



Состојбата во секторите транспорт и енергетика во Република Македонија, како до забрзување на реформските процеси

Овој документ е продуциран со финансиска поддршка од Европската Унија. За содржината на овој документ целосно е одговорна Аналитика и во никој случај не ги рефлектира ставовите на Европската Унија.



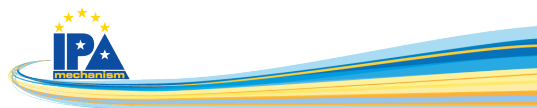
Проектот “Состојбата во секторите транспорт и енергетика во Република Македонија, како до забрзување на реформските процеси,” е имплементиран во рамки на проектот „ИПА2Механизам“ спроведен од Евротинк, Еко-свест, Реактор и Зенит





Содржина

Кратенки	3
Вовед	5
Транспорт	6
Извештаи за напредокот на Македонија на Европската Комисија (2014-2016)	7
Секторска оперативна програма за транспорт – 2014-2020, Македонија	9
Индикативен стратешки документ за Македонија (2014-2020) и Зелен раст на Светска банка	10
Развој во РМ во секторот транспорт	13
Проекти и планови за развој во железницата и урбаниот транспорт во Скопје	15
Национална транспортна стратегија на Република Македонија	19
Анализа на секторот транспорт	23
Студија на случај - наводна корупција во секторот транспорт	30
Препораки	32
Енергетика	33
Извештаи за напредокот на Македонија на Европската Комисија (2014-2016)	33
Индикативен стратешки документ за Македонија (2014-2020)	37
Светската Банка, Зелен раст, анализа на земјата од 2014 година	39
Годишни извештаи на Секретаријатот на Енергетската заедница	40
Нацрт Стратегија за енергетика до 2035 година	43
Анализа на секторот енергетика	46
Транспарентност	55
Студија на случај – наводна корупција во секторот енергетика	58
Препораки	60
Заклучоци	62
Извори	63





Кратенки

АЕ – Агенција за енергетика

БДП – бруто домашен производ

ГО – граѓански организации

ДЕЗЈИЕ – Договор за енергетската заедница на Југоисточна Европа

ЕБОР – Европска банка за обнова и развој

ЕЕ – енергетска ефикасност

ЕЗ – Енергетска заедница

ЕИБ – Европска инвестициска банка

ЕЛЕМ – Електрани на Македонија

ЕК – Европска комисија

ЕУ – Европска унија

ИЦЕИМ-МАНУ – Истражувачки центар за енергетика, информатика и материјали при
Македонската академија на науките и уметностите

ИПА – Инструмент за претпристапна помош

ЈИЕ – Југоисточна Европа

МВР – Министерство за внатрешни работи

МЕПСО – Македонски електропреносен систем оператор

МЖСПП – Министерство за животна средина и просторно планирање

ОЕЦД – Организација за економска соработка и развој

ОИЕ – обновливи извори на енергија

РКЕ – Регулаторна комисија за енергетика

СВР – сектор за внатрешни работи

УНФЦЦЦ – Рамковна конвенција за климатски промени на Обединетите нации
ктое – килотони

MWh – мегават часови

TWh – терават часови

WBIF – Рамка за инвестиции на Западен Балкан





Вовед

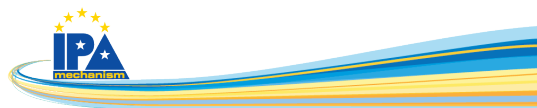
Секторите транспорт и енергетика се едни од областите кои бараат огромни инвестиции и човечки капитал, а и труд за да се развијат и реформираат на патот кон ЕУ. Оттука и предизвиците со кои се соочуваат овие сектори се големи, комплексни и најчесто треба многу реформи, време, едукација и фондови за нивно решавање.

Анализата се однесува токму на овие два сектора: транспорт и енергетика, т.е. стратешките документи и насоки по кои што се развиваат политиките во овие сектори како стратегии, оперативни планови итн. Фокусот во извештајот ќе биде ставен на следниве проблеми и како би можело тие да се решат:

Транспорт – недоволно развиен урбан транспорт за кој се потребни средства како и завршување на Коридор 8. Транспортот е еден од најпознатите загадувачки сектори за кои уште не е најдено решение. Различни решенија чекаат да бидат имплементирани како велосипедски патеки, кампањи за подигнување на свеста, воведување на електрични возила, трамвај во Скопје, мерки за безбедност во сообраќајот итн.

