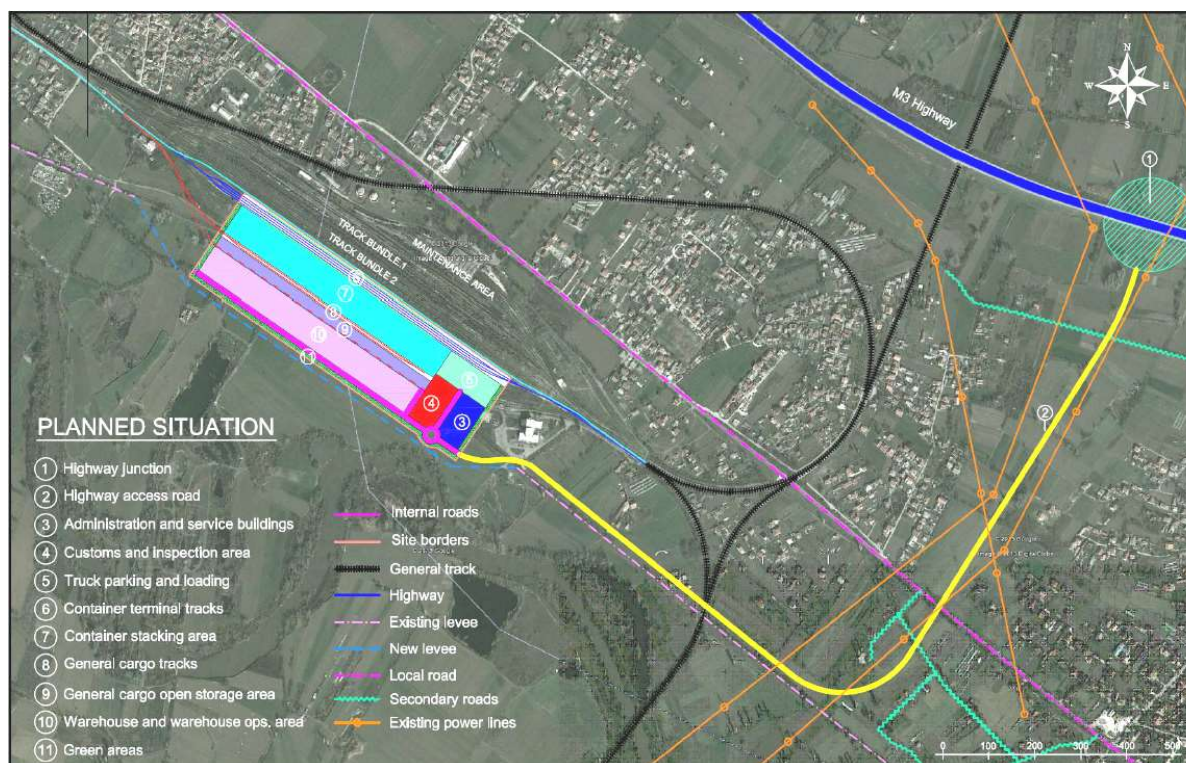
Табела 9. Потенцијал на интермодален транспорт (ТЕУ во '000) во Република Македонија

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

Студијата за изводливост и анализата на предностите и недостатоците за развој на стратешки мултимодални транспортни јазли во Република Македонија, поддржани од оперативната програма на ЕУ за регионален развој, се завршени во 2013/14 година и ја предложија постојната ранжирна станица во Трубарево, блиску до Скопје, како оптимална локација за развој на еден интермодален терминал (Слика).



Слика 13. Планиран интермодален терминал во станицата Трубарево

Студијата укажа дека проектот за изградба на новиот интермодален терминал може да се спроведе во две фази. 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 6000 – 8000 ТЕУ 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 ТЕУ. Потребно е дополнително да се изработи студија само за предложената локација во Трубарево, која ќе даде насоки во кој правец да се развива истиот и на кој начин да се реализира неговата изградба и оперативност.



Слика 14. 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). 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). Трасата на новата 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.

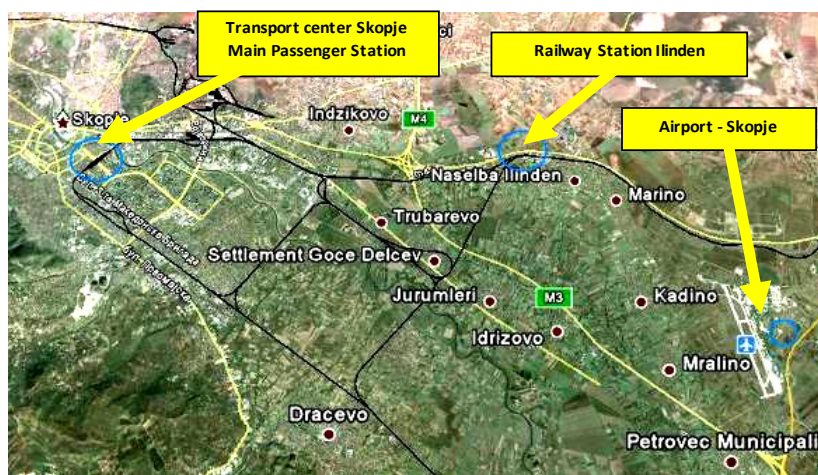


Слика 15. Локација и поврзаност на аеродромот во Скопје и во Охрид со патна мрежа

Аеродромот во Скопје има свој сопствен паркинг: 1200 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.

Товарниот центар се наоѓа на аеродромот во Скопје и зафаќа покриено складиште со површина од 3000 метри квадратни, а поседува и опрема за ракување со авионски товари. Капацитетот на Товарниот центар 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 16. Железничка мрежа во регионот на Скопје во близина на аеродромот

2.2.4. Гранични премини

Испитување за времето на чекање

Времето на чекање на граничните премини е еден од најистакнатите показатели што ја опишува ефикасноста или недостатокот на граничните премини. Ефикасноста/недостатокот на гранични премини е синергија на три клучни елементи: 1) физичката инфраструктура на граничните премини, како и транспортната инфраструктура на пристапот 2) меѓународни и билатерални договори и 3) капацитетот на персоналот на граничните премини. Ако еден од претходно споменатите елементи не успее во своето функционирање, тогаш и граничниот премин нема да успее во своето функционирање. Значи, времето на чекање на граничниот премин, меѓу другото, зависи од успешното спроведување на царински 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. Република Македонија досега направи напори за имплементација на концептите на „Единствени прозорци“ и „Едношалтерски систем“.

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. Има една активна спогодба со Косово, што се уште не е оперативна, а спогодбата меѓу Република Македонија и Србија беше потпишана во февруари 2015 година, додека протоколите беа потпишани во јули 2016 година. Одредени активности се во напредна фаза, како 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 испитувањата (Слика).



Слика 17. 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 одговорат 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, ципови 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 (границата меѓу Македонија и Грција), 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 тежина,
- 2 дополнителни (по избор) сообраќајни ленти ТТВ без вага за 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 на возило и во врска

со бројот на анкетирани возачи и времето на чекање на границата меѓу Македонија и Грција се прикажани во следната табела.

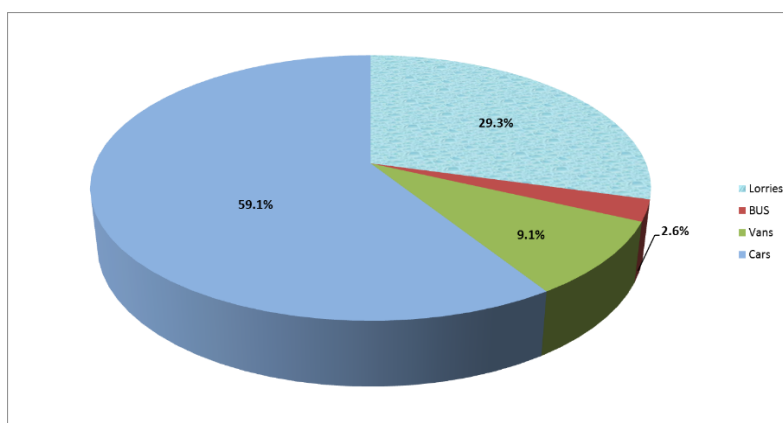
Табела 10. Податоци од испитување на граничниот премин Богородица

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
Автомоби	137	71	66	10	6
ВКУПНО	232	146	86		

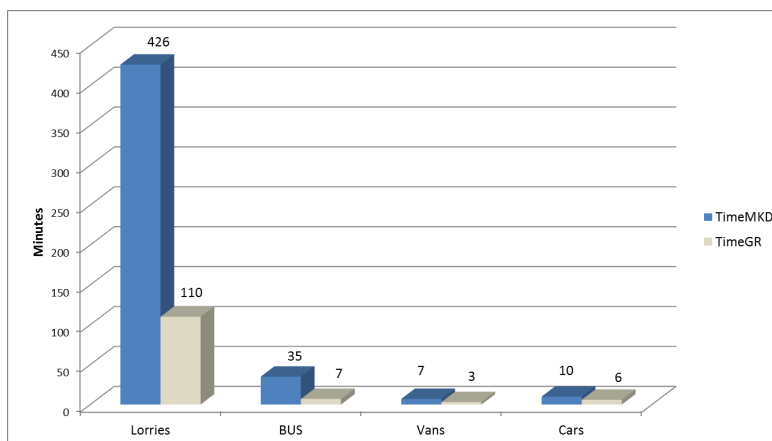
Извор: Сопствено испитување

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 на чекање. 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. Околу 84 % од анкетираниите возачи на камиони не се задоволни од предолгото време на чекање за да се мине границата.

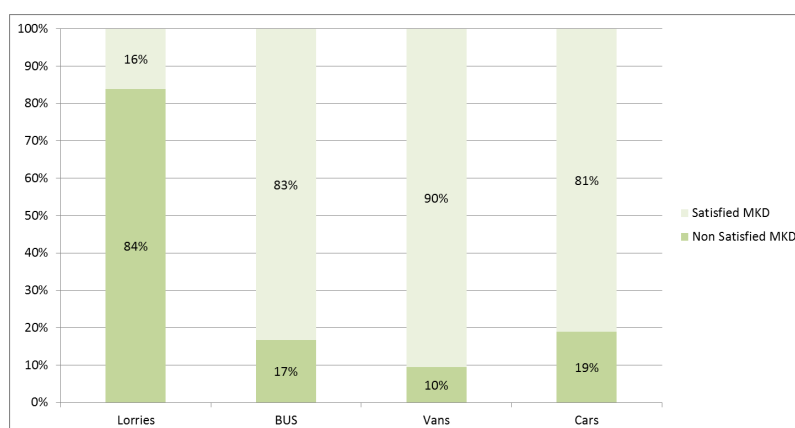
Просечното време на чекање на автобусите кои ја минуваат македонската граница за да влезат во државата е 35 минути, а за комбињата и автомобилите е од 7 до 10 минути. Од 80 % до 90 % од корисниците на овие возила се задоволни од работата на Царинската служба и граничните полициски контроли.



Слика 18 . Учество на анкетираниите возила по категорија на граничниот премин Богородица



Слика 19. Времето на чекање на граничниот премин Богородица по категорија на возила



Слика 20. 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 (граница меѓу Македонија и 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 тежина.

ИЗЛЕЗ

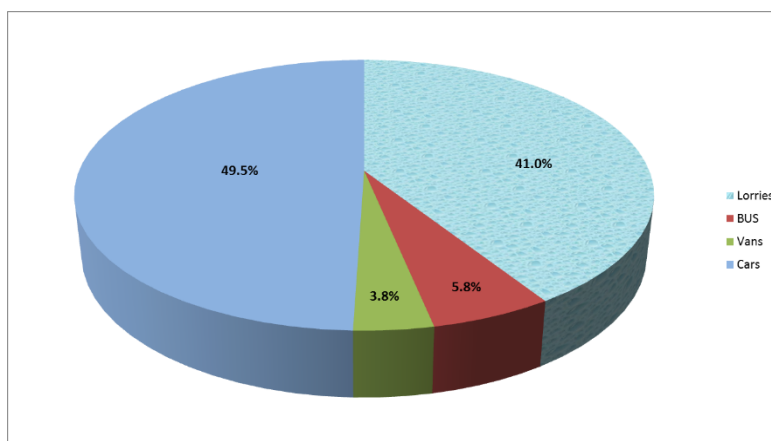
- сообраќајна лента за ПМВ,
- 1 сообраќајна лента за автобуси,
- 1 сообраќајна лента за празни ТТВ,
- 1 сообраќајна лента за ТТВ

Табела 11. Податоци од испитувањето на граничниот премин Табановце

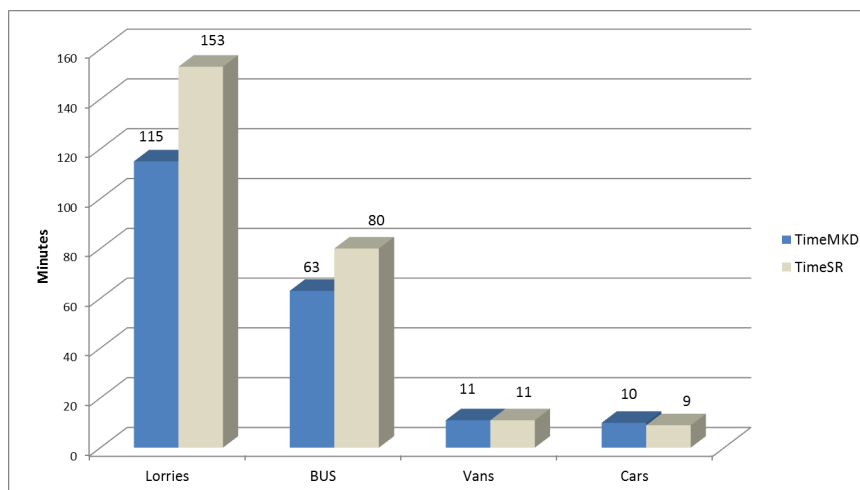
Категорија на возило	Број на анкетирани возачи	МК регистрирани возила	Други регистрирани возила	Време на чекање на граница (минути)	Време на чекање на граница (минути)
Камиони	120	74	46	115	153
Автобуси	17	4	13	63	80
Комбиња	11	4	7	11	11
Автомобили	145	20	125	10	9
ВКУПНО	293	102	191		

Извор: Сопствено истражување

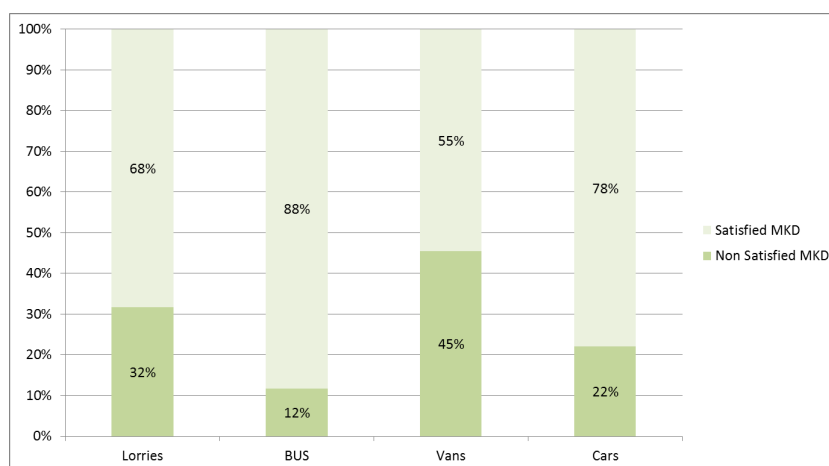
Просечното време на чекање на камионите на границата кога влегуваат во Македонија е 115 минути. Околу 68 % од анкетираните возачи на камиони се задоволни од времето на чекање за да го минат граничниот премин. Просечното време на чекање за автобусите на македонската граница е 64 минути, а за комбиња и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



Слика 21. Учество на испитани возила по категорија на граничен премин Табановце



Слика 22. Време на чекање на граничен премин Табановце по категорија на возила



Слика 23. Задоволство на испитаници од времето на чекање на граничниот премин Табановце по категорија на возила

Треба да се реализираат одредени активности 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).

2.2.5. Капацитет 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 вид 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 корисниот патен транспорт треба да ги вклучува трите потсистеми како инфраструктурата, возилата и транспортните активности.

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

- Усогласување 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);
- Подобрување на достапност и квалитет на услугите во патниот превоз;
- Подобрување 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 важна стока во голем обем и со ниска вредност (како што се минерали) и товари по должина на коридорите може да се врши со вешто управувана железница 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 6759 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, помала преоптовареност во сообраќајот, помал потенцијал за 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 Светска банка⁷ 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 превозни трошоци, железниците имаат големи терминални трошоци со исклучок на директните возови каде што возовите имаат директна

⁷ Извештај на Светска банка-Обединети нации во подготовка за Втората Конференција на Обединетите нации за земјите во развојопкружени со копно, 2014 година

врска до крајното одредиште. Неодамна, како резултат на користењето возови што носат контејнери и ефикасните товариња и истовариња на вагоните со контејнери, оваа разлика е намалена. Носењето контејнери треба да се избегнува на кратки одредишта за да се оддржи железничката услуга. Меѓутоа, 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 до и од 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 промената од еден на друг вид на транспорт, ако даваците за патарините се проценети користејќи општествени транспортни трошоци (приватни трошоци плус надворешни трошоци или надворешни влијанија).

Времето за задржување на граничен премин во железничкиот превоз на стока е пократко отколку за камионите. Меѓутоа, документацијата и другите потребни работи за минување на границата за меѓународно движење на товарните возови можат да бидат комплицирани и скапи. Меките 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 директивата на ЕУ за ИТС (Директива 2010/40/EU) и пропратните акти, е предложена во проценката на СЕЕТО за користење на ИТС на основната мрежа на ТЕН-Т во 2016 година. СЕЕТО предлага развојот на проектите на ИТС да биде поврзан со една национална 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 ќе се идентификуваат приоритетите и потребите и која ќе биде поврзана со стратешките планови за транспорт. Во Република Македонија во тек е проектот за ИТС, за воведување на комуникациско - информациски систем за контрола и управување со сообраќајот (Интелигентен транспортен систем – ИТС) на автопатот на Коридорот X.

Изработката на основниот проект за ИТС на патниот Коридор X е во финална фаза со рок на подготовка крај на 2018 година. 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 (ЕРТМС) во употреба е дефинирана во Директивата за интероперабилност и во техничките спецификации на интероперабилност за контролна команда и сигнализирање (ТСИ ККС), како еден од најважните документи што ги прецизира карактеристиките на ЕРТМС. Во текот на 2019 година, се очекува да биде изработена Пред- студија за изводливост за користење на ЕРТМС на железничкиот коридор X со поддршка од ВБИФ.

2.2.6. Заклучоци за постојната состојба

Описот на постоечките состојби и клучните наоди што се идентификувани во функционирањето на транспортниот сектор доведува до следниве заклучоци:

- Добро инфраструктурно поврзување со соседните земји и ЕУ ТЕН-Т мрежата е делумно завршена во моментот. Автопатот по целата должина на коридорот X на територијата на Република Македонија е завршен во првата половина од 2018 година. Поврзувањето со автопатот по должина на Коридорот VIII не е реализирано и проектите се во тек. Нема железнички врски со соседните железнички инфраструктури на Коридорот VIII. Изградба на една делница од источниот дел од овој коридор (делницата Куманово – Бељаковце) е во тек, а за другите делници основните проекти се завршени. Доброто патно и железничко поврзување меѓу транспортните мрежи во земјата со косовската инфраструктура не е завршено.
- Кај транспортниот сектор потребно е подобрување во делот на циклусот на управување со транспортна инфраструктура. Ова треба да се унапреди со едно соодветно подобрување на процесот на изградба на инфраструктурата, вклучувајќи го планирањето, одобрувањето, набавката, имплементацијата, одржувањето и завршувањето на законските, административните, оперативните и организациските сегменти. Подобрувањето на управувањето со инфраструктурата ќе овозможи да се намалат времето и трошоците за реализација на инфраструктурните проекти, 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.
- Законската регулатива и прописите во однос на управувањето со циклус на проект за инфраструктура не се доволни за да бидат кохерентни со најдобрите меѓународни практики. Не постои национален правилник за изработка на студија за изводливост и анализа на трошоци и придобивки. Основниот проект е под влијание на националните стандарди за квалитет на техничките решенија и користењето на материјали и технологии во изградбата. Националните закони и праксата треба внимателно да се ревидираат, а националното законодавство треба да се усогласи со меѓународните стандарди. На пример, ревизијата од аспект на безбедноста на патиштата е во многу почетна фаза на законско решение, техничките решенија за потребите на лицата со намалена мобилност не се почитуваат целосно во националните технички стандарди, а ЕУ-техничките стандарди за интероперабилност во железничкиот транспорт (ТСИ) не се целосно имплементирани.
- Студијата за стратешки мултимодални јазли според најдобрите меѓународни практики беше изработена во периодот од 2013 и 2014 година. Студијата предлага да се направи еден интермодален терминал на ранжирната станицата Трубарево во Скопскиот регион за товарен транспорт. Основниот проект на интермодалниот терминал сè уште не е подготвен и овој проект е во тек. 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. Се уште не постои железничка врска со аеродромите. Проектот за јавен железнички

транспорт во Скопје и Скопскиот Регион не е доволно напреднат иако има две студии за изводливост (ФС).

- Делумна рехабилитација на околу 54 км железничка пруга на Коридорот X, Табановце – Скопје – Велес – Гевгелија започна пред пет години и работите на рехабилитација сè уште се спроведуваат. Сепак, другите железнички пруги: Велес – Прилеп – Битола, Скопје – граница со Косово, Скопје – Тетово – Гостивар – Кичево и Велес – Штип – Кочани исто така имаат потреба за рехабилитација на колосекот и модернизација на системите за сигнализирање и телекомуникации, како и подобрување на условите на железничките станици (веќе се рехабилитирани 10 железнички станици по должина на Коридорот X и во Скопје со поддршка од ЕУ). Поголемиот дел од железничките станици биле изградени за 120 оски, односно 660м максимална корисна должина на железнички колосек што може да се користи на железничката пруга, што не е во согласност со минималната должина од 750 м пропишана во Европската спогодба за меѓународни пруги за комбинирани транспорт.
- Пристапот до железничкиот транспорт на целата територија на државата не е добро утврден поради тоа што железничката мрежа има конекции со други железнички пруги само преку Коридорот X. Всушност, железничките пруги во насока исток – запад имаат последна станица што не е поврзана со железничка 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 итн., немаат железнички станици и железничка инфраструктура во близина. Неколку патнички железнички станици се наоѓаат далеку од центарот на градовите, што ја намалува нивната привлечност за патниците.
- Премините во ниво на патната и железничката инфраструктура ја ставаат во опасност безбедноста на сообраќајот. Железничката мрежа има 132 патни премина на две нивоа и 291 патни премини во ниво. Контролата на премините не е доволна за да се одржи потребното ниво на безбедност во транспортот.
- Безбедноста на патниот сообраќај, во однос на патната мрежа во државата, измерена според одредени показатели 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 национална стратегија за безбедност во сообраќајот 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.

2.3. Предложени мерки (инфраструктура)

Предложените инфраструктурни мерки за имплементација се прикажани подолу според општите и специфичните цели и поделени во два вида на „подобрување на транспортната инфраструктура“ (т.н „цврсти“ инфраструктурни инвестиции) и „мерки за подобрување на транспортните политики“ (т.н „меки“ мерки). Онаму каде што е можно, тие се групирани по вид на транспорт. Повеќе детали во врска со активностите под секоја мерка се додаваат во последното поглавје: „План за имплементација“.

Општа цел 1: Јакнење на интеграцијата во ЕУ и промовирање на регионалната соработка

Посебна цел 1.1: Да се заврши основната и сеопфатната мрежа на СЕЕТО/ДоТЗ што минува низ националната територија и да ги надогради стандардите на постојната патна и железничка инфраструктура до ниво на модерни технички и оперативни стандарди

„Агендата за поврзување“ беше утврдена во рамките на Берлинскиот процес во 2015 година за да се подобрат врските во рамките на Западниот Балкан и меѓу ЗББ (Западен Балкан 6) и ЕУ. Идејата за индикативно проширување на ТЕН-Т, потекнува од потпишувањето на Меморандумот за разбирање за СЕЕТО и сега по влегувањето во сила на Договорот за транспортна заедница ќе продолжи во рамките на истата. Во контекст на индикативното проширување на [Транс-европска транспортна мрежа](#) (ТЕН-Т) на ЗББ, вклучувајќи ја основната мрежа, коридорите на основната мрежа дефинирани се претходно идентификувани приоритетни проекти за инвестирање во инфраструктурата. Проширувањето на коридорите на основната мрежа на ТЕН-Т кон Западен Балкан обезбедува подобра интеграција со ЕУ како и основа за искористување на поддршката од ЕУ за вложувања во инфраструктура преку [Инвестициона рамка за Западен Балкан](#) (ВБИФ) и [Механизам за поврзување на Европа](#) (ЦЕФ).

Во согласност со горенаведеното, патната и железничката инфраструктурна поврзаност со ЕУ-ТЕН-Т мрежата треба да се завршат во наредниот период. Имплементацијата на проекти фокусирани на проширувањето на патната и железничка мрежа во земјата, со што ќе се подобри поврзаноста со соседните земји, ќе се врши според претходно завршени студии за изводливост, основни проекти, согласно единствената листата на идентификувани проекти во секторот транспорт повеќегодишниот план на СЕЕТО.

Иако беше дефинирана **Посебната цел 1.2: Намалување на времето и процедурите за поминување на граничните премини**, таа главно се однесува на активности и услуги и повеќето поврзани мерки се прикажани во Поголвје 3. Сепак, подобрувањето на железничката и патната инфраструктура е клучно за исполнување на целта. Уште повеќе, Агендата за поврзување на ЕУ во Западен Балкан утврди приоритет да ги направи железничките и патните граници/заеднички гранични премини поефикасни отстранувајќи ги тесните грла во инфраструктурата. Мерките кои се поврзани со ова, наведени подолу, може да се сметаат за составен дел на Општата цел 1: Јакнење на интеграцијата со ЕУ и промовирање на регионалната соработка.

Општа цел 2: Придонесување за подобрување на економската одржливост на национално ниво

Специфична цел: 2.1: Подобрување на пристапноста и квалитетот на националниот транспорт- инфраструктура и транспортни услуги

Директните ефекти од инвестициите во транспортот се намалување на транспортните трошоци со намалување на времето за патување, намалување на оперативните трошоци за транспорт и подобрување на пристапот до дестинации во рамките на мрежата и на тој начин поттикнување на економскиот раст.

