

Реструктурирање и Индустриски Односи во Транспортниот Сектор- партнерство и дијалог за подобрување во транспортниот сектор во Македонија

RITS



Реструктурирање и индустриски релации во транспортниот сектор- партнерство и дијалог за подобрување во транспортниот сектор во Македонија

1.7.2012



Оваа брошура е издадена во рамки на проектот **Реструктурирање и Индустриски Релации во Транспортниот Сектор**, кој е финансиран од Европската Комисија.

Одговорноста за мислењата изнесени во текстот ги имаат авторите. Европската Комисија не е одговорна за било каква употреба на информациите кои ги содржи.

Оваа публикација може да се добие од Бизнис Конфедерација на Македонија или да се симне од нашата веб страна :

www.cerm.com.mk

Бизнис Конфедерација на Македонија
Васил Ѓоргов-11
Скопје

Издадена во Скопје, Македонија
Јули, 2012

Содржина

1.	Вовед.....	4
2.	Карактеристики на транспортниот сектор во Словенија, Хрватска, Бугарија, Македонија и Црна Гора	5
2.1.	Карактеристики на транспортниот сектор во Словенија	7
2.2.	Карактеристики на транспортниот сектор во Хрватска.....	8
2.3.	Карактеристики на транспортниот сектор во Бугарија	8
2.4.	Карактеристики на транспортниот сектор во Македонија	11
2.5.	Карактеристики на транспортниот сектор во Црна Гора	14
3.	Наплата на патарини - нови пристапи во инфраструктурата финансиите и германски искуства	16
3.1.	Главни аспекти на ЕУ за базираните на време и базираните на далечина наплати на патот.....	17
	• Принципот на вклучување на надворешни трошоци во наплата на патарини	18
	• Наплата на патарини - соодветна алатка за да се намали застојот?	19
	• Одбележување на приходи - за да се обезбедат инвестиции во патната инфраструктура..	19
3.2.	Понатамошен развој на интернализација на надворешните трошоци како пристап во ЕУ.....	20
3.3.	Наплата на патарини во Германија	21
3.4.	Заклучоци и перспектива	22
4.	Партнерство и дијалог за подобар транспортен сектор	24
5.	Прилог	27
5.1.	Листа на релевантни институции за транспортниот сектор, по држава	27
5.2.	Листа на основните закони за транспортниот сектор, по држава.....	31

1. Вовед

Од август 2011 година шест партнери од Словенија, Германија, Хрватска, Бугарија, Црна Гора и Македонија беа вклучени во едно-годишниот европскиот проект "RITS - Реструктурирање и индустриски односи во транспортниот сектор".

Целта на проектот беше да се промовира развојот на индустриските односи во транспортниот сектор во земјите од Југоисточна Европа (Словенија, Хрватска, Бугарија, Црна Гора и Република Македонија) на национално, регионално ниво и на ниво на компанија, преку подобрување на стручноста и знаењето за индустриските односи и реструктурирањето. Овој проект се спроведува во околности на справување со промените и реструктурирање во текот на економската криза со големо значење за изградба на перспектива за во иднина и на тој начин заштита на постоечките работни места и поттикнување на создавање на нови и подобри работни места.

Проектот исто така, помогна во воспоставувањето силна мрежа на клучните актери во индустриските односи во транспортната индустрија. Бидејќи транспортниот сектор е многу голем, решивме да се фокусираме главно на реструктурирањето и на индустриските односи во патниот транспорт. Вклучените организации на работодавачи (BDI / Германија, ZDS / Словенија, BusinessMacedonia / BCM Македонија, UPGC / Црна Гора, BIA / Бугарија и HUP / Хрватска), нивните здруженија во транспортната индустрија (TAS / Словенија, UPP / Хрватска, ZRSV / Македонија, SOAT / Бугарија), нивни член компании, како и нивните синдикални партнери ја зголемија нивната стручност и знаење во оваа област со размена на искуства и know-how преку работилници, состаноци, студиско патување, национални активности, преку оваа публикација, преку завршната конференција и други активности.

Стегнатите знаења преку размена на искуства и преку формулирањето на најдобрите практики и, исто така, преку состаноците на ниво на ЕУ со претставници на социјалните партнери помогна во подготовката на предлози за подобрување на прописите и законската регулатива во областа на индустриските односи во транспортниот сектор.

Областа на индустриските односи е многу важна бидејќи е обликувана од различни традиции, институции и практики кои влијаат на интеракцијата помеѓу јавната политика, колективното договарање и социјалниот дијалог. Индустриските односи можат да дадат значаен придонес за доброто владеење, можат да ја забрзаат модернизацијата и свој придонес во спознавањето на нови начини за зајакнување на конкурентноста со социјална кохезија и на тој начин да создадат подобра перспектива за вработување. Проектот помогна да се зголемат знаењата за тоа како да се подобрат индустриските односи како дел од управувањето, и прилагодување на системот на индустриските односи со цел да влијае врз одговорноста и ефективноста на Европско ниво, особено за земјите-кандидати.

Во рамките на проектот партнерите спроведоа 5 национални работилници за реструктурирање во транспортниот сектор во Словенија, Хрватска, Бугарија, Црна Гора и Македонија, се организираше студиско патување кое подразбираше посета на социјалните партнери и претставници на компании во транспортниот сектор во Брисел / Белгија и се одржа меѓународната завршна конференција во Љубљана, Словенија.

Партнерите, исто така објавија на своите веб-страни дел за реструктурирање и индустриските односи во земјите од ЈИЕ и ја подготвија оваа публикација за индустриските односи во транспортниот сектор преведена на сите јазици на земјите партнери (хрватски, бугарски, македонски, црногорски и словенечки).

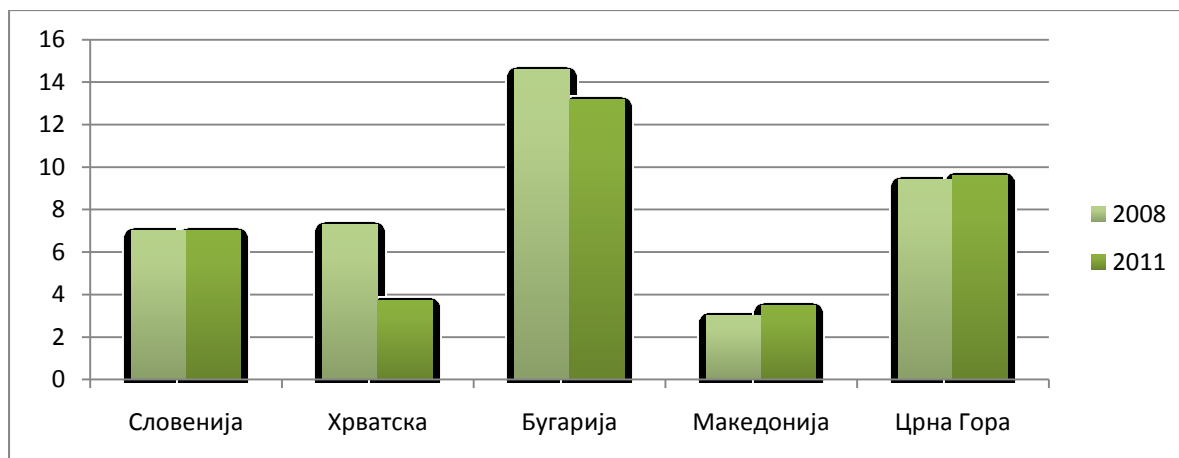
Овој бесплатен примерок главно се фокусира на патниот сообраќај и содржи кратка анализа на моменталната состојба во транспортниот сектор во инволвирани земји, поглавје за наплата на патарини - нови пристапи во инфраструктурата, финансирањето и германски искуства во оваа област. Исто така е офатена и тема за социјалниот дијалог во Македонија во транспортниот сектор како и анти-кризните мерки за борба против рецесијата, приватизацијата и позитивен пример за приватизација на транспортна компанија во Македонија. На крајот може да се најде корисен список на организации и на законодавството во транспортниот сектор од земјите од ЈИЕ.

2. Карактеристики на транспортниот сектор во Словенија, Хрватска, Бугарија, Македонија и Црна Гора

Економска криза покажа тренд на раст во Европскиот товарен патен транспорт во последниве 6 години. Првите знаци на раст на европскиот товарен патен транспорт беа очигледни во првото и второто тромесечје од 2010 година, иако вториот квартал на 2010 година беше 9% под нивото на вториот квартал на 2008 година според Еуростат, податоци објавени во март 2012 година. Во 2009 година имаше голем пад од 10% во вкупниот Европски товарен патен транспорт во споредба со 2008 година. Во целост, меѓународниот транспорт бележи најостро опаѓање (-15% за ЕУ -27), проследен со националниот транспорт (-9%). Комбинираните притисоци од рецесијата и "не"затегнувањето на прописите во транспортниот сектор, исто така, доведе до стареење на возниот парк. Кризата во ЕУ, исто така, влијаеше на транспортниот сектор во земјите-кандидати.

Податоците кои ги собираа партнерите во проектот ја покажуваат важноста на транспортниот сектор во наведените земји и ефектот на кризата врз овој сектор. Иако податоците не се целосно споредливи што се должи на различните методологии¹ уделот на транспортниот сектор покажан на сликата се движи од 7 до повеќе од 10 проценти од БДП и изгуби некоја вредност во времето на криза.

Удел на транспортниот сектор во БДП во дадените земји (во%)

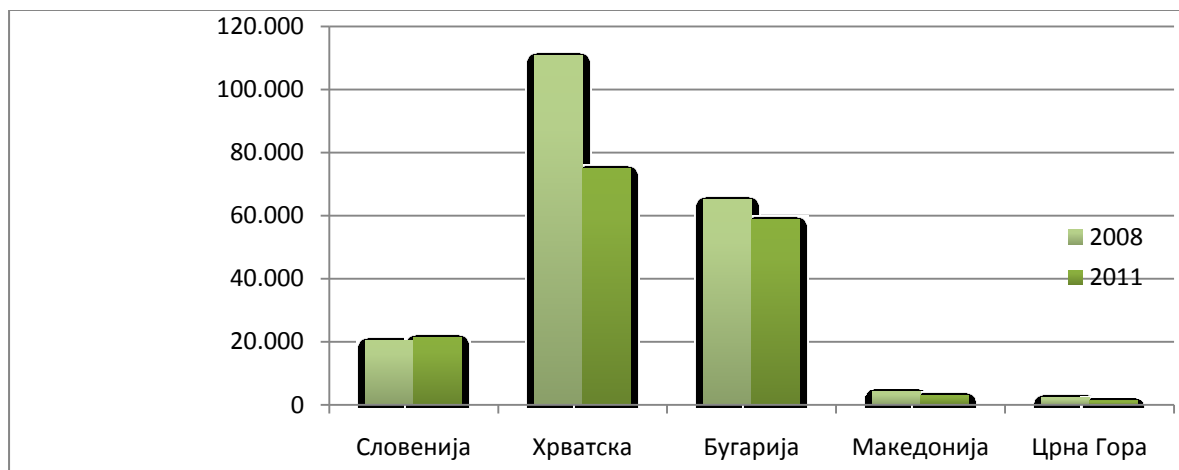


Извор: Податоци од проектните партнери

¹ Податоците за Бугарија се за транспорт, складирање и врски. Податоци за Црна Гора за 2011 година не се на располагање и затоа се покажани за 2010 година. Податоците за транспортниот сектор во Македонија се за 2010 година (3,5%) и 2009 (3%). Бројот на вработени во Црна Гора е за секторот за транспорт, складирање и врски (поштенски услуги).

Во време на криза квантитетот на превоз на стока превезена со патниот транспорт се намалува, како што беше и случај со бројот на патници превезени со патен транспорт во Словенија, Бугарија и Хрватска.

