

Експерт: м-р Горан Мијоски

10. Транспорт и градежништво

10.1. Планирани и спроведени активности на Владата на РМ во периодот на известувањето

10.1.1. Градежништво

Активностите на Владата во областа на градежништвото во набљудуваниот период беа распределени во неколку подрачја.

а) Патишта

Позначајни програмски активности и мерки што ги презеде Владата на РМ во областа на изградбата и одржувањето на патиштата во периодот на мониторирање се:

- Во соработка со РСБСП, Владата на РМ формира Координативно тело составено од 11 членови на највисоко ниво за изготвување Акционен план за спроведување на обврските произлезени од Националната стратегија на РМ за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата (2009-2014);

- Усвоена е Годишна програма за изградба, реконструкција, одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта во РМ за 2010 година;

- Усвоена е Годишна програма за одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта во РМ за 2010 година. Вредноста на издвоените средства за одржување и заштита на државните патишта (автопат, магистрални и регионални), веќе четврта година по ред не е променета и изнесува повеќе од скромни 970 милиони денари (околу 15,8 милиони евра);

- Стапија во сила измените на Законот за јавни патишта, со кои се укинува наплатата на надоместок за патна такса за возилата регистрирани надвор од Република Македонија. Со тие измени се врши хармонизација на Законот за јавни патишта со европското законодавство, односно се имплементира Директивата на Европската комисија број 1999/62/ЕЦ;

- Министерството за транспорт и врски (МТВ) објави повик во печатените домашни и странски медиуми, со кој бара концесионери за два пакета патишта во Македонија - за претквалификациска фаза. Концесијата се однесува на изградба, реконструкција, одржување, наплата на патарина и користење на патиштата за период од 35 години;

- Донесен е Правилник за техничките елементи за изградба и реконструкција на јавните патишта и на објектите на патот;

- МТВ донесе Уредба за утврдување на критериумите за категоризација на јавните патишта и нивните ознаки;

- Државниот инспекторат за транспорт, во периодот од ноември 2009 до февруари 2010 година изврши контрола на плаќањето на патна такса за користење на автопат во согласност со Законот за патишта, а со цел

воспоставување ред и доследно применување на законот и откри и казни вкупно 101 лице што сториле прекршок.

б) Железница

Во рамки на дејноста на ЈП „МЖ - Инфраструктура“ во завршна фаза се неколку проекти:

- Реализација на проектот за воведување на телекоманда на железничкиот сообраќај на пругата од Табановце до Гевгелија – (Коридор 10). Овој проект се очекува официјално да биде пуштен во функција во текот на април 2010 година);
- Изработка на главниот проект за трасата од Крива Паланка до границата со Република Бугарија, односно на источниот дел од Коридорот 8;
- На западниот дел од Коридорот 8 во тек е изработка на идеен проект за трасата од Кичево до границата со Република Албанија, кој треба да заврши до крајот на првото полугодие од 2010 година;
- Во тек е изработка на техничка документација за уште три нови патни премини на пругата Скопје - Тетово, со цел зголемување на безбедноста во железничкиот сообраќај.

Во соработка со Светска Банка, тековно се одвиваат проекти за реорганизација и модернизација на ЈП „МЖ - Транспорт“ АД:

- Воведување на електронска наплата на возни билети во патничкиот сообраќај;
- Набавка на 36 нови плато вагони (проектот е во фаза на реализација, со рок на завршување август 2010 година);
- Модернизација на четири дизел-електро маневарски локомотиви (проектот е во фаза на реализација, со рок на завршување до април 2010 година).