Енергија – проблемите кои се поврзуваат со години се недоволно развој на обновливите извори на енергија (ОИЕ) се недоволно поддршка од институциите и законски и правно да го овозможат развојот на овој сектор. Проблемот со зреење сè уште не е решен, што и доведува до огромно загадување во зимските периоди. Сè уште нема развиено „паметни мрежи“, ко-генерација особено во помалите општини за јавните згради, недоволен е и капацитетот на локалната администрација за развивање на мерки за енергетска ефикасност (ЕЕ) и изготвување на програми за ЕЕ. Сè уште нема Фонд за енергетска ефикасност што би можело да биде идеално решение за имплементирање на мерки за енергетска ефикасност.

Понатаму она што генерално важи за секторот енергија, дека е затворен, важи и секторот транспорт. Проблемите со транспарентност, отечност во работењето на институциите не е новост во Република





Македонија, особено кога се работи за финансиското работење како и јавните набавки или пак носењето на закони по скратени постапки за што и претходно истражуваше Аналитика. Исто така со политичката криза која трае од 2015 година, реформите во овие сектори трпат и се оставени настрана.

Други прашања кои важат за релевантни се недостатокот од визија и развој на решенија во транспортот и енергетиката кои ќе бидат одржливи и ќе понудат идеи за современите предизвици, особено горливиот проблем со загадувањето каде што токму овие два сектора се посочени како едни од најголемите предизвикувачи. Институциите сè уште не се справуваат со загадувањето кое е огромно во зимскиот период од годината. Граѓанскиот сектор е сè уште премалку вклучен во процесот на одлучување во двата сектора во Македонија, и во многу случаи е неуспешен во следењето на процесите како носење закони, стратегии, определувањето на проекти итн, како и во активното спротивставување на нивното спроведување доколку се покажале како штетни по општеството и природата. Корупцијата е докажана повеќе пати дека владее во двата сектора, која што е овозможена од страна на слабите државни структури и е еден од клучните фактори кои го попречуваат исполнувањето на ЕУ правилата и имплементирањето на реформите.

Идејата на ова истражување е да покаже кои од наведените се главни проблеми кои постојат во овие два сектора што го кочат нивниот напредок и развој, од чија што анализа ќе произлезат иновативни решенија за забрзување на исполнување на реформите на патот кон ЕУ.

Методологијата се заснова на преглед на стратегиите како и документите за планирање на ИПА фондовите со кои се предвидуваат реформите во секторите енергетика и транспорт во Република Македонија како и анализа на работата на институциите предмет на ова истражување, Секторот за сообраќај при Град Скопје, Македонски железници, Министерството за економија, Агенцијата за енергетика, Регулаторната комисија за енергетика, врз основа на одредени параметри, 1. Стратегии и акциони планови 2. Извештаи за напредокот на Македонија од Европската комисија. 3. ИПА стратегии и извештаи 4. Извештаи на Енергетска заедница. 5. Извештаи на меѓународни

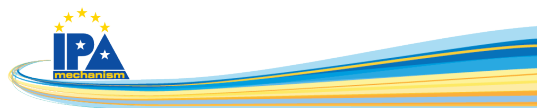




организации како Светска банка. Основни алатки кои ќе се користат се интернет пребарување на јавно достапните документи, интервјуа со чинителите кои работат во секторите транспорт и енергетика како и Законот за слободен пристап до информации од јавен карактер. Дополнително ќе бидат организирани консултативни средби со институциите за пополнување и доусовршување на истражувањето. Идејата е да се разгледаат стратешките и развојни планови наместо постојаната легислатива која што до сега многупати била предмет на анализи. Со тоа што ќе се посочат конкретните, реални проблеми кои постојат во моментот во овие два сектора, и тоа што е замислено како стратешка определба на државата ќе се увиди каде е дискрепанцата и ќе се предложат решенија за нејзино надминување.