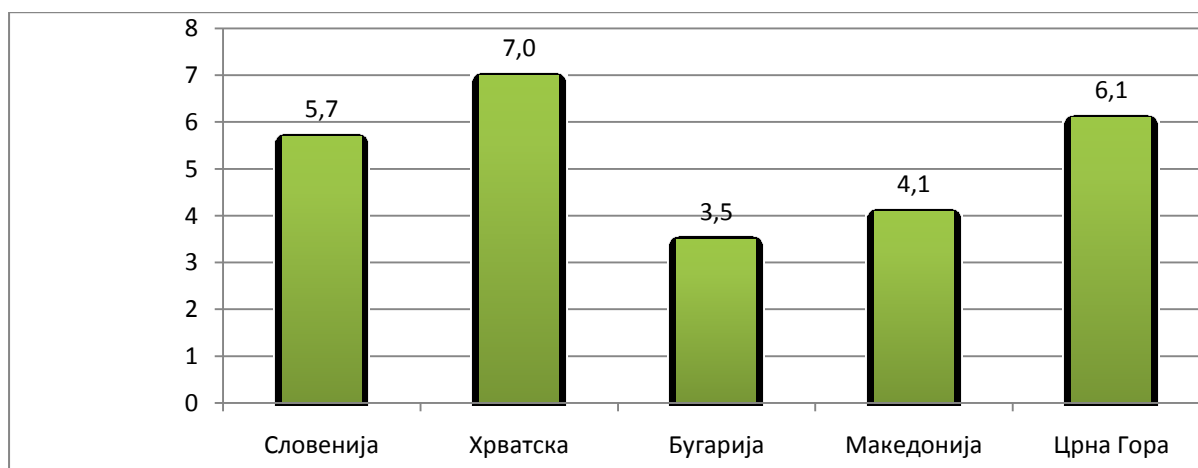
Превезена стока со патниот сообраќај во дадените земји (во илјади тони)



Извор: Податоци од проектните партнери

Важноста на транспортниот сектор исто така се гледа во уделот на вработените во транспортниот сектор во вкупната вработеност кој варира од 3,5 во Бугарија до 7 проценти во Хрватска.

Уделот на вработените во транспортниот сектор во вкупната вработеност во дадените земји, 2011



Извор: Податоци од проектните партнери

Главните разлики меѓу наведените земји се во просечната бруто месечна плата на ниво на држава, како и во просечната бруто месечна плата во транспортниот сектор. На пример, во Словенија, просечната бруто плата во транспортниот сектор за 2011 година е 1,459 евра и во Бугарија е 421 евра.

2.1. Карактеристики на транспортниот сектор во Словенија

Рецесијата во Словенија предизвика колапс на голем број на транспортни компании (претежно големи). Актуелните проблеми во транспортниот сектор во Словенија се уште се однесуваат на недостаток на побарувачка на услугите што се должи на намалување на производството, притисок од купувачите да се намалат цените на транспортот, и покрај повисоките оперативни трошоци (за енергија, трошоците за работна сила, итн), долги периоди на плаќање и нелојална конкуренција.

Во 2011 година, патните возила за превоз на стоки регистрирани во Словенија вршат речиси 76 милиони тони превоз на стока и поминале речиси 16.439 милиони тони километри. Во споредба со 2010 година, во 2011 година помалку стоки беа пренесени на национално ниво а повеќе во меѓународниот транспорт. Обемот на патниот и железничкиот товарен транспорт во Словенија се зголеми во 2011 година, и патниот и железничкиот товарен транспорт полека ги надминаа просечните нивоа за 2008 година. Минатата година, обемот на товарниот патен транспорт се зголеми за 3,2%, што се должи на зголемување на повеќе од 10% на транспортот што го вршат правни лица, додека товарниот транспорт од страна на физички лица е намален повторно. Во 2011 година, вкупниот товарен транспорт веќе беше 1,1% повисока од просечниот во 2008 година. Во рамките на таа, вкрстена трговија и каботажата значително се зголеми во 2008-2011 (од страна на повеќе од една четвртина), додека другите категории на меѓународниот транспорт (каде што местото на истовар или местото на вчитување е во Словенија) и националниот транспорт опадна. Обемот на железничкиот товарен транспорт се зголеми за 9,7% минатата година што главно се должи на ниската основнина. Сепак, се зголеми само во првата четвртина и потоа падна во наредните три. Во однос на 2008 во просек, тоа беше до 6,6%. За разлика во патниот транспорт, во железничкиот транспорт уделот на вкрстениот транспорт (помеѓу две места во странска земја) е слична на уделот на товарниот транспорт спроведен во Словенија (блиску до една петтина), додека обемот на транспортот, онаму каде товарот се превезува од Словенија завзема најголем удел (повеќе од две петтини).

• Анти- кризини мерки

Транспортното здружение на Словенија даде голем број на предлози со мерки за ублажување на кризата во транспортниот сектор. Некои од нив беа воведени од страна на владата, како што се враќање на акцизата за гориво, зголемување на даночното олеснување за инвестиции во возила, правно регулирање на рокот на плаќање во транспортниот сектор во кое е вклучена и клаузулата за солидарност за плаќање.

• Социјален дијалог

Во транспортниот сектор во Словенија постои валиден колективен договор за железници и Колективниот договор за авијација (кои се договори на ниво на компанија). Исто така постои и колективен договор за патен превоз на патници кој има проширена важност, што значи дека важи за сите компании во Словенија во овој сектор. Од 2003 година постои колективен договор за патен транспорт на стоки и нема колективен договор за шпедиција, складирање и агенцијата за бродски компании.

Воопшто бипартитниот дијалог во повеќето сектори во Словенија е високо развиен што говори и фактот дека постојат 25 валидни секторски колективни договори. Но, во изминативе години постои празнина во општиот колективниот договор на национално ниво бидејќи синдикатите не ги продолжија преговорите. На трипартитното ниво во Словенија постои високо развиен социјалниот дијалог врз основа на трипартитниот Економско социјален совет.

2.2. Карактеристики на транспортниот сектор во Хрватска

Тековниот проблем на транспортниот сектор во Хрватска е недостатокот на конкурентност на хрватските превозници во увозот и извозот на транспортни услуги. Проблемот се манифестира преку високите и нереални фиксни трошоци (за регистрација на возила, патни трошоци, осигурување и други трошоци кои ги има превозниот бизнис) - припл. 10.000 € по возило. Превозниците од Европската унија имаат 30-50% пониски фиксни трошоци, оние од БиХ и Србија и до 60%. Друг проблем е недостатокот на квалитно законодавство со кое би се создале критериуми за добивање дозвола за влечни услуги, во однос на законодавството на Европската унија, како и закони кои се повеќе прилагодени на хрватската економија.

Рецесијата резултираше со банкрот на околу 30% од превозниците во Хрватска. Владата, за жал, не донесе мерки со кои значително ќе им помогне на превозниците, овие беа главно "козметички промени".

Минатото реструктурирање (приватизација) влијаеше на овој сектор на начин на кој што го уништи големиот и добро организиран транспортен систем, како и со големи измами во приватизација.

• Социјален дијалог

Во транспортниот сектор некои колективни договори постојат во некои транспортни компании. Во моментот постојат преговори на ниво на бипартитни совети за патен сообраќај односно за практична примена на колективните договори во патниот сообраќај во под-секторите превоз на стока и превоз на патници. Првите резултати од само што почнатиот бипартитен дијалог се ветувачки.

2.3. Карактеристики на транспортниот сектор во Бугарија

Транспорт, складирање и врски генерира околу 13% од бруто додадена вредност во земјата. На крајот на 2010 година во транспорт, складирање и комуникацискиот сектор работеа 19 084 компании, претежно мали. Транспортниот сектор сам во моментот вработува 73 466 лица. Во 2011 година бугарскиот транспортен систем пресметано на дневна основа подржа во просек 2,2 милиони превезени патници и транспорт од 278 илјади тони товар.

Транспортниот сектор во Бугарија е високо конкурентен. Националниот институт за статистика регистрираше зголемување на вкупниот број на компании кои работат во транспорт, складирање и комуникацискиот сектор од 11,1% во 2010 година, во споредба со пред кризата 2008 година, најголем раст е постигнат од компании за патен превоз на стока. Зголемувањето се должи на новите микро компании, кои вработуваат до 9 лица, додека бројот на средни и големи компании се намали во текот на годините на економска криза. Бројот на вработени во транспортната индустрија е намален за време на економската криза со 13,9%. Продажбата во транспортниот сектор во текот на периодот 2008-2010 година се намали за 21,4%, во копнен транспорт паѓа за 20,4%, воден транспорт за 40,7%, а авионскиот транспорт за 1,8%.

Пазарот на транспортните услуги во земјата е во голема мера нерегулиран. Националното законодавство е усогласено со законодавството на ЕУ. Бугарија обезбеди слободен пристап до сите транспортни оператори за различни видови на транспортна инфраструктура, со исклучок на железничкиот патен сообраќај.

Бугарија има поволна географска локација, која го олеснува развојот на транзитниот транспорт по должината на пет Пан-европски транспортни коридори, кои преминуваат низ нејзината територија, и исто така има поволни услови за комуникација помеѓу Западна и Источна Европа и земјите од Блискиот Исток, Западна и Централна Азија. Бугарија има висока густина на патната инфраструктура со повеќе од 19 000 километри патишта, но само 480 километри од нив автопати. 296 километри од автопатите и 261 километри од високо-брзинските патишта се во фаза на изградба. Втората железничка и патниот мост над реката Дунав е во фаза на изградба исто така. Постојната патна инфраструктура не е добро развиена особено во приградските населби на големите агломерации. Квалитетот на патната мрежа не е на задоволително ниво, главно поради лошата поправка на патната инфраструктура и недоволно развиената мрежа на автопатишта и патишта со повеќе од две ленти. Друга слабост на патната мрежа е недоволната инфраструктура на обиколните патишта, како резултат на која сообраќајот минува низ голем број на градови. Друг проблем произлегува од потребата, во согласност со меѓународните обврски од страна на државата, да се зголеми носивост на тротоари со 11,5 тони / оска по главните меѓународни транспортни дестинации до 2014 година.

Секторот за патен транспорт е добар пример за успешна стратегија за приватизација. Ова се должи на либералното законодавство, главните патни транспортни компании во земјата беа приватизирани од страна на компании и физички лица со солидно искуство и знаење за оваа индустрија. По приватизацијата во овој сектор на Националната транспортна комора заедно со Сојузот на организациите на работодавачи во патниот транспорт (SOAT) води кампања за квалификација на персоналот на компаниите во овој сектор врз основа на умешност и практично знаење на земјите членки на ЕУ.

Над 50% од товарниот патен транспорт во Бугарија се спроведува на сопствена сметка. Патниот транспорт на стока во Бугарија се користи за превоз на стока на блиски и средни растојанија. Главниот удел на меѓународниот пазар имаат земјите од ЕУ со учество од 71%, Турција - 18%, следени се земјите од ЦИЕ - 8% и другите земји - 3%. Промена од превозот на стока од страна на железничкиот транспорт и водниот транспорт заменет со патен сообраќај е забележан во последните неколку години.

Патниот транспортниот сектор е високо конкурентен. Поголемиот дел од новите компании беа мали. Порастот на бројот на лиценцирани компании беше со 42,5% и оние што работат на домашниот пазар се зголеми за 89,9%. Во моментот 31,7% од сите патни транспортни компании кои превеуваат стока работат само на домашниот пазар.

Патен превоз на патници во Бугарија претежно се кориси за покривање на кратки растојанија.

Во текот на последните неколку години се појави тенденција на пад на патувањата со јавен превоз помеѓу градови, како и пад на побарувачката за меѓуградски превоз на патници со јавен превоз. Покрај економската криза, уште една причина за ова беше и големиот раст на бројот на новорегистрирани патнички моторни возила, што го покренало бројот на патувања од страна на приватни моторни возила.