в) Просторно и урбанистичко планирање

Во насока на подобрување на условите за работа во градежништвото и негова заштита од неповолните влијанија на светската економска криза, донесени се следните поважни мерки и активности:

- Во Собранието на РМ изгласан е нов Закон за градење;
- МТВ донесе повеќе подзаконски акти што се произлезени од Законот за градење, со кои се регулираат постапките за издавање, односно одземање на соодветните овластувања и лиценци кои произлегуваат од Законот за градење и се регулира висината на надоместокот за нивно добивање;
- Во последните месеци од 2009 година, МТВ понуди на продажба (во македонските и странски медиуми - „Фајненшл тајмс“), повеќе илјади квадратни метри државно земјиште на атрактивни локации во повеќе градови во земјава, со цел на нив да се изградат хотели, катни гаражи, повеќекатници, голф терени и мини гратчиња. Ако лицитациите бидат успешни во првиот обид, а имајќи ги предвид и роковите за уплатување на парите и за потпишување на договорите за

отуѓување на земјиштето, првите камен-темелници можат да се очекуваат најдоцна до почетокот на пролетта 2010 година;

- Во континуитет се одвива проектот за изградба на станови во сопственост на Република Македонија. Извршена е електронска распределба на 102 социјални станови, лоцирани во населбата Јурија во скопската општина Ѓорче Петров;

- Реформите во АКН со цел подобрување на ефикасноста во работењето и зголемување на нивото на услугите на корисниците продолжуваат. Со заем во износ од 10,3 милиони евра добиен од Светска Банка, поддржан е Проектот „Катастар на недвижности и регистрација“. Имплементацијата на проектот започна во 2005 година и се планира да заврши до 31 мај 2010. Процентот на воспоставен катастар на недвижности на територија на РМ, како една од главните цели на тој проект, заклучно со јануари 2010 година изнесува 96,22%;

- Еден од најзначајните проблеми, кој во голема мерка влијаеше на ефикасноста на работата на АКН, односно на нејзините одделенија, беше бројот на нерешени предмети. Моментната состојба на останати нерешени од вкупно 2.862 предмети, повеќе не се смета за сериозен проблем и недостаток во работењето на АКН;

- Шведската агенција за меѓународна соработка ја продолжи поддршката на АКН во следниот период од 3 години во реализација на проектот „Зајакнување на капацитетите на АКН во имплементација на Стратешкиот план на АКН 2009-2013“, со средства во износ од 2,6 милиони евра. Имплементацијата на проектот започна на 1 ноември 2009 година;
- Извршена е набавка на ИТ опрема, како и комплетно реновирање и опремување на тренинг центарот на АКН;
- АКН изврши поефтинување на катастарските услуги за граѓаните и компаниите во износ од 10 до 72 отсто на надоместоците за најчесто бараните услуги за запишување во катастарот на недвижен имот за издавање податоци за правни и физички лица.

10.1.2. Транспорт

Во извештајниот период, во областа на транспортот беа реализирани следните позначајни активности:

- Во последните три месеци од 2009 забележан е минимален пораст во бројот на превезени патници на аеродромите во РМ од 0,8%, додека при карго превозот забележан е пад од 5,6% во однос на остварените големини во 2008 година. Ако се споредат вкупните резултати остварени во двете години, се доаѓа до заклучокот дека има пад на бројот на превезени патници од 8,1%, додека падот во карго превозот (стока и пошта) изнесува 13,1%. Дестинации во кои македонските граѓани најчесто патуваат се: Виена (13,8%), Истанбул (13,5%), Будимпешта (11,2%) и Љубљана (10,5%) и др.

- Избраната компанија „ТАВ“ од Република Турција која ќе управува со аеродромите во Република Македонија за период на концесија од 20 години, по

неколку пролонгирања за почеток на инвестицијата најави дека од 1 март 2010 година ќе започне со инвестицијата. Сепак, според најавите, ќе се пролонгира почетокот на работите за изградба на новиот карго-аеродром во Штип.

10.1.3. Телекомуникации

Во областа на телекомуникациите во извештајниот период беа реализирани следните позначајни активности:

- АЕК распиша нов тендер за доделување на одобрение за користење на радиофреквенции за UMTS стандард (3G) во мобилната телефонија и почна со анализа на пазарите со цел овозможување на појава на виртуелни мобилни оператори;

- Операторот на дигиталната телевизија ги исполни условите од тендерската документација, почна со комерцијална работа и бележи значителен пораст на претплатничката база;

- Се направија измени на планот на распределба на радиофреквенциите во РМ во насока на усогласување со европските регулативи од таа област.