Постојната инфраструктура за патишта, железници, аеродроми и езерски пристаништа е изградена уште од пред многу години. Со цел подобрување на перформансите на постојната инфраструктура, реконструкција и модернизација на постојната транспортна инфраструктура и изградба на нови инфраструктурни врски, како и подобрување на пристапот до транспортната инфраструктура и нејзината дополнителна инфраструктура и објекти се меѓу клучните мерки во рамките на оваа Посебна цел.

Општа цел 3: Воведување на зелена мобилност и логистика фокусирана на еколошка ефикасност на транспортниот сектор

Посебна цел: 3.1: Развој и унапредување на еколошки прифатливи транспортни системи со ниско ниво на јагленород

Намалувањето на негативното влијание на транспортните системи врз животната средина и климатските промени е високо на агендата на ЕУ, а исто така и на националната агенда.. Негативното влијание може да се ублажи со воведување на бариери за бучава, подобрена инфраструктура за немоторизирани начини на транспорт во урбаните средини и езера, имплементирање на нови стандарди за заштита, изградба и одржување на инфраструктурата.

Посебна цел: 3.2: Стимулирање на промена од еден на друг вид на транспорт

Спроведувањето на предвидените мерки во рамките на оваа посебна цел, насочена кон промена од еден на друг вид на транспорт, од пат кон железница за патнички и товарен транспорт, ќе ги ублажи штетните ефекти од патниот сообраќај. Со подобрувањето на привлечноста на јавниот превоз и поврзувањето преку адаптирање на инфраструктурните капацитети, промена од еден на друг вид на транспорт за превоз на патници за користење на јавниот транспорт ќе додаде вредност за намалување на емисиите. Покрај тоа, имплементацијата на мерките за промена од еден на друг вид на транспорт ќе ја подобри пристапноста до сите корисници, вклучувајќи ги и лицата со инвалидност и намалена мобилност (пристапот до воздушниот транспорт, железничките станици и автобуските станици во урбаните средини)

Посебна цел: 3.3: Зголемување на важноста на интермодалниот и мултимодалниот транспорт во националната транспортна политика

Подобрувањето на поврзаноста на различни начини на транспорт е важна задача за воспоставување добро развиена и функционална интермодална и мултимодална транспортна инфраструктура. Предвидена е поддршка на развојот на мултимодален транспорт и изградба на контејнерски терминал Трубарево - Скопје и тоа е првата инфраструктурна интервенција во „листата на чекање“. Подобрувањето на интер- и мултимодален транспорт се очекува да ја подобри привлечноста и конкурентноста на целиот регион и да го ублажи влијанието на тешките товарни возила врз животната средина.

Општа цел 4: Воспоставување на сигурен и безбеден транспортен систем

Посебна цел: 4.1: Подобрување на безбедноста во транспортот

Инфраструктурата и соработката помеѓу инфраструктурата и учесниците е важна тема за истражување на безбедноста во транспортниот сектор. Потребно е да се разработи мултидисциплинарна стратегија за да се подобрат сите начини на транспорт (вклучувајќи железнички, воздушен, урбан и езерски превоз, ранливи учесници во патниот сообраќај, инфраструктурата, подобро управување со безбедноста и култура за поддршка на безбедноста преку зголемување на јавната свест).

Целта на железничката пруга е да обезбеди стабилна, безбедна платформа за возот да работи со различни брзини. Главните проблеми во влошувањето на колосекот се деформација на главата на шината, опасните железнички пукнатини на шината и оштетување на праговите, предизвикани од брзината и оптоварувањето на шинските возила. Како приоритет, треба да се преземат соодветни мерки за да се обезбеди сигурност на постојната железничка инфраструктура. Исто така, се предвидува и подобрување на безбедноста на транспортот на премините во ниво помеѓу различни начини на транспорт.

Посебна цел: 4.2: Подобрување на безбедноста во патниот сообраќај и безбедноста на патната инфраструктура (вклучувајќи безбедност во урбаниот транспорт)

Анализата покажува дека безбедноста во сообраќајот, особено во патниот сообраќај, не е на соодветно ниво.

Нема сомнение дека добар проект на патната инфраструктура може значително да помогне. Сепак, потребна е интервенција и со мали инфраструктурни проекти за разни ранливи учесници во сообраќајот на опасни точки во урбаните средини. Подобрувањата во површината на патот и хоризонталното и вертикалното порамнување на црни точки се покажаа многу ефикасни во голем број случаи. Потребно е соодветно финансирање на т.н „меки“ мерки, вклучувајќи соработка и иновации во примената, систематско и консолидирано собирање податоци, истражување на несреќи, информирање и подигање на свеста.

Посебна цел: 4.3: Воведување на ИТ технологии и имплементирање на Интелигентни транспортни системи (ИТС) во транспортниот сектор

Интеллигентните транспортни системи се напредни алатки за подобрување и поддршка на заштитата на критичните елементи на инфраструктурата. ИТС работи кога придржната инфраструктура - која вклучува патишта, ИТС уреди, возила, терминали, центри за управување - комуницираат едни со други и со учесниците во сообраќајот. За надлежните органи за патишта, ИТС-инфраструктурните компоненти можат да бидат поделени во четири различни категории: поле, центар, возило и телекомуникации.

Број на иновативни решенија може да се иницира во рамките на транспортниот сектор. Сепак, фактот дека ИТС не е имплементиран на национално и регионално ниво, може да се смета како можност за брзо прифаќање на сегашните стандарди и статусот на ИТС во ЕУ, избегнувајќи прекршување на застарените системи и засегнатите страни кои ги поддржуваат.

Инфраструктурни мерки

Бр	ПЦ	Начин	Подобрување на транспортна инфраструктура	Приоритет	Период на реализација
ИМ ⁸ 1	1.1	Патен	Завршување на СЕЕТО- основна и сеопфатната патна мрежа која минува низ територијата на државата (вклучувајќи студии за изводливост и технички проекти)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ИМ 2	1.1	Железнички	Поврзување на националната железничка мрежа со основната и сеопфатна железничка мрежа дефинирана од СЕЕТО (вклучувајќи студии за изводливост и технички проекти)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ИМ 3	1.2	Патен	Зголемување на бројот на граничните премини, утврдување на тесните грла на патната инфраструктура на постојните граници, предлагање и имплементирање на решенија за да се обезбеди јасна поделба на протоците на сообраќај помеѓу приватни возила, тешки товарни возила и каде што е можно, автобуси	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 4	1.2	Железнички	Подобрување и унапредување на железничката инфраструктура на постојните гранични премини со соседните држави	Среднорочен	6 години
ИМ 5	2.1	Патен	Проширување и подобрување на националната и регионалната патна мрежа во земјата во согласност со стандардите на ЕУ (вклучувајќи и подобрување на стандардите за проектирање и изградба на патишта од аспект на безбедност во сообраќајот)	Среднорочен	6 години
ИМ 6	2.1	Патен	Подобрување на постојната дополнителна инфраструктура на патиштата (сигнализација, инфраструктура поврзана со безбедноста, паркинг и патишта), меѓу другото, за олеснување на пристапот за лицата со посебни потреби	Среднорочен	6 години
ИМ 7	2.1/ 3.1	Железнички	Техничко подобрување и модернизација на постојната железничка инфраструктурна мрежа според ЕУ-ТСИ (вклучувајќи подобрување на безбедносните параметри)	Среднорочен до долгорочен	6 до 12 години

⁸ ИМ - мерки што се фокусирани на инфраструктура

ИМ 8	2.1	Воздушен	Финансиска поддршка за инвестиции во јавниот транспорт на урбано и регионално ниво, подобрување на пристапните инфраструктури на аеродромите	Среднорочен	6 години
ИМ 9	2.1	Воден	Реконструкција / изградба на соодветна марина / езерски капацитети, вкл. специјални станици за снабдување со гас на пловните објекти	Среднорочен	6 години
ИМ 10	3.1	Железнички/ Воздушен	Развој на инфраструктурата и подобрувања за ублажување на влијанието на железницата и аеродромите на околината (бучава)	Среднорочен до долгорочен	6 до 12 години
ИМ 11	3.1	Урбан	Стимулирање на еколошки градски јавен превоз, развој и надградба / подобрување на инфраструктурата за немоторизирани начини на транспорт во поголемите градови (пешачки, велосипедски патеки)	Среднорочен	6 години
ИМ 12	3.1	Воден	Дефинирање на капацитетот за еколошки прифатлив езерски транспорт (во поглед на бројот и видот на пловните објекти)	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 13	3.2	Железнички	Подобрување на поврзаноста на товарниот транспорт меѓу товарните терминали, железничката мрежа и аеродромите	Среднорочен	6 години
ИМ 14	3.2 и 4.2	Урбан	Прилагодување на инфраструктурните капацитети за подобрување на пристапноста и безбедноста за сите корисници, вкл. лица со ограничена мобилност или други ранливи корисници на патот (железнички станици и автобуски постојки во урбаните области)	Среднорочен	6 години
ИМ 15	3.2	Урбан	Подобрување на привлечноста и поврзувањето на градскиот јавен превоз (развој и надградба / подобрување на урбаната инфраструктура)	Среднорочен	4 години
ИМ 16	3.3	Патен/ Железнички	Имплементирање на железнички/патни проекти за интермодален/мултимодален транспорт со контејнери (приоритетна активност, изградба на контејнерски терминал Трубарево-Скопје)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ИМ 17	4.1	Сите видови на транспорт	Подобрување на безбедноста во сообраќајот на премините на исто ниво и на премините на различни нивоа помеѓу различните начини на транспорт	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ИМ 18	4.2	Патен	Подобрување на инфраструктурата на приоритетниот број на опасни точки во урбаните области	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 19	4.2	Патен	Техничко подобрување на најопасните делници (инфраструктура и сигнализација) и	Краткорочен до	2 до 6 години

			намалување на бројот на црни точки на националната и на патната мрежа на СЕЕТО	среднорочен	
ИМ 20	4.2	Урбан	Поддршка за мали инфраструктурни проекти во урбаните области	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 21	4.2	Урбан	Подобрувања на инфраструктура од аспект на безбедност за пешаците и лицата со ограничена мобилност или други ранливи учесници во сообраќајот во урбаните средини	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 22	4.3	Патен/Урбан	Воведување на ИТС - теренски уреди како што се: (i) сообраќајни камери и сензори, (ii) системи за регулирање на паркирање; (iii) систем за плаќање на патишта, како што е автоматизиран систем за наплата на патарина; уреди за следење на безбедноста; сигнални контролори и семафори итн.	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години

Мерки поврзани со подобрување на транспортните политики

Стратегии, акциони планови и програми се инструменти за спроведување на секторската политика во секојдневната пракса. Формулирањето на мерките претставени подолу, исто така, ќе помогне во спроведувањето на ефективни мерки во транспортна политика. Другата подгрупа на предвидени „меки“ мерки се фокусирани на зајакнување на соработката, т.е. подобрени прекугранични процедури, ефикасна координација во рамки на транспортниот сектор и граѓанското општество.

По природа, сите мерки наведени подолу се од хоризонтален карактер односно, се подеднакво важни за сите видови на транспорт.

Бр	ПЦ	Начин	Подобрување на транспортните политики	Приоритет	Период на реализација
ИМ 23	1.2	Патен /железнички	Воведување следење на времето поминато на патните/железничките граничните премини (товар / патници)	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 24	2.2	Воздушен	Ажурирање/изработка на национална стратегија за развој на воздухопловството	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 25	2.3	Сите начини	Вклучување на сите засегнати страни (администрација, бизнис, универзитети, граѓанско општество итн.) во дискусија за развојот на транспортот	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ИМ 26	2.3	Сите начини	Спроведување на инфраструктурен систем базиран на ИТ за транспортна статистика и собирање информации	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ИМ 27	3.2	Сите начини	Поддршка на истражувачки работи и студии за промена од еден на друг вид на транспорт за товари и патници	Краткорочен	2 години
ИМ 28	3.3	Сите начини	Поддршка и стимулирање на развојот на	Краткорочен	1 до 12 години

			мултимодалниот и интермодалниот транспорт	до долгорочен	години
ИМ 29	4.1	Урбан	Изработка на стратегија за одржлив урбан транспорт	Среднорочен	6 години
ИМ 30	4.1	Урбан/Патен	Употреба на модерни ИТ комуникациски платформи и мрежа за кампањи за безбедност на патиштата	Среднорочен	6 години
ИМ 31	4.2	Патишта	Ажурирање на националната стратегија за безбедност и изработка на Акционен план / започнување на Транспортна национална програма за безбедност во сообраќајот	Среднорочен	6 години
ИМ 32	4.2	Патишта	Истражување на бројот на опасни делници/црни точки (проучување и база на податоци, акционен план со можни мерки за намалување на нивниот број)	Среднорочен	6 години
ИМ 33	4.2	Патен/урбан	Подигнување на јавната свест за безбедноста на патиштата и безбедноста на урбаниот транспорт (медиумски кампањи, едукативни активности)	Среднорочен	6 години
ИМ 34	4.3	Сите начини	Обезбедување услови за воведување на Интелигентни транспортни системи и интермодална транспортна инфраструктура и услуги	Среднорочен до долгорочен	6 до 12 години

ДЕЛ 3: Мерки на транспортниот сектор (управување и услуги)

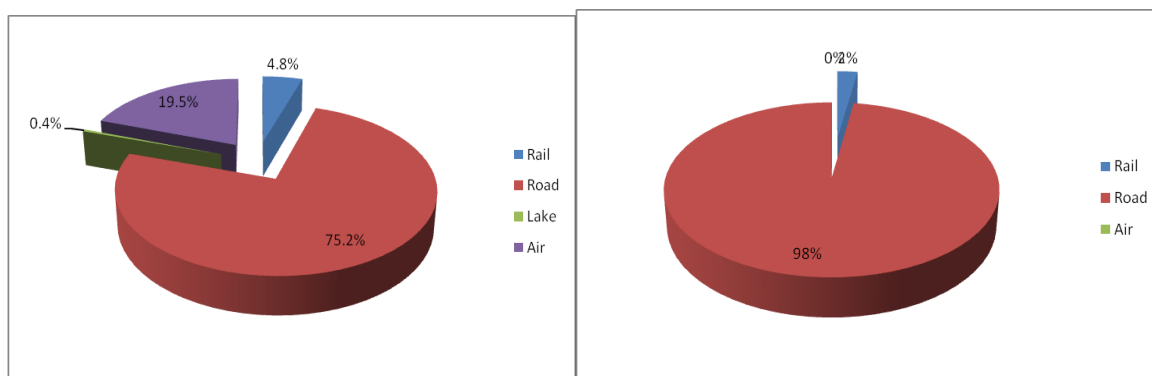
3.1 Собирање податоци за транспортни операции

Податоците за транспортните операции во 2017 покажуваат дека патниот транспорт е доминантен вид на превоз на патници и стока (Слика 24, Слика 25). Урбаниот транспорт претставува 68,7 % во структурата на превозот на патници во 2015 година.

Табела 12. Патници и стока превезени со различни начини на транспорт во периодот 2014-2017 година

Превоз	Вид на превоз	Квантитети			
		2014	2015	2016	2017
Патници (број на патници во '000)	Железнички	803	1 022	663	500
	Патен	8115	8 074	7221	7775
	Езерски	37	39	30	45
	Воздушен	1275	1 560	1788	2017
	ВКУПНО	10230	10 695	9702	10337
Стока (број на тони во '000)	Железнички	2376	1 566	1358	1558
	Патен	31587	36 513	51308	64221
	Воздушен	3	3	3	3
	ВКУПНО	33966	38 082	52669	65782

Извор: ДЗС, МакСтат - База на податоци



Слика 24. Учество на превезени патници по вид на превоз во 2017 година

Слика 25. Учество на превезена стока по вид на превоз (тони) во 2017 година

Според податоците на ДЗС во периодот 2006 – 2017 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

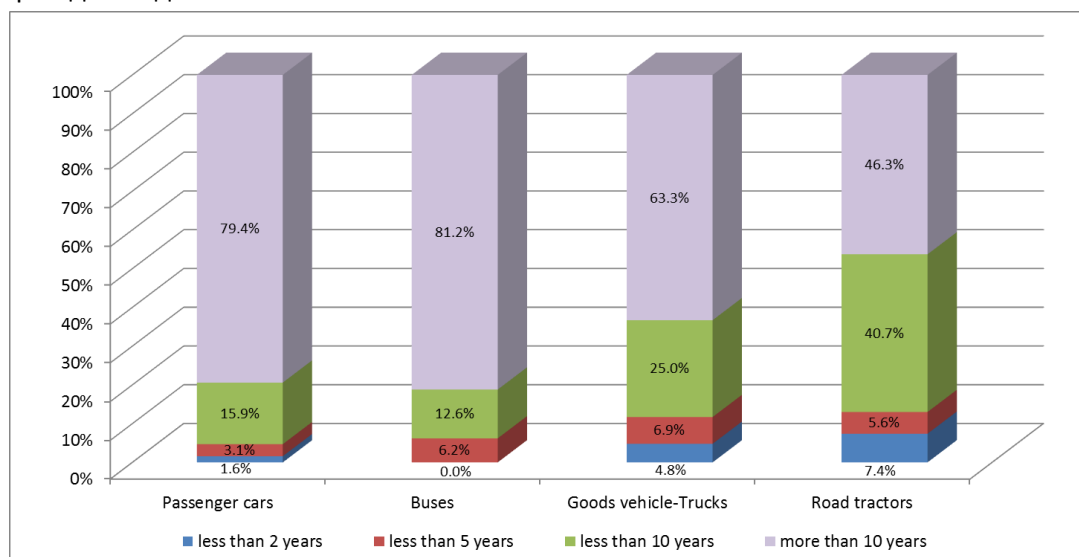
Патниот возен парк во земјата постојано се зголемува за сите категории на возила. Стапката на пораст на патнички автомобили меѓу 2010 и 2017 година е 40,27% или во просек за 5 години е 6,7% годишно.

Табела 13. Број на регистрирани моторни возила во земјата во периодот 2011 – 2015 година

Тип на моторно возило	Година						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Мотоцикли	8373	8473	8093	8634	10050	11697	14129
Патнички автомобили	313080	301761	346798	371449	383833	394934	403316
Автобуси	2636	2719	3022	3164	3243	3230	3188
Товарни возила	27917	26542	30167	32123	33237	34669	35912
Патни влечни возила	4636	4219	4934	5248	5451	5640	5778
Влечни возила	1109	1059	9740	8030	6536	2845	2707
Работни возила	585	547	585	614	612	623	834
Приколки	5683	5442	8298	8424	8762	8161	8652
ВКУПНО	364019	350762	411637	437686	451724	461799	474516

Извор: ДЗС, МакСтат - База на податоци, 2017

Возниот парк е многу стар, особено возниот парк на автобуси каде 78 % од автобусите се постари од 10 години.



(Извор: ДЗС, Транспорт и други услуги, 2015 г.)

Слика 26. Просечна старост на патните моторни возила во 2015 година

Податоците од 2017 година за моторни возила според видот на горивото покажуваат дека околу 47 % од возилата користат бензин, околу 50% користат дизел, а само 3.7 % користат

електрична енергија, бензин-гас и мешавина. Учеството на возила што користат дизел е зголемено во 2017 година во однос на делот на возила во 2016 година или во 2016 година околу 49% од возилата користеле бензин, а 48 % 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 14). Овој пораст се должи главно на увоз на стари возила во периодот по 2012 година.

Табела 14. Проценки за стапката на моторизираност по региони во периодот 2010 – 2015 година

РЕГИОН	ГОДИНА					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<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
Пелагониски Регион	151,8	146,9	134,6	175,5	187,9	199,9
Полошки Регион	103,0	104,7	83,8	128,1	134,3	121,6
Североисточен Регион	95,7	59,9	91,4	144,5	150,7	157,0
Скопски 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.

- **Сообраќај на граничните 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 2017 година (Табела 15).

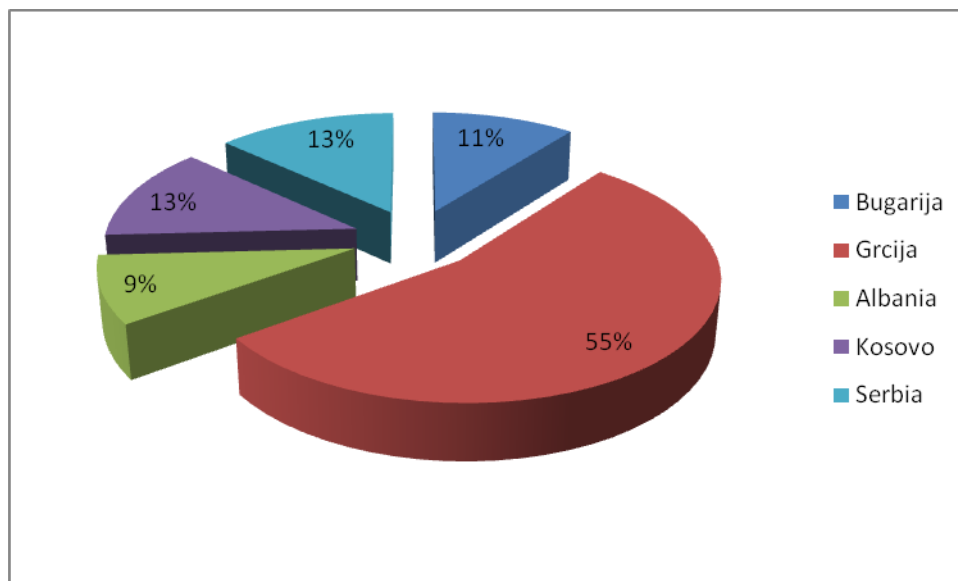
Табела 15. Превоз на патници на главните гранични премини

Земја	Граничен премин	Превоз на патници (во милиони)				
		Домашни	Странски	ВКУПНО	Учество (%)	Вкупно со земја

Бугарија	Деве Баир	0,598	0,875	1,473	5.6%	2.788
	Делчево	0,393	0,184	0,577	2.2%	
	Ново Село	0,353	0,385	0,738	2.8%	
Грција	Богородица	1,134	11.700	12.834	48.7%	14.380
	Меџитлија	0.386	0.588	0.974	3.7%	
	Дојран	0.211	0.361	0.572	2.2%	
Албанија	Ќафасан	0.451	1.039	1.490	5.7%	2.386
	Свети Наум	0.076	0.285	0.361	1.4%	
	Блато	0.084	0.451	0.535	2.0%	
Косово	Блаце	0.853	1.878	2.731	10.4%	3.325
	Јажинце	0.316	0.278	.594	2.3%	
Србија	Табановце	1.478	2.009	3.487	13.2%	3.487
ВКУПНО		6.333	20.033	26.366	100%	

Извор: Според податоците од ДЗС, МакСтат-База на податоци

Најголем дел од патувањата на патниците се одвиваат во насоката север-југ преку граничните премини со Грција и со Србија каде што учеството е 55 %, односно 13 % (Слика).

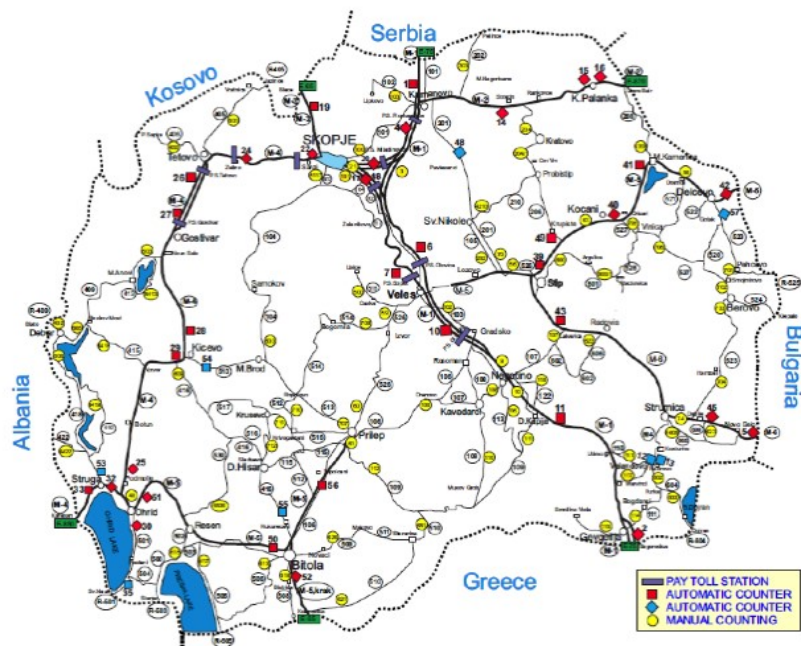


Слика 27. Учество на патничкиот сообраќај на граничните премини со соседните земји

- **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 во Извештајот за јавни расходи и фискална политика во 2015 година објави дека 22 % од магистралните патишта и 90 % од регионалните патишта имаат помалку од 3 000 возила дневно, додека 62 % од државните патишта имаат само од 1 000 и 3 000 возила дневно. Собирањето податоци се врши со

автоматски бројачи и со рачно пребројување во најголем дел на националната патна мрежа (Слика).



Слика 28. Локација на наплатните станици, автоматски и рачни бројачи на патната мрежа



Слика 29. ПГДС во 2015 година на патната мрежа

- **Состојба на патната мрежа**

Оценката на СЕЕТО за условите за сеопфатната и основната мрежа (Извештај на СЕЕТО од јули 2016 година) врз основа на податоците добиени од ИРИ (ИРИ-Меѓународен индекс за нерамност) покажува дека како резултат на инвестициите во патниот сектор, состојбите на патната мрежа се подобрени и до 75% од сеопфатната мрежа и 83% од основната мрежа се

оценети како во добра состојба, додека соодветно 25% и 17% се во средна состојба. СЕЕТО дефиницијата за пат во добра состојба е онаа кај ИРИ помеѓу 1,24 - 2,84. Нема извештаи дека патни делници се во лоша или во многу лоша состојба.

Групацијата на Светската банка⁹ објави дека во 2013 година имало 91% од магистралните патишта и автопати, 82% од регионалните патишта R1 и 68% од регионалните патишта R2 во добра состојба. Овие податоци се однесуваат на проценките направени од Јавното претпријатие за државни патишта (ЈПДП). ЈПДП во 2014 година процени дека нешто помалку од 80% од македонската националната патна мрежа е во добра или задоволителна (односно одржлива) состојба. Најновата проценка на состојбата на патната мрежа не е покажана.