Квалитетот на услугите обезбедени од страна на автобуските оператори во секторот на приградски превоз е несоодветен во однос на достапноста, фреквенцијата и сигурноста. Во моментот 53,2% од сите патнички компании работат само на домашниот пазар.

Воведувањето на ЕУ правила за патниот транспорт, на пример ограничување на времето на возење, како и зголемување на платите и минимално осигурување од 52% во споредба со 2008 година, доведе до нагло зголемување на трошоците за работна сила. Падот во побарувачка на товарниот транспорт и падот на цените за транспортни

услуги, особено на домашниот пазар, заедно со зголемената конкуренција и повисоки трошоци за работна сила резултираше со намалување на приходите. Ова ги доведе голем број од компаниите во стечај, но од друга страна се појавија многу повеќе, претежно мали компании.

Голема загриженост за товарниот патен сектор е ниската побарувачка за товарни транспортни услуги. Друг значаен проблем е големото ниво на "празна" километража, која ја влошува стапката на искористеност на километражата. Исто така голема загриженост е одливот на возачи во други држави на ЕУ, како и ниското ниво на познавање на странски јазик на возачите.

Одржлив развој на транспорт вклучува безбедност во сообраќајот, но патниот транспорт се смета за главен извор на проблеми од овој аспект. Бројот на смртни случаи во сообраќајни незгоди во текот на последните неколку години беше околу 1000 жртви годишно, безбедноста во сообраќајот е главен извор на загриженост поради зголемувањето на бројот на сообраќајни несреќи и повреди, што ја наметнува потребата од иницирање на мерки за намалување на човечките жртви и економските и материјални штети.

• Анти кризи мерки

Во 2010 година бугарското Министерство за транспорт, информатичка технологија и комуникации издаде Стратегија за развој на транспортниот систем до 2020 година. Документот ги претставува стратешките приоритети на економска ефикасност од страна на одржување, модернизација и развој на транспортната инфраструктура, интеграција на бугарскиот транспортен систем во Европскиот транспортен систем, обезбедување на транспарентна и усогласена конкурентна бизнис околина на пазарот на транспорт, доволни средства за транспортниот сектор за развој и ефикасност, ефикасно искористување на фондовите на ЕУ, намалување на негативното влијание врз животната средина и здравјето на луѓето, сигурноста и безбедноста на транспортниот систем, обезбедување на висок квалитет и пристапни транспортни услуги во сите региони на земјата и одржлив развој на урбанистичкиот превоз на патници.

• Социјален дијалог

Социјалниот дијалог во секторот за патен транспорт има историја од над 20 години. Сите овие години оваа индустрија има потпишан валиден трипартитен колективен договор. Менаџери од над 240 транспортни компании и лидери на синдикатот се приклучија на "МАТРА" програма на Владата на Холандија, што резултираше со намалување на популистички барања од синдикалните организации.

Сите промени во транспортното законодавство се разговараат со организациите на работодавачи од секторот, во кои најактивен дел заземаат Националната транспортна комора, Сојузот на организации на работодавачи во патниот транспорт (SOAT), Здружението на бугарските претпријатија за меѓународен патен транспорт и патишта (AEBTRI) и на бугарската Асоцијација на синдикати за превоз во патниот сообраќај (BASAT). Добрата соработка со трети земји резултираше во повеќето од случаите со изнаоѓање брзо и соодветно решение за проблемите.

• Што треба да се направи

Потребните чекори кон излез од економската криза, со цел одржлив транспорт и создавање на нови и подобри работни места во Бугарија можат да бидат групирани во неколку области: соодветна фискална политика, отстранување на административните бариери, модернизација на транспортната инфраструктура, зајакнување на контролните функции на Извршната агенција за автомобилска администрација, обука на менаџерите и вработените во овој сектор.

Важно е бугарската влада да направи напори кон потпишување на билатерални спогодби за враќање на ДДВ со земјите кои не се членки на ЕУ.

Во однос на отстранување на административните бариери важно е бугарските власти да ги водат потребните преговори со властите, од бараната дестинација и транзитните земји така што бугарските транспортни компании треба да се обезбедат со потребниот број на дозволи за транспорт на стока на најбрз можен начин во согласност со Општата спогодба за царини и трговија. Уште еден чекор кон постигнување на одржлив развој во транспортот и создавање на повеќе и подобри работни места во земјата вклучува модернизација на транспортната инфраструктура во однос на капацитет и квалитет со помош на ефикасно искористување на средствата од програмите на ЕУ и спроведувањето на приоритетни инфраструктурни проекти. И покрај постигнатиот напредок во спроведувањето на приоритетни инфраструктурни проекти, се уште постои неповолна тенденција кон одложување на завршување на некои од проектите. Подобрување на инфраструктурата, во комбинација со оптимизација на сообраќајот, ќе придонесе за подигнување на енергетската ефикасност во транспортниот сектор.

2.4. Карактеристики на транспортниот сектор во Македонија

За решавање на тековните проблеми на транспортниот сектор во Македонија потребно е развој и реновирање на транспортната инфраструктура, треба да бидат отстранети административните и правни пречки за движењето на луѓе и стоки, и нови технологии и транспортни системи треба да бидат имплементирани. Македонија е дел од европската транспортен систем, исто така, што значи дека треба да ги донесе сите препораки, норми и прописи на ЕУ.

Имајќи во предвид дека финансискиот пазар во Република Македонија и на земјите од регионот не е доволно развиен и не функционира значително со средно финансиски инструменти, финансиската криза директно не влијае на овој сектор, но преку падот на реалната економија оваа индустрија индиректно се соочува со предизвикот.

Земајќи ја во предвид структурата на македонската економија и нејзината зависност од странските пазари и релативна ниското ниво на конкуренција на македонските производи против тенденција на намалување на цените на акциите за основните производи, глобалната економска криза го нападна реалниот сектор најмногу.

• Анти кризи мерки

Во текот на ноември 2008 година, Владата го донесе првиот "пакет на анти-кризни мерки" составен од мерки во финансиска (номинална) вредност од околу 20 милијарди денари. Овие мерки се експлицитно дадени во оваа програма:

- 1) Беше усвоен закон за отпишување на достасаните обврски по основ на даноци и придонеси за задолжително социјално осигурување со скратена постапка.
- 2) Законот за отпишување на обврските по основ на даноци и придонеси за задолжително социјално осигурување со скратена постапка.
- 3) Закон за изменување и дополнување на Законот за даночна постапка.
- 4) Закон за изменување и дополнување на Законот за платен промет.
- 5) Правно барање за побарувачката на Република Македонија, врз основа на јавни давачки во траен влог во друштвата ОХИС, ЕМО, фабриката за тутун Прилеп и Еуро композит.

6) За оданочување на добивката само кога таа е поделена во дивиденда, по примерот на естонскиот модел.

7) Намалување на царината, со измените и дополнувањата на Царинската тарифна стапка.

8) Пролонгирање до две години на плаќањето на данок на камата на штедни влогови.

Во вториот пакет на анти-кризни мерки е осум-годишна програма за капитални инвестиции што ја донесува Владата на Република Македонија за реализација на проекти во инфраструктурата за износ од околу осум милијарди евра.

"Третиот пакет на анти кризни мерки", кој се состои во следниве области:

I. ребаланс на Буџетот на Република Македонија,

II. Мерки за поддршка на претпријатија во рамките на ЕИБ кредити и

III. Други мерки за поддршка на претпријатија.

Со ребалансот, расходите од националниот буџет се намалени за 9%, а буџетскиот дефицит е од 2,8 проценти од БДП, со цел да се задржи макроекономската стабилност и на девизниот курс на македонскиот денар. За директна кредитна поддршка на малите и средни претпријатија се користи заемот од ЕИБ. 54 мерки беа за поедноставување на царинските процедури и прицврстување на протоколот на стоки на границите.

Четвртиот пакет на антикризни мерки: градежно земјиште за 30% поефтино, и важноста на одобренјата и дозволите за градба е продолжена за две години, како и постапката за измени во деталниот урбанистички план е поедноставна и полесна. А нова кредитна линија од 15 милиони евра од Македонска банка за поддршка на развојот беше воведена. Во даночната сфера, наплата на данокот на додадена вредност е одложена до 25-ти во месецот, наместо на 15-ти, и постапката за регистрација на фирми е олеснета. За земјоделскиот сектор, критериумите за ИПАРД (ЕУ Инструменти за претпристапна рурален развој) програмата се намалени. Агенцијата за странски инвестиции ќе биде променета во Агенција за странски инвестиции и унапредување на извозот.

Неколку мерки во транспортниот сектор за поддршка на превозниците беа предложени од Здружението работодавачи во транспортниот сектор на Република Македонија "МАКАМ - ТРАНС", (тие се наши членови, членови на Бизнис Конфедерација на Македонија и беа активно вклучени во социјалниот дијалог во врска со анти-кризните мерки).

• Приватизација

Процесот на приватизација во Македонија беше инициран во 1989 година, но интензивно започна по нејзиното осамостојување (1992). Избраниот модел за приватизација беше МЕBOs, што подразбира продажба на некој од вработените проследено со великодушни услови за плаќање.

Особено менаџерите кои ги купија најпрофитабилните или потенцијално профитабилни претпријатија често со потценета вредност, и тоа само 10% од набавната цена, а остатокот на 10-годишни рати (Домаденик 2003), додека послабите претпријатија со преувеличена вредност често беа продавани на вработените. МЕBOs не создаде подобрување на корпоративното управување затоа што новите менаџери всушност се стари директори и ретко носеа нови финансии и / или трговски партнери кои се потребни за модернизација и проширување на производството. Покрај тоа, продажбата на вработените доведе до политики, кои ги поддржаа на краток рок, често

неодржливите цели на вработените, како што се зачувување на нивните работни места, наместо на долгорочна максимизација на профитот (Залдуено, 2003).

Оттука, отстапките од плата значително се зголемија и достигнаа 25% од сите исплатените плати, иако во 2006 се намалија на 13%. Силната позиција на вработените им дозволи да се спротивстават на отпуштањата и на тој начин го блокираа прилагодувањето на составот на работната сила на новите барања на отворената пазарна економија.

На почетокот на 1995 година, Законот за Специјалната Програмата за реструктурирање и приватизација го уредуваше реструктурирањето на 23 загубари, вклучувајќи ги и државните електрични претпријатија и железницата. Процесот на приватизација и реструктурирање префрлен во Агенцијата за приватизација ја направи државата сопственик и ја зајакна нејзината интервентна улога во управувањето со транспортните компании.

Поддршка на сопственикот за реконструкција: Надзорниот одбор како единствен претставник на државата не е секогаш свесен или квалификуван за да ја сфати потребата на претпријатието од комерцијализација или приватизација. Ова доаѓа како резултат на нивните ретки анализи на својата позиција на пазарот или други промени поврзани со овој пазар. Програмата за приватизација вклучува блиску до 75% од најважните сектори на економијата, како што е секторот за нафта и секторот за природен гас, електро-енергија, телекомуникации, транспорт, рудници и извори на вода и системи за испорака. Во овој момент секторот за сообраќај се соочува со тешки предизвици поради:

- Стара технологија и лоша севкупна технички ситуација, што се должи на недостигот од инвестиции за подолг временски период,
- Дополнителни работници,
- Блокиран пристап до нивниот маркетинг и големите долгови,
- Ниски нивоа на управување, несоодветно планирање, силна интервенција од страна на државата во нивните дневни активности, површни познавања на правилата на пазарот,
- Ниското ниво на финансиска дисциплина, или ниско ниво на проверка и рамнотежа,
- Спротивставени или нејасни цели.

