



## МАКЕДОНСКА ТРАНСПОРТНА АСОЦИЈАЦИЈА - МТА

---

СКМ-ЗП-ПУ-08/03

### З а п и с н и к

од одржана седница на Македонската Транспортна Асоцијација  
на 08.06.2012 година

Врз основа на член 13 од Правилата за организацијата и начинот на работа на Македонската Транспортна Асоцијација - МТА (бр. 23-500/3 од 01.03.2012 г.), на 08.06.2012 година се одржа редовна седница на Македонската Транспортна Асоцијација - МТА.

Со седницата раководеше Иван Петровски, претседател на МТА.

На седницата се водеше расправа по следниот

### Д н е в е н р е д

1. Усвојување на Записникот од одржана седница на МТА (20.04.2012);
2. Презентација на тема `Европска Унија и нејзините соседни региони: Обновен пристап кон транспортна соработка`, г-ѓа Љубица Нури, виш советник на Управниот Одбор во Стопанската комора на Македонија;
3. Презентација на националната транспортна стратегија, претставник од Министерството за транспорт и врски на РМ;
4. Разно

#### Прва точка

Бидејќи не беа наведени забелешки, присутните членови на седницата едногласно го усвоија Записникот од последната седница на МТА, одржана на 20 април 2012 година.

#### Втора точка

Од претставникот на Комората, беше извршена презентација на на тема `Европска Унија и нејзините соседни региони: Обновен пристап кон транспортна соработка`, односно унапредување на транспортот и транспортната инфраструктура согласно насоките на транспортната политика на ЕУ. Во регулативата на ЕК за конективна европа, наведена е потребата од исполнувањето на новите предизвици во транспортот кој е основа за силна европска економија и за кој е очекуван раст до 2050 година и тоа во зголемување на товарниот сообраќај за 80% и патничкиот сообраќај за 50%. Исполнувањето на овие предизвици е можно со подобра интеграција, повеќе иновативност и висока технологија кон раст на транспортот за да се задоволат растечките потреби и да се намали емитувањето на ЦО2, постигнување непречен, безбеден, сигурен, висококвалитетен транспорт,

создавање мрежа на политики и управување како основа за напредок и транспарентност за идентификација на проекти.

Во документот е наведено дека со зајакнување на транспортната соработка, ЕУ ќе го поддржува зајакнувањето на економскиот развој и политичката стабилност на соседите. Со помош на транспортната политика ќе се дојде до поефикасни прекугранични, покуси и побрзи поврзувања и либерализација на пазарите, односно олеснување на протокот на стоки и луѓе преку границите на ЕУ. А од изразена амбиција и подготвеност на секоја земја за поголема интеграција со ЕУ, таа ќе одговори со техничка и финансиска поддршка.

Во авиотранспорт се очекува обезбедување на високо ниво на безбедност. Во таа насока поблиската интеграција на ЕУ со соседите се гледа во формираната Европска заедничка авиообласт (ЕCAA), постепено отворање на пазарот на соседите преку имплементација на ЕУ-регулативата –сеопфатни договори за авиоуслуги и формирање функционални воздушни блокови (FABs) со земјите-членки на ЕУ. Краткорочните цели во авиотранспортот до 2013 година согласно пројавениот интерес за поддршка на соседите во склучувањето на сеопфатни договори за авио-услуги; поддршка во модернизацијата на управувањето во воздушниот сообраќај (SESAR-програма) согласно интересот; поддршка во формирањето на функционални воздушни блокови (FAB); поддршка во апроксимацијата на меѓународните и ЕУ-безбедносните стандарди и вклучување во Eurocontrol на соседите кои се уште не се вклучени.

Во патниот сообраќај административните прекугранични процедури остануваат главна бариера во протокот на стоки и патници. Затоа тесната соработка на ЕУ со соседите треба да обезбеди сигурна и непречена трговија, усогласена проценка на ризикот и заштита на интелектуалната сопственост, и она што директно ја засега ЕУ а тоа е безбедноста во патниот сообраќај и примената на меѓународни и ЕУ-стандарди за безбедност на возилата и заштита на животната средина. Нацрт-спогодбата за транспортната заедница со ЗБ предвидува одреден број на дозволи на Заедницата кои овозможуваат пристап на камионите на пазарот. Со цел олеснување на патниот сообраќај, потребно е да се поедностават одобрувања на автобуски линии и зголемување на безбедноста и квалитетот на услугата.