ТРАНСПОРТ

Фокусот во овој документ ќе биде пред сè на проблемите и реформите поврзани со развојот на урбаниот и зелен транспорт и железницата како еден од главните приоритети кога станува збор за емисиите од стакленички гасови. Фокус ќе бидат наодите во Извештаите за напредокот на Македонија од Европската комисија, како и ИПА 2014-2020 документите, Оперативната програма за транспорт, Индикативниот стратешки документ, домашната транспортна стратегија останати меѓународни и домашни документи кои се бават со проблемите и решенијата во овој сектор како Нискокарбонскиот енергетски калкулатор за Македонија до 2050 година, Зелен раст на Светска банка итн. Анализата нема да се осврне на регионалните и меѓународни патишта и автопати туку на мобилноста на граѓаните преку користењето на одржливи зелени решенија како железницата, велосипедите, електричните автобуси и другите видови на иновативен јавен транспорт за Македонија како трамвајот и како последен приоритет личните возила.





Извештаи за напредокот на Македонија на Европската Комисија (2014-2016)

Македонија во 2016 го доби најстриот извештај од ЕК, воопшто, меѓутоа истото важи и за транспортниот сектор и реформите (не) спроведени во него. Па така според Комисијата,

„Земјата е умерено подготвена во областа на транспортната политика. Постигнат е одреден напредок, иако ограничен, во текот на минатата година во однос на реформските мерки за конекции. Сепак, неколку недостатоци во транспортниот сектор со кои се спречува правилното планирање и координација во овој сектор, како и недостаток на политичка посветеност за реализација на потребните секторски реформи, резултираше со намалување на финансиската помош од ЕУ. Повеќе работа е потребна за зајакнување на финансиската и техничката способност на националното тело за истражување на несреќи во воздушниот и железничкиот сообраќај, како и за зајакнување на административниот капацитет за сите видови на транспорт“.

Во прилог на решавање на недостатоците наведени погоре, во наредната година земјата особено треба да:

- се подобри планирањето и координацијата во секторот;
- се подобрат условите за безбедност на патиштата и јакнење на оперативните и административните капацитети на инспекцискиот орган;
- се стави фокус на спроведувањето на мерките за поврзување кај железничките реформи и отворање на пазарот за железнички превоз барем за домашни и регионални претпријатија;
- се донесе законодавство за интелигентни транспортни системи (ИТС) и подобрување на капацитетите и ресурсите што не претставува ефикасно отворање на пазарот. Целосно отворен пристап на железничкиот пазар за странски оператори сè уште треба да се постигне. Законодавството за безбедност на железничкиот сообраќај е усогласено. Треба да се направат дополнителни напори, сепак, за да се исполнат условите за нејзино спроведување.

Двата договори за прекугранична железничка соработка со Грција сè уште треба да се финализираат. Беа потпишани протоколи за до-



говор за прекугранична железничка соработка со Србија. Договорот за прекугранична железничка соработка треба повеќе и широко да се спроведува. Формирањето на Комисијата за истражување на несреќи треба да се финализира.“¹

Додека на пример во 2015 година, според ЕК било забележано: Земјата и натаму останува умерено подготвена во оваа област. Постигнат е одреден напредок, но потребни се дополнителни напори за усогласување на безбедноста на патиштата и железничкото законодавство со законодавството на ЕУ.

Во следната година, земјата треба особено да:

- преземе понатамошни чекори за зајакнување на административниот капацитет за безбедност на патниот и железничкиот транспорт;
- го забрза процесот на целосно повторно отворање на железничкиот пазар;
- обезбеди телата за истрага на железнички и авионски несреќи да работат подобро.²

Додека пак во 2014 било заклучено дека:

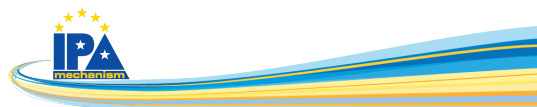
Постигнат е одреден напредок во областа на транспортната политика. Безбедноста на патиштата и железничкото законодавство потребно е понатаму да се усогласат со законодавството на ЕУ. Железничкиот пазар останува затворен за железнички претпријатија од ЕУ, освен превоз за сопствени цели. Административниот капацитет на Железничкиот орган за безбедност и Комисијата за истражување на несреќи во железничкиот сообраќај треба да биде зајакнат. Општо земено, подготовките во оваа област се умерено напреднати.³

Многу е јасно од погоре приложеното дека Македонија не само што не работи на реформирање на транспортниот сектор туку и назадуба. Па така поради неисполнувањето на реформите, а и немањето на политичка волја за време на кризата во 2015 година, ЕК скрати од регионалните фондови за транспорт на Македонија со тоа ставајќи јасно до знаење дека земјата не е на добар пат. Недостатокот на политичка волја е и кочничар на функционирањето на институциите бидејќи овие реформи не се приоритетни во функционирањето на

¹ Извештај за напредокот на Македонија, Поглавје 14, Европска Комисија, Брисел 9.11.2016 година

² Извештај за напредокот на Македонија, Поглавје 14, Европска Комисија, Брисел 10.11.2015 година

³ Извештај за напредокот на Македонија, Поглавје 14, Европска Комисија, Брисел 8.10.2014 година





транспортниот сектор штом според ЕК извештаите земјата оди наназад во неговиот развој.