• Добри практики

Еден пример на добра практика на реструктурирањето на компанија е ТАВ, компанијата која го презеде управувањето со аеродромот Александар Велики во Скопје и Свети Апостол Павле, меѓународниот аеродром во Охрид, по својата успешна понудата за нивното работење во 2008 година. ТАВ ќе работат со двата аеродроми во следните 20 години. Во 2009 година, околу 600.000 патници го користиле Александар Велики Меѓународниот аеродром, кој има многу значајна стратешка позиција. Се планира да се зголеми бројот на патници и со тоа да се придонесе за економската структура. Во 2009 година, 39.000 патници го користиле Свети Апостол Павле Меѓународниот аеродром во Охрид. ТАВ планира да се зголеми бројот на патници и авиокомпаниии кои ќе го користат Свети Апостол Павле Меѓународниот аеродром, и со тоа да придонесе за развој на туристичкиот сектор во Охрид и на економијата во целина.

• Социјален дијалог

Постојат два колективни договори во транспортниот сектор, и тоа во јавните претпријатија (на ниво на компанија); не постои колективен договор во приватниот сектор.

Многу е важно да се зајакне капацитетот на социјалните партнери и преговарачките вештини за социјален дијалог (синдикатите и на здруженијата на работодавачи). Вмрежување помеѓу работодавачите од овој сектор (меѓу "конкурентни" здруженија) е многу важно. Опис и анализа на постоечките механизми за социјален дијалог и искуствата на други држави е исто така потребно. Недостатокот на статистички податоци за колективните договори во сила, и на бројот на работници е уште еден проблем кој треба да се реши. проблемот со претставник од социјалните партнери, исто така, треба да се реши.

Трипартитниот социјален дијалог меѓу Владата и социјалните партнери се одвива главно во рамките на Економско-социјалниот совет (ЕСС), Бизнис Конфедерација на Македонија планира да биде поактивна и ќе предложи да се зголеми бројот на средби на ЕСС.

2.5. Карактеристики на транспортниот сектор во Црна Гора

Главните проблеми во транспортниот сектор во Црна Гора се неразвиената патна мрежа, постојат проблеми во железничкиот сектор во врска со состојбата на инфраструктурата и застарени возила, барање за поефикасно оперирање со аеродромот, и малиот капацитет на користење на Лука Бар. Понатаму, слабото сообраќајно поврзување на Црна Гора со регионот, недоволна расположливост на искусен и, според условите на пазарот, обучен, високо-квалификуван персонал и недоволно инвестиции во истражување и развојни активности претставуваат важни ограничувања за подобрување на пазарната позиција на компаниите и обезбедување на транспортните услуги.

Светската економска криза влијае на сите сектори во Црна Гора вклучувајќи го и транспортот. Иако рецесијата само малку се почувствува во 2008 и 2009 година, проблеми се појавија во 2010 и 2011 година што во голема мера се гледа во големата неликвидност на бизнис секторот во Црна Гора.

Главните карактеристики на транспортниот сектор особено се прикажани преку негативни статистички показатели. Учеството на вработените во овој сектор во вкупниот број на вработени се намали драстично 6,1% во споредба со 8,6% во 2008 година. Понатаму, рецесијата се чувствува и по бројот на патници во железничкиот и воздушниот транспорт што во голема мера се намали во 2011 година. Уште повеќе загрижува фактот дека извозот на стоки транспортирани со воздушниот транспорт во 2011 година се преполовени во споредба со 2010 година. Ситуацијата не е посветла во поморскиот сообраќај каде што износот на превезени стоки се намали за 20%.

Кога се ребалансирше Буџетот за 2009 година Владата на Црна Гора ја намали јавната потрошувачка од 3,39%, и вовеле мерки на штедење. Ова вклучува ограничување на нови вработувања и рационализација на сите расходи во јавната администрација. Со цел да се обезбеди солвентност на буџетот Владата потпиша договор за кредитирање со Ерсте и Кредит Суис банката на износ од 120 милиони евра. Значи, со цел да се обезбеди финансиска стабилност на буџетот од 41.600.000 € на сметките биле продадени и евро обврзници во вредност од 150-200 и биле подготвени за употреба.

Со цел да се надмине негативното влијание на кризата врз сектор за туризам најважниот стратешки сектор на Црна Гора - Владата усвои пакет на специфични

мерки во однос на активности за туристичката сезона. Истата вклучува намалени цени на туристичкиот сектор, одржливи и подобрени услуги. Сите мерки сепак не ја спасија Црногорската економијата од влијанието на кризата во годините што доаѓаат (2010 и 2011), особено имајќи во предвид дека мерки за посебните сектори не беа воведени.

Во 2011 година, Федерацијата на црногорските работодавачи создаде документ "Придонес кон промовирање и развој на црногорската економија - анализа на проблеми и предлог на мерки". Документот беше усвоен од страна на Управниот одбор на Федерацијата на црногорските работодавачи и беше испратен до премиерот. Таа содржи сет на мерки во деловното опкружување и конкуренцијата; должничко-доверителските односи; даночните, царинските и јавни давачки; и секторот-специфични прашања.

• Приватизација

Процесот на приватизација во Црна Гора во текот на изминатите неколку години резултираше со бројни компании кои требаше да се приватизираат или реконструираат. Плановите за приватизација се подготвени и пријавени годишно од страна на Советот за приватизација. Сепак, овие планови се далеку од тоа да бидат дури и делумно реализирани. На пример, во 2010 година единствената компанија (од 19 во план) која беше подложена на процесот на приватизација беше "Поморски Работи" АД. Главните пречки во процесот на приватизација / реструктуирање на други компании се наоѓаат во долгите процедури за подготовка на тендери, ниски вредности на тендерските понуди, недостаток на интерес за тендерите делумно се должи на економската криза (како во случај на тендерот за приватизација на "контејнерски терминал и Општи Карго" АД, каде што ниту еден од 4 конзорциуми кои купиле тендерска документација не доставил понуда). Како последица на тоа, годишните планови за приватизација имаат тенденција да имаат слична листа на компании од година во година. Меѓу повеќето "популарни" компании на овие списоци се оние од транспортниот сектор, како што се железници Транспорт АД, железничка инфраструктура АД, Монтенегро ерлајнс АД, Монтекарго АД итн.).

• Добри практики

Еден пример на добра практика на реструктуирање на компанија е пристаништето во Бар која беше трансформирана во согласност со Програмата за реструктуирање усвоена од страна на Владата на Црна Гора. Процесот беше финализиран во октомври 2009 година, кога "Контејнерски Терминал и Генерален Карго" е одвоена од Пристаништето како ново акционерско друштво заедно со уште три нови друштва со ограничена одговорност (во 100% сопственост од страна на Пристаништето): "Безбедност и заштита од пожари", "Информации и Комуникација" и "Поморски работи". Во април 2011 година има уште едно реструктуирање што резултираше со хотелот "Сидро" како ДОО, разделен од пристаништето.

• Социјален дијалог

Засега црногорското законодавство признава еден Општ колективен договор на национално ниво (потписници на тој колективен договор се претставник од синдикалните асоцијации SSCG и USSCG од една страна, претставник на организациите на работодавачи UPCG од друга и Владата на Црна Гора како трета страна) и 18 гранковни (секторски) колективни договори. Меѓу гранските колективни договори, е и гранскиот колективен договор за превоз во патниот сообраќај (Службен весник на Република Црна Гора бр. 33/04 од 20 мај, 2004), како и гранскиот колективен договор за поморскиот транспорт и за Услугите на Пристанишен-Претовар (Службен весник на Република Црна Гора бр. 40/04 од 11 Јуни, 2004 година). Сите гранските колективни договори беа потпишани во 2004 година тие се уште се во сила, освен за

одредби кои не се во согласност со измени во одредбите од Законот за работните односи и Општиот колективен договор во меѓувреме.

Односите со синдикатите се регулирани со Законот за работни односи (Службен весник на Црна Гора број 49/08 ... 59/11), особено со член 148 и член 150 (членови за склучување колективен договор). Некои од сегментите за односите со синдикатите, вклучувајќи ја и Владата, кога станува збор за национален колективен договор, се уредуваат со членови од:

- Општиот колективен договор и одредени договори донесени за потребите за имплементација на Општиот колективен договор (Службен весник на Република Црна Гора број 1/04, 24/06, Службен весник на Црна Гора број 65/10, 5/12...);
- Гранските колективни договори кои во одредени гранки, односно групи на активности се склучени меѓу репрезентативните организации на работодавачите и гранковиот синдикат;
- Договори, протоколи и меморандуми за соработка склучени со цел проширување на колективното договарање.

Влошената економска ситуација и рецесијата, што не заобиколи ниту еден од економските сектори, дополнително укажа на потребата за вистински социјален дијалог и разбирање на потребите и позициите на вработените, работодавачите и Владата. Сето ова бара дополнителни напори кон создавање хармонија меѓу светот на работа и светот на капитал и од барањето на компромис во спорни ситуации преку: колективно договарање, заедничката работа на законодавството и активности од највисокото трипартитно тело - социјалниот совет, како и локалните социјални совети.

3. Наплата на патарини - нови пристапи во инфраструктурата финансиите и германски искуства

Транспортот и мобилноста се темели на економскиот просперитет и поефикасен транспортен систем е предуслов за раст и конкурентност на Европската унија. Транспортниот сектор сам вработува десет милиони луѓе и завзема пет проценти од БДП на ЕУ. Освен тоа, овој сектор има целокупната важност за преработувачката индустрија која се потпира на ефикасни, предвидливи и прифатливи транспортни услуги.

Побарувачката за транспортни и логистички услуги постојано расте и има големи проблеми, како да се справи со проширување на транспортните текови. Според Европската комисија, товарниот транспорт треба да се зголеми за 40 отсто во 2030² година и околу 80 проценти во 2050 година. Патничкиот сообраќај се очекува да порасне за 34% во 2030 година и за 51% во 2050 година. Имајќи ги во предвид овие трендови и со оглед на фактот дека околу 75% од денешниот патен и товарен транспорт циркулира на патиштата, потребата да се направи патниот сообраќај поефикасен и да се зајакнат алтернативните начини на превоз како што се железницата или внатрешниот воден транспорт е сосема очигледна. Во исто време, повеќето членки на ЕУ се соочуваат со буџетски ограничувања и имаат многу ограничени финансиски средства на располагање за инвестиции во инфраструктурата. Оваа дилема не е нова и е една од причините за концептот учество на корисникот во финансирање во инфраструктурата. Повеќето европски земји имаат воведено вињети - наплати за користење на патната инфраструктура базирани на време или патарини – наплати за користење на патната инфраструктура базирани на растојание за тешки

² споредено со 2005 година

товарни возила до сега³. Во 1999 година, ЕУ ја усвои Директивата 1999/62/ЕС за наплата на тешки товарни возила, во понатамошниот текст "Директива за Еуровињети", која поставува заеднички правила за оние Земји-членки кои спроведуваат пријавување на тешки камиони со тежина над 3,5 тони. Сепак, важно е да се напомене дека ЕУ-рамката не ги обврзува Земјите-членки да воведат шеми за учество на корисникот во финансирањето во инфраструктура.

Во исто време, зголемување на сообраќајот и мобилноста доведоа до значителни несакани негативни ефекти, како што се загадувањето на воздухот, бучавата, емисиите на стаклени гасови и метеж. Тврдејќи дека трошоците не треба да се платат од страна на општеството како целина, Европската комисија предложи во еден поширок "Еколошки транспортен пакет" во 2008 година трошоците за оние негативните влијанија да се наплаќаат по пат на нивно вклучување во патните цени. Во својата Бела книга за транспорт од 2011 година, Европската комисија го прогласи основање на попостојана подвижност за врвен приоритет и ја најави својата намера постепено да излезе со законски предлози за спроведување на т.н. "загадувачот плаќа" во сите сектори за сообраќај. Во истата година ЕУ ја ревидираше Директивата за Еуровињети што им овозможува на земјите-членки од сега па натаму да им наплаќаат на тешките товарни возила не само за трошоци поврзани со одржување на инфраструктурата и развој, но исто така и за одредени надворешни ефекти, како што се воздухот загадувањата и емисиите на бучава.