Во железничкиот сообраќај потребно е техничко усогласување со соседите согласно стандардите развиени од Европската железничка агенција (ERA), а со цел создавање услови за отворање на пазарите. Договорена е Нацрт-спогодба за Транспортната заедница ЕУ – Западен Балкан, либерализација како за товарниот, така и за патничкиот сообраќај, како во однос на ЕУ, така и интрарегионално во Југоисточна Европа. За да се обезбеди интероперабилна и безбедна железничка мрежа, ЕУ ќе го промовира кај соседите Европскиот железнички менаџмент-систем (ERTMS). ERTMS ќе овозможи и зголемување на бројот на добавувачи, со што ќе се овозможи поголем избор како за владите, така и за железничките оператори и менаџерите во инфраструктурата. Со обезбедување на безбедност, сигурност, заштита на животната средина и операбилност, ќе се влијае и врз привлекувањето на инвестиции во железницата, но и во производството. За компании од ЕУ, проекти за унапредување на инфраструктурата се всушност отворање на нови пазари.

Многу важен дел во транспортната политика на ЕУ е инфраструктурната конекција, вмрежување, односно дефинирање на инфраструктурни поврзувања – согласно ревидираната TENT-T. За ЗБ, Турција и јужните соседи, ЕК има дефинирано транспортна инфраструктура покриена со меѓународните пристапи. Соработката во регионот треба да доведе до Сеопфатна Југоисточна европска транспортна мрежа. Проектите кои ќе ја овозможат инфраструктурната конекција треба да бидат лоцирани во регионалната мрежа, со цел да се отстранат прекугранични тесни грла и да се подобрат конекциите со TEN-T и регионалната мрежа.

### Трета точка

Со документот на ЕУ: Обновен пристап за соработка во транспортот со соседите, се подразбира создавање на регионални транспортни мрежи како инструмент за побрзо прилагодување и интегрирање во транспортните мрежи на ЕУ што е наведено и во нашата Национална транспортна стратегија. За овој дел информираше г-ѓа Светлана Глигоровска од Министерството за транспорт и врски на РМ. Националната транспортна стратегија е во согласност со Белата книга за транспортот и барањата на Европската Унија. Во 2006 година е изработена првата верзија, а последното ажурирање е направено во мај оваа година. Дефинираните приоритети и насоки на ЕУ за унапредување на транспортот, како што беше наведено во точка 2, се вметнати во националната стратегија, посебно насоките за развој на патниот, железничкиот, воздухопловниот транспорт и приоритетите за развој на патната инфраструктура, односно Коридор 8 и Коридор 10. Министерството за транспорт и врски редовно учествува на состаноците на транспортната опсерваторија на ЈИЕ, каде се дефинира регионалната транспортна мрежа. Тука е наведена и листата на приоритетни проекти, кои согласно барањата на ЕУ треба да бидат од регионален и ЕУ-интерес. Министерството, за финансирање на инфраструктурни проекти ја користи ИПА програмата, но за жал тие средства се минимални за реализација на овие проекти (Коридор 8 и Коридор 10) кои се од голем обем и не станува збор за нивна неискористеност.

На Владата и на Министерството за транспорт им е приоритет Коридор 8, за тоа постои политичка волја, а во таа насока со министерството за транспорт на Бугарија е потпишан и меморандум за соработка, и се согледуваат можностите како заеднички да се најдат средства за таа намена. Нормално ваков проект неможе да биде завршен за 1 година, оценка е дека првиот воз по овој коридор ќе помине во 2022 година.

Според дел од присутните на седницата, потребно беше уште во времето по ембаргото со Грција, да најдеме солучија и алтернативен пат за транспорт на стоките. Секако нормално е робата до Грција да оди во 90% случаи со камиони, што е во согласност и со политиката на ЕУ, но проблем е извозот кој го имаме кон ЕУ а се работи за релации над 300 км и за кои е потребен друг вид на транспорт. Во оваа насока инвестирањето во железницата и натаму треба да биде еден од главните приоритети. Секако треба да се работи и во надминување на проблемите на границите. Ако во рамки на еден месец на Евзони поминуваат 21.000 камиони или во просек се потребни по 2 минути за проверка на еден камион, недозволиво е преминот во Дојран да биде онеспособен, а притоа и патната инфраструктура на релација Дојран – Валандово да биде во толку лоша состојба.

За дел од овие тековни проблеми ќе се разговара и на некоја од следните седници на МТА, а во меѓувреме се очекува од Министерството за транспорт и врски на РМ да ја достави последната ажурирана верзија на националната транспортна стратегија, за подетално информирање на членовите на Асоцијацијата.

. / .

По исцрпување на дневниот ред седницата заврши во 13:00 часот.

Бр. 23-1388/3  
13.06.2012 година  
С к о п ј е

Претседател на Асоцијацијата,  
Иван Петровски с.р