Секторска оперативна програма за транспорт – 2014-2020, Македонија

Според Европската комисија, од ИПА2 2014-2020 која што вкупно ќе изнесува € 664.2 милиони, во секторот транспорт акцент ќе биде ставен на „развивање на модерна, добро поврзана транспортна мрежа за поддршка на конкурентноста и растот; правење на транспортните мрежи да бидат побезбедни; подобрување на мобилноста во урбаните средини преку користење на зелен транспорт.“⁴

Сепак според Оперативната програма која што е изготвена од државата со поддршка од ЕУ секако, фокусот не е ставен на подобрување на мобилноста во урбаните средини преку користење на зелен транспорт туку на следниве приоритети:

1. Приоритетна акција 1 – ИНФРАСТРУКТУРА во ЖЕЛЕЗНИЧКИ СООБРАЌАЈ (надградба и модернизација на инфраструктурата на железничкиот сообраќај по должината на СЕЕТО сеопфатната мрежа (Коридорите VIII, X и делницата X d));
2. Приоритетна акција 2 - ИНФРАСТРУКТУРА на ПАТЕН СООБРАЌАЈ (надградба и модернизација на патната инфраструктура долж СЕЕТО сеопфатната мрежа (Коридорите VIII, X и делницата X d);
3. Приоритетна акција 3 – Хоризонтална секторска помош⁵

Што се однесува до урбаниот и зелен транспорт, оваа програма го споменува само во делот на секторската анализа на транспортот при што се вели:

економиите во транзиција го комбинираат брзото растење на моторизацијата со брзото намалување на фискалната способност за поддршка на јавните транспортни системи и подобрувањето на транспортната инфраструктура. Ова создава разлики помеѓу социјалниот и економскиот развој на градовите, делумно идентификувани преку зголемената улога во обликувањето на користењето на земјиштето.

⁴ Европска политика на соседство и преговори за проширување, Република Македонија, финансиска поддршка под ИПА II, http://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/instruments/funding-by-country/former-yugoslav-republic-of-macedonia_en

⁵ Секторска оперативна програма за транспорт – 2014-2020, Македонија, 4.11.2014





Индикативен стратешки документ за Македонија (2014-2020) и Зелен раст на Светска банка

Индикативниот стратешки документ ги поставува приоритетите за финансиската помош на ЕУ за периодот 2014-2020, за поддршка на Република Македонија на нејзиниот пат кон членство во ЕУ. Тоа значи дека ги претвора политичките приоритети, утврдени во Рамката на политиката за проширување, во клучни области каде што финансиската помош е најкорисна за исполнување на критериумите за членство.

Првата верзија на овој документ беше усвоена во 2014 година, а ментално е во тек негова ревизија. Ако се споредат двете верзии ќе се види дека има голема разлика во нацрт верзијата од 2016 година⁶, која само две години подоцна многу подетално ги опишува состојбите, а и резултатите кои се очекуваат од Македонија.

Па така според документот од 2014 година, за секторот транспорт вели:

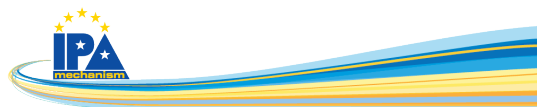
Општите цели на помошта од ИПА II во овој сектор треба да го поддржат развојот на една современа, сигурна и поеколошка транспортна мрежа, како и усогласувањето на законодавството во транспортот со законодавството на ЕУ заедно со неговото спроведување и поддршка на социо-економскиот развој на земјата.

Резултатите кои треба да се постигнат се:

- Зајакнување на административниот капацитет и спроведување на националното законодавство за транспорт и усогласување со законодавството на ЕУ во секторот транспорт;
- Подобрени системи за железничка и патна инфраструктура во урбаните области, вклучително и долж СЕЕТО целосните мрежи;
- Зголемена соработка со соседните земји по транспортните прашања;
- Намалување на емисиите на CO₂ од транспортот;
- Зголемување на безбедноста на патиштата.