Ревизијата на Директивата за Еуровињети може да се види како појдовна точка за пристап на интернационализирањето на надворешните трошоци во конкретни законски акти. Во вториот чекор Европската комисија има намера да се примени принципот "загадувачот плаќа" на другите возила во сообраќајот на патиштата, а подоцна, на други видови на транспорт.

3.1. Главни аспекти на ЕУ за базираните на време и базираните на далечина наплати на патот

Првата Директива за Еуровињети од 1999 година им дозволува на членките на ЕУ да ги наметнат патарините - базирани на растојание и базираните на време кориснички надоместоци (вињети) на камиони над 3,5 тони за користење на автопатиштата или други патишта со повеќе ленти со слични карактеристики, мостови, тунели и планинските премини. Максималниот просечен број на патарини бил строго ограничен на патната инфраструктура и на трошоците за одржување и Директивата забранува вклучување на други (надворешни) трошоци во патарините. Обемот на оригиналната директива беше ограничен на патишта кои и припаѓаат на Транс-европската транспортна мрежа (TEN-T) и претставуваат околу половина од автопатиштата во Европа.

Директивата е веќе изменета во 2006 година, но најважните промени беа воведени во ревидирањето на директивата во 2011 година. Опсегот на Директивата беше проширен на сите автопати низ цела Европа, и земјите-членки од сега па натаму е дозволено да наплаќаат за тешки товарни возила за негативните ефекти што произлегуваат од воздухот и бучавата кои се припишуваат на патниот сообраќај. Дополнителните наплаќања се движат меѓу три и четири евро центи по километар во зависност од Евро класата на возилата, времето на возење и локацијата на патот.

³ Во моментот во Австрија, Чешка, Франција, Германија, Грција, Ирска, Италија, Полска, Португалија, Словачка, Словенија и Шпанија се применуваат патарини а Белгија, Бугарија, Данска, Унгарија, Литванија, Луксембург, Холандија, Романија и Шведска се применуваат базирани на време наплати (вињети). [Данска, Белгија и Унгарија најавија дека тие ќе се префрлат на патарини многу наскоро].

Земјите-членки се овластени да воведат повисоки давачки за време на шпиц-часовите, под услов вкупниот износ на наплата да не се зголеми.

Возилата во согласност со највисоките стандарди за емисија на штетни гасови во моментот се привремено ослободени од надоместот за загадување на воздухот; особено ЕУРО V возила до декември 2013 година (кога ЕУРО VI стандардите ќе станат применливи) и ЕУРО VI возила до декември 2017 година. Покрај тоа, и возилата кои загадуваат помалку од ЕУРО VI, како хибридни и електрични камиони, исто така се ослободени.

• Принципот на вклучување на надворешни трошоци во наплата на патарини

Овој нов приод одбележа длабока промена во Европската транспортна политика. Идејата беше да се создаде фер и поефикасен систем во согласност со евро класата на возилото и вистинската употреба на патот. Намерата на Европската комисија беше да ги алоцира трошоците за негативните ефекти на корисникот и да ја префрли одговорноста на "загадувачот". На ваков начин тврди дека таквата цена ќе ги поттикне корисниците на патот за да се минимизираат негативните влијанија на транспортот, да се променат возачките навики и да купат возила кои помалку загадуваат. Во исто време приходите од наплатата на патарини ќе обезбедат финансиски средства за инвестиции во инфраструктурата, како и за проекти за да го направат транспортот поодржлив.

Целта на еколошката мобилност се сподели и од страна на германската индустрија. Но, главното прашање е дали интернационализирањето на надворешните трошоци е соодветен инструмент за да се намалат емисиите и патниот товарен транспорт да стане поодржлив. Само тогаш дополнителна давачка за доста осетливиот Европски логистички сектор може да биде оправдана. Зголемување на трошоците во товарниот транспорт влијае над сите мали и средни логистички компании, бидејќи високо конкурентниот пазар дава само малку простор за дополнителни трошоци за клиентите или да ги надомести на еден или друг начин. За да се справат со подигање на транспортните трошоци тие мора да ги намалат другите трошоци и да ги изгубат инвестициските капацитети, што може да се користи за инвестирање во нови и поефикасни технологии.

Вклучувајќи ги и надворешните трошоци во наплата може само да им донесе додадена вредност, ако се исполнети следните критериуми: Прво, негативното влијание врз животната средина му се припишуваат на корисникот на патот и има парична вредност, која може да се утврди на методички и транспарентен начин. Второ, негативното влијание не е регулирано со други политички инструменти. Трето, приходите строго се користат за финансирање во инфраструктурата и за проекти за одржлив транспорт. Преземањето на овие критериуми како репер, на Директивата за Еуровињети дислоцира голем број на недостатоци.

Емисиите на бучава може само делумно да се препишат на корисниците, бидејќи нивото на бучава не зависи само од возилото, но исто така и на квалитетот на површината на патот. Каде што корисниците можат да ги прилагодат своите купување во однос на возилата, тие не се во можност да влијаат на квалитетот на површината на патот.

Голем број на ефективни и економични инструменти веќе постојат кои доведоа до извонредни достигнувања во текот на годините во поглед на еколошката мобилност. Тие вклучуваат гранични вредности за штетни материи и бучава или даночни олеснувања за возила со ниска воздушна или емисија на јаглерод. Во регулирањето на истите надворешни ефекти, Директивата за Еуровињети делумно води кон двојно регулирање.

Покрај тоа, директивата има најмногу простор за подобрување кога станува збор за индиректни обвиненија за метеж - во форма на повисоки тарифи во шпиц-часовите и отсуството на строго одбележување на приходите од наплата на патарини.

• Наплата на патарини - соодветна алатка за да се намали застојот?

Ревидираната Директивата за Еуровињети им дозволува на земјите-членки да постават диференцирани стапки за патарини, кои ќе ги обезбедат со инструмент за канализирање на сообраќај и на тој начин ќе се намали застојот. Во пренатрупани области земјите-членки може да бараат до 175 проценти над просечните тарифи во текот на часовите кои се ограничени на максимум од пет часа дневно. Секој облик на тарифна диференцијација мора да бидат регулиран на неутрален начин, што значи дека превозниците со користење на истата патна делница во часови во евтина тарифа имаат корист од тие значајно пониски тарифи.

Дебатата меѓу ЕУ-комисија, Европскиот парламент и на Советот во врска со прашањето дали е оправдано или не да го вклучите метежот во наплата на патарини е многу контроверзна. Многу аргументи зборуваат за тоа дека наплатата за метеж на превозници може да го промени нивното однесување и нивните навики и да влијае да се намали застојот. Како прво, патничките автомобили се главните предизвикувачи на застојот, а не тешките товарни возила. Освен тоа, превозниците често се без вистинска алтернатива во однос на достапни начини на транспорт или транспортни правци. Инфраструктурната мрежа во многу држави-членки на ЕУ е прилично ограничена во обезбедување на остварливи алтернативни патишта за да се избегнат пренатрупани средини. Освен тоа, превозниците располагаат со малку флексибилност во менувањето на нивното време за возење во согласност со тие шпиц часа, бидејќи тие зависат од барањата на потрошувачите и времето на испорака. Во голем број членки на ЕУ превозниците се соочуваат со временски "ограничувања" - т.е. забрани за возење во текот на ноќните часови или во недела или за време на празници - што повторно го ограничува нивниот праг на маневрирање. Така, превозници немаат многу можности да го избегнат застојот. Како последица на тоа тие плаќаат двапати: Како учесници во сообраќајот тие страдаат, на прво место од негативните ефекти предизвикани од метежот, кои се состојат главно во загуба на време. Покрај тоа тие треба да платат за овие негативни ефекти, како дел од нивните наплати на патот.

Во секој случај наплатата за метеж не го погоди во сржта проблемот: недостигот на соодветна инфраструктура во многу земји, недостатокот на алтернативни начини на транспорт кои одговараат на посебните потреби на товарниот транспорт. Товарниот транспорт многу зависи од широко распространетата инфраструктурна мрежа, сигурноста и предвидливоста на испорака. Развој на инфраструктурата и иновативни решенија за да се оптимизира логистичкиот синџир се сигурно посоодветни решенија за да се минимизира застојот.

• Одбележување на приходи - за да се обезбедат инвестиции во патната инфраструктура

Не само поради оваа причина најголема важност е дека приходите од инфраструктурата и надворешните наплати се трошат за одржување и проширување на инфраструктурата. Директивата за Еуровињетите не содржи задолжително издвојување на приходите генерирани од наплата за инфраструктура досега. Ова се должи на силното противење на земјите-членки на клаузулата за обврзувачки приходи, европските институции беа само способни да се договорат за политичка препорака, која само вели дека земјите-членки треба да ги инвестираат своите приходи од инфраструктура во корист на транспортниот сектор и да се промовира одржлив транспорт. Тие особено треба да ги олеснат наплатите, да го намалат загадување во патниот сообраќај, да ги намалат CO₂ емисиите и да ја подобрат енергетската ефикасност на возилата, да ја оптимизираат логистиката и да работат на развој на алтернативни инфраструктури или да ги прошират капацитетите. Тие, исто

така можат да се одлучат за инвестирање во безбедноста на патиштата или употреба на приходите за да се изградат паркинг места. Земјите-членки алтернативно може да одлучат да инвестираат 15 проценти од нивните приходи остварени од инфраструктурата и надворешните наплати во Транс-европската транспортна мрежа (TEN-T) проекти.

Секои четири години, почнувајќи од октомври 2014 година, земјите-членки треба да поднесат извештај за приходите остварени од инфраструктурата и надворешните наплати и до кој степен тие ги употребија приходите за да се развијат инфраструктурни мрежи и спроведување на одржливи транспортни проекти.

Транспарентноста и извештајот во врска со јавната потрошувачка се важни алатки за да се обезбеди поголема одговорност на земјите-членки во однос на нивното трошење и стратегиите за инвестиции. Тоа им овозможува на заинтересираните страни да имаат контрола на она што се надворешни (дополнителни) наплати да се реинвестират во транспортниот сектор и да подобрување доколку средствата се злоупотребуваат за други намени. Но отсуството на клаузула со строго обврзувачко издвојување на овие средства сепак ги покажува границите на Директива за Еуровињети и на европската работна рамка во делот на финансирање во инфраструктурата воопшто. Ова значи дека актуелните европски наплати на патарини го прават патниот сообраќај поскап без да мора да се обезбеди соодветен придонес на потребите за развој на инфраструктурата и на одржливиот транспорт.

3.2. Понатамошен развој на интернализација на надворешните трошоци како пристап во ЕУ

Со оглед на опишаните недостатоци, Европската комисија е овластена да издава редовно извештаи за ефективноста на мерките предвидени во Директивата за Еуровињети со цел да се справи со негативните влијанија предизвикани од патниот транспорт" и "да се насочи кон корисниците на повеќето еколошки пријателски и ефикасни транспортни решенија ". Овој извештај може да се следи од страна на новите законски предлози.

До октомври 2012 година, Европската комисија ќе даде преглед на сите постојни регулаторни мерки, имплементирани на различни начини во транспортот со цел да се интернализираат или да се намалат надворешните трошоци поврзани со животната средина, емисиите на бучава и безбедност и здравје. Ова резиме на постоечките мерки ќе биде надополнето со прогноза на нови мерки за проширување на корисникот / загадувачот плаќа-принципот на другите возила и други начини на транспорт или понатамошен развој на надворешното (дополнително) наплаќање се уште не се зема во предвид.

Во овој поглед Европската комисија, секако, ќе се обиде да ги заостри одредбите во кои се клучните елементи на веродостојна наплата на патарини. Ова е многу поддржано од чинители од индустријата, дури и ако шансите во моментот не се многу големи дека земјите-членки доброволно ќе се откажат од дел од својот суверенитет за јавната потрошувачка.

Дури и во Германија, каде што овој систем за тешки товарни возила сосема успешно се применува од 2005 година, ова не доведе до зголемување на инвестициите во инфраструктурата во патниот транспорт.