10.2. Што не е реализирано или не е целосно спроведено во анализираниот период

Позначајни планирани, а неспроведени или недовршени активности во анализираните области во периодот на известување, се следните:

- Не е извршена санација на црните точки на патната мрежа согласно предвидената динамика, а во согласност со Националната стратегија на Република Македонија за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата;

- Пролонгирани се роковите од акцискиот план за трансформација на ЈП „Македонијапат“ - Скопје до почетокот на јуни 2010. Според првичните предвидувања, сите активности требаше да бидат завршени до 1 септември 2009 година и да се изврши упис на двете нови акционерски друштва во Централниот регистар/;

- Доцни отпочнувањето на проектот за воведување интегриран електронски систем за наплата на патарина, односно осовременување и подобрување на наплатата на патарина и наплатната служба (овој проект, кој се реализира во соработка со Светска банка и треба да придонесе за осовременување на системот и подобрување на ефикасноста во работењето, според програмата на МТВ требаше да биде реализиран во 2007 година) што, меѓу другото, ќе придонесе и за намалување на корупцијата;

- Пролонгирано е финализирањето на проектот за воведување електронска наплата на билети во железничкиот патнички сообраќај.

10.3. Можни ризици од (не) спроведувањето или од недоволно квалитетното спроведување на активностите

Како потенцијални чинители, кои во следниот период би влијаеле на можните ризици на владините реформи и проекти во оваа област, поединечно или во содејство на неколку од нив, би можеле да бидат:

- Доцнење на некои реформи и пролонгирање на рокот за имплементација на планираните активности, што може да доведе до предизвикување извесен застој или одолжување на спроведувањето на предвидените реформи;

- Неконзистентност во настојувањата за вршење реформи и реализација на некои проекти;

- Амбициозни планови и куси временски рокови за реализација на планираните активности, што може да доведе до делумна или некавалитетна имплементација на планираните активности;

- Неконсултирање или немање доволно јавна расправа со македонската стручна јавност за определени прашања и проекти од соодветните области;

- Резистентност кон реформите во институциите каде се предвидени реформи со евентуално намалување на бројот на вработените;

- Пројавени политички спротивставености со можно политичко опструирање на реформите.

- Ограничени финансиски ресурси, како и несоодветни стручни капацитети во некои институции, кои можат да бидат причина што ќе го попречи или ќе влијае на реализирањето на планираните проекти;

10.4. Општа стручна оценка за спроведените активности во периодот на известувањето, со можни препораки

Во изминатите три години градежништвото беше во подем, но во 2009 година се покажа дека глобалната рецесија силно ќе влијае на таа стопанска гранка. Градежните компании, речиси, немаа работа во странство, но тоа донекаде го компензираа со новоотворените проекти на домашниот пазар, каде државата се јави како најголем инвеститор.

Најголем дел од работата на градежниците на странските пазари е стопирана, додека на домашниот пазар е намалено нивото на инвестиции во градежни проекти, особено во изградбата на згради (станови и деловен простор). Намалената активност најдобро може да се согледа од намаленото производство на градежни материјали (на пример, во Цементарницата „Усје“ во 2009 година имаше намалување на продажбата за 15%, во „Кнауф-Радика“ за 23% итн.). Според раководителите на деловните субјекти од областа на градежништвото, економската состојба во третиот квартал од 2009 година била оценета како најнеповолна дотогаш. Очекувањата на градежниците за бројот на вработени во претстојниот период се песимистички. Оценката за сегашната состојба со порачки е најнеповолна во споредба со кој било квартал од претходните 2 години, а бројната состојба и квалитетот на механизацијата и натаму се незадоволителни и под нормалата. Во декември 2009 година издадени се 303 одобренија за градба или за 18,5 проценти помалку во однос на декември 2008 година, што говори во прилог на

претходно изнесеното. Од вкупниот број издадени одобренија за градење, 221 се наменети за објекти од високоградба, 25 од нискоградба и 57 за објекти за реконструкција. Според издадените одобренија за градење, предвидената вредност на објектите изнесува 2.916.326.000 денари, што е за 19,7 проценти помалку во однос на декември 2008 година.