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

ЈПДП сè уште го нема имплементирано системот за управување со патната инфраструктура (РАМС) во процесот на планирање и управување со планирањето на одржувањето. Воспоставувањето на јасно разбирање на состојбата на патната мрежа е основен чекор за подобрување на идните инвестициски одлуки. Всушност, ако се потврди бројот на РОНЕТ, тоа би укажувало дека состојбата на националната патна мрежа е полоша отколку во повеќето земји со слично ниво на приход.

Според Светскиот економски форум и рангирањата на конкурентноста во 2016 година за квалитет на патната инфраструктура, земјата се рангира на 88 место (помеѓу 140 земји) со оцена од 3,5 (оценувањето е меѓу 1 за исклучително лошо и 7 за исклучително добро).

Железнички транспорт

- **Возен парк на шински возила**

Единствениот железнички оператор во земјата е Акционерско друштво за железнички транспорт (МЖ Транспорт А.Д.). До 2016 година година МЖ Транспорт А.Д. 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 со вкупна енергија во kW од 94492, од кои 5 дизел-локомотиви не се во возна состојба. Транспортната компанија, исто така, има 4 електромоторни возови и 6 дизел моторни возови, или вкупно 10 моторни возови со вкупна енергија во kW од 8572. Паркот на влечни возни средства е стар, а околу 70 % од локомотивите и моторните возови се

⁹ Извештај за јавни расходи и фискална политика во 2015 година. Извештај бр. 93913-МК

произведени меѓу 1965 и 1974 година. Проектот за обновување на моторните возови и електричните локомотиви е во тек и е поддржан од ЕБОР.

МЖ Транспорт А.Д. 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. објави дека во 2017 година само 8 патнички вагони редовно биле вклучени во состав на патничките возови. Претпријатието за железнички транспорт има 1 161 товарни вагони со вкупен капацитет во тони од 60742, а исто така, 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**

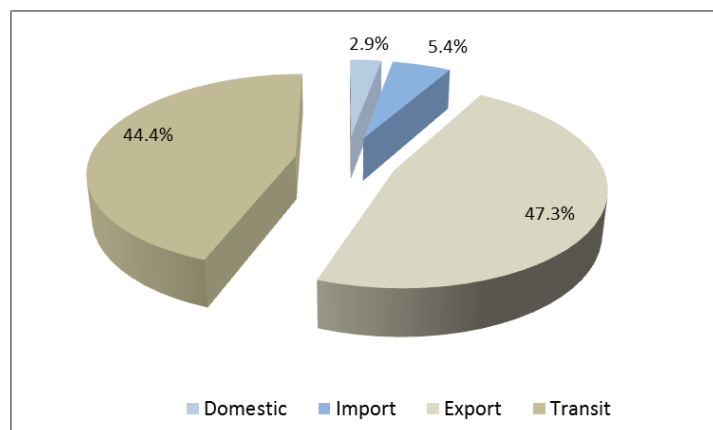
Железничкиот превоз на патници се намалил меѓу 2011 и 2014 година и се зголеми во 2015 година, додека железничкиот товарен транспорт редовно се намалува во истиот период (Табела 16). Овој пад на товарниот транспорт може да се објасни со неколку прекини на сообраќајот меѓу пристаништето Солун - Грција и граничната станица во Гевгелија поради штрафови и протести во Грција, како и градежни работи за 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 16. Железнички транспорт во периодот 2011 – 2015 година

Железнички транспорт	Година					
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Превезени патници во илјади	1421	1013	853	803	1022	663
Патнички километар во милиони	145	99	80	80	178	83
Индекс 2011=100	100,0	68,3	55,2	55,2	122,8	
Превезена стока во илјади тони	2770	2539	2283	2376	1566	1358
Нето-тонски километар во милиони	479	423	421	411	278	222
Индекс 2011=100	100,0	88,3	87,9	85,8	58,0	

Извор: ДЗС – Транспорт, туризам и други услуги, 2017 г.

Просечното поминато растојание на патник во 2015 година изнесувало 174 километри, а на товар било 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 бил 791 илјада патници, а во 2015 година бил 1013 илјади патници или 99,1 % од вкупниот превоз на патници со железница. Меѓународниот превоз бил 12 илјади патници во 2014 година, и 9 илјади патници во 2015 година или тоа претставува само 0,9 % од превезените патници по железница, а 3 илјади патници во 2016 година. 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. 5).



Слика. 5. Учество на товарен железнички превоз во земјата, увозот, извозот и транзитот 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 17).

Табела 17. Домашен и меѓународен железнички товарен транспорт во периодот 2012 – 2015 г.

• Железнички транспорт	Година			
	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Превезена стока во домашниот транспорт				
Превезена стока во илјади тони	33,2	26,4	45,4	46,3
Нето-тонски километри во милиони	2,1	5,4	1,8	2,3
Превезена стока во меѓународен транспорт				
Извоз – превезена стока во илјади	165,2	88,6	143,5	85,1
Извоз – нето-тонски километри во милиони	25,4	14,5	27,2	16,1
Увоз – Превезена стока во илјади тони	1644,3	1405,2	1443,7	739,6
Увоз – нето-тонски километар во милиони	222,9	211,6	197,9	87,4
Транзит – Превезена стока во илјади тони	696,1	763,6	743,9	694,7
Транзит – нето-тонски километар во милиони	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

• Состојба на железничката мрежа

Делумната рехабилитација на железничката пруга од околу 54 километри на Коридорот X Табановце-Скопје-Велес-Гевгелија започна пред пет години и рехабилитационите работи се во тек. Делот од Битола до Креница е во реконструкција и предвидено е оваа железничка врска да биде повторно отворена во текот на 2019 година.

Според Светскиот економски форум и рангирањето за конкурентност во 2016 година за квалитет на железничката инфраструктура, земјата се рангира на 85 место (меѓу 108 земји) со оцена од 2,2 (оцените се меѓу 1 за екстремно најлоша и 7 за исклучително добра).

Капацитет и нивоа на услуги на патната и на железничката мрежа

Патна мрежа

Нивото на услуга (ННУ) 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 (ПКП). Целта на ННУ е да го поврзе квалитетот на сообраќајната услуга со даден проток на сообраќај. Капацитетот е дефиниран како максимален број возила, патници на единица време, кои можат да бидат прифатени во дадени услови со разумно очекување на појавување.

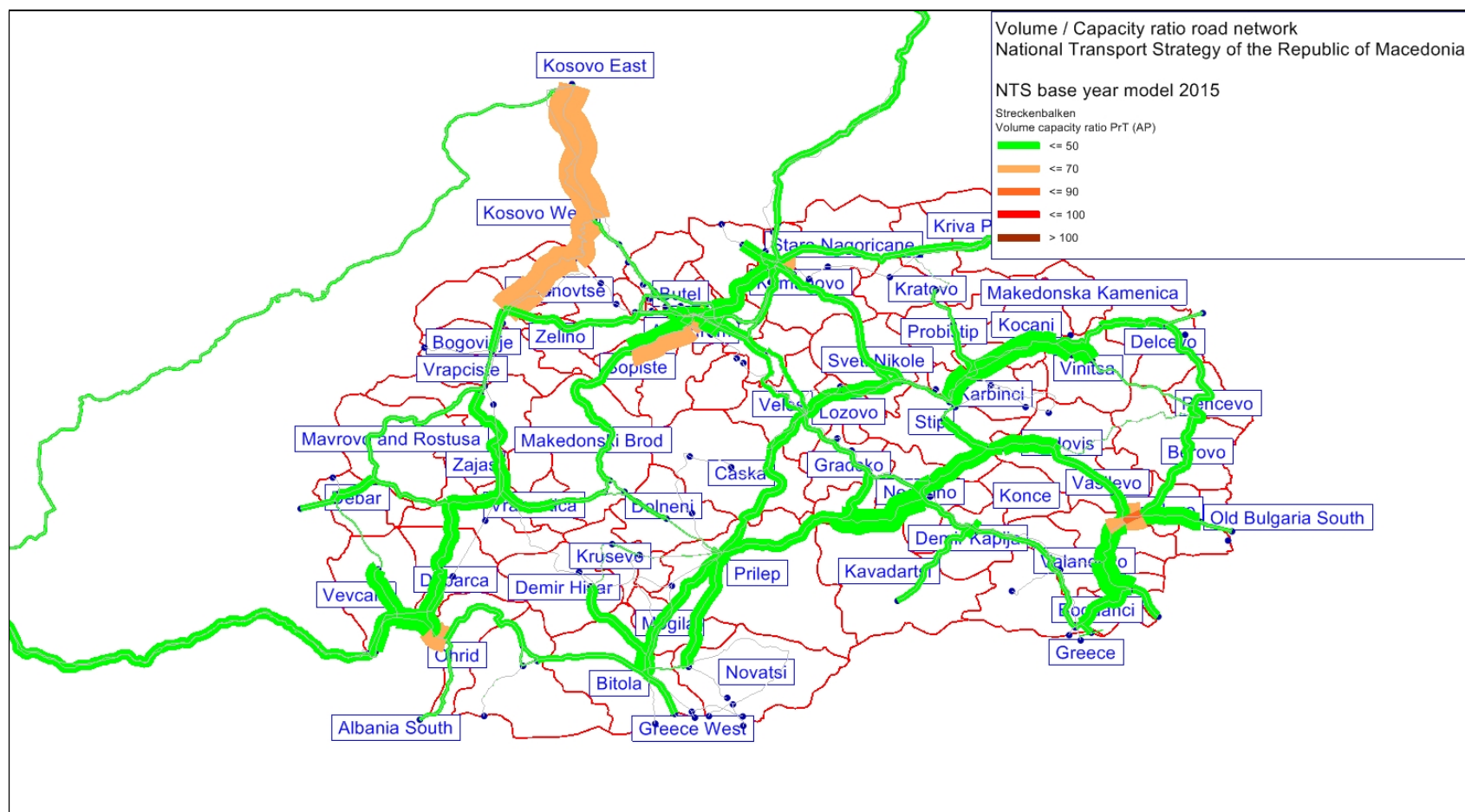
Анализата на капацитетот се обидува да даде јасно разбирање за тоа колку сообраќај може да прифати даден пат. ННУ се обидува да даде одговор на тоа колку е добра постојната сообраќајна ситуација на даден пат. Поради сегашните можности на транспортниот модел, нивото на услуга и капацитетот се проценети 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, подетално да се разработи и железничкиот транспорт од оперативна гледна точка.

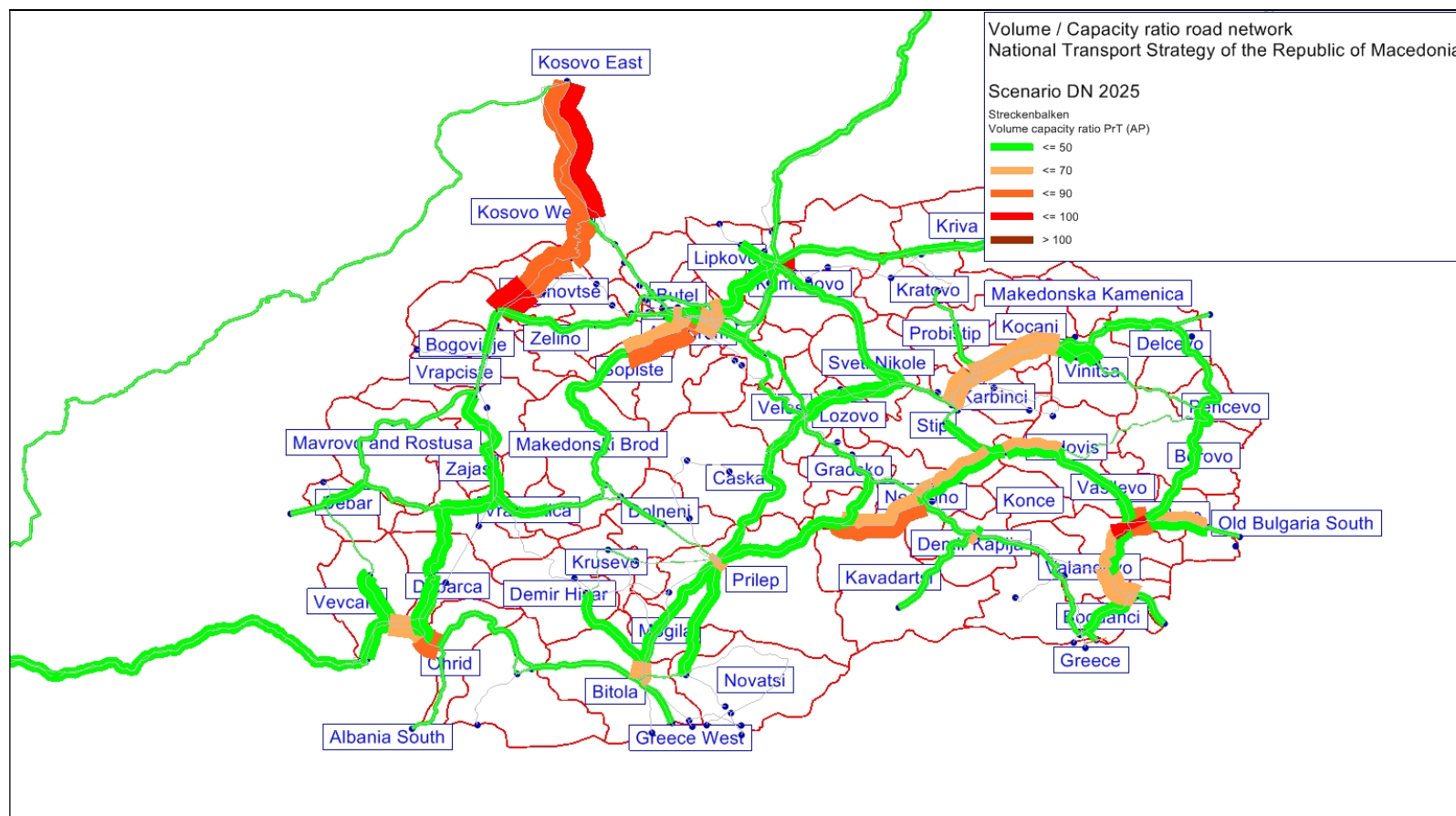
Следниве бројки ги покажуваат односот на обем / капацитет за:

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

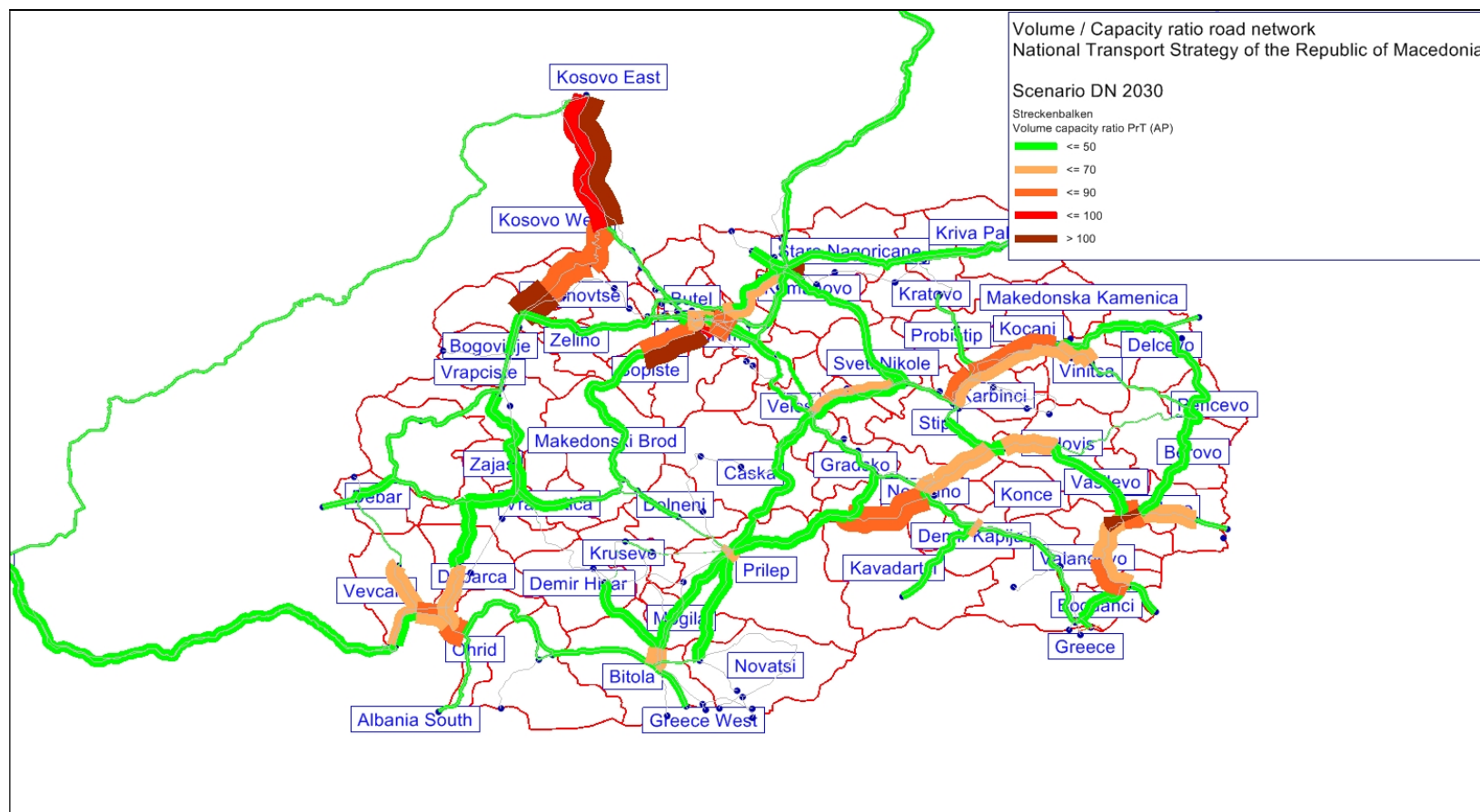
Слика 31. Однос обем/капацитет на патна мрежа – основна година 2015 г.



Слика 32. Однос обем/капацитет на патна мрежа – прогнозирано ДН сценарио 2025



Слика 33. Однос обем/капацитет на патна мрежа – прогнозирано ДН сценарио 2030



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 – Јажнице, граница со Косово: резерва на 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 редукациските 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 ЕПА/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 – Винаца: 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. П1401 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 показатели за квалитет во железничкиот транспорт 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 транспорт опфаќа зачестеност на возовите, точност, време на патување, безбедност, хигиена во возовите и во железничките станици, светлосни сигнали и информации корисни за патниците, достапност до железницата.

Агенција за регулирање на железничкиот сектор во 2012 година спроведе анкета за проценка на квалитетот на услугите за превоз на патници во железничкиот сообраќај. Заклучоците од оваа анкета 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 станици;
- 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. 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. Во изминатите неколку години, воведени се неколку мерки со цел зголемување на интересот за користење на железничкиот транспорт: бесплатен викенд за студенти до возраст од 27 години, 50% попуст за студенти, бесплатен викенд за пензионери.

Капацитетот на железничката инфраструктура традиционално се мери по број на возови дневно низ теоретски стандардни капацитети врз основа на нивните 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 што 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 колосеците во текот на денот, потребите за одржување и возниот ред.

Кодексот 406/2013 на УИК (Меѓународна унија на железници) дава единствен пристап за проценка на капацитетите и се препорачува за управителите на инфраструктура да користат ИТ-поддршка во своите проценки. Капацитетот на железничката пруга со автоматски блокирачки сигнали -АБС ([Automatic Block Signals](#) -ABS)) може да биде околу 80 возови/ден¹⁰. Капацитетот на железничката мрежа во земјата во 2015 година пресметан од страна на ЈП МЖ Инфраструктура е претставен во следнава табела:

Табела 18. Капацитет на железничката мрежа во земјата

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

Извор: Според пресметките на ЈП МЖ Инфраструктура

Табела 19. Искористеност на капацитет на МЖ Транспорт А.Д. во 2015 година (во %)

Бр.	Железничка пруга	Товарен сообраќај	Патнички сообраќај	Сообраќај на	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 (косовска 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	Скопски железнички јазол	32,6	0,0	16,0	48,6

Извор: Според пресметките на ЈП МЖ Инфраструктура

¹⁰ Упатства за оценување на железнички проекти -РАИЛ-ПАГ (RAIL-PAG), Европска комисија и Европската инвестициона банка, 2005 г.

Табела 20. Вкупен работен капацитет во 2015 (во %)

Бр.	Железничка пруга	Искористеност на ЈП МЖ Инфраструктура	Искористеност на МЖ Транспорт А.Д.	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 (косовска граница)	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	Скопски железнички јазол	19,1	48,6	67,7

Извор: Според пресметките на ЈП МЖ Инфраструктура

Градежните работи за обнова на железничката пруга по должина на делницата Велес–Гевгелија на Коридорот Х изискуваат оваа железничка делница да се затвори за сообраќај за да се овозможи извршување на работите на обнова на железничката пруга. Железничката пруга 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 . Генерално, капацитетот на железничката мрежа е доволно голем за сообраќајот остварен во 2015 година.

Воздушен транспорт

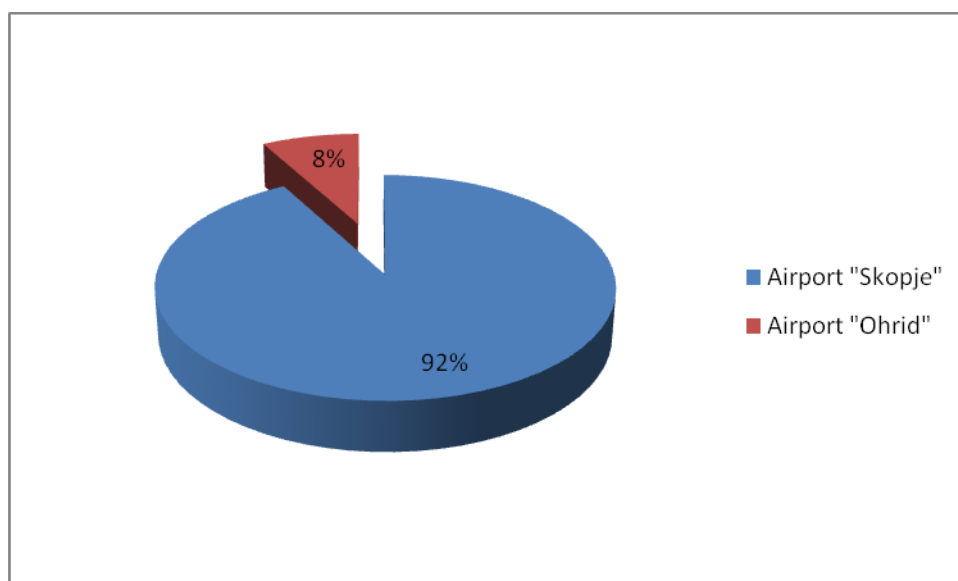
Во 2008 година Владата на Република Македонија потпиша договор со турската компанија Тепе Акфен Вентурес (ТАВ) за дваесетгодишна концесија за време на која оваа компанија ќе управува со двата постојни аеродрома: во Скопје и во Охрид. Периодот на концесија започна во 2010 година, а планираните работи 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 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 покажува пораст на воздушниот сообраќај, значително во периодот по договорот за концесија со ТАВ – Операторот на турски аеродроми.

Табела 21. Воздушен сообраќај во периодот 2013 – 2015 г.

Воздушен сообраќај	2013	2014	2015	2016	2017
Сообраќај на домашни и меѓународни авиокомпани на аеродромите (во илјади)					
Вкупен број на летови	12,380	13,968	15,585	16,879	18,130
Меѓународен транспорт – вкупно	11,155	12,673	14,350	15,719	16,796
Меѓународен транспорт редовен	9,868	11,603	12,619	14,461	15,377
Меѓународен транспорт чартер	1,287	1,070	1,731	1,258	1,419
Патнички сообраќај на домашни и меѓународни авиокомпани на аеродромите (во илјади)					
Вкупно патници	1,066,628	1,278,327	1,560,683	1,794,261	2,027,345
Меѓународен превоз – вкупно	1,059,588	1,274,836	1,552,137	1,788,233	2,017,142
Товарен сообраќај – патнички сообраќај на домашни и меѓународни авиокомпани на аеродромите (во милиони)					
Комерцијален/меѓународен транспорт - вкупно	2,268	3,116	2,341	2,619	2,496

Извор: ДЗС – МакСтат-База на податоци, 2018

Аеродромот во Скопје е главен аеродром за воздушен патнички сообраќај со околу 92% од сите превезени патници во 2017 (Слика). Воздушниот товарен превоз е речиси целосно на аеродромот во Скопје.



Слика34. Учество на воздушниот патнички сообраќај на аеродромите во Скопје и во Охрид

Транспорт по внатрешни водни патишта

Превозот на патници по водни патишта постои само на Охридското Езеро. Бродовите се мали и имаат од 25 до 150 седишта. Линиски превоз се врши само по утврден пат и со претходно утврден распоред на пловење. Нелински превоз се користи често за ноќни крстарења за превоз со чамец на група патници кои имаат исто крајно одредиште.

Бројот на патнички бродови во 2017 година е 4 со вкупно 530 седишта за патници. Бројот на превезени патници во истата година е 44,51 илјада патници од кои сите 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 вид на превоз, исто така, би можел да придонесе за изградба на одржлив транспортен систем во регионот.

Интермодален транспорт

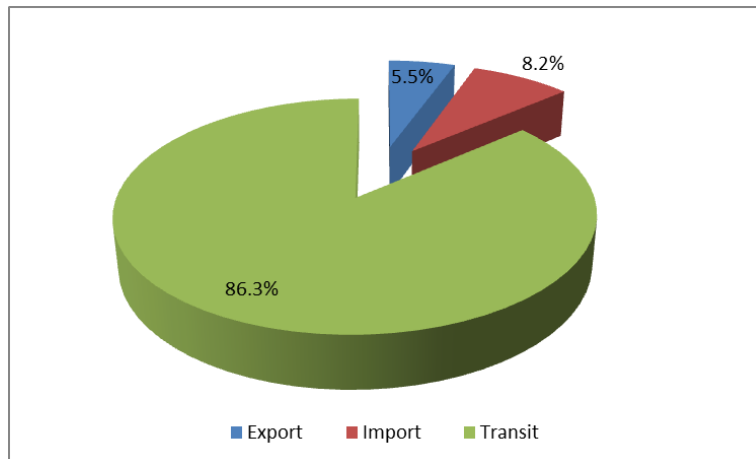
Интермодалниот контејнерски транспорт во земјата е неразвиен. Овој превоз се користи само за меѓународен превоз, особено за транзит на товари од пристаништето Солун низ територијата на земјата по железничката пруга по должина на Коридорот X. Инфраструктурата на интермодалните објекти и терминали во земјата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

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

Табела 22. Податоци за интермодален транспорт во 2012 г.