3.3. Наплата на патарини во Германија

Од јануари 2005 година во Германија се наплаќаат давачки за тешки товарни возила со максимална дозволена тежина над 12 тони со патарини за нивната употреба на мрежа од 13.000 километри автопати и главните федералните автопати. Германската влада има направено употреба на изземање клаузула од Директивата за Еуровињети која им овозможува на земјите-членки да се ослободат од камиони со максимална тежина помеѓу 3,8 и 12 тони ако нивното вклучување во системот на националната патна наплата ќе доведат до несакано пренасочување на сообраќајот или до нерамномерни административни трошоци. Германија тврди дека административните трошоци за наплата на патарини на камиони со помалку од 12 тони ќе придонесат за до 30 проценти од приходите. Како што се очекуваше приходите ќе бидат споредливо ниски во овој сегмент и уделот на камиони со помалку од 12 тони е четири пати повисок од уделот на потешки возила, целокупните административни трошоци ќе станат несразмерно високи.

Германија се одлучи за сателитски систем на патарини. Приватна компанија Toll Collect GmbH со заедничко вложување на Дојче Телеком АГ, Дајмлер Финансиски Услуги АГ и на француската компанија Cofiroute SA добија мандат во 2002 година од страна на германската влада за воспоставување на електронски систем, кој откако го постават, можат и да управуваат со истиот. Поради организациски и технички проблеми, електронскиот систем стана компатибилен 16 месеци после иницијално закажаниот почеток на проектот предвиден во август 2003 година.

Германскиот систем на патарини им овозможува на три различни начини на регистрирање и исплата. Логистичките оператори можат да ја платат патарината на интернет или во компјутерски терминали, кои се поставени на автопатот, односно на бензинските станици или простори за одмор. Ако логистичките компании се одлучат за автоматско плаќање наместо тоа, тие се обезбедени со табла-единици со кои се одредува преку сателит времето и растојанието на кое камионот патува. Релевантните податоци се пренесуваат преку безжични сигнали до центарот за обработка на податоци и платежениот центар. До крајот на 2011 година околу 90 отсто од приходите од патарини се собрани од страна на автоматски систем на фактурирање и околу 700.000 табла-единици се инсталирани во тешки товарни возила. Речиси половина од нив биле камиони надвор-Германија.

На различни патарини нивоата на плаќање зависат од емисијата, бројот на оски на камионот и од растојанието на патување. Еколошките возила, кои се опремени со најновата генерација на издувни системи и честички за намалување на системите, се наградени со значително пониски патарини. Сегашните стапки варираат 14-28,8 евроценти за километар.

Во својата прва година на работа, овој систем генерираше 2,85 билиони евра. Приходите постојано се зголемуваат во текот на последните седум години, со приближно 4,48 билиони евра во 2010 година и 4,5 билиони евра во 2011 година. 143.000 транспортни и логистички компании со 936.000 возила биле регистрирани со пари од патарини до 2011 година. Давачки се собрани за околу 26,7 билиони километри што значи 700 милиони километри повеќе отколку во претходната година.

Патарината има соберено повеќе од 24 милијарди евра во вкупниот германски федерален буџет до 31 август 2011 година. До 2010 година, приходите биле потрошени за одржување и проширување на патната и железничката инфраструктура, како и на внатрешните води. Во ноември 2010 година, германскиот парламент одлучи дека од сега па натаму приходите мора да бидат реинвестирани во автопати и само во федерални автопати, што доведува до строго контролирање на приходите од патрините. Во исто време, јавната потрошувачка во патна инфраструктура е

намалена, што значи дека оригиналната намера на подигање на износот на достапни инвестиции во патната инфраструктура од страна на наплата на патарини не е реализирана. Воведување на наплата на патарини во Германија во 2005 година може да се види како појдовна точка за промена од јавното финансирање до приватно финансирање во патната инфраструктура. Ова наиде на критики од страна на разни страни од индустријата особено од логистичкиот сектор барајќи гаранција дека приходите од патарина ќе ја дополнуваат јавната потрошувачка во патната инфраструктура, наместо да ја сменат.

Имајќи го овој недостаток во предвид, сепак може да се каже дека сегашниот систем на патарини за тешки товарни возила е широко прифатен во Германија. Ова осигурува дека домашните и странските камиони подеднакво учествуваат во финансирање во инфраструктурата, што е важен аспект за транзит-земја како Германија, која се наоѓа во географски центар на Европската унија. Несомнените предности на германскиот електронска систем на патарини се со сигурност и флексибилноста - патните правци лесно може да се додадат или отстранат од системот. Најважно: нејзиното занемарливо влијание врз сообраќајните текови. Не помалку важен е и фактот дека различните начини на безготовински плаќања им овозможува на превозниците да ги сведат своите административни трошоци на минимално ниво.

Учеството на ЕУРО V возила на патиштата со патарини е значително зголемено во текот на седумте години од германскиот начин на наплата на патарини. Ова може да се земе како показател за позитивно влијание врз животната средина на систем кој се базира на различни категории на емисија. Долната стапки на патарини одигра важна улога при одлучувањето за купување на логистички оператори; но и други фактори како што се, технички развој, цена и достапност или привремено ослободување на ЕУРО V и VI камиони од германскиот данок за моторни возила не дадоа помал придонес за овој ефект.

Постојат дискусии околу продолжување на патарина базирана на растојание за тешки товарни возила на други патишта. Овие обиди наидуваат на отпор од страна на транспортната индустрија. Од две главни причини: логистичкиот сектор е многу чувствителен на зголемувањето на цената и со тоа не е гарантирано дека јавниот буџет ќе го пренесе својот удел за итно потребни инвестиции во инфраструктурата одржувањето и развојот.

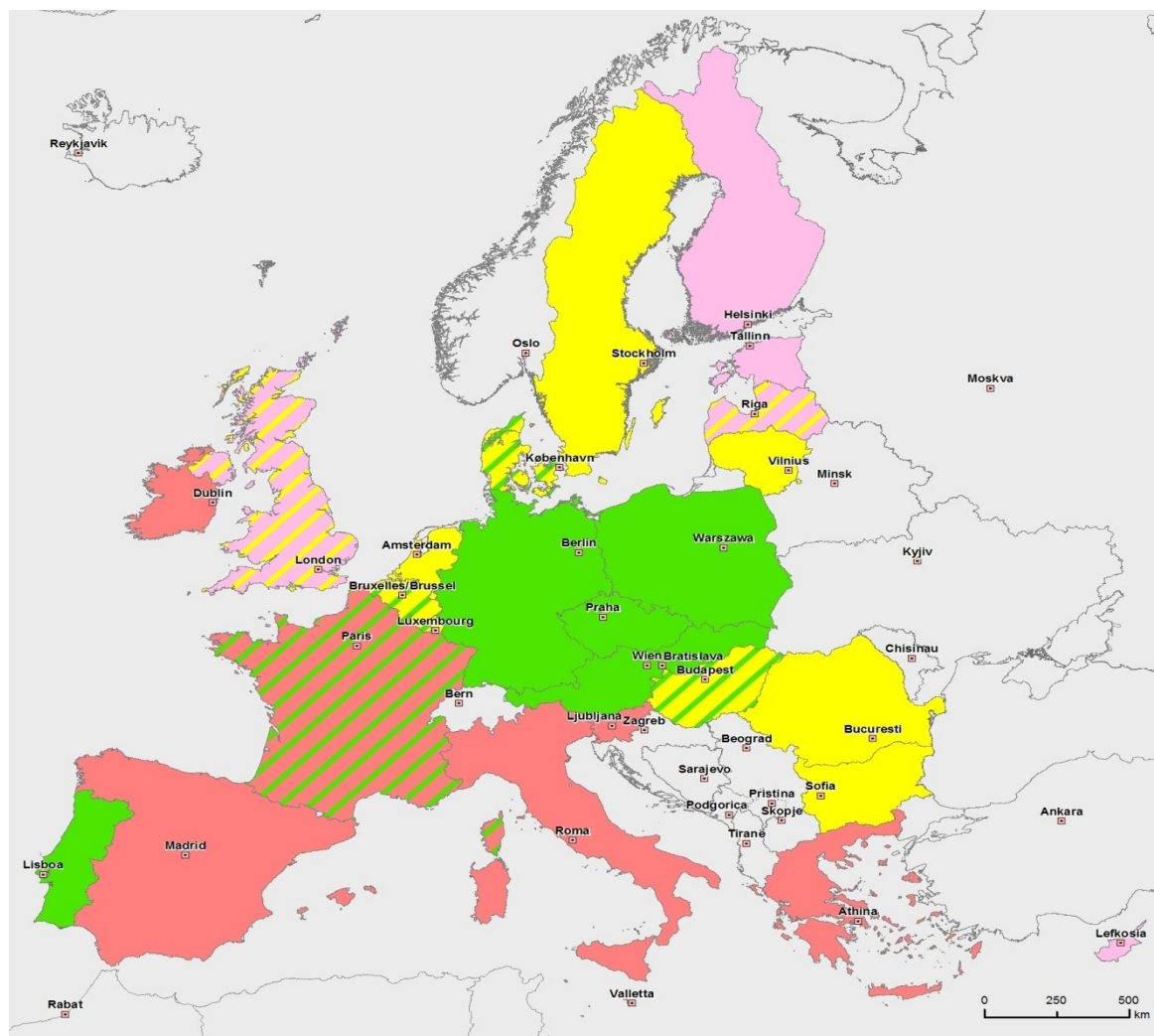
3.4. Заклучоци и перспектива

Со оглед на опишаните недостатоци на сегашната Директивата за Еуровињети, како и на постојните наплатни шеми на патарини во ЕУ, креаторите на политики на европско и национално ниво треба да се фокусираат на измена на сегашните закони и наплатни шеми на патарини со построги одредби пред да размислува за било каква форма на проширување на наплатата на други патишта со патарини и возила или дури и за вклучување на надворешна цена. Наплата на патарини може да биде важна алатка за државите-членки на ЕУ за да се обезбеди учество на корисниците на патот во финансирање на инфраструктурата што е особено важно за транзитните земји. Но, со цел да се наиде на прифаќање меѓу логистичките компании и корисниците на патот во целина, концептот на наплата на патарини мора да биде веродостоен. Дури и ако националните влади не можат да дадат никакви гаранции за нивната јавна потрошувачка во транспортниот сектор во време на економска криза и буџетски ограничувања, тие мора барем да дадат сигурност дека приходите од нивните наплата на патарини се реинвестирани во патната инфраструктура за одржување и развој.

Националните шеми за патарини треба да бидат поставени на начин што да не претставуваат ни мала пречка за непречен проток на сообраќајот. Исто така, да им се овозможи на превозниците да се усогласат со нив по најниски можни административни трошоци. Ова може да се постигне преку воспоставување на електронски интероперабилни системи за патарина. Директивата за Еуровињети предвидува дека ЕУ-земјите-членки ќе воспостават системи за електронско плаќање патарина во согласност со Директивата 2004/52/ЕО секаде каде што тоа е економски оправдано. Директивата 2004/52/ЕО утврдува условите на интероперабилност на електронските системи за патарини и фаворизира три технологии: сателитско позиционирање (GNSS), мобилни комуникации (GSM-GPRS) и микробранова технологија (DSRC).

Според Директивата за Еуровињети, Европската комисија поднесе извештај од октомври 2015 година за употреба на електронските системи во земјите-членки на ЕУ.

Наплата на тешки товарни возила во земјите-членки на ЕУ



Legend

- | | |
|--|--|
| Vignette (time-based charge) | Vignette (time-based charge) under preparation |
| Electronic network-wide toll (distance-based charge) | Electronic network-wide toll (distance-based charge) under preparation |
| Toll with physical barriers (distance-based charge) | |
| Neither vignettes nor tolls | |

© EuroGeographics 2011 for the administrative boundaries
Cartography: D.G. MOVE, B.1, Date: 18 June 2012
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Извор: веб-сајт на Европска Комисија, 18 јуни 2012

ЕУ- примена на електронски системи за патарина се уште е далеку од тоа да биде постигнато.

