

## **Македонската транспортна асоцијација во расправа за состојбите со протокот на стоките по коридорите 8 и 10 - СО СИЛНО ВЛИЈАНИЕ И АКТИВНА ВКЛУЧЕНОСТ НА РЕЛЕВАНТНИТЕ ИНСТИТУЦИИ И БИЗНИСОТ ВО РЕГИОНОТ Е МОЖНО НАДМИНУВАЊЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ**

Македонската транспортна асоцијација – МТА при Стопанската комора на Македонија, тргнувајќи од важноста и значењето на коридорите 8 и 10 за македонското стопанство и нејзиното сообраќајно поврзување со потесното и поширокото меѓународно опкружување, на својата редовна седница одржана на 4 јуни 2014 година, расправаше за актуелните состојби со протокот на стоките низ овие коридори и за можните насоки за надминување на присутните бариери и проблемите кои ја ограничуваат и кочат меѓународната стоковна размена.

Како вовед во расправата, од страна на Билјана Пеева Ѓуриќ беа презентирани следните основни фактори кои влијаат врз интензитетот на проодноста на стоки и патници низ целата траса на коридорите 8 и 10 и тоа:

- степенот на развиеност на патната инфраструктура;
- степенот на развиеност на граничните премини и нивната техничка опременост;
- воспоставениот режим на сообраќај меѓу земјите од регионот, од аспект на употребата на дозволите и другите прекугранични документи;
- висината на патните такси и давачки;
- времетраењето и брзината на спроведувањето на царинските процедури;
- бројни дозволи кои се бараат за стоки во транзит преку подрачјето на Република Македонија, а кои претставуваат кочница за конкурентноста на македонската логистика во регионот и се директна причина за пренасочување на транзитот од Македонија преку Бугарија и со ангажирање на бугарски превозници;
- степенот на техничката опременост на царинските служби;
- субјективниот фактор во однесувањето на овластените царински и инспекциски службеници по постапката на царинење;
- системот на комуникации и степенот на соработката на полето на меѓусебната информираност меѓу државите и др.;
- недоволната меѓусебна соработка, комуникација и техничка поврзаност меѓу надлежните државни органи, соодветните институции, инспекциските служби и други инволвирани страни во увозно-извозните процедури;
- нецелосно усогласена правна легислатива со прописите на ЕУ и сл.

Користејќи го материјалот „Основни согледувања за состојбата со протокот на стоки низ коридорите 8 и 10“ како основа во расправата, присутните го нагласија присуството на голем број отворени прашања и проблеми од административно-технички и законодавно-правен аспект кои негативно влијаат врз интензитетот на соработката меѓу земјите низ кои поминуваат двата коридора, потенцирајќи дека крајно се созрени потребите за што поитно делување на носителите на економската политика од овие земји во насока на подобрување на состојбите на овој план, односно за подобрување на фреквентноста на стоковната размена меѓу нив и за подобрување на конкурентноста на компаниите на меѓународниот пазар на стоки и услуги.

Тргнувајќи од обемот на стоковните текови што во актуелниот момент се реализираат преку двата коридора, предност во значењето за македонското стопанство се дава на Коридорот 10, посебно истакнувајќи го значењето на Пристаништето Солун, како главна дестинација кон која и од која гравитираат стоковните пратки, а од тој аспект беше согледана и состојбата и можностите на „Македонски железници“ во насока да одговорат

на потребите на стопанството за побрза проодност на стоките од и до ова пристаниште, како главна врата за пошироко меѓународно сообраќајно поврзување на македонското стопанство. Во функција на подобрување на ефикасноста и проодноста на железницата на релација Скопје-Велес, за во перспектива, беше нагласена потребата од страна на присутните членови на МТА за зголемување на капацитетот на оваа делница со изградба на двоколосечна пруга.

Во обидот што поконкретно да се лоцираат проблемите коишто го забавуваат протокот на стоките преку коридорите 8 и 10, беше потенцирано дека тие се со широк спектар, од кои дел се од локален карактер (главно инфраструктурни проблеми), а дел се од постоење на голем број административни проблеми во спроведувањето на царинските процедури (постоење на бројни нетарифни бариери, незадоволително функционирање на одредени царински системи, пред се` EXIM-системот и сл.), со посебен акцент и на недостатоците во инспекциските процедури, во кои значаен дел се дејствија од формален карактер, што само го забавуваат протокот на стоките.

Општа беше оценката дека поради намалениот обем на услуги преку железницата, како последица на рецесивните состојби на меѓународно ниво предизвикани од економската криза, не се чувствува притисокот што железницата би го имала за забрзување на протокот на стоките, како и за подобрување на квалитетот на превозот. Реално е да се очекува дека до таков притисок ќе дојде веднаш штом поинтензивно ќе заживее стопанската активност, а за таква прилика банките се подготвени за соодветна поддршка, чија реализација ќе зависи, пред се', од финансиската моќ на железницата и на државата.

Во насока на поширока вклученост на засегнатите земји лоцирани на коридорите 8 и 10, беше поздравена и поддржана иницијативата да се формира Конзорциум како меѓународно оперативно тело кое ќе ја следи состојбата со протокот на стоките низ овие коридори, пред се', од аспект на присуството на проблемите коишто негативно влијаат на функционалноста на истите, со цел до надлежните органи и институции во своите држави да предлага мерки за нивно соодветно надминување, како и за заеднички настап пред одредени меѓународни институции за барање соодветна помош за подобрување на состојбите. За што поефикасно делување на Конзорциумот, МТА изрази целосна подготвеност да даде свој соодветен придонес.