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 – База на податоци, пропис ES213M16

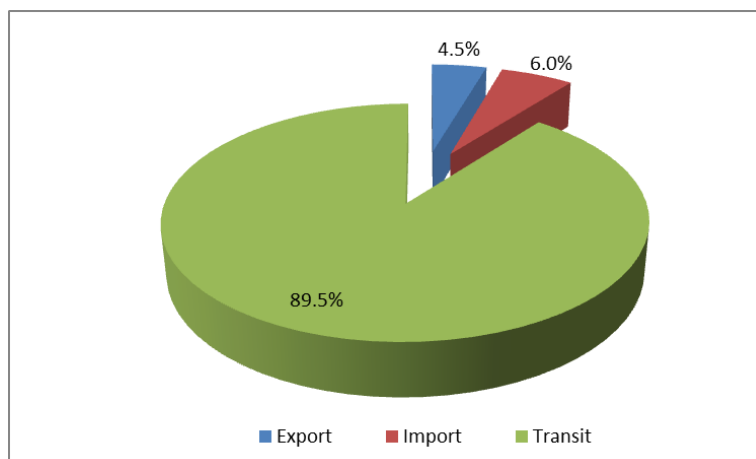


Слика 35. Учество на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2012 година

Табела 23. Податоци за интермодален транспорт во 2015 г.

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



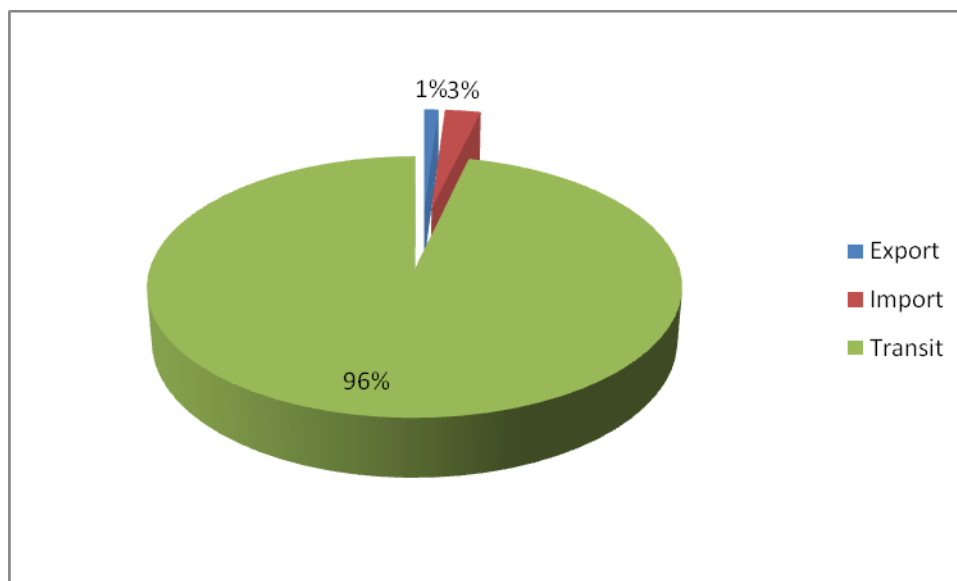
Слика 36. Учество на извозот, увозот и транзитот во интермодалниот транспорт во 2015 г.а

Табела 24. Податоци за интермодален транспорт во 2017 г.

Показатели	2017 г.			
	Извоз	Увоз	Транзит	Вкупно
Превезена стока, тони	4594	11331	419768	435693
Нетотонски километри (илјади)	601	1008	104103	105712

Натоварени ТЕУ, број на контејнери	32	368	19360	19760
Празни ТЕУ, број на контејнери	398	1	1419	1818

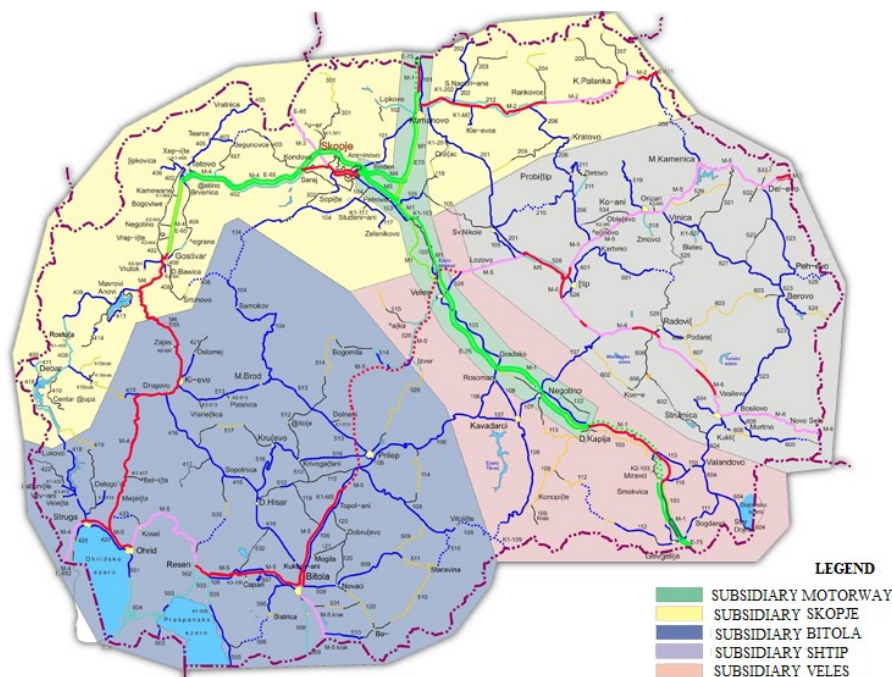
Извор: ДЗС, МакСтат податоци



3.2 Анализа на проблеми (работење и управување)

3.2.1 Одржување на патната инфраструктура

Секоја година, Јавното претпријатие за државни патишта подготвува Годишна програма за одржување и заштита на државните патишта, финансирана од сопствени средства, вклучувајќи 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 Македонијапат (ЈПМП), а во однос на локалните патишта, одржувањето често го вршат локални јавни компании или приватни претпријатија преку една форма на концесија. ЈП Македонијапат 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 Македонијапат има пет подружници (Слика 37) што се координирани од страна на директорот. Тоа се следниве подружници: Автопат со 294 км должина на патишта што треба да се одржува, подружница Скопје со 1 149 км должина на патишта што треба да се одржуваат, подружница Велес со 662 км должина на патишта што треба да се одржуваат, подружница Битола со 1 300 км должина на патишта што треба да се одржуваат и подружница Штип со 1011 км должина на патишта што треба да се одржуваат.



Слика 37. Организација на ЈПМП за одржување на државните патишта во пет подружници

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 Македонија пат 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 недостаток, 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 националната патна мрежа (околу 4 500 км), а годишниот буџет меѓу 2012 и 2016 година изнесуваше 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 Македонијат 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 се уште не користи систем за управување со патната инфраструктура (РАМС) во процесот на планирање и носење одлуки во врска со одржувањето на патиштата. Системот за управување со патната инфраструктура (РАМС) вклучува:

- Обезбедување опрема за испитување 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, програма за периодично одржување на патиштата и за активности за нивна поправка врз база на податоците за патната мрежата од РАМС

Во отсуство на Систем за управување со патната инфраструктура (РАМС) што би обезбедил целосен преглед на моменталната состојба на мрежата, РАМС создава петгодишни и годишни програми, главно врз база на утврдените национални приоритети, што се набројани во владината програма и националната транспортна стратегија, земајќи предвид некои од препораките на инженерите за надзор на мрежата на ЈПДП, кои се дадени врз база на визуелни контроли на мрежата. ЈПДП од 2013 година работи на воведување систем за управување со со патната инфраструктура, 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 состојбата на националната патна мрежа. Алатката за проценка на патната мрежа (РОНЕТ), изработена во Светската банка, укажува дека ќе бидат потребни значително поголеми трошоци за одржување за да се подобри состојбата на патната инфраструктура (Извештај на Светската банка од јули 2015 година).

3.2.2. Одржување на железничката инфраструктура

Железничка пруга на Коридорот X е едноколосечна, електрифицирана, најчесто во средна состојба, со две неодамна обновени делници, Табановце-Куманово 11,6 км и Миравци-Смоквица 12,5 км, кои може да се опишат како во многу добра состојба.

Железничката пруга на Коридорот VIII сè уште не е целосно изградена и има две врски што недостасуваат кон двете граници, кон Албанија (63 км од Кичево до граничниот премин) и кон Бугарија (приближно 58 км од Бељаковце до граничниот премин).

Со железничката инфраструктура управува Јавното претпријатие за железничка инфраструктура Македонски железници (ЈП МЖ-Инфраструктура) како Управител за инфраструктура. Трошоците за рутинско одржување се обезбедени од годишната програма за финансирање на железничката инфраструктура и се во согласност со износот обезбеден во националниот буџет и одобрен од Владата. ЈП МЖ-Инфраструктура поседува единствена модуларна софтверска платформа која користи соодветни параметри како поддршка на носењето одлуки и краткорочно до долгорочно планирање на работи за одржување и обновување на железничката пруга. Проблемот во имплементацијата на овој софтвер е недостатокот на редовни мерења на состојбата на колосекот, на пр. последните мерења датираат од 2013 година.

Извештајот на СЕЕТО железничко одржување на ТЕН-Т Основната мрежа во Западен Балкан од 2016 година смета дека потребите за одржување се движеле меѓу 16 и 21 милиони евра на годишна основа од 2011 до 2016 година. Сепак, доделениот буџет за одржување во истиот период бил 5 до 6 пати понизок од проценетите потреби или од 1,79 до 3,58 милиони евра годишно. Просечните годишни трошоци за одржување по километар се проценуваат на 5140

евра/км, што е далеку помалку од проценката во проектот REBIS од 2015 година од околу 15000 евра/км.

3.2.3 Интермодален товарен транспорт

Европската конференција на министри за транспорт го дефинира интермодалниот транспорт како: „движење на стока во една и иста товарна единица или возило кое користи сукцесивно 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 железница, внатрешни водни патишта или море, а секој почетен и/или краен крак што се одвива по пат е колку што е можно пократок“ (ЕУ-Директива 92/106).

Интермодалноста ја адресира интеграцијата на начините на транспорт на три нивоа: инфраструктура и транспортни средства, операции и користење на инфраструктурата (особено терминали) и услуги и регулатива (од рамка базирана на начин на транспорт до рамка што е независна од начинот на транспорт). Индексот на логистички перформанси (ЛПИ) на Светската банка (оцена од 1 = низок до 5 = висок) рангира 160 земји во шест категории на економска активност, меѓу кои се царинската ефикасност, квалитетот на инфраструктурата и навременоста на пратките, и кои се сè повеќе признати како важни за развојот. Податоците што се користат во рангирањето доаѓаат од спроведувањето на анкета кај корисниците на логистика, на кои им се поставуваат прашања за странските земји во кои тие работат. ЛПИ во 2018 година за Република Македонија има вредност од 2,47. Вредноста на ЛПИ е збир од некои подпоказатели составени од: Царински индекс = 2,21, Индекс на инфраструктура = 2,58, Индекс на меѓународни пратки = 2,45, Логистичка компетентност = 2,36, Индекс на пратење и проследување = 2,32 и Индекс на навременост = 3,13. Овој резултат на ЛПИ ја рангира земјата на 81 место од вкупно 160 земји.

Табела 25. Индекс на логистички перформанси (ЛПИ)

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

Извор: Извештај на Светска Банка-Обединетите нации во подготовка за Втората Конференција на Обединетите нации за земјите во развој опкружени со копно (ЛЛДК), 2014 г.

3.2.4 Управување со железничкиот сектор

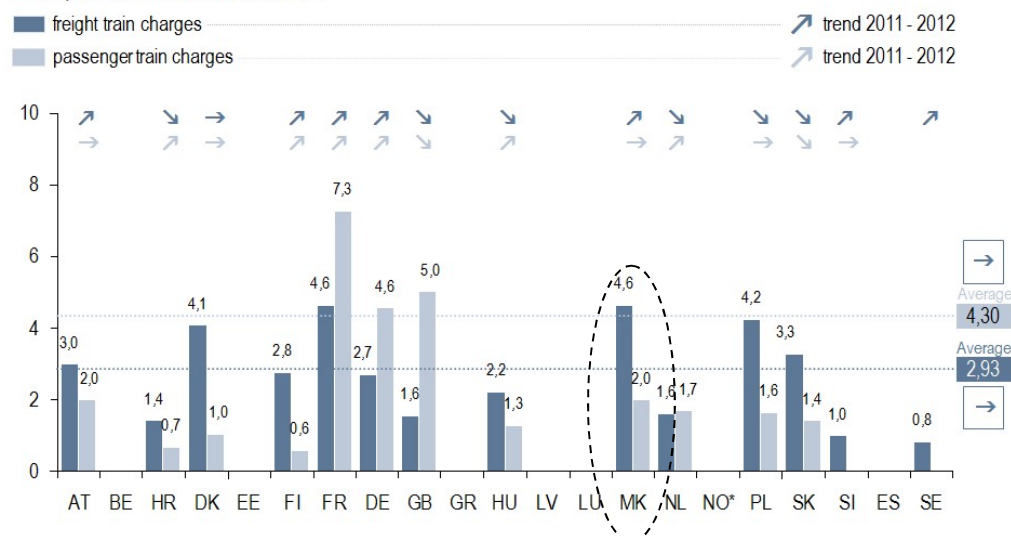
ЈП Македонски железници - Инфраструктура (ЈП МЖ-Инфраструктура) е Управител за инфраструктурата што почнува како посебна институција од 2007 година, согласно Законот за железничкиот систем. Единствениот железнички оператор во земјата е Акционерското друштво за железнички транспорт (МЖ-Транспорт АД), кое произлезе од поделбата на поранешната железничка компанија во две претпријатија: Инфраструктура и Транспорт. Оваа компанија се уште е целосно во сопственост на државата. Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор беше конституирана во 2008 година.

Секоја година ЈП МЖ Инфраструктура објавува Извештај за мрежата, што вклучува еден детален преглед на достапната железничка инфраструктура за потенцијалните корисници, а и содржи општи правила, рокови, процеси и критериуми поврзани со наплата 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 Реил Нет Европа (RNE). 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 пристапувањето 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 Агенција за регулирање на железничкиот сектор. Пристапот до железничка инфраструктура за вршење транспортни услуги може да 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 Управата за сигурност во железничкиот систем која е орган во рамките на Министерството за транспорт и врски. Железничкиот оператор треба да склучи договор за пристап со ЈП МЖ-Инфраструктура за пристап до железничката инфраструктура.

Надоместокот добиен за користење на колосекот се користи за финансирање на железничката инфраструктура. Всушност, надоместокот добиен за користење на пругите не е доволен за да се покријат реалните трошоци за одржување на железничката инфраструктура и за нејзиното управување. Тие се дефинираат како директни трошоци што резултираат од користењето на услугите, врз основа на големината на железничката инфраструктурна мрежа и се ставаат на ниво на трошоците што ќе осигура ефикасно обезбедување на услугите. Надоместоците што се користат за да се утврди минималниот пакет на услуги се дефинираат земајќи го предвид бројот на поминатите километри, составот на возот и други фактори како брзината, основното оптоварување 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 маса од 600 тони до 1200 тони кои се движат по електрифицирана 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 од надоместоците за пристап и 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 од 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 38. Просечни трошоци за пристап на колосек во различни земји на ЕУ во 2012 г. (Извор: Регулаторна агенција за железници)

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

Табела 26. Вработени, приходи, трошоци 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	1340	17,7	25,5	7,9
МЖ Транспорт А.Д.	1174	20,9	28,2	7,4

Извор: Финансиски ревизорски извештај на ЈП МЖ-И за 2014 година и статистички податоци на МЖ-Т 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. процени дека меѓу 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, што 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 27. Железнички гранични станици

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

Извор: Изјава за мрежата на МЖ Транспорт А.Д. во 2017 г.

Планот за модернизација и изградба на железничка инфраструктура се базира на националната програма и тригодишниот Бизнес-план на ЈП МЖ Инфраструктура. Последната национална програма за железничка инфраструктура 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, 17 % од Државниот буџет и 1 % од сопствен финансиски извор.

Според Законот за железничкиот систем, ЈП МЖ Инфраструктура исто така подготвува годишна програма за финансирање активности на 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 единечна цена за одржување во овој период е 6 365 евра/километар отворена пруга.

Националните 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 усогласат 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 28).

Табела 28. Број на парови патнички возови/24 ч. во 2017 година

Станици		Број на парови 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

Цената на патничкиот билет зависи од далечината на патување. МЖ Транспорт АД 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 меѓу Скопје и некои станици на железничката мрежа покажува дека комерцијалната брзина на возовите е меѓу 45 км/час и 75 км/час.

Табела 29. Време на патување и брзина на патување на патнички возови во домашниот железнички сообраќај во 2017 г.

Станици		Оддалече- ност (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

Прикажаното време за патување и комерцијалната брзина на патничките возови генерално не се конкурентни со брзината на патување со коли, 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 превезената стока, масата на стоката и патните растојанија. Вкупниот трошок за транспорт варира од 0,224 евра/t*km до 0,032 евра/t*km во зависност од оддалеченоста на превозот и количината на стока за транспорт.

МЖ-Транспорт АД дава специјални попусти за голем обем на транспорт до 20% од вообичаените трошоци. Просечната комерцијална брзина на товарните возови е 12,4 км/ч, а просечниот возен товар во 2014 година е 919,9 тони.

3.2.5 Законски/процедурални одредби за прекуграничен превоз во патниот сообраќај

Добро изградената патна мрежа на Република 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 постепено 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 постојат повеќето тесни грла или може да се појават.

Република Македонија има 15 официјални патни гранични премини, имено: 3 со Република Бугарија, 3 со Грција, 5 со Република Албанија и 2 со Косово и 2 со Србија. Освен тоа, Република Македонија има 4 железнички гранични премини: 2 со Грција (еден железнички граничен премин во Креница и не работи) 1 со Србија и 1 со Косово, како и 2 меѓународни гранични премини на аеродромите. Бидејќи не е членка на ЕУ, истото само по себе 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 „Националната стратегија за интегрирано гранично управување (ИГУ)“, Владата на Република Македонија настојуваше да ги подобри граничните премини и да ги усогласи процедурите со условите и практиките на ЕУ.¹¹ Проектот беше насочен кон учество во механизмите на ЕУ како КАРДС, Шенгенскиот договор и Пактот за стабилност, создавајќи основа за усвојување 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 со шенгенскиот каталог на најдобри практики и со меѓународните норми.¹² Поконкретно, стратегијата за ИГУ 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);

¹¹ 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 прецизирани во „Националната стратегија за развој на интегрирано гранично управување 2015 – 2019“ (верзија 2, септември 2014 г.).

¹² Регулатива (ЕК) бр. 562/2006 на Европскиот парламент и на Советот од 15.3.2006 година за воспоставување на Кодекс на Заедницата за правила кои го регулираат движењето на лица преку граница (Шенгенски граничен кодекс).

- Упатства на ЕУ за интегрирано гранично управување во надворешната соработка во ЕЗ, 2009 г.;
- Упатства на ЕУ за интегрирано гранично управување за Западен Балкан, 2007 г.;
- Национална стратегија за развој и интегрирано гранично управување и Акциски план од 2009 година;
- Државни стратегии на министерства и институции вклучени во ИГУ;
- Деловник на Националниот координативен центар за гранично управување и
- Искуство од работата на Националниот координативен центар за гранично управување и институциите вклучени во ИГУ.

Стратегијата исто така ги поддржува принципите за еднаквост и човекови слободи и права, со задржување на 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 идентификува, 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 одлука на Владата на РМ од март 2007 година¹³ за создавање на еден орган со цел воспоставување ефикасна координација, размена на податоци и информации користејќи го информатичко - технолошкиот систем за интегрирано гранично управување.

ИГУ вовеле *стратешки* гранични премини кои обезбедуваат "едношалтерски" пунктови, отворени 24 часа, за сите задолжителни административни и царински услуги, вклучувајќи и ветеринарни услуги. Со ИГУ, Македонија вовеле три вида гранични премини:

- *1^{ва} категорија = Стратешки*: Најголемите гранични премини со изградени објекти, со инфраструктура со висок стандард, материјални и технички средства и опрема, постојано отворени за меѓународен сообраќај и обезбедено присуство на персонал од сите државни органи кои имаат надлежност на државната граница. Овие гранични премини можат да ги преминат граѓаните на Република Македонија и граѓаните на странските држави со потребната патна исправа и виза (ако е потребно), а сите видови на стока може да се пренесат (внесат и изнесат надвор од територијата на Република Македонија) во согласност со царинските и други прописи.
- *2^{ра} категорија = регионални*: гранични премини отворени за меѓународен превоз на лица, транспортни возила и стока, иако можеби со одредени ограничувања и/или забрани. На овие гранични премини обезбедено е само присуство на граничната полиција и царината, додека не се гарантира присуство на други државни органи кои вршат активности на граничните премини. Границата може да ја преминат граѓаните на Република Македонија и граѓаните на странските држави со потребната патна исправа и виза (ако е потребна), но само во одредени периоди од денот, додека само одредени видови на стока може да се превезуваат во согласност со царинските и другите прописи, во комбинација со преминување на границата само од страна на одредени видови транспортни возила.

¹³ 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).

- *3^{та} категорија = локални:* гранични премини, отворени за меѓународен превоз на лица, транспортни возила и стока, но со ограничувања, бидејќи контролата може да ја врши само граничната полиција или само царината и нема присуство на други гранични органи кои вршат активности на граничните премини. Границата може да ја преминат граѓаните на Република Македонија и граѓаните на соседната странска земја во граничниот сообраќај од определено подрачје (ја) и е забрането да се носи (внесува и изнесува од територијата на Република Македонија) било каков вид комерцијална стока во согласност со царинските и другите прописи. Понатаму, движењето е дозволено само пешки, со патнички моторни возила, а забрането е движење на сите видови товарни возила, вклучувајќи го движењето (пренесување) на живи животни или одредени видови на храна.

Во пракса, ова значи дека меѓународниот патен транспорт е (релативно) ефикасен на „стратешките“ гранични премини, односно на граничните премини Табановце, Богородица, Деве Баир, Ќафасан 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 програма¹⁴, за овозможување трговија и транспорт во Југоисточна Европа (ТТФСЕ), која создаде една рамка за намалување на транспортните трошоци, за борба против корупцијата, и која помогна царинските управи постепено да ги усогласат своите процедури со стандардите на ЕУ. Поради тоа што поголем дел од трговијата се одвива до или од ЕУ и повеќето од вклучените држави се дел од Системот за меѓународен патен транспорт (ТИР), работните процедури на царинските служби се веќе подготвени на транзит-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 местата на граничните премини е една од главните компоненти што го дефинираат функционирањето на местото на административните и регулаторните служби.

3.2.6 Заклучоци за актуелната ситуација

¹⁴ 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.

Недостапност на усвоените планови за одржување

- Плановите за одржување на патната и железничката инфраструктура за постојните мрежи треба да се ажурираат. Обезбедувањето на одредени податоци како соодветни мерења на состојбата на инфраструктурата, видот на извршените работи за одржување во минатото, развојот на сообраќајот, техничките карактеристики на инфраструктурата, климатските податоци придружени со користење на посебен софтвер сè уште не се практикуваат при планирањето на процесот на одржување и донесување одлуки. Системот за управување со патната инфраструктура (РАМС) во процесот на управување со одржувањето на патиштата треба целосно да се имплементира од страна на ЈП за државни патишта. ЈП МЖ-Инфраструктура поседува единствена модуларна софтверска платформа која користи соодветни параметри како поддршка на носењето одлуки и за краткорочно до долгорочно планирање на работи на одржување и обновување на железничката пруга. Проблемот во имплементацијата на овој софтвер е недостатокот на редовни мерења на состојбата на пругата (последните мерења се од 2013 година).

Аспекти на работење и услуги

- Возниот парк е стар и во патниот и во железничкиот транспорт. Иако има некое подобрување со набавката на новите автобуси за јавниот превоз во Скопје, возниот парк на автобусите, како и повеќето железнички патнички вагони, е постар од 10 години. Оваа ситуација не е одржлива и неопходно е прогресивно и добро планирано обновување на возниот парк во двата начина на транспорт.¹⁵
- Перформансите на регионалната и урбаната понуда на јавен транспорт не се задоволителни. Испитувањето спроведено од страна на Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор во 2012 година покажува дека патниците се задоволни од цената на билетот, но другите услови за патување се оценети како несоодветни. Урбаниот јавен превоз е развиен во неколку градови со автобуси, но тоа е особено битно во Скопје во поглед на демографската, економската и политичката важност на главниот град. Многу показатели, како сообраќајните услови и загадувањето на воздухот бараат системите и услугите за урбан транспорт да се надоградат на интегриран начин, со цел да се обезбеди балансиран пристап на жителите, без оглед на приходот, начинот на патување, пол или статус на инвалидност. Потребно е да се подобри планирањето на одржлив урбан транспорт за секој поголем град во земјата.
- Потребен е План за одржлива урбана мобилност (СУМП), вклучувајќи собирање на податоци и испитување за урбаната и регионалната мобилност, како и воведување на мерки и цели за намалување на емисиите, особено на стакленичките гасови (green house effect).
- Организацијата и функционирањето на интермодалниот транспорт не се доволно развиени¹⁶. Транспортните услуги треба да бидат понудени како поврзувања од врата до врата независно од видот на транспорт врз основа на широк опфат на различни

¹⁵ Автобуси: 81.2% постари од 10 години, Железнички возни средства: 70% од локомотиви, моторни возови се постари од 40 години и патнички вагони, 70% постари од 30 години.

¹⁶ Реално учество на интермодалниот превоз: 0.916% од вкупно превезената стока од 38.08 милиони тони (домашен, меѓународен и транзитен)

видови на транспортни алтернативи, преку создавање на нов и ефикасен за употреба транспортен систем, со намалување на транспортните трошоци и овозможување на генерирање на додадена вредност.