Од септември 2011 година, австрискиот оператор за патарина ASFINAG и германски оператор Toll Collect работат на нов транснационален систем на наплата на патарини: Toll2Go. Услугата им овозможува комбинирана употреба на германскиот сателитски систем за наплата на патарина и австрискиот систем кој се базира на микробранова-технологија. Со една табла превозниците се во можност да се усогласат со двата електронски системи на наплати на патарина кои со договори и фактури остануваат истите. Системот е веќе инсталиран на 30.000 возила од Австрија, Германија, Чешка, Холандија и Полска. Како сателитски систем, како и на микробранова-технологија ќе продолжи да игра важна улога во Европа, услугата Toll2Go е важен чекор кон ЕУ-интероперабилност на електронските системи за патарина.

Тогаш главната цел мора да биде воспоставување на единствен електронски систем за наплата на патарини во ЕУ која им овозможува на превозниците да се усогласат со постојните шеми за наплата на патарина од страна на една табла-единица и каде што сите наплати на патарина се вклучени во само една сметка. Европската Електронска служба за патарини (EETS) е веќе предвидена во Директивата 2004/52/ЕО и тоа беше првобитно планирано да биде достапно за превозниците во октомври 2012 година. Сепак, Европската комисија објави во пролет 2012 дека превозниците ќе мора да почекаат барем до крајот на 2013 година за да се обезбеди широка покриеност на EETS во ЕУ.

Во исто време, други ефикасни и иновативни решенија за да го направат транспортниот сектор поефикасен и одржлив мора да се зајакнат. Понатаму ефикасни придобивки може да се постигнат и со оптимизирање на димензии и тежини на тешки товарни возила кои се регулирани со Директивата 96/53/ЕС. Или со отстранување на преостанатите каботажни ограничувања за превозници и со што се намалуваат празни патувања по истовар на транс-европски транспортни операции во земји-членки на ЕУ. Огромен потенцијал лежи во развојот и примената на Интелегентните транспортни системи (ИТС), што меѓу другото дава решенија за управување со сообраќајот и за намалување на метежот. Тие не само што придонесуваат за поефикасен транспорт, но, исто така, и за сигурен и безбеден транспорт. Освен тоа, интермодални транспортни решенија и комбинирање на патниот, железничкиот и водниот сообраќај играат повеќезначајна улога во правењето на транспортот поефикасен и одржлив. Овој развој може позитивно да се интензивира од земјите-членки, уште еднаш, во зависност од соодветната инфраструктурна мрежа. Европската комисија вовеле во сегашниот нацрт на транс-европска мрежа (TEN-T)-насоки за пристап до транспортни инфраструктурини коридори со десет коридори, секој од нив ги поврзува најмалку три начини на транспорт, три земји-членки и двете Прекугранични делници. Тоа ќе овозможи подобра координација на инфраструктурни проекти помеѓу членки на ЕУ и побрз развој на основна ЕУ мрежа. Сепак, соодветна инфраструктурна мрежи во сите сектори за сообраќај е предуслов за ефикасен и одржлив транспорт во ЕУ. Системот за наплата на патарини ќе ја одигра својата улога во националните шеми за финансирање, но не ги ослободува членките од нивната одговорност да ги одржуваат, развиваат и да инвестираат во инфраструктурни мрежи.

4. Партнерство и дијалог за подобар транспортен сектор

Во услови на Економска криза со која се соочуваат сите земји членки на Европската Унија но и оние кои не се дел од Унијата но географски и припаѓаат, транспортниот сектор во Македонија индиректно е погоден. Овој сектор како многу важен елемент и составен дел од целокупната економија заслужува внимание.

Учеството на транспортниот сектор во Бруто домашниот производ е со 3% во 2009 година а со 3,5% во 2010 година. Иако бележи мал подем во однос на 2010 година сепак не располагаме со податоци за 2011 година.

Вкупниот број на транспортни компании во 2009 година е 6 496, а во 2011 е 6 380. Се бележи пораст на мали и средни компании, мали во 2009 се 226 а во 2011 нивниот број изнесува 273 додека средни во 2009 се 26 а во 2011 се 31, додека кај микро компаниите се бележи намалување на бројот на компании така што во 2009 се 6 233 а во 2011 се 6 070, големи од 11 во 2009 бројот се намалил на 6 во 2011. Овие податоци говорат дека сепак транспортниот сектор во Македонија е погоден од рецесијата иако не станува збор за значително намалување на бројот на компании. Експертите прогнозираат дека оваа 2012 и 2013 година Македонија и другите земји во развој ќе бидат најмногу погодени од рецесијата. Она што е многу важно за да го намалиме влијанието на Економската криза врз Транспортниот сектор во државата е интензивирање на социјалниот дијалог, како на бипартитно така и на трипартитно ниво. Комуникацијата помеѓу социјалните партнери може да доведе кон решенија кои ќе придонесат кон намалување на влијанието од рецесијата но и ќе бидат добра основа за понатамошен развој на овој сектор во државата. Како што веќе споменавме секторски колективен договор во транспортниот сектор во Македонија нема. Постојат два колективни договори на ниво на компанија и тоа во јавниот сектор. Во приватниот сектор сепак многу мала е свеста и кај работодавачите и кај вработените од ваков вид на здружување и колективно преговарање што претставува значаен момент за развојот на овој сектор.

Основа за социјалниот дијалог во Република Македонија:

- ▶ Законот за работни односи ("Сл. весник на РМ" 62/2005 година)
- ▶ Спогодбата за формирање на Економско- социјалниот совет ("Сл. весник на РМ" бр.113/2010)
- ▶ Конвенцијата на МОТ за слобода на здружување и заштита на правото на организирање бр. 87 од 1948 год.
- ▶ Конвенцијата на МОТ за правото на организирање и колективно преговарање бр. 98 од 1949
- ▶ Конвенцијата на МОТ за трипартитни консултации бр. 144 и Препораката на МОТ бр. 152 за меѓународни трудови стандарди од 1976 год.
- ▶ Конвенцијата на МОТ за платено отсуство за синдикална едукација бр. 140 од 1974 год.

Иако се бележи напредок во однос на административните бариери, во однос на дозволи, лиценци и административните бариери за непречен проток на добра на граничните премини сепак и во овој дел треба сè уште да се работи. Потребно е намалување на процедурите на граничните линии, како би се овозможило побрз проток на стока на граничната линија. Овозможување на приоритет за возила товарени со лесно расиплива стока и празни возила. Исто така е потребно и укинување на обврската за пратење на акцизна стока од страна на МВР.

Она што претставува многу важен елемент за развој на овој сектор е и недостатокот од едукација на менаџерите на транспортните компании како и на самите професионални возачи. Потребата од доквалификација но и од кратки тренинзи и курсеви за користење на нова технологија, курсеви за изучување на странски јазик и слично се потребни за развој на компаниите како и за нивно непречено функционирање на Европско ниво.

Она што исто така е многу важно е и формирање на Регулаторно тело за следење на цената на превозот на стока. Еднаков третман на странските и домашните превозници. Барање за измена на Закон за возила, што подразбира да се донесе одредба за забрана за регистрација на возила за **превоз на стока постари од 25 години, а за превоз на патници 30 години**. Ова значи заштита од нелојална конкуренција, ниски превозни цени, заштита на здравјето на луѓето, безбедност во сообраќајот и заштита на животната средина. Трендот за обезбедување на возила со повисоки стандарди само на овој начин би се овозможил.

Потребно е и изготвување на програма за субвенции во оваа гранка, со која ќе се овозможи обнова на возниот парк или негово подобрување од еколошки аспект.

Ова значи изработка на долгорочна стратегија за одржлив раст и развој на оваа стопанска гранка каде во областа на превоз на стока имаме 60 % максимално застарен возен парк, 22 % кој е на граница, поради се поновите возила со повисоки еуро стандарди.

Она што е потребно се и поволни кредитни линии, со цел да се одредат наменски средства за превозните компании.

Потребни се и инвестиции во патната инфраструктура. Иако се работи многу на ова поле во последните неколку години сепак потребни се инвестиции од типот на јавно-приватно партнерство. Како по примерот на Германија овие јавно-приватни партнерства покрај инвестициите од инфраструктурен карактер применуваат и инвестиции во контролниот и наплатниот систем. Со соодветна инвестиција во оваа свера се доаѓа до поголема транспарентност во системот за наплата и инвестирањето на средставата.

5. Прилог

5.1. Листа на релевантни институции за транспортниот сектор, од страна на земјите

Германија

- Сојузното министерство за транспорт, градежништво и урбанизам (BMVBS) http://www.bmvbs.de/EN/Home/home_node.html
- Федерална Институт за истражување на автопати http://www.bast.de/cln_033/nn_43710/EN/e-Home/e_homepage__node.html?__nnn=true~~V
- Сојуз на моторен транспорт (КБА)
- Сојузниот завод за товарен транспорт http://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html
- Федерален Железнички Орган (ЕБА)
- Патишта и Испорака Управа на Федералната влада (WSV) http://www.wsv.de/Wir_ueber_uns/anlagen/kurzinfo_en.pdf
- Германското здружение на автомобилската индустрија (VDA) <http://www.vda.de/en/index.html>
- Федерална асоцијација за патен превоз, логистика и отстранување <http://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>
- Германскиот Verkehrsforum <http://www.verkehrsforum.de/en.html~~V>
- Здружението на германски транспортни компании (VDV) <http://www.vdv.de/en/index.html>
- Работодавачите и бизнис асоцијација за мобилност и транспорт Провајдери (АГВ движење) <http://www.agv-move.net/>

Словенија

- Министерството за инфраструктура и просторно планирање <http://www.mzip.gov.si/en/>
- словенечка морска администрација <http://www.up.gov.si/en/>
- словенечка Агенција за патишта <http://www.dc.gov.si/index.php?id=1823&L=1>
- инспекторат за транспорт на Република Словенија <http://www.arhiv.pi.gov.si/en/>
- словенечка Агенција за безбедност на сообраќајот <http://www.avp-rs.si/en/index.php>
- јавна агенција на Република Словенија за железнички сообраќај <http://www.azp.si/www/index.php>

- Здружение на работодавачи на Словенија - ZDS <http://www.zds.si>
- Транспортна асоцијација, Комората за трговија и индустрија на Словенија http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet
- унија за транспорт и телекомуникациски работници - SDPZ <http://www.sindikat-sdpz.si/>

Хрватска

- Министерството за море, транспорт и инфраструктура www.mmpi.hr
- Министерство за внатрешни работи www.mup.hr
- Министерството за економија www.mingorp.hr
- Министерство за претприемништво и занаети www.minpo.hr
- Министерство за труд и пензиски систем www.mrms.hr
- Министерството за животна средина и заштита на природата www.mzoip.hr
- Министерството за наука, образование и спорт <http://public.mzos.hr>
- Здружение на работодавачи на хрватска-HUP www.hup.hr
- Здружение на хрватски превозници – HC www.hcp.hr
- Хрватска Комора за Економија www.hgk.hr
- Хрватската Занаетчиска комора www.hok.hr
- Хрватскиот центар за возила www.cvh.hr
- Хрватското здружение на концесионери на автопати www.huka.hr
- Факултет за Сообраќаен Инженеринг www.fpz.hr
- Поморски Универзитет во Ријека, Сплит, Задар, Дубровник www.pfri.uniri.hr, www.pfst.hr , www.unizd.hr , www.unidu.hr
- Институт за транспорт и врски www.ipv-zg.hr
- Национален институт за метеорологија www.dzm.hr
- Хрватскиот институт за стандарди www.hzn.hr
- Хрватскиот Унијата на независни синдикати - Синдикатот за транспорт www.sssh.hr
- Хрватскиот сојуз на професионални возачи www.sindikatvozaca.hr
- Самостојниот синдикат на хрватските работници на патот www.ncs.hr
- бипартитниот Секторски Советот за превоз во патниот сообраќај Медиумските институции-континуирано следење на транспортот
- Бизнис медиумите Хрватска-"Kamion & автобусот" www.bmcroatia.hr
- II програма на Хрватската радио-емисии на "Гарда" www.hrt.hr