Како резултат на новата законска регулатива со која е направена позитивна промена за издавање на градежни лиценци со што се форсира лојална конкуренција, се оневозможуваат недоволно стручни фирми и фирми со еден вработен да учествуваат на тендери.

Меѓутоа, Законот за градење има и свои недостатоци. Тие, пред сè, се однесуваат на одредбите на член 138, кој е оспорен пред Уставниот суд на Република Македонија. Има и сериозни забелешки од стручната инженерска јавност во поглед на именувањето на Комората (член 102). За избегнување на такви недостатоци, во иднина, треба повеќе да се консултираат и ползуваат искуствата на стручните здруженија.

Согледувајќи ги недостатоците од непримената на предложените мерки со Националната стратегија на РМ за унапредување на безбедноста на сообраќајот на патиштата, како и неповолните состојби во безбедноста на сообраќајот (податоците се идентични како во 2008 година: 15.000 сообраќајни незгоди, 1.000 тешко повредени и 160 загинати лица), а со цел да се променат таквите состојби во безбедноста на сообраќајот, Владата на РМ донесе одлука и формира Координативно тело, чија задача е да подготви Акционен план за реализација на Националната стратегија (рок: март 2010 год.), да го следи неговото спроведување и да дава тримесечни извештаи до Владата на РМ за реализираните активности.

Транспортната политика на една земја е комплексна проблематика, која тангира повеќе области од општественото живеење, има широк пристап и овозможува преземање на широк дијапазон на мерки во повеќе области за нејзино подобрување. По периодите на недоволно ивестирање во транспортната инфраструктура, Република Македонија се наоѓа во период кога мора да го стори тоа, во согласност со дефинираната глобална транспортна политика. Притоа, Република Македонија како континентална земја, е неопходно да ги развие своите патишта и железници, како и да посвети внимание на развојот на интегрирани транспортни системи, што ќе придонесе за подобрување на услугите и на мобилноста на населението.

Непостоењето на квалитетен и комплетно изграден СУП, а во рамките на него и на потсистем за управување со коловозите, треба сериозно да ја загрижи државата, затоа што тоа ќе резултира со неадекватно менаџирање и издвојување скромни средства (околу 15,8 милиони евра), за одржување и заштита на јавните патишта (автопатишта, магистрални и регионални), што во Република Македонија е хронична состојба низ целиот период на транзиција. Наменетата сума за таа намена, според некои пресметки, уште во 2002 година требаше да биде двојно поголема. Со континуираното стареење и амортизирање на патната мрежа, како и со зголемувањето на нејзините површини (со изградба на нови патишта), издвоените средства не можат да ги задоволат ниту минималните потреби. Неопходен е радикален пресврт во начинот на управување и одржување на патиштата во Република Македонија во однос на досегашната ретроградна

стратегија. Поради својата висока цена на чинење, патиштата се предмет на повеќекритериумски анализи, а носењето стручни одлуки за изградба и одржување на патиштата се врши врз база на перманентно следење на нивната состојбата, како и градење на банка на податоци за нив.

Објавен е тендер за концесии на патиштата, врз база на подготвената студија од консултантска куќа. Тендерот е објавен за две концесии: Источна (со должина од 177,5 km) и Западна (со должина од 196 km), со рок на изградба од 8 години и со рок на концесија од 35 години. Според пресметките, концесионерот за изградба на тие патишта ќе вложи околу 1 милијарда евра, а може да очекува приход од околу 2,3 милијарди евра. Идниот концесионер, освен од наплата на патна такса – патарина, ќе остварува добивка по повеќе основи и тоа: од надомест за прекумерно користење на пат, вонреден превоз и од надомест на штета што е сторена на патот или на објектите на него. Цената на патарината заеднички ќе ја определуваат Владата на РМ и концесионерот, а Владата на РМ може да му плаќа надомест на концесионерот заради одржување на социјално прифатлива цена.