- Регулативата со која се утврдуваат техничките спецификации и потребните капацитети за пристапност на лицата со инвалидност и лицата со намалена мобилност, не е целосно имплементирана во патниот и железничкиот сектор. Потребно е понатамошно спроведување на потребните прописи и стандарди за пристапност на лицата со инвалидност во патниот и железничкиот сообраќај, како и обезбедување нивно слободно движење и патување со потребните дополнителни услуги и помош.
- Националните технички стандарди и правилници поврзани со железничката инфраструктура и безбедноста во сообраќајот се скоро исти како оние што се применуваа во поранешната компанија Југословенски железници. Неопходно е усогласување на стандардите и правилата со директивите на ЕУ и техничките стандарди за интероперабилност (ТСИ) во системот на железничкиот транспорт.
- Либерализацијата на превозите со воз се уште не е применува во пракса, бидејќи МЖ-Транспорт АД е единствениот железнички оператор за превоз на патници и товари во овој момент. Недостатокот на конкуренција, блокадите на железничкиот превоз за пристап до пристаништето во Солун, градежните работи на обновување на пругата на една делница од Коридорот X, што предизвикува доцнења во железничкиот сообраќај, придонесуваат за неповолното финансиско работење на МЖ-Транспорт АД. Треба да се преземат мерки за подобрување на состојбите за железничкиот транспорт и услугите и да се стимулира промена од еден на друг вид на транспорт.
- Времетраењето на минување на границата за комерцијални возила на меѓународните гранични премини се следи преку испитување што се врши на два патни гранични премини на Коридорот X. Забележувано е, многу важното време на премин, на граничниот премин Богородица (граница со Грција) при влез во земјата на тешките товарни возила (ТТВ). Капацитетите на патната инфраструктура и царинските капацитети треба да се подобрат за да бидат доволни за овој тип на возила.¹⁷

Досега идентификацијата на проектите за мрежата на Коридорот се вршеше врз основа на резултатите од проектот за "Поддршка при идентификација, проценка и селекција на подобни проекти за ИПА компонентата за регионален развој дел Транспорт" финансиран од ИПА 2007-2013 и завршен во август 2011 година. Целта на проектот за изработка на листата на идентификувани проекти во секторот транспорт беше да се придонесе за ефикасно управување и спроведување на ОПРД (Оперативната програма за регионален развој 2007-2013) и да се обезбеди поддршка на МТВ на Република Македонија за идентификување на издржани и одржливи проекти во секторот транспорт, во железничкиот и во патниот сектор. Горенаведениот проект беше основа за усвојување на Единствената листата на идентификувани проекти во секторот транспорт од страна на Владата на Република Македонија во декември 2015 година. Сепак, методологијата и моделот изработени со проектот во 2011 година треба да се ажурираат, да се прошири опфатот, критериумите, да се вклучи финансиската изводливост и да се разгледа можноста да се користи финансирање од повеќе

¹⁷ Времето на чекање на камионите на Богородица да влезат во Македонија е 64 мин, а времето на чекање на камионите за излез на Табановце е во просек 112 мин., според сопственото истражување на Царинската управа на РМ.

донатори. ЕЛП се разгледуваше од страна на СРГ за транспорт во август 2018 година, истата беше ревидирана и усвоена од страна на НИК и Владата на Република Македонија на 27.11.2018 година.

- Редовно испитување на мобилноста се уште не е воведено на национално ниво. Во Градот Скопје, на секои десет години, се врши испитувања на мобилноста како дел од потребните документи за просторно планирање. Меѓутоа, овие испитувања за мобилност не се спроведени според иста стандардна методологија. Во последните години беа изработени неколку транспортни модели за анализа и предвидување на сообраќајот и беа користени во различни инфраструктурни проекти. Посебните податоци и статистички податоци користени во овие модели потекнуваат од општи податоци објавени од Државниот завод за статистика, јавни претпријатија или од регионални или меѓународни испитувања за транспорт.
- Интелигентниот транспортен систем (ИТС) има за цел да обезбеди иновативни услуги поврзани со различни начини на транспорт и на управување со сообраќајот и да овозможи разни корисници да бидат подобро информирани и да направи побезбедна, покоординирана и поаметна употреба на транспортните мрежи. Изработката на стратегијата и акциониот план за нивна реализација треба да бидат неопходни во периодот што следи.

3.3. Предложени мерки (регулаторни мерки, управување и услуги на транспортниот сектор)

Општа цел 1 Да се зајакне интеграцијата во ЕУ и промовирањето на регионалната соработка

Посебна цел 1.2: Намалување на времето и процедурите за преминување на граничните премини

Земјите од Западен Балкан признаваат дека одолжувањето на времето на чекање на границите/ заедничките гранични премини - во патниот и железничкиот сообраќај - во регионот доведоа до значителни економски загуби за транспортните оператори, а со тоа и до потребата од подобрување на условите за подобро работењето на граничните/заедничките гранични премини. МТВ ќе биде проактивно со мерки (и акции) за елиминирање на тесните грла, што се под негова надлежност. Во сите други случаи, МТВ активно ќе учествува во координативните механизми и иницијативи, креирани за намалување на времето и процедурите за преминување на граничните премини.

Посебна цел 1.3: Да се финализира усогласувањето на македонското законодавство за транспорт со правото на ЕУ

Република Македонија е амбициозна да стане членка на Европската унија. НПАА е клучен документ за процесот на интеграција во ЕУ што ја одразува динамиката на усогласување на националното законодавство со европското право, како и прилагодувањето на националните институции кон европските административни структури. Меѓу другото, НПАА¹⁸ (Анексите на оваа програма содржат преглед на националните правни акти што се предмет на усогласување со законодавството на ЕУ, список на релевантни ЕУ мерки што треба да се транспонираат, роковите за усвојување, надлежните институции и постапката и статусот за усвојување) дефинира детален план и временска рамка за приближување на националното законодавство со правото на ЕУ „EU Acquis communautaire“. Годишните извештаи на ЕК за напредокот на Република Македонија се главен показател за постигнатиот напредок.

Договорот за основање на транспортната заедница (ДотЗ) треба да обезбеди усогласување на транспортниот сектор во регионот со ЕУ, кој служи како потврдување на посветеноста на ЕУ кон политиката на проширување. Договорот подразбира обврска на договорните страни да го применат правото на ЕУ во однос на транспортните сектори (со исклучок на воздушниот транспорт), со акцент на правото поврзано со социјалните прашања, животната средина и јавните набавки, како и нивната обврска да применуваат стандарди во однос на управувањето и безбедноста во сообраќајот, заедно со други технички стандарди. Ова понатаму подразбира директна примена на правилата на ЕУ што регулираат транспортниот сектор и сродните прашања во Република Македонија, што се содржани во регулативите, директивите и одлуките на ЕУ експлицитно наведени во Анекс I кон овој Договор.

¹⁸ Националната програма за усвојување на *Acquis Communautaire* (НПАА) е сеопфатен долгорочен документ со кој се дефинира динамиката на усвојување на *Acquis Communautaire*, стратешките насоки, политики, реформи, структури, ресурси и рокови што треба да ги реализира Република Македонија за да ги исполни условите за членство во Европската унија. <http://sep.gov.mk/en/content/?id=13>

Општа цел 2: Да се придонесе за подобрување на економската одржливост на национално ниво

Посебна цел 2.1: Да се подобри пристапноста и квалитетот на националната транспортна инфраструктурна мрежа и транспортни услуги

Управувањето со инфраструктурата е стратешки и систематски процес на работење, преку мерки за одржување и подобрување на состојбата. Основните принципи за управување со инфраструктурата вклучуваат: (i) систематска проценка на потребите на инфраструктурата и на расположливи ресурси, (ii) разгледување на целиот животен циклус инфраструктурата, (iii) комбинирање на технички и економски принципи, (iv) одлуки и инвестиции врз основа на податоци, и (v) ефикасност и економичност како примарни резултати.

На краток рок, ЈП за државни патишта треба да ги интензивира своите напори за користење на системот за управување со инфраструктурата (РАМС). Треба да се изгради методологија, софтвер и ИТ-база на податоци за собирање и анализа на конкретни податоци (мерења на состојбите на инфраструктурата, тип на извршени работи за одржување во минатото, развој на сообраќајот, технички карактеристики на инфраструктурата, придружени климатски податоци) за да се олесни планирањето на управувањето со инфраструктурата и процесот на донесување одлуки. Слична мерка е предвидена и за ЈП МЖ - Инфраструктура како управител за железничка инфраструктура. Ажурираните планови за одржување на патната и железничката инфраструктура треба да бидат поткрепени со соодветна финансиска поддршка.

Посебна цел 2.2: Да се обезбеди социо-економска и финансиска изводливост на проектите и иницијативите за развој на транспортот

Во 2011 година, во рамките на проектот „Идентификацијапроценка и избор на проекти погодни за финансирање“, беше изработен список на проекти и акционен план за имплементација на патната и железничката инфраструктура долж сеопфатната мрежа на СЕЕТО во Република Македонија. Во рамките на овој проект, беше користена методологија заснована на анализа на повеќе критериуми за идентификување и одредување приоритет на потребите за подобрување на патната и железничката инфраструктура со двоен пристап како што следува: (i) класичен пристап на анализа на повеќе критериуми со цел утврдување проекти и (ii) компаративен, систематски преглед на секој проект што е достапен за да се процени неговата конзистентност со условите на инструментот за претпристапна помош -ИПА. Сега е потребно, оваа методологија и софтвер да се ажурираат, да се прошират обемот, критериумите, да се вклучи финансиската изводливост и да се дозволи да се користење на финансирање од повеќе донатори.

Јавно-приватното партнерство (ЈПП) како докажан инструмент може да се смета како финансиски извор, за привлекување дополнителни финансиски средства за инвестиции со висок приоритет во транспортот и зголемување на инвестициската атрактивност на земјата. Пристапот на ЈПП може да предизвика индиректни ефекти поврзани со подобрувања во управувањето со јавниот сектор и транспортниот сектор може да има корист од додавањето нови оператори и пазари.

Посебна цел 2.3: Да се подобри административниот и оперативниот капацитет на раководните структури

Неодамнешните институционални реформи напредуваат на задоволителен начин и се во согласност со барањата на *Acquis*, создавајќи институционална рамка што се приближува до најдобрите меѓународни практики, со главен управен орган за транспортниот сектор што се фокусира на управувањето и на контролата на транспортниот сектор, како и регулирањето кое е пренесено на независни органи и агенции одговорни за безбедноста на транспортот.

Меѓутоа, потребни се понатамошни напори фокусирани на оперативниот и административниот капацитет на централно ниво, како и на органите одговорни за ефикасно спроведување на законите и прописите. Владата е посветена да ги решава со истата динамика сите останати институционални неефикасности и да воспостави администрација која е ефикасна, флексибилна, добро структурирана и целосно прилагодена на потребите на транспортен сектор, којшто постојано се менува.

За да се заврши имплементацијата на *acquis*, следниве прашања ќе бидат решавани во иднина на краток и на среден рок: (i) зајакнување на управувањето со безбедноста во транспортот; (ii) спроведување на најдобрите меѓународни практики при решавањето на конкретните потреби и приоритети во транспортниот систем на земјата; (iii) подобрување на координацијата во која постојат предизвици; (iv) воведување на контролен механизам за континуирано следење на спроведувањето на Националната транспортна стратегија (НТС) и (vi) зголемување на капацитетите на една посебна единица со задачи објаснети во Поглавје 4, Мониторинг и оценка.

Со цел подобрување на стратешкото планирање и следењето на имплементацијата на Стратегијата, потребно е да се создаде и воведат системски координативен механизам и да се зголемат човечките капацитети за собирање на статистички податоци за транспорт, собирање на информации, анализа, размена на информации, потребни за управување и планирање во секторот транспорт.

Општа цел 3: Да се воведат зелена мобилност и логистика фокусирана на еколошката ефикасност на транспортниот сектор

Посебна цел 3.1: Развој и унапредување на еколошки прифатливи транспортни системи со ниско ниво на јагленород

Еколошки прифатливи и со ниско ниво на јаглерод (low-carbon) транспортни мерки, како што се избегнување на патувања, намалување на побарувачката, пренасочување кон начини на транспорт со ниско ниво на јаглерод и подобрување на ефикасноста на возилото може да помогнат во намалување на сообраќајот и пренатрупаноста на паркинзите, заштеди на трошоците за услуги, заштеди на потрошувачите и дозволивост, подобрени опции за мобилност на оние што не се возачи (а со тоа и намалено оптоварување на возачите при возење) и подобрувањето на јавното здравје, покрај нивната клучна цел за намалување на емисиите на загадување.

Квалитетот на воздухот е главното прашање за тоа кој транспорт со ниско ниво на јаглерод може да даде позитивен придонес. Меѓутоа, многу мерки за намалување на емисиите во транспортот (привлечноста на јавниот транспорт, можноста за паркирање и возење возила,

избегнување на сообраќајниот метеж, зголемување на пристапноста и мобилноста, намалување на бучавата), исто така, ги намалуваат трошоците преку подобрување на можностите за други начини на патување, вклучувајќи пешачење, возење велосипед, споделено возење и јавен транзит, и со создавање на покомпактни заедници со пократка оддалеченост за патување.

Покрај тоа, посебни меѓусекторски мерки ќе го олеснат воведувањето и користењето на еколошки прифатливи возила, опрема, техники и технологии како што се биогориво и други форми на чиста енергија, електрични и хибридни возила итн., што нема да ја оштетат животната средина;

Посебна цел 3.2: Да се стимулира промена од еден на друг вид на транспорт

Клучен предуслов за поттикнување на промената од еден на друг вид на транспорт, од патен на железнички товарен транспорт, е постоење на сигурна и безбедна инфраструктура и поттикнување на користење превоз со воз. Пристапот до колосекот се анализира во Поглавјето 3.2.4.. Промената од еден на друг вид на транспорт е поврзана и со климатските промени и важно е да се намалат емисиите на CO₂. Еден од начините тоа да се направи е да се избере воз за превоз на товар и патници, бидејќи емисијата на CO₂ од овој вид на транспорт е десет пати помала во споредба со патниот транспорт, според бројките на Европската агенција за животна средина.

Во урбаните подрачја, промена од еден на друг вид на транспорт ќе биде стимулирана по развојот и спроведувањето на СУМП - Одржлив план за урбана мобилност за главните градови (барање за градовите > 25.000 жители). Треба да се зајакне поттикнувањето на јавниот транспорт и услугите и поттикнување на промена од еден на друг вид на транспорт, од користење на приватни коли на користење на јавен транспорт. Се очекува, кога правилно ќе се имплементираат, овие мерки да доведат до намалување на потребите за приватни коли во урбаните подрачја. Подобрувањето на урбанистичкото планирање, исто така, може да поттикне немоторизирани начини (пешаци и велосипедисти). Посебно внимание треба да се посвети на ранливите лица и лицата со намалена мобилност со цел да се намали социјалната исклученост. На пример, СУМП во Скопје треба да осигура дека групите со „отежнат пристап“ (лица со инвалидност, млади луѓе и постари лица, лица со ниско ниво на писменост итн.) се вклучени како засегнати страни во реализација на проектот. Во таа смисла, се предлага и посебна мерка.

Посебна цел 3.3: Да се зголеми важноста на интермодалниот и мултимодалниот транспорт во националната транспортна политика

Анализата покажува дека интермодалниот транспорт во Македонија е неразвиен во споредба со земјите на ЕУ. Нивото на учество на интермодалниот транспорт во вкупниот товарен транспорт, развојот на инфраструктурни капацитети, законодавството, регулативите и стандардите заостанува. Владата на Република Македонија има амбиции да поттикне интермодални системи што го олеснуваат и оптимизираат трансферот помеѓу различните начини на превоз. Заедно со развојот на инфраструктурата, споменат во Поглавје 2.3, подобрувањето на транспортната интермодалност може да се направи преку воспоставување на правна и регулаторна рамка, зајакнување на професионалната обука и едукација за придобивките од модалните интерконекции и започнување на јавни кампањи за промени во

индивидуалното однесување. Други меки мерки се пристап до информации во врска со патни правци и интеграција на продажбата на билети и услугите за багаж.

Општа цел 4: Да се воспостави сигурен и безбеден транспортен систем

Посебна цел 4.1: Да се подобри безбедноста во транспортот

Владата ќе продолжи да ги применува законодавството, регулативите и стандардите за безбедност во пракса за да ја подобри безбедноста на сите начини на транспорт ориентирани кон најдобрите практики на ЕУ.

Во железничкиот транспорт се планираат напори за подобрување на стандардите за безбедност на железницата со што ќе се овозможи ставање во употреба на возните средства само ако се проектирани и изградени според РИВ и РИЦ (меѓународни регулативи).

Македонското цивилно воздухопловство работи на целосна примена на Законот за воздухопловство на Европската заедница имајќи за цел отворен пристап до зголемениот европски единствен воздухопловен пазар. Користа од полноправно членство во Здружените воздухопловни управи¹⁹ (JAA) е континуирана-специјализирана обука за задолжително спроведување на заеднички високи безбедносни, сигурносни, еколошки и други стандарди за управите во земјата. Зајакнувањето на националните воздухопловни управи од страна на Европската агенција за воздухопловна безбедност (EACA) е корисно, бидејќи дополнително придонесува за постигнување на највисоки безбедносни стандарди за цивилното воздухопловство.

Иако езерскиот превоз на патници сочинува само 0,1% од вкупниот обем на патници, а неговата цел е туризам и рекреација, зајакнување на оперативната безбедност е важна задача, а оперативниот капацитет на Капетанијата-Охрид, во рамките на МТВ, како одговорен за надгледување на спроведувањето на релевантните закони и правила за безбедност треба и понатаму да се зголемува.

Посебна цел 4.2: Да се подобри безбедноста во патниот сообраќај и безбедноста на патната инфраструктура (вклучувајќи и безбедност во урбаниот транспорт)

Големиот број фатални и сериозни повреди во сообраќајот на патиштата е голем проблем што предизвикува неприфатливо човечко страдање и значителна економска загуба. Ажурирањето на Стратегијата за безбедност на патиштата и акциониот план ќе биде ефективна алатка за подобро управување со безбедноста на патиштата. Владата се обврзува да ги усвои аспиративните цели за преполовување на бројот на фатални и сериозни повреди во сообраќајот од 2020 до 2030 година, во согласност со целите за фаталност и повреди што се применуваат во ЕУ и на ниво на ООН и да ги усвои потребните дополнителни мерки за постигнување на овие цели.

Со оглед на важноста на обезбедување на безбедноста на патиштата и транспортот, најголем дел политички, оперативни и услужни безбедносни мерки (т.е. безбедносни инспекции и ревизии), воспоставување механизам за координација меѓу полицијата и судството, што ќе обезбеди целосна имплементација и строго спроведување на законодавството за безбедност на патиштата, ажурирање на стратегиите за безбедност на патиштата и формулирање на

¹⁹ Сега функционира под името JAA-TO

акциски планови, подобрување на квалитетот на систематско и консолидирано собирање на податоци за смртни случаи во сообраќајот на патиштата и за случаи со сериозни повреди на патиштата во согласност со постојните стандарди и дефиниции на ЕУ, моделот на податоци „CARE“ и зголемената свест за безбедноста, треба да се реализираат во краткорочен до среднорочен период, со цврста заложба за преземање на мерки и иницијативи кои би биле оперативни во наредните четири години.

Посебна цел 4.3: Да се воведат ИТ технологии и да се имплементираат интелигентни транспортни системи (ИТС) во транспортниот сектор

Очигледно е дека ИТС сè уште не е признат како стратешка, сеопфатна и високо приоритетна област на транспортна стратегија и компонента на целокупниот транспортен систем, туку само како секундарна активност, збир на ИТ или слични проекти, главно посветени на јавните претпријатија (патен, железнички или градски сообраќај). Транспонирањето на законодавство за ИТС, национална стратегијата за ИТС како и соодветен акциски план, треба да бидат краткорочна активност во рамки на ИТС со посебно внимание на Ц-ИТС, која има за цел да пружа услуги во рамките на ЕУ во 2019 година. Прашањето се разгледува исто така во поглавје 2.3, предложени мерки.

Законодавство и стандарди во транспортниот сектор

Бр.	ПЦ	Начин	Прописи	Приоритет	Период на реализација
PM ²⁰ 1	1.3	Сите начини	Да се мобилизираат доволно ресурси (човечки, институционални и фискални) за спроведување на Договорот за транспортна заедница	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
PM2	1.3	Сите начини	Усогласување и имплементација на Договорот за транспортна заедница / ТЕН-Т прописи (ИТС, комбиниран/интермодален транспорт, државна помош и либерализација на пазарот, социјални и безбедносни стандарди, транспорт на опасни материи – АДР-правна рамка)	Краткорочен до долгорочен	2 до 12 години
PM3	1.3	Железнички	Подготовка на новиот железнички кодекс во согласност со соодветните директиви на ЕУ, особено Директивата на ЕУ 2012/34 / ЕУ - европска железничка област (преработена)	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
PM4	2.3	Воздушен	Поддршка на управувањето со воздушниот сообраќај (АТМ) со цел да се справат со одржливиот раст на воздушниот сообраќај и функционирањето на најбезбедни, најевтини и ефикасни летови во еколошки поволни услови (Рамка за единствено европско небо)	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
PM5	1.3	Сите начини	Измени на националните стандарди за транспортна инфраструктура во врска со	Краткорочен до	2 до 6 години

²⁰ Регулаторни мерки (PM)

			одржливоста на животната средина и климатските промени	среднорочен	
PM6	1.3	Сите начини	Целосна усогласеност со безбедносните стандарди за инфраструктура, како и опрема во согласност со ЕУ и меѓународните стандарди и обврски	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
PM7	1.3	Сите начини	Спроведување на ЕУ стандарди за превоз на лица со намалена мобилност особено за користење на јавен транспорт и јавен простор	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години

Управување и услуги на транспортниот сектор

Бр.	ПЦ	Начин	Управување и услуги	Приоритет	Период на реализација
ОСМ ²¹ 1	1.2	Железнички/граници	Идентификација и отстранување на тесните грла на железничките гранични премини (операции)	Среднорочен до долгорочен	6 до 12 години
ОСМ 2	1.2	Патен/железнички	Оптимизација на административните / оперативните процедури и трошоците поврзани со проверки и контроли на граничните премини (товарни), во согласност со "Кодексот на шенгенските граници"	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 3	1.3	Сите начини	Зајакнување на компетентноста на МТВ / Секторот за ЕИ за следење на спроведувањето на Националната транспортна стратегија	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 4	2.1	Сите начини	Зајакнување на административниот капацитет и финансиската одржливост на управувањето со средствата на сите транспортни системи (менаџмент, практика и финансиска изводливост)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 5	2.1	Патен	Зајакнување на спроведувањето на постапките за управување со средствата за националните, регионалните и локалните системи за патен транспорт (анализи на мостови и тротоари и формулирање на следниве мерки: надградба, зачувување и одржување на инфраструктурата во текот на целиот животен циклус)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 6	2.1	Железнички	Зајакнување на имплементацијата на системот за управување со средствата за железницата (РИМС) (вклучувајќи планирање на одржувањето на горниот строј и на работите на одржување)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години

²¹ Operation and service measure- OSM (OCM)

ОСМ 7	2.2	Сите начини	Зајакнување на знаењето и капацитетите за користење на јавни приватни партнерства за развој на инфраструктурата и услугите за јавен превоз	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 8	2.2	Сите начини	Ажурирање на методологијата и софтверот за одредување приоритети на инфраструктурни проекти (Единствената листата на идентификувани проекти во секторот транспорт)	Краткорочен	2 години
ОСМ 9	2.2	Железнички	Либерализација на пазарот за железнички транспорт	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 10	2.3	Сите начини	Развивање и операционализација на систем / координативен механизам и зголемување на човечките капацитети за собирање на статистички податоци за транспорт, собирање на информации, анализа, размена на информации, за менаџирање со управувањето и со планирањето и за предвидувачки цели	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 11	2.3.	Сите начини	Подготвување на Министерството за транспорт и врски да делува како „Договорна страна“ за ИПА и Структурните фондови.	Краткорочен до среднорочен	1-3 години
ОСМ 12	2.3	Патен	Подобрување на капацитетите за одржување на патиштата и организација за националната мрежа	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 13	2.3	Патен и железнички	Обука и едукација за спроведување на управувањето со средствата за патишта и железници	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 14	2.3	Сите начини	Институционално зајакнување и градење капацитети на централно ниво (МТВ како централна институција за креирање на транспортна политика)	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 15	2.3/3.3	Патен и урбан	Зајакнување на капацитетите на Единиците за управување со сообраќајот (централно / локално ниво), со цел да се зголеми управувачката одговорност за функционирање на системите за управување со сообраќајот	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 16	2.3/3.3	Интермодален	Подобрување на институционалниот капацитет за иницирање и спроведување на интермодален транспорт	Краткорочен до долгорочен	2 до 12 години
ОСМ 17	2.3	Сите начини	Поддршка на студии, обука и едукација за безбедноста во транспортот	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 18	3.2	Урбан	Изработка на планови за одржлива урбана мобилност (СУМП) за главните градови,	Краткорочен до	2 до 6 години

			земајќи ги предвид групите „отежнат пристап ²² “ во рамките на СУМП интервенциите	среднорочен	
ОСМ 19	3.1/3.2	Урбан	Стимулирање на употреба на еколошки прифатливи возила	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 20	3.2	Урбан	Подобрување на привлечноста на градскиот јавен превоз (функција/услуга)	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 21	3.2	Урбан	Намалување на употребата на приватни коли и поттикнување на употребата на јавниот транспорт и немоторизирани начини во густо населените подрачја (продажба на единствени билети, итн)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 22	4.1	Железнички	Спроведување на законодавството, прописите и стандардите за безбедност на железниците во пракса	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 23	4.1	Воздушен	Да се продолжи со напорите за целосна примена на законодавството на Европската заедница за воздухопловство за да се има отворен пристап до зголемениот европски воздухопловен пазар	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 24	4.1	Воден	Зајакнување на безбедноста на транспортот по вода/езеро	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 25	4.2	Патен	Спроведување на контроли за безбедност на патиштата на постојната главна патна инфраструктура и задолжителни ревизии на патиштата од аспект на безбедност на сите нови патишта (не само СЕЕТО)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 26	4.2	Патен	Подобрување на квалитетот на систематско и консолидирано собирање на податоци за смртни случаи во патниот сообраќај и случаи со сериозни повреди на патиштата во согласност со постоечките стандарди и дефиниции на ЕУ (модел на податоци „CARE“)	Краткорочен до среднорочен	2 до 6 години
ОСМ 27	4.2	Патен	Воведување на курсеви за акредитација за обука за ревизија на патиштата од аспект на безбедност	Среднорочен	6 години
ОСМ 28	4.2	Патен	Зголемување на инспекциските капацитети (човечки капацитети, достапна опрема/ресурси, зголемување на зачестеноста на попатни проверки на возилата итн.)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години
ОСМ 29	4.2	Урбан	Подобрување на системот за управување со урбаниот сообраќај (вклучувајќи активности: семафори, пешачки патеки, камери)	Краткорочен до долгорочен	1 до 12 години

²² Лица со инвалидност, млади луѓе и постари лица, лица со ниски нивоа на писменост итн

ОСМ 30	4.3	Сите начини	Олеснување и поддршка на воведување на Интелигентни транспортни системи и услуги		
--------	-----	----------------	---	--	--

ДЕЛ 4: СТРАТЕГИЈА

4.1. Преглед на стратегијата

Интервенциската логика може да биде „верна“ на документите што ги дефинираат политиките како што е Националната транспортна стратегија 2018-2030. Во тој случај, очекуваните ефекти се изведуваат од целите наведени во главните официјални домашни и меѓународни документи на Секторот за транспорт.