Генерално, овој сектор е во напредна фаза на подготвеност за секторски пристап.

⁶ Нацрт Индикативен стратешки документ 2014-2020, верзија 2017, Финалната ревидирана верзија ќе се усвои во 2017 година.





Ризици

Недостаток на финансиски средства за спроведување на проектите од голем обем кое може да се ублажи преку координирање на инвестициите со меѓународните финансиски институции преку Рамката за инвестиции на Западен Балкан (WBIF), а и со соседните земји преку релевантни форуми, со цел да се дополнуваат средствата, здружуваат ресурсите и договараат приоритетите. Недостатокот на стратешки планови за планирање и одржување може да се ублажи преку секторски пристап, техничка помош и политички дијалог.⁷

Новиот т.е. ревидираниот Индикативен документ е посеопфатен, построг, повеќе се занимава со еколошкиот и моментот на одржливост на овој сектор, а дава и критика за политичкиот аспект и корупцијата во транспортот.

Нацрт верзијата која што беше доставена до граѓанските организации во ноември 2016 година вели:

Резултатите кои треба да се постигнат се:

- Подобрување на усогласувањето и спроведувањето на законодавството за транспорт на ЕУ;
- Зајакнување на административниот капацитет за изработка и имплементација на транспортната политика;
- Зголемена мобилност на лица, стоки и услуги и подобрување на придонесот на транспортот во вкупниот БДП;
- Подобрување на железничката и патната инфраструктура долж Индикативното продолжување на ТЕН-Т сеопфатната мрежа на Западен Балкан;
- Зголемена соработка со соседните земји на транспортни прашања;
- Намалување на емисиите на CO₂ од транспортот, намалување на аерозагадувањето и бучавата од сообраќајните системи;
- Подобрување на безбедноста на патиштата.

⁷ Индикативен стратешки документ за Македонија (2014-2020), 19.08.2014



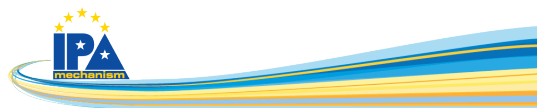
Ризици

Недостатокот на политичка посветеност за реализација на потребните секторски реформи и недостатоците во стратешкото планирање, веќе резултираа со намалување на финансиската помош од ЕУ за овој сектор. Клучен ризик останува примарниот фокус на инвестициите во инфраструктурата, особено патната инфраструктура, и по цена на забавување на реформите во овој сектор и воведување на интегриран, ефикасен и поеколошки транспорт. Понатамошни инвестиции од ЕУ ќе биде условени со силна политичка посветеност на реформите во овој сектор. Јасно приоритизирање во планирањето на транспортниот систем базирно на поткрепена кост-беневит анализа, како и имањето во предвид на влијанието врз животната средина и климатските промени ќе бидат поддржани заедно со веќе постојните, и планираните транспортни проекти. Посебен фокус ќе биде ставен на подобрувањето на учеството на граѓаните во областа на креирањето на политиките.

Недостаток на финансиски средства за спроведување на проектите од голем обем кое може да се ублажи преку координирање на инвестициите со меѓународните финансиски институции преку Рамката за инвестиции на Западен Балкан (WBIF), а и со соседните земји преку релевантни форуми, со цел да се дополнуваат средствата, здружуваат ресурсите и договараат приоритетите.

Според Документот на невладините/граѓанските и другите чинители во акција кој што беше усвоен на годишна конференција на граѓанските организации (ГО) во февруари 2014 година, пред да се усвои Индикативниот стратешки документ, ГО ги препознаа следниве проблеми т.е. приоритети кои што треба да се финансираат од ЕУ фондовите:

Освен урбаниот транспорт, средствата мора да бидат достапни за железницата, особено за Коридорот 8, кој не е завршен. Транспортот е еден од најзагадувачките сектори. Велосипедските патеки може да биде изградени ако во исто време се спроведува и кампањата за подигнување на свеста. Станици за хибридни возила и планови за увоз на овие возила може да се развиваат и во наредниот период. Покрај тоа, трамвајот е уште една идеја која може да го реши проблемот со транспортот во Скопје. Проекти за градење капацитети, исто така





треба да бидат достапни за општините. Безбедноста може да се подобри кога се гледа од достапните податоци. Едно можно решение е да се развие програма за изградба на пристапни патишта за автомобили и трактори.⁸