- Неделен економски "ЛИДЕР" - прилогот "Превозникот" www.liderpress.hr
- Интернет портал за транспорт www.hrvatskiprijevoznik.hr
- Капитал ТВ Мрежа на емисиите "Актуелно" www.kapital.tv

Бугарија

- Министерството за транспорт, информатичка технологија и комуникации
- Извршната агенција "автомобилски администрација"
- Националната транспортна Комората
- Сојуз на организации на работодавачи во патниот транспорт (SOAT)
- Здружение на бугарските претпријатија за меѓународен патен транспорт и патишта (AEBTRI)
- Бугарската асоцијација на синдикати за превоз во патниот сообраќај (BASAT)

Македонија

- Министерство за транспорт и врски <http://www.mtc.gov.mk/>
- Министерството за животна средина и просторно планирање <http://www.moepp.gov.mk>
- Министерство за труд и социјална политика <http://www.mtsp.gov.mk/>
- Министерство за економија <http://www.economy.gov.mk/>
- Министерство за локална самоуправа <http://www.mls.gov.mk/>
- Македонскиот институт за стандардизација <http://www.isrm.gov.mk/>
- Агенцијата за енергетика на Република Македонија <http://www.ea.gov.mk/>
- Државниот инспекторат за труд <http://www.mtsp.gov.mk/>
- Македонска воздухопловна навигација <http://www.dgca.gov.mk>
- Македонски аеродроми <http://www.airports.com.mk/>
- Јавно претпријатие за железничка инфраструктура Македонски железници <http://www.mzi.mk>
- Царинската управа <http://www.customs.gov.mk>
- Македонија Пат <http://www.makedonijapat.com.mk>
- Јавното сообраќајно претпријатие Скопје <http://www.jsp.com.mk/>
- Здружение на работодавачи за транспорт и врски тел: +389 (0) 2 2464 384
- Асоцијацијата на здруженија на работодавачите на превозните трговски друштва на Република Македонија "МАКАМ - ТРАНС" <http://www.makamtrans.org.mk>

- Синдикатот за транспорт и врски <http://www.fstv.mk>
- Синдикатот на работниците во сообраќај и врски во Македонија <http://www.ssm.org.mk>

Црна Гора

- Министерство за транспорт и поморски работи <http://www.msp.gov.me>
- Министерство за одржлив развој и туризам <http://www.mrt.gov.me>
- Министерството за внатрешни работи <http://www.mup.gov.me>
- Дирекцијата за транспорт <http://dzscg.com>
- Заштита на животната средина Агенцијата за Црна Гора <http://www.epa.org.me>
- железничкиот превоз на Црна Гора АД <http://www.zcg-prevoz.me>
- железничка инфраструктура на Црна Гора АД <http://www.zicg.me>
- Montecargo АД <http://www.montecargo.me>
- Одделот за Поморска Сигурност Црна Гора <http://pomorstvo.me>
- Црна Гора капетанија <http://www.luckauprava.me>
- пристаништето во Бар <http://www.lukabar.me>
- пристаништето во Котор <http://www.portofkotor.co.me>
- Агенцијата за цивилно воздухопловство <http://www.caa.me>
- аеродром на Црна Гора <http://www.montenegroairports.com>
- Институт за Транспорт <http://www.intra.co.me>
- Поморски факултет во Котор <http://www.fzpkotor.com>
- Машински факултет <http://www.mf.ac.me>
- Авто-мото асоцијација на Црна Гора <http://www.amscg.org>

5.2. Листа на основните закони за транспортниот сектор, од страна на земјите

Германија

- акт за сообраќајот на патиштата (Straßenverkehrsgesetz) <http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>
- Федерален акт за автопат (Bundesfernstraßengesetz) <http://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/index.html>
- Федерална акт за патарини на автопат (Bundesfernstraßenmautgesetz) <http://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html>
- декрет на Надоместоци за тешките возила (Lkw-Maut-Verordnung) <http://www.gesetze-im-internet.de/lkw-mautv/index.html>
- акт за патен превоз (Güterkraftverkehrsgesetz) http://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/index.html
- Правилник за регистрација на возила (Fahrzeug-Zulassungsverordnung) http://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/~~V
- декрет за прекуграничен товарен транспорт и каботажа (Verordnung желбата ден grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr унд ден Kabotageverkehr) http://www.gesetze-im-internet.de/g_kgrkabotagev_2012/index.html
- акт за Квалификација - Професионален возач (Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz) <http://www.gesetze-im-internet.de/bkrfqq/index.html>
- Општ акт за железници (Allgemeines Eisenbahngesetz) http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html
- акт за Германската внатрешна пловидба (Binnenschiffahrtsgesetz) <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/binschprg/gesamt.pdf>
- Федерална акт за Воден пат (Bundeswasserstraßengesetz) <http://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/~~V>
- Закон за превоз на опасни материи (Gesetz über umpe Beförderung gefährlicher Güter) <http://www.gesetze-im-internet.de/gefahrgutg/index.html>

Словенија

(http://www.mz.gov.si/en/legislation_and_documents/)

- Закон за јавни патишта
- Законот за автопати на Република Словенија
- Закон за воздухопловство
- Законот за безбедноста во железничкиот сообраќај
- Закон за железничкиот транспорт
- Законот за безбедност на сообраќајот
- Закон за патен транспорт
- Закон за превоз во патниот сообраќај
- Резолуција на Националната програма за безбедност на сообраќајот
- Поморски законик на Република Словенија
- Законот за внатрешна пловидба

Хрватска

- Законот за превоз во патниот сообраќај (Службен весник NN 26/03 -)
- Закон за безбедност на патиштата (Службен весник NN 67/08)
- Закон за работно време, задолжителен одмор за мобилни работници и опрема за снимање во патниот сообраќај (Службен весник 60/08)
- Закон за инспекција на сообраќајот на патиштата и на патиштата (Службен весник 55/11)
- Закон за железници (Службен весник 123/03)
- Закон за безбедност во железничкиот сообраќај (Сл.весник 40/07)
- Закон за Агенција за железнички безбедност (Сл.весник 120/08)
- Закон за Агенција за регулирање на пазарот на услуги (Сл.весник 79/07)
- Закон за аеродроми (Сл.весник 14/11)
- Закон за воздухопловство (Службен весник 69/09)
- Закон за облигационите односи и правни односи во воздушниот сообраќај (Службен весник 63/08)
- Поморски закон (Службен весник 181/04),
- Закон за навигација и внатрешните пристаништа (Сл.весник 109/07)

Бугарија

- Закон за превоз во патниот сообраќај
- Закон за сообраќајот на патиштата
- Закон за патишта
- декрет 2 на условите и постапката за одобрување на транспортни графיקони и за исполнување на јавен превоз на патници со автобус
- декрет 11 за меѓународен превоз на патници и карго
- декрет 11 за движење на Големите и / или тешки возила
- декрет Н-3 на неопходните мерки за спроведувањето и примената на Регулативата (ЕЕЗ) 3821/85 на Советот на опрема за снимање во патниот сообраќај и Регулативата (ЕЕЗ) 561/2006 на Европскиот парламент и на Советот за усогласување на одредено социјално законодавство поврзано со превоз во патниот сообраќај и на амандмани на Регулативата (ЕЕЗ) 3821/85 и (ЕЗ) 2135/98 и за укинување на Регулативата (ЕЕЗ) 3820/85 на Советот
- декрет 13 на Барања за задолжително користење на уреди за намалување на брзината, инсталирани во моторните возила
- декрет Н-14 на Аранжмани, делокруг и организација на инспекциите на патот и бизнисот и класификација на превозниците и лицата кои вршат превоз на сопствена сметка
- декрет 31 на Барања, Услови и правила за стекнување на Капацитет да се вози моторно возило
- декрет Н-32 на повремени прегледи на исправноста на патните возила
- декрет 33 на јавен превоз на патници и стоки во рамките на Република Бугарија
- декрет 36 на Барања за Психолошки Фитнес и аранжмани за спроведување на психолошките студии на кандидати за стекнување возачки дозволи, возачите и претседателите на Одборот на испитувачи
- декрет 37 на Одредби и услови за обука на кандидати за стекнување на капацитет за возење на возилото и условите и постапката за издавање дозвола за нивната обука
- декрет 38 на условите за спроведување на испитувања на кандидати за стекнување на капацитет за возење на возилото и процедури за спроведување на Испити
- декрет 39 на Барања за возачи на моторни возила од различни категории и подкатегории
- декрет 40 на Одредби и услови за превоз на опасни материи
- декрет 41 на условите и постапките за спроведување на обука на возачи на возила за превоз на патници и стока и Услови и процедури за спроведување испити за стекнување почетна обука
- декрет 53 на Комбиниран товарен транспорт

- декрет јас-45 за регистрирање, Извештај, ставање во употреба и имобилизација на моторни и приклучни возила
- декрет на условите и постапките за наплата на надомест за користење на патната инфраструктура, за покриена одалеченост, користење на одделни објекти на Републичките патишта и за посебна намена на Републичките патишта и делови од нив.

Македонија

- Законот за превоз во патниот сообраќај (Службен весник 68/2004, 127/2006, 114/2009, 83/2010, 140/2010, 17/2011, 53/2011, 6/2012)
- Закон за јавни патишта (Службен весник 84/2008, 52/2009, 114/2009, 124/2010, 23/2011, 53/2011)
- Закон за безбедност на сообраќајот и патиштата (Службен весник 57/2007, 86/2008, 98/2008, 64/2009, 161/2009, 36/2011, 56/2011)
- Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај (Службен весник 92/2007, 161/2009, 17/2011, 54/2011)
- Закон за безбедност и здравје при работа (Службен весник 92/2007, 136/2011)
- Закон за железници (Службен весник 47/2010, 23/2011)
- Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај (Службен весник 55/2007)
- Закон за агенцијата за регулирање на пазарот на железничките услуги (Службен весник 07/2008)
- Закон за сигурност во железничкиот систем (Службен весник 48/2010, 23/2011, 53/2011, 158/2011)
- Закон за трансформација на јавното претпријатие Македонски Железници (Службен весник 29/2005)
- Закон за трансформација на Јавното претпријатие за одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта "Македонија пат" (Службен весник 53/2009)
- Закон за воздухопловство (Службен весник 14/2006, 27/2007, 103/2008, 67/2010, 24/2012)
- Законкон за јавно-приватно партнерство (Службен весник 06/2012)

Црна Гора

- Закон за безбедност на сообраќајот на патишта
- Закон за превоз во патниот сообраќај
- Закон за патишта
- Закон за работно време, паузи за време на работното време на мобилни работници и уредите за снимање во патниот транспорт
- Закон за договори за превоз
- Закон за железници
- Закон за облигационите односи во железничкиот превоз
- Закон за пристаништа
- Закон за безбедноста на морската пловидба
- Закон за воздушен транспорт
- Закон за царински тарифи
- Закон за данокот на промет на моторни возила, бродови и воздухоплови
- Закон за данок на патнички моторни возила, бродови и воздухоплови

Важни документи за развој на транспортниот сектор

- Стратегијата за развој на транспорт на Црна Гора
- Стратегија за развој на државни патишта



Проектот РИТС: "Реструктурирање и индустриски релации во транспортниот сектор" е ко-финансиран од Европската Комисија.

Одговорноста за мислењата изнесени во текстот остануваат на авторите. Европската Комисија не е одговорна за било каква употреба на информациите од содржината.