Крајна цел на Националната транспортна стратегија е развивање на усогласен транспортен сектор **што е меѓународно компатибилен и интегриран во системот на Трансевропската транспортна мрежа (ТЕН-Т), што стимулира економски и општествен развој на земјата, ја штити животната средина и ги обезбедува потребите на идните генерации.**

Општи цели

Но.	Општи цели	Очекуван резултат
ОЦ1	Зајакнување на интеграцијата со ЕУ и промовирање на регионална соработка <i>Меѓународна димензија на сите начини на транспорт</i>	Завршување на СЕЕТО основната и сеопфатната патна и железничка мрежа што минува низ националната територија (дефинирана како ТЕН-Т сеопфатна мрежа на Југоисточна Европа - СЕЕТО/ДотЗ).
ОЦ2	Придонесување кон подобрување на економската одржливост на национално ниво <i>Национална димензија на сите начини на транспорт и урбан транспорт</i>	Подобрување на рангирањето на земјата во Индексот за логистичка ефикасност на Светската банка
ОЦ3	Воведување на зелена мобилност и логистика, фокусирани на еколошка ефективност на транспортниот сектор <i>Сите начини на транспорт и урбан транспорт</i>	Намалување на стакленички емисии од транспорт за 15.1% во 2025 година и за 18.6% во 2030 во споредба со нивоата во соодветните години во Сценариото „Не правете ништо“.
ОЦ4	Воспоставување на сигурен и безбеден транспортен систем <i>Сите начини на транспорт и урбан транспорт</i>	Намалување на бројот на жртви на патиштата за 50% до 2030

Посебни цели дефинирани со секоја општа цел се следниве:

Бр.	Посебни цели
ОЦ1	1.1. Завршување на СЕЕТО/ДотЗ основната и сеопфатната мрежа што поминува низ националната територија и надградба на постоечките патни и железнички инфраструктурни делници до модерни технички и оперативни стандарди (патна и железничка);

Бр.	Посебни цели
	<i>Инфраструктурна функција (ИФ)</i>
	1.2. Да се намали времето на чекање и процедурите на граничните премини (сите видови); <i>Функција на управување и услуги (ФУУ)</i>
	1.3. Да се финализира усогласувањето на транспортното законодавство на Република Македонија со правото на ЕУ (сите видови) <i>Регулаторна функција (РФ)</i>
ОЦ2	2.1. Да се подобри достапноста и квалитетот на националната транспортна инфраструктура и транспортните услуги (сите видови) <i>Инфраструктурна функција (ИФ)</i>
	2.2. Да се обезбеди социо-економска и финансиска изводливост на проектите и иницијативите за развој на транспортот (сите видови); <i>Функција на управување и услуги (ФУУ)</i>
	2.3. Да се подобрат административните и оперативните капацитети на управувачките структури (сите видови) <i>Функција на управување и услуги (ФУУ)</i>
ОЦ3	3.1. Да се развијат и подобрат транспортните системи во насока на заштита на животната средина и намалување на емисиите на јаглерод (сите видови) <i>Хоризонтална функција</i>
	3.2. Да се стимулира промена од еден на друг вид на транспорт (сите видови) <i>Хоризонтална функција</i>
	3.3. Да се зголеми важноста на интермодалниот и мултимодалниот транспорт во националната транспортна политика <i>Хоризонтална функција</i>
ОЦ4	4.1 Да се подобри безбедноста во транспортот (сите видови, освен патишта) <i>Хоризонтална функција</i>
	4.2 Да се подобри безбедноста во патниот сообраќај и на патната инфраструктура (вклучувајќи ја и безбедноста во урбаниот транспорт) <i>Хоризонтална функција</i>
	4.3 Да се воведат ИТ технологии и да се имплементираат Интелегентни транспортни системи (ИТС) во транспортниот сектор (сите видови); <i>Хоризонтална функција</i>

4.2. Мониторинг и евалуација

Начин на мониторинг

Цел на ова поглавје е да се даде краток опис на начините на следење и проценка на имплементацијата на Рамката за политиката на Секторот транспорт (РПСТ)²³ во Република Македонија дефинирана во Националната транспортна стратегија 2018-2030 (НТС) во согласност со барањата за секторски пристап²⁴ како што е дефинирано од страна на Европската комисија. Во ова поглавје исто така се прикажани и мониторинг (перформанси/резултат) индикатори што се користат како алатка за проценка на напредокот кон остварување на целите на Националната транспортна стратегија.

Во блиска соработка со сите засегнати страни во транспортниот сектор, **Министерството за транспорт и врски** е надлежно за следење на напредокот во имплементацијата на Националната транспортна стратегија (НТС) кон *создавање на еден усогласен транспортен сектор што ќе биде меѓународно компатибилен и интегриран во ТЕН-Т системот со што ќе се стимулира економскиот и општествениот развој на земјата, ќе се заштити животната средина и ќе се задоволат потребите на идните генерации (Главна цел на НТС).*

За тоа се потребни добри национални системи за собирање на информации и обезбедување на статистички податоци како и координација со сите партнери за следење на напредокот, проценка на влијанието, постигнување на добри резултати, транспарентно известување и пристап на јавноста до информациите.

Функциите на следење и самопроценка ќе се одвиваат според поедноставена координациска структура. Без менување на целосниот мандат, бројот на оперативни механизми е задржан на минимум. Наместо неколку организациски единици со слични па дури и „исти“ мандати, се предлагаат помалку нивоа, со флексибилно учество на повисоко и средно ниво на раководители, како што ќе бара агендата.

Како што е наведено во поглавјето со општите одредби од Правилникот за работа, **Секторската работна група за транспорт²⁵ (СРГТ)** претставува меѓуминистерски форум за соработка, со мандат да ги имплементира работите поврзани со **формулирање и спроведување на националните секторски политики**, вклучувајќи ги и оние што се релевантни за интеграцијата во ЕУ како и координирање со **донаторската помош за секторот** општо, како и посебно со програмата ИПА II на Европската Унија.

Сегашните задачи на СРГТ се: (i) ревидирање, измена и дополнување на Единствената листата на идентификувани проекти во секторот транспорт; (ii) разгледување на документи за повеќегодишното и годишното стратешко планирање релевантни за програмирањето во

²³РПСТ треба да ја замени поранешната координативна рамка „Програмски заснован пристап“.

²⁴ИПА II регулативата (бр. 231/2014) како и Рамковниот договор ИПА II меѓу ЕУ и Македонија (Службен весник на Република Македонија бр. 99 од 16.06.2015) даваат голема важност на координирањето на политиките, стратегиите и финансирањето во рамките на секторите дефинирани во индикативниот документ за Стратегијата на земјата. ИПА II јасно се фокусира врз „Програмски заснован пристап“ и „Долж-секторски приод“, чијашто цел е да се обезбеди повеќегодишна, стратешка рамка за програмирање на помошта на ЕУ во согласност со приоритетите на земјата. Ова претставува значителна разлика од предоминантното програмирање засновано на проект од претходните години.

²⁵Деловникот за работа го регулира работењето на Секторската работна група (СРГ) за секторот „Транспорт“ на Владата на Република Македонија конституирано на 65-тата седница на Владата одржана на 31.03.2015 и изменетеа и дополнето на 78-та седница на Владата одржана на 08.06.2015 година.

транспортниот сектор во контекст на ИПА II; (iii) обезбедување на транспарентност и широко учество на релевантни партнери и заинтересирани страни низ сите фази од процесот на планирање, (iv) идентификување на можни недостатоци, проблеми и ризици во планирањето на програмите и проектите, (v) предлагање на мерки што треба да се преземат и подобрување на соработката и размената на работните искуства; (vi) подготовка на препораки и мислења во согласност со ИПА II, како и (vii) да се осигура користењето на донаторската помош да е во согласност со релевантните стратешки политики на Владата на Република Македонија.

Следејќи ја имплементацијата на НТС, како клучен документ за националната транспортна политика, СРГТ ќе ја осигура координацијата на ИПА интервенциите кај Општите и Посебните цели на Националната транспортна политика за ефективно управување со реформаторските процеси и ресурси во една единствена рамка.

По усвојување на Стратегијата, следењето на имплементацијата на Националната транспортна стратегија ќе биде под покровителство на **Секторот за Европска Унија при Министерството за транспорт и врски – Одделението за преговори и интеграција**. Без сомнение, Одделението за преговори и интеграции веќе стекна значително искуство како координатор на Работната група назначена со Одлука на Министерот, за следење на Националната транспортна стратегија 2007-2017. Уште повеќе, истото одделение исто така е одговорно за техничката поддршка во процесот на преговори за пристапување, дејствувајќи како Секретаријат за работните групи во рамките на Националната програма за усвојување на Правото на ЕУ (НПАА)²⁶. Тоа е и Секретаријат за процесот на Договорот за формирање на транспортната заедница и Секретаријат за процесот на стабилизација и асоцијација. Одделението за преговори и интеграција исто така е одговорно, како контактна точка при Министерството за транспорт и врски, за подготовка на бројни стратешки документи: (i) Извештај за напредокот од ЕК; (ii) Инструменти за техничка помош на ЕК (на пример ТАИЕКС-Инструмент на Европската Комисија за техничка помош и размена на информации) и (iii) други извештаи и документи поврзани со интеграцијата во ЕУ.

Земајќи го предвид националниот обем на стратегијата, други одделенија во овој сектор (Сектор за ЕУ), односно **одделенијата за следење и програмирање во рамките на ИПА и особено Одделението за други странски инвестиции ќе придонесат** за следење на процесот на имплементацијата на Стратегијата. Во таа смисла, од особена важност е внатрешната координација.

Одделението за преговори и интеграција, во тесна соработка со СРГТ, ќе обезбеди технички, административни, комуникациски и координаторски услуги на сите релевантни структури, вклучувајќи собирање и анализа на информации и податоци, следење на напредокот и подготовка на годишните извештаи. Врз основа на годишниот извештај, СРГТ ќе ја оцени вкупната состојба и направениот напредок во имплементирањето на Стратегијата.

За да се избегне преоптоварување и да се поддржи Одделението за преговори и интеграција за ефикасно да ги извршува неговите функции поврзани со следење на НТС, во врска со собирањето на информации, анализа и проценка на напредокот според индикаторите, планиран е проект за техничка помош. Обемот на работа на овој проект за ТП ќе вклучи:

²⁶Поглавјата 14, 21 и други поврзани со поглавјата за транспортниот сектор.

- Неопходни податоци и собирање на информации за оценување на постигнувањата според индикаторите;
- Подготовка на независно мислење за постигнувањата во однос на утврдените цели/индикатори во текот на секоја година, во рамките на НТС;
- Воспоставување на постојана алатка за ИТ апликација(примена) за внатрешно следење на Стратегијата;
- Подготовка на одделението за преговори и интеграција за следење на НТС (градење на неговиот административен капацитет).

Со цел да се олесни формулирањето и имплементирањето на секторската политика генерално и да се поддржи следењето на НТС, под Посебна цел 2.3 *„Да се подобри административниот и оперативниот капацитет на раководните структури“*, формулирана е мерка, имено, *„Да се развие и пушти во функција „Секторски информациски систем“ заснован на ИТ за статистички податоци за транспортот, собирање на информации, размена и управување како и за планирање и предвидување“*. Се предвидува мерката да биде преземена во краток рок.

Потребните статистички податоци за процена на напредокот во имплементацијата на НТС според **индикаторите за** успешност, се достапни за користење од базата на податоци на Државниот завод за статистика, а во случај кога такви податоци не се достапни, информациите треба да се соберат од други национални засегнати страни во секторот транспорт.

Секојдневното следење на имплементацијата на оваа Стратегија ќе претставува континуиран процес и дел од одговорностите на партнерите кои ја имплементираат истата.

Врз основа на информациите и собраните податоци и анализата, **Одделението за преговори и интеграција ќе подготви официјални годишни редовни извештаи за напредокот на работите** (што ќе бидат редовно ажурирани на шестмесечна основа) како и финални извештаи. Врз основа на Годишниот извештај, СРГТ ќе ја оцени целата ситуација и направениот напредок во имплементирањето на Стратегијата. Годишните извештаи од следењето, одобрени од страна на СРГТ ќе бидат презентирани на Владата. Секој извештај ќе даде точен приказ на имплементацијата на дејството, тешкотиите што се појавиле, внесените промени, како и напредокот во остварувањето на целите измерен со соодветните индикатори, користејќи го списокот на индикатори за успешност како референца.

Се очекува механизмите за следење да влијаат позитивно врз реализирањето на целите на Стратегијата и да придонесат за позитивни резултати. Извештаите ќе го опфаќаат прогресот во однос на ефикасноста на политиката.

Оценување на стратегијата

Среднорочна ревизија на НТС се предвидува на крајот од 2024 година. Финалното оценување се планира да се изврши на крајот од 2030 година. Планирано е времено оценување на НТС со цел да се анализира напредокот, управувањето со ресурсите и квалитетот на нејзината имплементација. Тоа ќе вклучи проценка за успехот на преземените мерки, инвестираните ресурси и степенот до кој се постигнале очекуваните резултати. За таа цел, ќе се користат податоци од различни извори, вклучувајќи проекти финансирани од ИПА II и од ВБИФ (Инвестициска рамка за Западен Балкан).

Индикатори за проценка на резултатите од Националната транспортна стратегија

Индикаторите се важни алатки за (i) мерење на степенот на имплементација на дефинираните политики, и (ii) оценување на очекуваното влијание на предложените мерки. Генерално, *Индикатори за успешност или ефикасност* се:

- Квантитативен начин за да се обезбеди мерење на квалитетот на имплементација
- Начин што ќе го олесни согледувањето на позитивните страни и ќе поддржи постојано подобрување
- Начин што ќе помогне во следење на напредокот и во преземање на навремени мерки во случај на непожелни развојни текови
- Начин за откривање на причините и последиците што директно и индиректно влијаат врз постигнувањето на целите и соодветните резултати.

Најдобрите практики укажуваат на тоа дека листата на индикатори не може да биде исцрпна: за секој вид на транспорт се предлага група на индикатори, земајќи ги предвид стратешките приоритети и цели, очекуваните резултати, достапноста на податоци, одржливоста и тн.

При избирање на индикатори за успешност, неопходно е да се осигура дека (i) тие лесно се оценуваат, и (ii) тие се директно поврзани со Националната транспортна стратегија. Освен тоа, според најдобрите меѓународни практики, долу предложените индикатори не можат да се сведат само на наведените, туку групата од индикатори може да биде дополнета од страните кои се одговорни за следење или оценка на имплементацијата на стратегијата, земајќи ги предвид стратешките приоритети и цели на видот на транспорт, очекуваните резултати, достапноста на податоци, целите во врска со одржливоста и тн.

Со оглед на статистичките податоци објавени од страна на Заводот за статистика, Министерството за транспорт и врски и другите учесници во транспортот, се предлага следнава група на показатели за успешност на имплементацијата на Националната транспортна стратегија 2018-2030 – користејќи квантитативни/квалитативни податоци како основа.

Со податоците што досега се достапни, можат да се измерат само долудефинираните индикатори. Сепак, на среднорочен план, се препорачува проширување на списокот.

Уште еднаш, кога ќе имаме детални статистички податоци, конкретно за списокот на индикатори во Република Македонија (по вид на транспорт и за целиот транспортен сектор), ќе се состави многу посеопфатен список на показатели.

Табела 37 – Индикатори за следење на имплементацијата на Националната транспортна стратегија

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
1	1.1.a Вкупна должина на изградени/реконструирани патишта во рамките на СЕЕТО (Договор за основање на транспортна заедница), Основна и Сеопфатна патна мрежа, на крајот од соодветната година.	Должината на изградени/реконструирани патишта во рамките на СЕЕТО (Договор за основање на транспортна заедница), Основна и Сеопфатна патна мрежа се пресметува врз основа на бројот на км кои се изградени/реконструирани и пуштени во употреба по усвојувањето на НТС 2018-2030 <i>Квантитативен</i>	Јавно претпријатие за државни патишта	0 (2017)	360,5 км нов автопат и експресен пат изграден/реконструиран (28+100.5+66+122.5+43.5) ²⁸	Км	На годишна основа/кумулативно, со пресметка за секоја следна година

²⁷ПОКАЗАТЕЛИ НА ЕФИКАСНОСТ: (i) – квантитативни мерки што даваат начин за мерење на квалитетот на операцијата; (ii) начин што го олеснува увидот во позитивните страни и го поддржуваат постојаното подобрување; (iii) – начин што помага во следење на напредокот и во активно спроведување на контрамерки во случај на неповолни развојни текови; (iv) начин за откривање на причините и последиците кои директно или индиректно влијаат врз постигнувањето на специфичните цели на Стратегијата.

²⁸ Пресметките за постигнување на посакуваната цел/патишта (2030) направени од страна на Министерството за транспорт и врски, Сектор за Европска Унија, беа засновани врз долу наведените податоци (обезбедени од ЈП „Државни патишта“ во септември 2018): Коридор X, нов автопат – врска која недостасуваше: Демир Капија – Смоквица, вкупно **28 км**; Коридор VIII, нов автопат – врски кои недостасуваат: кон Албанија (57 км од Кичево кон Охрид, во градба + 35 км Гостивар - Кичево + 8,5 км Требениште – Струга), вкупно **100,5 км**; Делница 6 кон Косово (13 км Скопје – граница со Косово) и Делница 8 (6 км Подмоље – Охрид, во градба) + Делница 10 (47 км Миладиновци –Штип, во градба), вкупно **66 км**; нов експресен пат, Коридор X-д (16 км Градско – Дреново, во градба + 10км Дреново- Раец, во градба) + (27.5 км Битола – Меџитлија) и Делница 10 кон бугарската граница (37 км Штип – Радовиш, во градба + 32 км Струмица – Ново Село), вкупно **122,5 км**; работи на реконструкција долж Коридор VIII за подобрување на патните делници кон Бугарија, Ранковце – Крива Паланка (23км) и Крива Паланка – граница со Бугарија (13км), и Коридор X-д, Раец – Прилеп (7.5км), вкупно **43,5 км**

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
2	1.1.b Вкупна должина на изградени/реконструирани железнички линии во СЕЕТО (Договор за основање на транспортна заедница), Основна и Сеопфатна железничка мрежа, на крајот од соодветната година.	Должина на железнички линии изградени/реконструирани според ЕУ стандарди онаму каде нема функционална железничка инфраструктура <i>Квантитативен</i>	Јавно претпријатие Македонски железници - Инфраструктура (Изјава за мрежата)	0 (2017)	168 км ново изградена железничка пруга (Xд=16км+VIII=63+89км) ²⁹	Км	На годишно ниво/ кумулативно, со пресметка за секоја следна година
3	1.2 Број на формирани заеднички гранични премини (ЗГП) со следење на принципот на „едношалтерски систем“	Број на ЗГП (едношалтерски) кои се изградени/подоброени и пуштени во функција <i>Квантитативен</i>	Царинска управа и Министерство за транспорт и врски/Сектор за патишта и железници ³⁰	0 (железнички ЗГП, 2017) 0 (Патни ЗГП, 2017)	5 ³¹	Апсолутен број	На годишно ниво/кумулативно до 31 декември од годината за која се прави пресметката

²⁹ Пресметките за постигнување на посакуваната цел (2030) направени од страна на Министерството за транспорт и врски, Сектор за Европска Унија, беа засновани врз информации собрани од ЈП „Македонски железници – инфраструктура“ и Секторот за железници при Министерството за транспорт и врски во септември 2018 година. Тие се следниве: Коридор X-д (16 км во градба) + Коридор VIII, врски кои недостасуваат: кон Албанија (63 км од Кичево до граничниот премин) + кон Бугарија (31 км Куманово-Бељаковце, во градба + 58 км од Бељаковце до граничен премин).

³⁰ Што се однесува до националното законодавство, Царинската управа е одговорна за патните гранични премини. Бидејќи нема институција во чија надлежност се железничките царински премини, Министерството за транспорт и врски во моментот ги презема соодветните активности. Откако ќе се надмине оваа законска празнина, во описот на показателот ќе бидат внесени соодветни измени.

³¹ Основни податоци (2017) и, оние што можат да се постигнат, посебни посакувани цели (2030) се дефинирани врз основа на сегашните состојби, имено, (i) Железнички ЗГП Табановце: потпишани се договорот и протоколите и завршени се сите студии и основниот проект. Другите железнички ЗГП се во рана фаза (i) Патен ЗГП со Србија: два премина се во фаза на припрема, имено: во 2017, со финансиска помош од Европската Унија и Владата на Република Македонија, Царинската управа ја реконструира и модернизира инфраструктурата на граничниот премин Табановце со што ги исполни сите предуслови за почеток на заедничките контроли. Еден патен ЗГП (граница со Косово) е во фаза на иницијатива.

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
4	1.3 Состојба на усогласеност со Правото на ЕУ за транспорт	Индикатор кој ја оценува состојбата/напредокот кон имплементација на Договорот за основање на транспортна заедница <i>Квалитативен</i>	Оцени извршени од страна на Европската комисија во соработка со Република Македонија според член 40, став 2 од Договорот	Земјата е умерено спремна во областа на транспортната политика. Направен е некаков напредок со потпишувањето на Договорот за основање на транспортна заедница (ЕК, АПР, 2018)	Целосна усогласеност со Правото на ЕУ во транспортот/Целосна имплементација на Договорот за основање на транспортна заедница	Описен	По усвојувањето на извештајот на управниот комитет на ТЗ (нередовен тајминг)
5	2.1 Индекс на логистички перформанси (ИЛП) – инфраструктура	ИЛП –инфраструктура го опишува (во бодови) квалитетот на трговијата и транспортот поврзани со инфраструктурата (на пример, пристаништа, железници, патишта, информатичка технологија) worldbank.org/lpi . ³² <i>Квалитативен</i>	Светска банка	2.47 (2018)	3.2 ³³	ИЛП индекс - инфраструктура, бодови 1-5 (1=низок до 5=висок);	N+2 ³⁴

32 Индекс на логистички перформанси: Квалитет на инфраструктурата поврзана со трговијата и транспортот (1 = ниска до 5 = висока); Податоците се од истражувањата на Индексот на логистички перформанси спроведени од Светската банка во партнерство со академски и меѓународни институции и приватни компании и поединци ангажирани во меѓународната логистика. Анкетата за 2009 година опфати повеќе од 5.000 проценки на земјата од речиси 1.000 меѓународни шпедитери. Испитаниците ги оценуваат осумте пазари на шест основни димензии на скала од 1 (најлошо) до 5 (најдобра). Пазарите се избираат врз основа на најважните пазари за извоз и увоз на испитаниците, случајна селекција, и, за земјите опкружени со копно, соседните земји што ги поврзуваат со меѓународните пазари. Детали за методологијата на истражувањето се наоѓаат во Арвис и други Поврзани за натпреварување 2010: Трговска логистика во глобалната економија (2010). Испитаниците го оценија квалитетот на инфраструктурата поврзана со трговијата и транспортот (на

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
6	2.2 Број на идентификувани проекти од Единствената листа на идентификувани проекти за секторот транспорт (ЕЛП) со целосно обезбедени финансии за инвестирање во инфраструктура	ЕЛП (транспорт) класифицира приоритетни проекти на следниов начин: (i) Тековни проекти (во имплементација); (ii) Созреани проекти за инвестиции во инфраструктура, вклучувајќи ги и оние со затворена финансиска конструкција (но кои се уште не се имплементираат); (iii) Несозреани проекти и стратешки документи <i>Квантитативен</i>	МТВ како претседавач на Секторската работна група за транспорт (Записници од состаноците на СВГТ) ³⁵	4 проекти со целосно обезбедено финансирање за инвестиција во инфраструктура (2018)	28	Апсолутен број	НГодишно / кумулативно

пример пристаништа, железници, патишта, информатичка технологија), на рејтинг од 1 (многу ниско) до 5 (многу високо). Резултатите се споредуваат со сите испитаници. Извор: Светска банка и Турку школа за економија, логистичка изведба

33Рангирањето на Словенија (2018) како земја со слична големина и сложеност беше сметано за таргетна цел.

34N+2 се однесува на секоја втора година.

35Министерството за транспорт и врски како претседавач со Секторската работна група за транспорт има задача да предложи приоритетни проекти за финансирање. Редовна презентација на ЕЛП на одржаните состаноци на СРГТ.