Изградбата на патишта со концесии, поради своите придобивки, во теоријата изгледа одлично (растурање на државните монополи како примарна цел и ослободување буџетски средства како секундарна цел, кои подоцна државата би ги користела за други проекти), но таа има и свои бројни недостатоци, за што говорат примерите низ различни земји во светот (САД, Шпанија, Мексико, земји од Јужна Америка и најпосле во Република Србија), а заеднички им се манифестираните проблеми како што се: драстично помали процени на густина на сообраќај, значително зголемени трошоци, барање дополнителни гаранции од државите, промена на договори и нивно неисполнување, за на крај да следат најпрво медијатори, а потоа и меѓународни арбитражни судови.

Во железницата во завршна фаза е реализацијата на проектот за воведување на Телекоманда на сообраќајот на Коридорот 10, со што ќе се зголеми нивото на безбедност на сообраќајот, а ќе се зголеми и капацитетот на пругата од Табановце до Гевгелија. Во ЈП „МЖ - Инфраструктура“, покрај веќе завршените и предадени во употреба четири целосно автоматизирани патни премини на пругата Скопје-Тетово, во тек е изработка на техничка документација за уште три нови патни премини, со кои безбедноста на железничкиот сообраќај од Скопје до Тетово, може да се каже дека ќе биде на ниво на европските стандарди. Сите наведени активности се во функција на подобрување на железничкиот систем, т.е. зголемување на ефикасноста, подобрување на безбедноста, намалување на трошоците и подобрување на услугите што железницата им ги дава на корисниците.

Сепак, стручна оценка е дека реално потребните вложувања во железницата се неколкукратно поголеми од постојните, ако се сака да се фати приклучок со развојот што е присутен во европските железници, како и да се следат потребите на корисниците на услугата (станува збор за класични пруги за брзина до 160 km/h).

По динамичниот пораст на авиосообраќајот во 2007 и поумерениот во 2008 година, ударот од економската рецесија и делумно влијанието од прекинот на оперирање на домашниот авиопревозник „МАТ“, предизвикаа пад на авиосообраќајот во 2009 год. Од аеродромот „Александар Велики“ во Скопје, беа превезени 559.519 патници, што претставува намалување од 8,1% во однос на 2008

година. На тоа, покрај спомнатите причини, влијаеја визната бариера за македонските граѓани и високите цени на авиобилетите. Но, по укинувањето на визите, стана очигледно дека големо влијание (ако не и пресудно) врз мобилноста на населението има цената на билетите (на пример, повратен авиобилет на релација Скопје-Париз-Скопје чини 300 евра, додека истиот билет на релација: Приштина-Париз-Приштина, чини само 95 евра).

За понуденото државно земјиште на продажба може да се каже дека начинот на кој тоа се врши е транспарентен (за разлика од некои минати времиња кога се вршеше продажба на државно земјиште во „четири очи“), со објава во домашни и странски реномирани медиуми. Во склоп на тоа земјиште се продава и земјиштето од поранешните касарни во повеќе градови (Струмица, Гевгелија, Дебар и скопската касарна „Илинден“, кои од неодамна им се отстапени на општините), кои се на атрактивни локации во градовите. На сите локации е предвидена изградба на мини гратчиња, комплекси од станбени и деловни згради, образовни и јавни институции, спортски терени и друго.

Единствена забелешка може да се стави на тоа што објавата за продажба на земјиштето не е правовремено поткрепена со урбанистички планови (не биле довршени, односно ќе следат дополнително), како и немањето пресметки колку државата би добила пари, ако парцелите се продадат, барем, по утврдената почетна цена за лицитирање.

Разбирливо е дека преземените реформи, како и реализацијата на планираните проекти не е можно секаде да бидат правовремени и целосни поради повеќе причини, а една од најзначајните е квалитетот и капацитетот на државните институции. Детектирањето на слабостите и нивно адекватно и правовремено отстранување, може да биде чекор во вистинска насока.