Според документот на Светската Банка, Зелен раст, анализа на земјата од 2014 година, заклучоците за моменталната состојба со транспортот во Македонија одат во линија на ова што го заклучила и ЕУ, но дури и повеќе во критиките. Па така:

Транспортниот сектор во Македонија е емисионо интензивен и со оглед на континуируаниот раст на сопственоста и на поседувањето патнички возила, се очекува да биде повеќе загадувачки, освен ако транспортните политики не се променат. Транспортниот сектор во Република Македонија има повисок интензитет на емисиите отколку другите земји во регионот; и, според тоа, неговиот придонес кон глобалното затоплување и локалното загадување го надминува технички неизбежното ниво. Исто така високиот удел на патниот сообраќај и распространетоста на старите возила се главните фактори за високите емисии во овој сектор. Истите фактори го прават секторот ранлив на климатските промени, поттикнат од нискиот квалитет на инфраструктурата.⁹

Развој во РМ на секторот транспорт

Националната стратегија за транспорт ги дефинира приоритетите за развој на урбаниот транспорт, кои се насочени кон:

Подобрување на мобилноста на луѓето отколку на подобрувањето на мобилноста на моторните возила.

Обезбедување безбеден, евтин, брз, удобен, сигурен и одржлив пристап за поголемиот бројот на жителите на градот до работа, образование, рекреативни и други потреби во согласност со Национална стратегија за транспорт.¹⁰

Фокусот ќе биде ставен на поголемите урбани средини со население над 50.000 жители.

⁸ Не-државни чинители во акција http://www.analyticamk.org/images/stories/files/non-state_actors_in_action.pdf

⁹ Зелен раст, Светска банка, март 2014, стр. 73.

¹⁰ Оваа стратегија е од 2007 до 2017. Министерството за транспорт и врски треба да подготви нова стратегија.





Во согласност со Законот за локална самоуправа и Законот за град Скопје, надлежностите за развојот на урбаниот транспорт се на локално ниво.¹¹

Според информациите кои се нотирани во СЕЕТО базата на податоци, главната европска транспортна политика се однесува на тоа да биде поврзана во ткн, ТЕН – Т мрежа¹², која што ја опфаќа територијата на целиот континент. Оттука ЕУ фондовите првично одат за градење и модернизирање на транспортната инфраструктура која што е дел од ТЕН-Т мрежата а во Македонија тоа се регионалните, меѓународните патишта како и железницата.

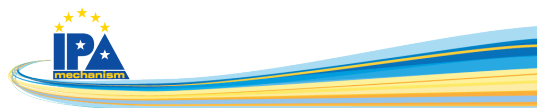
Целта на ЕУ е да обезбеди функционирање на главната мрежа која е составена од два коридора во Европа југ-север (како приоритетна) и исток-запад.

Државата сама треба да работи на финансирање на проекти од урбаниот транспорт, иако ЕУ фондовите се отворени и за ваков вид на проекти. Како пример даден од минатите години е неуспешниот проект со трамвајот во Скопје кој што бил понуден за финансирање до ЕУ но неуспешно. Причините и деталите за тоа не се познати.

За да биде поднесен за ИПА финансирање проектот мора да има некакво регионално поврзување, затоа во моментот главни проекти кои се финансираат се поврзани со автопатите и железницата. Токму кај железницата беше посочено дека се инвестираат големи средства, која поради години на запуштеност е потребно многу време за нејзино реновирање. Па така освен средства од ИПА програмата, во реновирање учествуваат и ЕБОР (18 милиони евра за главната линија, 200 милиони евра за Коридорот 8 кој што е во трета фаза на подготовка). Освен тоа дадени се и 80.000 евра за зајакнување на административните капацитети во транспортниот сектор, воспоставен е и конечно Директорат за безбедност на железничкиот систем итн. Средствата кои се стопирани минатата година не се од ИПА националната програма туку од Регионалната програма. Не се знае кога би имало нивно одмрзнување.

¹¹ Зелен раст, Светска банка, март 2014, стр. 24.

¹² Транс-европската транспортна мрежа (ТЕН-Т) е планиран сет на мрежи на патен, железнички, воздушен и воден транспорт во Европската унија. Мрежите на ТЕН-Т се дел од поширокиот систем на Транс-европските мрежи (ТЕН), вклучувајќи и телекомуникациските мрежа (еТЕМ), а и предложената енергетска мрежа (ТЕН-Е или Тен-енергија).