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
7	2.3 Работење на ефикасните структури на јавните служби што го поддржуваат користењето на транспортот	Резиме на извештајот на ЕК за напредокот (напредок постигнат во однос на исполнување на критериумите за пристап во Поглавје 21 Трансевропски мрежи, потпоглавје Транспортна мрежа) <i>Квалитативен</i>	Извештај на ЕК за напредокот	Во сферата на транспортните мрежи, постои добро ниво на подготовка. Земјата постигнала некој напредок за време на периодот за кој се известува (PR 2018)	Завршени преговори за пристап во ЕУ	Описно	Годишно
8	3.1 ГХГ емисии од транспорт	<i>Податоци ќе бидат земени од извештаите на БУР³⁶ што се поднесуваат до УНФЦЦЦ (Рамковна конвенција за климатски промени на ОН) на секои две години, емисиите од транспорт одговараат на емисиите на CO₂ од транспортот при при согорување на гориво</i> <i>Квантитативен</i> <u>Метод на агрегација:</u> <u>Празнината е целосно исполнета</u>	Детални/вкупни податоци (кога не се објавени во извештајот) ќе бидат доставени од страна на МЖСПП на барање од Министерството за транспорт и врски	Сценарио „не прави ништо“ (1,714,303кт, 2015)	Во 2030, да се намалат ГХГ емисиите за 18.6% во споредба со нивото од сценариото „не прави ништо“	кт (килотон CO ₂ -eq) % во споредба со нивото од сценариото „не прави ништо“	N+2

³⁶ Двогодишен ажуриран извештај за климатски промени на Република Македонија
<http://unfccc.org.mk/content/Documents/SBUR/4%20Macedonian%20SBUR%20Climate%20change%20mitigation%20report.pdf>

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
9	3.2 Железници, превезена стока (Нето тон-км)	Стоките превезени со железници претставуваат обем на стока превезена со железница, годишно измерени во метрички тони помножени со изминати километри. Нето-тон км е единица мерка за превоз на товар, еден тон товар на железница во должина од 1 км. <i>Квантитативен</i>	Државен завод за статистика	276 628 (2017)	624.870 Нето тон-км ³⁷	Нето- тон/км	Годишно
10	3.3 Изграден број на добро-опремена интермодална/мултимодална инфраструктура;	Мултимодален/интермодален јазол со терминали и платформи изградени и опремени, вклучувајќи го интермодалниот терминал во Скопје (Трубарево) <i>Квантитативен</i>	ЈП Македонски железници - инфраструктура МТВ	0 (2017)	Трубарево-Скопје интермодален терминал кој е оперативен	Број на оперативни мултимодални/интермодални јазли	Годишно/кумулативно

³⁷Волумен на шпедитерски сообраќај. Студија на изводливост во рамките на проектот Подготовка на основен проект и тендерска документација за градење на новата железничка делница Крива Паланка – граница со Република Бугарија, како дел од Коридорот VIII: EuropeAid/136050/IH/SER/MK (2017)

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
11	4.1.a Намалување на железнички несреќи	Индикаторите треба да ја измерат ефикасноста на железничкиот транспорт од аспект на безбедност и ефективност на системот за управување со безбедноста во железничкиот транспорт (СУБЖТ). Затоа тие се клучни знаци за железничкиот систем. <i>Броење на вкупен број на железнички несреќи вклучувајќи патнички, товарни и други возови (судар на возови, несреќи на премини во ниво, несреќи на лица, излетување од шини, итн.) што се случиле во текот на годината</i> <i>Квантитативен</i>	Државен завод за статистика	45 (2017)	23 (50 % намалување)	Апсолутен број	Годишно

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
12	4.1.b Статус на транспонирање и имплементација на ЕУ регулативите и директивите како дел од договорот за ЕЗВО (Европски заеднички воздухопловна област) и обезбедување на усогласеност со стандардите и препорачани практики (СИПП) во рамките на ИКАО (Меѓународната асоцијација за цивилно воздухопловство).	Резултатот за ефективна имплементација резимира, за различните категории опфатени со ИКАО-Универзалната програма за ревизија на безбедносен надзор(УСОАП): законодавство, организација, лиценцирање, работење, способност на воздухопловите за безбедно летање, истрага на несреќи, служби за воздушна навигација, аеродроми <i>Квалитативен</i>	Резултати од ревизијата на ИКАО ³⁸	79.58 (2016)	96 ³⁹	УСОАП резултат за земјата 0-100 (100 е најдобар) Мерки за ефикасност на Секторот	Крај на јуни по годината на која се однесуваат податоците за ревизија на ИКАО N+2
13	4.2 Број на жртви/милион жители на годишна основа, на националната и регионалната патна мрежа.	ЕК индикатор пресметан како сооднос N на жртви кои се случиле во текот на годината поделен со апсолутниот број на население (милиони) на крајот од соодветната година = N жртви/ милиони жители Изброениот број ќе се спореди со основниот податок (броење на намалувањето во %) <i>Квантитативен</i>	Државен завод за статистика, годишни статистички извештаи. Информации за жртви се достапни и онлаин.	155 (2017) жртви 2.081 милиони жители =155/2.075= 74.69 жртви/милион жители;	Намалување на бројот на жртви на патиштата за 50% до 2030	Жртви на патишта/милиони жители споредено со основата (броење на намалувањето во %)	Годишно

³⁸<https://www.icao.int/safety/iStars/Pages/API-Data-Service.aspx>

³⁹Од земјите – членки на ЕУ, најдобриот резултат е добиен за Франција (ревизија во 2017)

	Индикатор на успешност ²⁷	Опис	Извор на информации и верификација	Основни податоци, година	Таргет 2030	Единица мерка/ Метод на агрегација	Периодично и вид: годишно или кумулативно
14	4.3 Имплементиран одреден број на клучни активности од ИТС стратегијата	Завршување на фазите за имплементација на проектот за користење на ИТС на патниот коридор X <i>Квантитативен</i>	МТВ	0 (2017)	1 голем проект кој е целосно имплементиран и е оперативен (Коридор X)	Апсолутен број	N+2/ кумулативно

АНЕКС 1

5. Транспортни сценарија

5.1. 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 основен проект и тендерска документација за изградба на нова железничка делница Крива Паланка – граничен премин со Република Бугарија како дел од од Коридорот VIII (Европска помош/136050/IH/SER/MK)* беше повторно ажуриран, подробно разработен и рекалибриран за да ги инкорпорира сите начини на транспорт на посакувано детално ниво и функционалност. Сите детали за транспортниот модел, како и прирачникот за транспортниот модел и досиејата за транспортниот модел, се доставени до Корисникот.

Врз основа на предложените мерки во сегашната стратегија, сценаријата *Напри нешто* се дефинирани за временскиот период 2022, 2025 и 2030 година. Тие се базирани на комбинација на транспортни инфраструктурни проекти за патишта и железници и на посебни политички мерки кои треба да се разгледаат заедно 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* (ДС) со временски периоди и вид на транспорт.

ти на ДС сценарија со временски период и вид на транспорт

[illegible]

Ранковци – Крива	Нов експресен пат	22	58.50	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	28	/	2017	/	Планиран						
Правец 6а												
Скопје – граница со Косово	Нов автопат	13	106	2018	/	Изработен основен проект						
Магистрални патишта – А3												
Велес – Штип (Кадрифаково)	Реконструкција на автопат во експресен пат	25	15	2014	2016	Завршен 2017						
Штип – Кочани	Нов експресен пат	28	40	2016	2018	Се гради						

Регионалните патишта да се разгледаат за надоградба во експресни патишта во сценаријата:

Патна делница	Резерва на капацитет во 2030 г. во случајот <i>Не прави ништо</i>	Надградба						
			ДН2020	ДС2020	ДН2025	ДС2025	ДН2030	ДС2030
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 Дабиле	10 – 23%	Во експресен пат						
A3 Охрид - Подмоље	13 – 14%	Во експресен пат						
R1102 Јурумлери - Скопје	31 – 32%	Да се разгледа повторно во 2020 г.						
Бул. Александар Велики во Скопје	49%	Да се разгледа во ОПУМ Скопје големата зона						
R1104 од клучката со М4 до Арачиново	38 – 39%	Да се разгледа повторно во 2025 г.						
A3 Штип – Винаца	28 – 32%	Да се разгледа повторно во 2025 г.						

R1103 помеѓу A1 и Неготино	18 - 19%	Во експресен пат						
R1103: Неготино – A4	36 – 44%	Во експресен пат						
R1401 од клучката со R1105 до Струмица	31 – 36%	Да се разгледа повторно во 2025 г.						
A4 Конче - Радовиш	38 – 44%	Да се разгледа повторно во 2025 г.						

ЖЕЛЕЗНИЦА

Име на делница	Позиција на работите	Должина (км)	Проектиран буџет, почеток и завршеток на работите			Сегашна состојба	Сценарија						
			Буџет (милион евра)	Почеток на работите									
КоридорX/X-d							ДН 2020 г.	ДС 2020 г.	ДН 2025 г.	ДС 2025 г.	ДН 2030 г.	ДС 2030 г.	
Табановце – Куманово	Реконструкција	12	6,9	2012	2013	Завршена							
Миравци – Смоквица	Реконструкција	12		2012	2013	Завршена							

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 патничка патиници Скопје	Реконструкција	/	2,9	2014	2015	Завршена						
10 Жел. стан. на Кор. X/X –d	Реконструкција	/	2,5	2014	2015	Завршена						
ГСМ-Ж и ЕТЦ-1	Нова опрема	/	7,2	2014	2016	Се гради						
Битола – Кременица (Коридор X-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	проект						
Крива Паланка – бугарска граница	Нова железница		3	2015	2017	Подготвен основен проект						
Кичево – албанска граница	Нова железница	63	8	2014	2017	Подготвен основен проект						-

Мерките на транспортната политика се наведени во табелата подолу.

Табела 30. Мерки на транспортната политика НТС – ДС сценарија 2022, 2025 и 2030 г

Мерка на политика	2020	2025	2030
<i>Споредени со 2015 г.</i>			
Патарина			
Автомобили	+15%	+20%	+30%
Камиони	+15%	+20%	+30%
ОТВ (Оперативни трошоци за возилото)	+20%	+25%	+35%
Цена на автобуска карта	+10%	+10%	+10%
Цена за превоз на патници со железница	непроменето	непроменето	непроменето
Цена за превоз на товар со железница	-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 меки мерки на транспортната политика се објаснети подолу.

Патарина

Патарината е мерка на транспортната политика за да се вметнат надворешните трошоци во внатрешните со тоа што ќе го натераат корисникот да плати за негативното надворешно влијание особено во врска со загадувањето 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 транспорт да се зголеми повеќе отколку онаа за патничките автомобили за да се добие повисока разлика меѓу патиштата и железницата, особено при превоз на товари на долги растојанија (увоз, извоз и транзит).

Сепак, докажано е преку проверките за сензитивностна транспортниот модел дека оваа мерка има многу мало влијание на промена од еден на друг вид на транспорт, до одредена вредност на патарината (гледајќи на тоа како % од ВНВ – Вредноста на времето).

ОТВ (Оперативни трошоци на возилото)

Се смета дека ОТВ се зголемуваат со време што се должи на повисоката цена за горивото, одржувањето на автомобилите, гумите, осигурувањето итн. Растот што се зема предвид за ОТВ е мошне умерен. Освен тоа, ОТВ може да се покачат многу повеќе во специфичните урбани средини во зависност од локалната политика за пристап на автомобилите до центарот и до многу заклучените делови од градовите.

Забележано е дека преку проверките за сензитивност на транспортниот модел оваа мерка има умерено влијание на промена од еден на друг вид на транспорт.

Цена на автобуска карта

Се смета дека цената на автобуската карта ќе се зголеми за 10% во 2022 г. и ќе остане стабилна до 2030 г. Сепак, тоа може да се промени со време и може да се процени влијанието на новата цена на автобуска карта.

Цена за превоз на патници 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 за превоз на патници, , но изгледа дека таа веќе е на ниско ниво.

Цена 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 логика заради подобрувањето на железничката мрежа, а и исто така заради спогодбите со соседните земји за процедурите за премин преку граница и за интероперабилноста на железницата, времето и специфичните трошоци ќе се намалат, а тоа, исто така, ќе доведе до намалување на железничките тарифи.

Пристапноста до железницата (пристапност до железнички станици во големите градови)

Јасно е дека пристапноста до железничките станици во големите градови и на регионално ниво не е многу добра, освен во Скопје. Често железничките станици се на одредена оддалеченост од густо населените подрачја и тоа не е привлечен аспект за користење на железничкиот транспорт. Затоа, силно се препорачува да се зголеми пристапноста до железничките станици во големите градови и региони за да се подобри користењето на железничкиот транспорт.

Според тоа, се предлага да се зголеми пристапноста до железничките станици како што следува:

- до максимум 40 минути за 80 % од населението во големите градови и подрачјето на влијание во 2022 г.;
- до максимум 30 минути за 80 % од населението во големите градови и подрачјето на влијание во 2025 г.;

- до максимум 20 минути за 80 % од населението во големите градови и подрачјето на влијание во 2030 г.;

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

Функционирање на железницата (брзина на возење)

Се размислува брзината на возење во железничкиот сообраќај 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 да се бараа уште зголемување на брзината во железничкиот сообраќај, за превоз на патници до 120 км/на час, заради силната конкуренција од патниот транспорт, а исто така и од новите достигнувања и изградбата на автопатите.

5.2. Ефект од имплементирањето на сценаријата Направете нешто за модалното учество

Врз основа на погоре имплементираниите проекти и мерки се добија следниве резултати во смисла на модална распределба по начинот на превоз за патници и товар.

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

Табела 31. Резултати од сценариото Направете нешто 2022 г., модално учество превоз на патници

	ДН 2022	ДС 2022	Промена
Вкупно патувања на ден			
Пат	582926	582073	-0.15%
Автобус	33850	32861	-2.92%
Железница	4535	6377	+ 40.63%
Вкупно	621311	621311	
Модално учество			
Пат	93.82%	93.68%	
Автобус	5.45%	5.29%	
Железница	0.73%	1.03%	
Вкупно	100.00%	100.00%	

Во горната табела се забележува дека вкупното влијание од имплементирањето на мерките предвидени во ДС сценариото 2022 г. е сосема позитивно. Учеството на патниците во

железницата се зголемува со 40,6 %. Бројот на железнички патувања се привлечени и од автобусите и од приватните автомобили, помалку или повеќе со ист дел од секој од нив.

Меѓутоа, потребно е да се спомене дека првичното учество на приватните автомобили е скоро 94% од вкупните патувања, што е многу над европскиот просек.

Табела 32. Резултати од сценариото Направете нешто 2025 г., модално учество превоз на патници

	ДН 2025	ДС 2025	Промена
Вкупно патувања на ден			
Пат	630178	627431	-0.44%
Автобус	36182	35407	-2.14%
Железница	4886	8408	+72.08%
Вкупно	671246	671246	
Модално учество			
Пат	93.88%	93.47%	
Автобус	5.39%	5.27%	
Железница	0.73%	1.25%	
Total	100.00%	100.00%	

Во горната табела се забележува дека вкупното влијание од имплементирањето на мерките предвидени во сценариото ДС 2025 г. е, исто така, позитивно, имајќи всушност продолжување на трендот забележан во 2022 г. Учесството на патувањето со железница се зголемува со 72 %. Интересно е да се забележи дека поради дополнителните мерки земени предвид во 2025 г., патувањата со железница се привлечени во повисока пропорција од патувањата со приватни автомобили, а помалку од превозот со автобус.

Табела 334. Резултати од сценариото Направете нешто 2030 г., модално учество превоз на патници

	ДН 2030	ДС 2030	Промена
Вкупно патувања на ден			
Пат	723460	712476	-1.52%
Автобус	41835	40910	-2.21%
Железница	5683	17592	+209.56%
Вкупно	770978	770978	
Модално учество			
Пат	93.84%	92.41%	
Автобус	5.43%	5.31%	
Железница	0.74%	2.28%	
Вкупно	100.00%	100.00%	

Во горната табела се забележува дека вкупното влијание од имплементирањето на мерките предвидени во сценариото ДС 2030 г. е, исто така, многу позитивно имајќи всушност

продолжување на трендот забележан во 2022 и 2025 г. Учеството на превозот на патници со железница се зголемува со 210 %. Интересно е да се забележи дека поради дополнителните мерки земени предвид за 2025 и 2030 г., патувањата со железница се привлечени во повисока пропорција од патувањата со приватни автомобили, а помалку од превозот со автобус.

Како заклучок, се забележува дека позитивното влијание се очекува поврзано со промена од еден на друг вид на транспорт, од патен на железнички превоз на патници. Меѓутоа, како резултат на високото учество 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 меѓуградските патувања бидат многу добро поврзани со нивната урбана компонента. Ова би се достигнало уште повеќе по развојот и имплементацијата на СУМП – План за одржлива урбана мобилност за големите градови.

Што се однесува до влијанието на товарниот превоз, во табелите подолу се прикажани резултатите во однос на модалната распределба на товар.

Табела 34. Резултати од сценариото напрате нешто 2022, модално учество товарен транспорт

	ДН 2022	ДС 2022	Промена
Вкупно тони на ден			
Пат	183119	180520	-1.42%
Железница	5172	7770	+50.25%
Вкупно	188291	188291	
Модално учество			
Пат	97.25%	95.87%	
Железница	2.75%	4.13%	
Вкупно	100.00%	100.00%	

Во горната табела се забележува дека мерките разгледувани во сценариото ДС имаат значително влијание на модалното учество за товар. Трите главни „меки“ мерки овде играат многу важна улога дејствувајќи во исти насоки, имено зголемувањето на патарината, на ОТВ (– оперативни трошоци на возилото) и на намалување на железничките тарифи. Како резултат на тоа, учеството на железницата за товар веројатно ќе се зголеми со 50 % во 2022 г.

Учеството на патниот товар се намалува со 1,4 %, бидејќи почетниот вкупен обем на товар што се превезува во патниот сообраќај е многу голем, со повеќе од 97 % од вкупно превезената стока.

Табела 36. Резултати од сценарио Напрате нешто 2025 г., модално учество товарен транспорт

	ДН 2025	ДС 2025	Промена
Вкупно тони на ден			
Патен	203930	195220	-4.27%
Железнички	5485	14194	+158.78%
Вкупно	209415	209414	

Делови по вид	97.38%	93.22%	
Патен	2.62%	6.78%	
Железнички	100.00%	100.00%	
Вкупно			

Во табелата погоре се забележува дека мерките разгледувани во сценариото ДС 2025 г. имаат значајно влијание на модалното учество за товар, како продолжеток на трендот забележан за 2022 г. Како што веќе е споменато, три главни „меки“ 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, учеството на железницата за товар би се зголемило со 159% во 2025 година.

Табела 37. Резултати од сценариото Направете нешто 2030 г., модално учество товарен транспорт

	ДН 2030	ДС 2030	Промена
Вкупно тони на ден			
Пат	254844	24068	-5.56%
Железница	7122	21283	198.83%
Вкупно	261966	261967	
Модално учество	97.28%	91.88%	
Пат	2.72%	8.12%	
Железница	100.00%	100.00%	
Вкупно			

Во табелата погоре се забележува дека мерките разгледувани во сценариото ДС 2030 г. имаат значајно влијание на модалното учество за товар, како продолжеток на трендот забележан за 2022 и 2025 г. Како што веќе е споменато, три главни „меки“ 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, Учеството на железницата за товар би се зголемил со 199 % во 2030 година.

Покрај тоа, сценариото "Направете Нешто" вклучува мерки за ублажување од транспортниот сектор, како што е дефинирано во Вториот биенален ажуриран извештај за климатски промени на Република Македонија (МЖСПП 2017).

5.3. Ефекти од имплементирање на сценаријата Направете нешто за емисиите

Врз основа на резултатите од модалните движењата во смисла на протокот на сообраќајот, факторите на товарење за пат и просечната брзина по тип патно возило на мрежата, емисиите на патиштата беа проценети за сценаријата Не правете ништо и Направете нешто за секој временски период, базирани на пристапот CORINAIR⁴⁰ и равенките за проценка на емисиите од возилата во патниот превоз.

Резултатите се презентирани во табелата подолу.

Табела 35. Резултати од имплементирање на сценариото Направете нешто за емисиите на патиштата, тони годишно и намалување во %

Година	NOX	CO2	PM10
2015 г.	3793	1,714,303	119
2022 г.			
Сценарио ДН	5583	2,013,096	186
Сценарио ДС	5344	1,877,191	174
Намалување на емисии	240	135,905	12
2025 г.			
Сценарио ДН	6049	2,190,346	204
Сценарио ДС	5667	1,859,265	185
Намалување на емисии	383	331,081	19
2030 г.			
Сценарио ДН	7402	2,021,339	258
Сценарио ДС	6781	2,482,987	229
Намалување на емисии	622	461.648	29
Намалување на емисии во %, сценарио Направете нешто наспроти Не правете ништо			
2022	4.3%	6.8%	6.6%
2025	6.3%	15.1%	9.4%
2030	8.4%	18.6%	11.2%

⁴⁰ Водич за попис на емисии на загадувачи на воздухот на Европската агенција за животната средина

Од горната табела се забележува дека како резултат на имплементирањето на предвидените мерки што покажаа дека со промена од еден на друг вид на транспорт, од пат на железница за превоз на патници и товар, емисиите исто така се намалуваат.

Намалувањето на емисиите не е многу големо поради фактот што патниот превоз има многу големо почетно учество и дека вкупната побарувачка за превоз се очекува да се зголеми и за патници и за товар во периодот што доаѓа. На пример, очекуваното намалување за CO₂ емисиите, споредувајќи го сценариото *Направете нешто* и со сценариото *Не правете ништо* е 3 % во 2022 г., 4.7 % во 2025 г. и 6,8 % во 2030 г.

Меѓутоа, овие бројки ги покажуваат резултатите само за **меѓуградскиот превоз**. Како што е добро познато дека големото учество на емисиите од транспорт се оние од урбаните подрачја, идните СУМП предложени да се изработат за големите градови треба да се фокусираат на намалување на употребата на автомобилите, а да ја зголемат употребата на јавниот превоз за да се постигне повисоко намалување на емисиите од превозот на ниво на целата земја.

АНЕКС 2

6. План за имплементација

Стратешкиот распоред на активностите на секторот транспорт може да се опише како алатка во корист на големите економски и социјални политички цели. За секој начин на транспорт, Националната транспортна стратегија се насочува кон опишување на дејствијата што треба да се спроведат за да се постигнат општи и посебни цели во краток рок (2018 – 2020), среден рок (2021 – 2025) и долг рок (2026 – 2030).

Најважните елементи од Националната транспортна стратегија (НТС) се следниве:

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

Сите активности се распределени во различни временски периоди врз основа на нивната созреаност, рестрикција на буџетот, приоритети по договори, финансиска подобност итн. Може да се дефинираат следниве развојни категории: активности што треба да бидат

примарно имплементирани **(во краток рок – КР)**, активности што треба да бидат имплементирани после правилна подготовка **(во среден рок – СР)** и активности со низок степен на созреаност и/или препреки **(во долг рок – ДР)**.

Националната транспортна стратегија за секоја активност ги дефинира следниве информации:

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

Проценетиот износ за реализација на НТС изнесува 4.191,08 милиони евра во периодот 2018-2030 година. Оваа проценка се врши според презентираниот стратешки план на активности и финансиски план за секоја активност. Најголем дел од трошоците се проценуваат според единечни цени за одредени активности или се поврзани со проценките на трошоците направени во проектот за транспортна инфраструктура базирани на предмер пресметките.

Имајќи предвид дека ова е индикативен план за имплементација и можни се измени и дополнителни, ова се само финансиските проекции на стратешките активности што се проценуваат за краткорочни(Кр), среднорочни (Ср) и долгорочни периоди(Др):

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| • Кр – до 2021 г. | 769,23 милиони евра, |
| • Ср – до 2025 г | 898,55 милиони евра, |
| • Др – до 2030 г. | 2523,30 милиони евра. |

Земајќи ја предвид среднорочната ревизија на стратегијата и можноста некои од активностите да мигрираат меѓу краткорочни, среднорочни и долгорочни периоди, ова се само индикативни пресметки што сега се издигнуваат за целиот период на имплементирање до вкупно 4.191,08 милиони евра. Исто така планирано е овие Стратешки активности да бидат подетално разработени во дополнителен документ од страна на консултантите, во периодот што следи по усвојувањето на стратегијата.

Стратешки акции

Активност бр.	Мерка	Посебна цел	Начин	Објаснување	Период			Одговорна институција	Инструменти	Индикатор	Проценет буџет (мил. евра)
					К	С	Д				
1	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на нов автопат во должина од 57 км Кичево – Охрид долж Коридор VIII од Основната мрежа.	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Автопатот завршен и отворен за сообраќај	374,00
2	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на нов автопат во должина од 42 км Гостивар – Кичево долж Коридор VIII од Основната мрежа.			X	ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Автопатот завршен и отворен за сообраќај	280,00
3	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на нов автопат во должина од 9 км Требениште – Струга долж Коридор VIII од Основната мрежа.			X	ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Автопатот завршен и отворен за сообраќај	45,00
4	ИМ 1	1.1	ПА	Преземање активности за модернизација и електронска патарина на Коридор X и модернизација и изградба на патарини на новите делници.	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Електронски те патарини се во функција	28,80
5	ИМ 1	1.1	ПА	Рехабилитација на патната делница Куманово – Ранковце (Страцин) со должина од 31,5 км на Коридор VIII.	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Рехабилитацијата завршена и делницата отворена за сообраќај	15,00
6	ИМ 1	1.1	ПА	Преземање на активности за рехабилитација на делници на Коридор X и Xd (Велес-Градско, Градско - Неготино, Гевгелија – Богородица/граница со Грција, Прилеп - Битола(Крклино), Битола (Крклино) – Меџитлија/граница со Грција)		X		ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Рехабилитацијата завршена и делниците отворени за сообраќај	14,32

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
7	ИМ 1	1.1	ПА	Преземање на активности за рехабилитација на делниците долж Коридор VIII (Скопје – Тетово, Тетово – Гостивар).		X		ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Рехабилитацијата завршена и отворени за сообраќај	41,93
8	ИМ 1	1.1	ПА	Преземање на активности за подобрување на СЕЕТО рутите 6а, 8 и 10 (Скопје – Блаце/граница со Косово, обиколница Ресен, Струмица – Валандово)			X	ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Изградбата е завршена и отворени за сообраќај	132,00
9	ИМ 1	1.1	ПА	Преземање на активности за подобрување на Коридор VIII, делница Струга – Кафасан			X	ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Реконструкцијата е завршена и е отворена за сообраќај	80,00
10	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на нови автопатски/експресни патни делници на Коридор X и Xd (Велес – Прилеп, Прилеп - Битола, Битола – Меџитлија)			X	ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Изградбата е завршена и се отворени за сообраќај	475,00
11	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на 22 км нов експресен пат Ранковци – Крива Паланка долж Коридор VIII од Основната мрежа		X		ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Експресниот пат е завршен и отворен за сообраќај	58,50
12	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на 15 км нов експресен пат Крива Паланка – граница со Бугарија долж Коридор Corridor VIII од Основната мрежа.		X		ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Експресниот пат завршен и отворен за сообраќај	100,00
13	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на 34 км нов експресен пат Градско – Прилеп долж Коридор X-d од Сеопфатната мрежа (во тек)	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Експресниот пат завршен и отворен за сообраќај	60,00
14	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на 13 км нов автопат на делница Скопје – граница со Косово		X		ЈП за ДП во соработка со	Управување со проект,	Автопатот завршен и	106,00

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				долж Патот ба од Основната мрежа.				МТВ	тендерски постапки	отворен за сообраќај	
15	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на 47 км нов автопат на делница Миладиновци – Штип долж Патот 10 од Сеопфатната мрежа.	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Автопатот завршен и отворен за сообраќај	206,00
16	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на 40 км нов експресен пат на делница Штип – Радовиш долж Патот 10 од Сеопфатната мрежа	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Експресниот пат завршен и отворен за сообраќај	28,00
17	ИМ 1	1.1	ПА	Изградба на 30 км нов експресен пат на делница Струмица – граница со Бугарија долж Коридор VIII од Основната мрежа.			X	ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Експресниот пат завршен и отворен за сообраќај	130,00
18	ИМ 1	1.1/4.1	ПА/ЖЕ	Подобрување на безбедносните карактеристики на патната и железничката инфраструктура со инсталирање на соодветна опрема, сигнализација и други мерки поврзани со инфраструктурата.		X		МТВ во соработка со ЈП за ДП и (ЈП МЖ-И)	Управување со проект, тендерски постапки	ФС, ОП завршени	10,00
19	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Изградба на 88 км нова единечна железничка пруга на делницата Куманово – граница со Бугарија во источниот дел на Коридор VIII		X		ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Железничката пруга завршена и отворена за сообраќај	400,00
20	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Изградба на нова 62 км, единечна железничка пруга на делница Кичево – граница со Албанија (Лин) на западниот дел на Коридор VIII			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Железничката пруга завршена и отворена за сообраќај	500,00
21	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Изградба на 38,7 км нова железничка делница Велес – Драчево низ Коридор X			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Железничката пруга завршена и отворена за сообраќај	550,00

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
22	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Изградба на 16 км нова единечна железничка пруга на делница Битола – граница со Грција како дел од Коридорот X-d.	X			ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект за изградба	Железничката пруга завршена и отворена за сообраќај	23,00
23	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Реконструкција на 17 км единечна железничка пруга на делница Скопје – граница со Косово како дел од Патот 10 од Сеопфатната мрежа.			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Железничката пруга завршена и отворена за сообраќај	30,00
24	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Преземање на активности за реконструкција на постојната 129 км долга единечна железничка пруга на делница Велес – Прилеп –Битола низ Коридорот X-d според ЕУ-ТСИ			X	МТВ во соработка со ЈП МЖ-И	Управување со проект, тендерски постапки	ФС, ОП завршени	13,00
25	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Преземање на активности за изградба на железничка врска меѓу Коридор VIII и X-d за понатамошен развој на железничката мрежа (Кичево – Битола)			X	МТВ во соработка со ЈП – МЖ-И	Управување со проект, тендерски постапки	Пред-ФС, ФС, ОП завршени	3,00
26	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Преземање на активности за подобрување на условите на железничките делници Ногаевци – Градско – Неготино, Неготино – Миравци и Смоквица – Гевгелија како дел од Коридор X			X	МТВ во соработка со ЈП МЖ-И	Управување со проект, тендерски постапки	Пред-ФС, ФС, ОП завршени	20,00
27	ИМ 2	1.1	ЖЕ	Преземање на активности за подобрување на условите на железничката делница Куманово – Дељадровце			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Железничката линија е завршена и отворена за сообраќај	50,00
28	ИМ 3	1.2	ПА	Зголемување на капацитетот со нови сообраќајни ленти за тешки товарни возила (ТТВ) на граничниот премин со Грција – Богородица.		X		Царинската управа во соработка со МТВ и ЈП за ДП	Управување со проект, тендерски постапки	Дополнителните сообраќајни ленти се завршени и	5,00

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
										отворени за сообраќај	
29	ИМ 3	1.2	ЖЕ	Зголемување на капацитетот на колосеци на граничниот премин Табановце со Србија (Коридор – X)			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Дополнителни колосеци завршени и отворени за сообраќај	10,00
30	ИМ 3	1.2	ЖЕ	Изградба на заедничка гранична станица во Табановце, граница со Србија (Коридор – X)	X			МТВ во соработка со ЈП МЖ-И и српските власти	Управување со проект, тендерски постапки	Железничка станица изградена и функционална	5,20
31	ИМ 4	1.2	ЖЕ	Анализа за физичко подобрување на железничката инфраструктура на постојните гранични премини со соседните земји		X		МТВ и ЈП МЖ-И	Управување со проект, тендерски постапки	Анализата извршена	0,10
32	ИМ 4	2.1	ЖЕ	Изградба на нова железничка врска Кичево – термоелектрана Осломеј од околу 10 км			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, ФС, ОП, тендерски постапки	Пред-ФС, ФС, ОП, се извршени, Железничката пруга е завршена и отворена за сообраќај	25,00
33	ИМ 4	2.1	ЖЕ	Изградба на нова железничка врска Битола – термоелектрана РЕК-Битола од околу 11км			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, ФС, ОП, тендерски постапки	Пред-ФС, ФС, ОП, завршени, железничката пруга завршена и отворена за сообраќај	25,00
34	ИМ 4	2.1	ЖЕ	Преземање на активности за реконструкција на железничката			X	МТВ and ЈП МЖ-И	Управување со проект,	ФС, ОП завршени	3,00

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				инфраструктура според ЕУ ТСИ ⁴¹ (во регионот на Скопје за воведување на регионален железнички јавен транспорт во овој регион					тендерска постапка		
35	ИМ 4	2.1	ЖЕ	Преземање на активности за реконструкција и модернизација на 86 км од постојната единечна железничка пруга на делницата Велес – Штип – Кочани во источниот дел од земјата во согласност со ЕУ-ТСИ.			X	МТВ и ЈП МЖ-И	Управување со проект, тендерска постапка	ФС, ОП завршени	3,00
36	ИМ 5	2.1	ЖЕ	Преземање на активности за изградба на железничките врски за железничка пруга со голема брзина меѓу Скопје – Тетово, Скопје – Куманово, Скопје – Велес, Велес – Битола, Велес – Гевгелија.			X	МТВ и ЈП МЖ-И	Управување со проект, тендерски постапки	Главниот план (МР) и FS се завршени	2,50
37	ИМ 5	2.1	ПА	Изградба на 28 км нов експресен пат Штип – Кочани долж магистралниот пат АЗ во мрежата на земјата.		X		ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со изградба проект	Експресниот пат завршен и отворен за сообраќај	40,00
38	ИМ 6/ИМ11	2.1	ПА/УР	Подобрувања на избрана патна дополнителна инфраструктура (сигнализација, безбедносни мерки, пешачки патеки, паркиралишта и објекти покрај патот) за олеснување, меѓу другото, на пристапот на луѓе со инвалидност.		X		Општините од целата земја во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Дополнителната инфраструктура подобрена	10,00
39	ИМ 2/ ИМ 7	1.1	ЖЕ	Преземање на активности за реконструкција и модернизација на 103 км од постојната единечна железничка пруга на делница Скопје – Кичево во западниот дел од Коридор VIII во согласност со ЕУ-ТСИ			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	ФС, ОП, завршени	13,00
40	ИМ	2.1/ 3.2	Возд/	Преземање на активности за			X	МТВ и ЈП МЖ	Управување	ФС, ОП,	30,00

⁴¹Технички спецификации за интероперабилност

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
	8/ИМ 15		ММ	воспоставување на железничка врска меѓу главната патничка станица во Скопје и аеродромот во Скопје.					со проект, тендерски постапки	железничката врска е завршена и отворена за сообраќај	
41	ИМ 9	3.1	ВОД	Реконструкција на пристаништата на Охридско Езеро		X		МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Реконструкцијата завршена	2,00
42	ИМ 9	3.2	ММ	Подобрување на пристапноста до езерските пристаништа со патишта за сите корисници.		X		МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Подобрувањата реализирани	0,20
43	ИМ 10	3.1	Возд	Изработка на студија(студии) за влијанието на загадувањето од воздушниот транспорт во земјата и од аеродромите на околната животна.			X	МТВ во соработка со Агенцијата за цивилно воздухопловство, М-НАВ и МЖСПП	Управување со проект, тендерски постапки,	Студијата (студиите) изработени	0,20
44	ИМ 10	3.1	ЖЕ	Изработка на студија за намалување на загадувањето со бучава предизвикана од железнички транспорт.			X	МТВ во соработка со ЈП МЖ-И	Управување со проект, тендерски постапки	Студијата изработена	0,10
45	ИМ 11	3.2	УР	Преземање на активности за поддршка на развојот на Урбаниот јавен транспорт (УЈТ) во секој од поголемите градови		X		МТВ, локалните самоуправи на поголемите градови	Управување со проект, тендерски постапки	Изработена е програма за УЈТ	5,00
46	ИМ 11	3.1	УР	Финансиска поддршка за купување на еколошки прифатливи транспортни возила во јавниот транспорт.		X		Општините во соработка со МТВ и (МФ)	Финансиски инструменти Управување со проект	Набавени нови возила	20,0
47	ИМ 11	3.1	УР	Преземање на активности за инвестиции во јавен транспорт (трамвајска или лесна железница во Скопје).	X			Градот Скопје во соработка со МТВ и МФ	Управување со проект, тендерски	Ажурирање на постојни студии, ОП,	5,00

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
									постапки	обезбедена финансиска поддршка	
48	ИМ 12	3.1	ВОД	Подготовка на студија и спроведување на законодавството за ублажување на влијанието на езерскиот воден транспорт врз околната животна средина		X		МТВ во соработка со МЖСПП	Управување со проект, тендерски постапки	Студијата изработена	0,20
49	ИМ 13/16	3.3	ММ	Реализација на мултимодален терминал во ранжирната станица Трубарево (според препораките од ФС, 2014)		X		МТВ	Управување со проект, тендерски постапки,	Изграден мултимодален терминал	20,00
50	ИМ 14	3.2	УР	Преземање на активности за поддршка на користење на јавен транспорт со финансиски стимуланти за специјална група на корисници (студенти, невработени...)	X			Општините	Финансиски инструменти, управување со проект	Обезбедена финансиска поддршка	1,00
51	ИМ 14	3.2	ММ	Подготовка на студија и поддршка на истражување за модална промена (пат – железница).	X			МТВ во соработка со универзитетите, истражувачките институти	Управување со проект, тендерски постапки	Завршени истражувања/студии	0,20
52	ИМ 14	3.2	ММ	Преземање активности за подобрување на поврзаноста и пристапноста на јавниот транспорт за патниците на железничките станици.	X			МТВ во соработка со ЈП МЖ-И и општините	Управување со проект	Реализирани подобрувања	0,50
53	ИМ 15	3.2	УР	Преземање на активности за подобрување на инфраструктурата за немоторизирани начини на транспорт во градовите	X			Општините во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Имплементирани инфраструктурни мерки	3,00
54	ИМ 16	3.2	ММ	Преземање на активности за воведување на комбинирани тарифи за билети за јавен транспорт со автобус-железница		X		Општините во соработка со АД Македонски железници - Транспорт и МТВ	Управување со проект	Воведени нови услуги	0,50
55	ИМ 17	4.2/4.3	ЖЕ/ПА	Преземање на активности за		X		ЈП МЖ-И во	Управување	Подобрени	3,00

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				подобрување на железничките и патните премини на исто ниво, како и подобрување на безбедноста во сообраќајот (инфраструктура, знаци и опрема)				соработка со МТВ	со проект, тендерски постапки	железничките и патните премини во ниво	
56	ИМ 18	4.2	УР	Преземање на активности за рехабилитација на инфраструктурата на црните точки во урбаната патна мрежа.	X			Општините во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Намалени црни точки во урбаните подрачја	2,00
57	ИМ 19	4.2	ПА	Рехабилитација на црните точки на државната патна мрежа.	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Намалени црни точки на националната патна мрежа	4,00
58	ИМ 20	2.1	УР	Поддржување на мали инфраструктурни проекти во урбаните подрачја (обезбедување на пешачки патеки, контролни сигнали на пешачки премини на исто ниво, урбани зони само за пешаци, одвоени велосипедски патеки, итн.)		X		Општините во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Подобрени урбаните инфраструктурни објекти	0,50
59	ИМ 21	2.1	Сите	Адаптирање на инфраструктурни објекти за подобрување на пристап на лица со намалена мобилност на железничките станици, патната мрежа, паркинзите како и во јавниот транспорт и јавниот простор.		X		Општините, ЈП за ДП, ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Подобрени инфраструктурните објекти	10,00
60	ИМ 23	1.2	ПА/ЖЕ	Развој на механизам за редовно и ад-хок следење на времето поминато на патни/железнички гранични премини (товар/патници) на избрани гранични премини.		X		МТВ во соработка со Царината	Управување со проект, тендерски постапки	Создаден механизам за редовно ад-хок следење на времето поминато на	0,25

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
										граничните премини	
61	ИМ 24	2.2	Возд	Ажурирање/изработка на Национална стратегија за развој на авијацијата.	X			МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Изработена Национална стратегија за воздухопловство	0,30
62	ИМ 27	3.2	ЖЕ	Воведување на мерки за зголемување на брзина на возење и фреквенција на железничкиот патнички транспорт според анализата на побарувачката за транспорт.	X			МТВ	Управување со проект	Реализирани подобрувања	0,15
63	ИМ 28	3.3	ММ	Подобрување на железничката и патната инфраструктура и објектите за полесно мултимодално поврзување.			X	МТВ во соработка со ЈП МЖ-И, ЈП за ДП и општините	Управување со проект	Обезбедена финансиска поддршка	5,00
64	ИМ 31	4.2	ПА	Подготовка на нова Национална стратегија за безбедност на патишта во согласност со ОН- Декадата за активности во врска со безбедноста на патиштата и акциски план.		X		Републички совет за безбедност во патниот сообраќај во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Усвоена Национална стратегија за безбедност на патишта	0,20
65	ИМ 34	4.3	ПА	Инсталирање/ажурирање на систем за управување и набљудување на сообраќајот (ИТ) што овозможува онлајн мониторинг, контрола на семафори, двонасочна сигнализација за временски-засновано управување со сообраќајниот проток во часовите на максимален сообраќај, централизиран контролен центар, (ИТС), итн.			X	ЈП за ДП, општините во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Управувањето со сообраќај реализирано и функционално	038,00
66	РМ 1	1.3	Сите	Зајакнување на институционалните капацитети и човечки ресурси за имплементација на ДОТЗ (капацитетите	X			МТВ	Градење на капацитет, интервенции	Усвоено законодавство/регулати	0,03

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				за подобрување на законодавството/прописите).					во законодавството	ви	
67	PM 2	1.3	Возд	Усогласување со правото на ЕУ - и меѓународните стандарди за авијација со цел одржување на високи нивоа на безбедност и сигурност на воздухопловите, на аеродромите и на службите за воздушна навигација.		X		MTB	Интервенции во законодавството	Усвоено законодавство	/
68	PM 3	1.3	ЖЕ	Подготовка на новиот железнички кодекс во согласност со соодветните ЕУ директиви, особено ЕУ директивата 2012/34/EU – Единствена Европска железничка област		X		MTB	Интервенции во законодавството	Усвоено законодавство	/
69	PM 4	2.3	Возд	Преземање на активности за поддршка на управувањето со воздушниот сообраќај (АТМ) со справување со постојаниот развој на воздушниот сообраќај и операции под најбезбедни, најефикасни, во однос на трошоците и летовите, и еколошки прифатливи услови (Рамка за единствено европско небо)		X		М-НАВ во соработка со АЦВ и МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Зголемени капацитети на системот за управување со воздушниот сообраќај	тбд
70	PM4	2.2	Возд	Преземање на активности за зголемување на бројот на достапни авио дестинации	X			MTB	Управување со проект	Нови авионски компании отворени за сообраќај	5,00
71	PM 5	3.1	ПА	Преземање на активности за намалување на влијанието на ТТВ во урбаните подрачја и патната мрежа	X			Општините, ЈП за ДП во соработка со МТВ	Интервенции во законодавството	Усвоено законодавство	/
72	PM 6	1.3	Сите	Преземање на активности за усогласување со безбедносните стандарди на ЕУ за инфраструктурата, возилата и опремата, како и		X		MTB	Интервенции во законодавството	Усвоено законодавство	/

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				меѓународните стандарди и обврски							
73	PM 7	1.3	Сите	Преземање на активности за усогласување со стандардите на ЕУ за транспорт на лица со намалена мобилност, особено во врска со користење на јавен превоз и јавен простор	X			MTB	Интервенции во законодавството	Усвоено законодавство	/
74	ОСМ 1	1.2	ЖЕ	Склучување на билатерални спогодби со соседните земји за заеднички царински и полициски контроли на границите во врска со транспорт на патници и стоки.		X		MTB	Интервенции во законодавството	Потпишани се билатерални спогодби	/
75	ОСМ 3	1.3	Сите	Преземање на активности за усогласување со техничките стандарди на ЕУ за проектирање и имплементација на инфраструктурни проекти	X			MTB	Интервенции во законодавството	Подготвени и усвоени технички правилници	1,00
76	ОСМ 4/ОСМ 13	2.1/2.3	ПА	Преземање на активности за воспоставување/целосна имплементација на Системот за управување со средствата за патишта (РАМС) во процесот на планирање и донесување на одлуки за активностите за одржување на патиштата.	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект	РАМС поставен на свое место и оперативен	1,50
77	ОСМ 4/ОСМ 13	2.1/2.3	ЖЕ	Преземање на активности за воспоставување/целосна имплементација на Системот за управување со средствата за железничка инфраструктура (РИМС) во процесот на планирање и донесување одлуки за активностите за одржување на железниците.	X			ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект	РИМС поставен на свое место и оперативен	1,50
78	ОСМ 5/ОСМ 12	2.1/2.3	ПА	Преземање на активности за јакнење на капацитетите за разумно управување со финансите како и планирање и одржување на националната патна	X			ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект, финансиски инструменти	Активности-те за одржување се	тбд

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				мрежа за редовно и зимско одржување како и одржување во вонредни состојби ⁴²						соодветно испланирани и извршени	
79	ОСМ 5/ОСМ 12	2.1/2.3	ПА	Преземање на активности за јакнење на капацитетите за разумно управување со финансиите како и планирање и одржување на локалната патна мрежа за редовно и зимско одржување како и одржување во вонредни состојби.	Х			Општините	Управување со проект, финансиски инструменти	Активностите за одржување се соодветно испланирани и извршени	тбд
80	ОСМ 6/ОСМ 13	2.1/2.3	ЖЕ	Преземање на активности за јакнење на капацитетите за разумно управување со финансиите, активности на планирање и одржување на националната железничка мрежа за редовно одржување и одржување во вонредни состојби ⁴³	Х			ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, финансиски инструменти	Активности-те за одржување се соодветно испланирани и извршени	тбд
81	ОСМ 7	2.2	Сите	Изработка на студија/анализа за користење на јавно-приватно партнерство за развој на Секторот за транспорт		Х		МТВ	Управување со проект, тендерска постапка	Изработена е студија/анализа	0,50
82	ОСМ 8	2.2	Сите	Поддршка на истражувачки работи за проценка на надворешни транспортни трошоци (економски, здравствени, еколошки)		Х		Универзитетите во соработка со МТВ	Истражувачка работа	Извршена е проценка	0,15
83	ОСМ 8	2.2	Сите	Подготовка на Општ Мастер План за Транспорт (ОМПП) за дефинирање на рамката и приоритетите по кои ќе се вршат инвестициите во транспортот во	Х			МТВ и МФ (Сектор за централно финансирање и	Финансиски инструменти	Подготвен Главен план	2,50

⁴²Проценки на консултантите се 6000 евра/км/година

⁴³Проценки на консултантите се 8000 евра/км/година

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				долгорочен период за наредните 10 – 15 години.				склучување на договори - СФСД)			
84	ОСМ 8	2.2	Сите	Да се ажурира софтверот за Единствената листа на проекти (ЕЛП) во согласност со стандардите на ЕУ за анализа според повеќе критериуми (мулти-критерна анализа).	X			МТВ	Управување со проект, тендерска постапка	СПП поврзан со транспорт ажуриран, лесен за користење	0,20
85	ОСМ 8	2.3	Сите	Воспоставување на механизам за редовно собирање/испитување на податоци за националната и урбаната мобилност (врз основа на ОМПП и првите СУМП)	X			МТВ во соработка со Државниот завод за статистика	Подготовка на методологија /испитување	Собирањето на податоци поставено на свое место	0,10
86	ОСМ 10/ОСМ 14	2.3	Сите	Преземање на активности за развој на посебен правен субјект кој ќе биде задолжен да води солидна статистика за транспортот, како и истражувања и развој во доменот на транспортните системи			X	МТВ во соработка со универзитетите, Државниот завод за статистика	Финансиски инструменти	Правниот субјект е целосно оперативен	0,50
87	ОСМ 15	2.3/3.3	ПА	Преземање на активности за подобрување и јакнење на капацитетот на Единиците за управување со сообраќајот (централно/локално ниво)			X	ЈП за ДП во соработка со МТВ	Управување со проект	Целосно оперативен систем за управување со сообраќајот	tbd
88	ОСМ 18	3.2	УР	Подобрување на планирањето на урбаниот транспорт со изработка на Планови за одржлива урбана мобилност (СУМП) за секој поголем град во земјата со повеќе од 50.000 жители.		X		Општините во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Подготвени СУМП	3,00
89	ОСМ 19	3.1	Сите	Изработка на сеопфатна студија за квантифицирање на влијанијата од климатските промени, променливоста на климата и екстремните временски услови		X		МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Изработена студија	1,50

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				врз инфраструктурата и услугите (отпорност на мрежата)							
90	ОСМ 19	3.1	Сите	Едукативни капаџи и кампаџи за подигнување на јавната свест во врска со еколошките аспекти на транспортниот сектор.	X			МТВ	Промоција/ управување со настани	Реализирани се ампаџи/ едукација	0,05
91	ОСМ 19	3.1	ПА/ УР	Финансиска поддршка – стимулации за еколошки прифатливи приватни возила			X	МЕ во соработка со МТВ	Финансиски инструменти	Поддржани бројни возила	tbd
92	ОСМ 20	3.2	УР	Финансиска поддршка – стимулации за патнички билети што ќе се користат во јавниот превоз во урбаните подрачја		X		Општините во соработка со МТВ	Финансиски инструменти Управување со проект	Реализирана финансиска поддршка	0,50
93	ОСМ 22	4.1	ЖЕ	Буџетска поддршка за обновување на железнички вагони за обезбедување на сигурност во железничкиот превоз		X		МТВ	Финансиски инструменти Управување со проект	Процент на обновени вагони	40,00
94	ОСМ 22	4.1	ЖЕ	Имплементација на ЕУ-ТСИ во националните регулативи за безбедност на железничкиот транспорт			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Интервенции во законодавството	Усвоено законодавство	/
95	ОСМ 24	4.1	ВОД	Зголемување на капацитетите за одржување на високи нивоа на безбедност и сигурност на езерскиот транспорт, особено безбедноста на пловните објекти, бродовите и операциите.		X		МТВ	Мерки за градење на капацитет	Зголемен контролниот капацитет	/
96	ОСМ 25	2.3/4.2	ПА	Создавање на оперативен правен субјект за безбедност на патиштата за подобрување на координацијата и соработката меѓу клучните засегнати страни за безбедноста на патиштата и имплементација на предложените мерки за безбедност.	X			МТВ	Интервенции во законодавството	Правниот субјект за безбедност на патишта е целосно оперативен	/
97	ОСМ 25	2.3/4.2	ПА	Зголемување на инспекциските	X			МЕ во соработка	Интервенции	Усвоено	/

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				компетенции за контрола на станиците за технички преглед на патни возила.				со МТВ	во законодавството	законодавство	
98	ОСМ 27	2.3/4.2	ПА	Градење на национални капацитети за Ревизија за безбедност на патиштата (образовни модули и уверенија).	X			ЈП за ДП во соработка со МТС	Интервенции во законодавството, управување со проект	Реализирани образовни модули и уверенија	0,10
99	ОСМ 28	4.2	ПА	Подобрување на полициската контролна опрема со нови мобилни и фиксни радары инсталирани во близина на одредени места на патната мрежа со значителен број сообраќајни несреќи.		X		МВР	Управување со проект, тендерски постапки	Купена нова опрема	3,00
100	ОСМ 29	4.2	УР	Подготовка на кампањи и едукација за безбедност на урбаниот транспорт	X			Општините во соработка со Републичкиот совет за безбедност во патниот сообраќај и МТВ	Промоција/ Управување со настан	Реализирани кампањи и едукација	0,10
101	ОСМ 30	4.1/4.3	ЖЕ	Имплементација на Европскиот систем за контрола на возови (ЕТЦС) и Глобалниот систем за мобилни комуникации - железници (ГСМ-Р) долж железничката мрежа во земјата.			X	ЈП МЖ-И во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерска постапка	Инсталирана нова опрема	60,00
102	ОСМ 30	4.3	Возд	Обезбедување на нови технологии за работење, инфраструктура и опрема во авијацијата (Глобален навигациски сателитски систем – ГНСС)		X		М-НАВ во соработка со МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Обезбедени нови технологии	2,00
103	ОСМ 30	4.3	ВОД	Обезбедување на нови технологии за работење и управување со езерскиот транспорт.		X		МТВ	Управување со проект, тендерски постапки	Обезбедени нови технологии	0,20
104	ОСМ 30	4.3	Сите	Стратегија за развој на Национални	X			МТВ	Управување	Изработена	1,00

Активност	Мерка	Посебна	Начин	Објаснување	Период			Одговорна	Инструменти	Индикатор	Проценет
				интелегентни транспортни системи (ИТС) со Акциски план.					со проект, тендерски постапки	Национална ИТС - стратегија	
								ВКУПНО			4.191,08

ЛЕГЕНДА:

Активност бр.: Општо нумерирање.

Мерка: Активностите имаат ознаки спред типот на мерката поврзана со нив. Видете ја табелата за соодветната мерка.

Посебни цели: Првиот број е за општи, а вториот е за посебни цели, на пример, 3.2 стои за третата општа и за втората посебна цел како дел од нејзината општа цел.

Начин: СИТЕ- сите соодветни начини; **ПА-** поврзано со патишта; **ЖЕ –** поврзано со железници; **Возд –** поврзано со воздухопловен транспорт; **УР –** поврзано со урбан транспорт; **ВОД-** поврзано со транспорт по внатрешен воден транспорт; **ММ-** поврзано со мултимодален транспорт.

Дефиниција: Насловот и можен краток опис на активността.

Период: Периодот на очекувано финализирање на соодветната активност. К- краткорочен/**3 години**; С- среднорочен/**6 години** и Д- долгорочен период/**12 и повеќе години**. Оваа вредност се очекува да се промени при ревизијата имајќи ја предвид должината на периодот за имплементација на стратегијата.

Одговорна институција: Спомената е главната одговорна институција. Многу е веројатно дека ќе има и други одговорни институции што не се споменати во табелата, а со кои одговорната институција треба да се координира.

Инструменти: Инструментот за имплементација на активността

Индикатор: е показателот според кој се смета дека активността е реализирана.

Проценет буџет: Имајќи предвид дека повеќето од проектите се во различна фаза на планирање и имплементација, овие бројки можат само да бидат проекции и истите се очекува да бидат повторно проценети и дополнети. Поради тоа, до некои од нив стои **тбд** (да се одлучи) за подоцна, а кај некои за кои нема буџет, стои (/).