Освен овие проекти, Македонија е напредната во усвојувањето на легислативата во овој сектор, а и конечно е извршена поделбата на менаџирањето и операторот на железницата, иако останува да се отвори пазарот за железница и за надворешни компании. Освен ЕБОР и ИПА фондовите во Македонија во патишта инвестира и Светската банка.

Покрај наведените приоритети, ЕУ работи и ќе работи на подобрување на безбедноста на патиштата, која што во Македонија е во многу лоша состојба. Како наведена причина, се истакнува немањето едно тело кое ќе ја координира безбедноста во сообраќајот. Во моментот нема информации дали и кога би се формирало такво тело.

Проекти и планови за развој во железницата и урбаниот транспорт во Скопје

1. Според Македонски железници¹³, во периодов се работи на повеќе проекти во делот на обнова и изградба на Коридорите 10,10д и 8. Коридорот 10 како што беше погоре споменато ги поврзува северот и југот на Европа, додека Коридорот 8 ги поврзува источот и западот. Македонија во моментот има пруга само по линија на Коридор 10, додека Коридор 8 е во изработка (Бугарија-Албанија).

Проекти во тек:

I. КОРИДОР 10 И КРАК 10 Д

Буџет: проценета вредност 2,5 милиони евра. Проектот се финансира со ИПА средства.

II. КОРИДОР - 8 некои работи се во тек за првата делница КУМАНОВО-БЕЉАКОВЦИ Л=30,8км каде градежните работи моментално се во тек. На втората делница БЕЉАКОВЦЕ-КРИВА ПАЛАНКА Л= 39.5км. во овој момент во тек е тендерска постапка за избор на изведувач на работите. За третата делница Крива Паланка-Дева Баир, граница со Бугарија Л= 23.5км прво треба да се изготви проект.

Буџет: проценета вредност 8 милиони евра. Проектот ќе се финансира со ИПА средства.

¹³ Интервју со претставник од Македонски Железници





Планирани проекти кај Коридор 10 и 8:

IIIa КОРИДОР 10 И КРАК 10 Д

1. ПРОЕКТ: НАБАВКА И ИНСТАЛАЦИЈА НА ОПРЕМА ЗА ГЛОБАЛНИ-ОТ СИСТЕМ ЗА МОБИЛНА КОМУНИКАЦИЈА ВО ЖЕЛЕЗНИЦА – GSMR (GSMR) (Т.Н. РАДИО-ДИСПЕЧЕР) ПО ДОЛЖИНАТА НА КОРИДОРОТ 10 (ТАБАНОВЦЕ-ГЕВГЕЛИЈА) И НАБАВКА И ИНСТАЛАЦИЈА НА ОПРЕМА ЗА ЕВРОПСКИОТ СИСТЕМ ЗА КОНТРОЛА НА ВОЗОВИТЕ – ЕТЦС (ETCS) (Т.Н. АВТОМАТСКА РЕГУЛАЦИЈА НА БРЗИНА НА ВОЗОВИТЕ) ПО ДОЛЖИНАТА НА КОРИДОРОТ 10 (ТАБАНОВЦЕ-ГЕВГЕЛИЈА)

Буџет: проценета вредност 6 милиони евра. Проектот ќе се финансира со ИПА средства.

2. ПРОЕКТ: ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТНА ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА РЕ-КОНСТРУКЦИЈА И РЕХАБИЛИТАЦИЈА ЗА ГРАДЕЖНИ РАБОТИ И НАДЗОР ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКАТА ДЕЛНИЦА ВЕЛЕС-БИТОЛА КАКО ДЕЛ ОД КРАКОТ 10 Д ОД КОРИДОРОТ 10

Проектот ќе се финансира со ИПА средства. Буџет: проценета вредност 1,5 милиони евра.

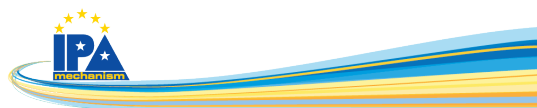
3. ПРОЕКТ: Подготовка на проектни студии и проектна документација за железничките делници по должина на коридорот 10 и кракот 10д (Куманово - Дељадровце, Драчево – Велес). Во рамките на овој проект треба се подготви проектна документација за железничките делници по должината на Коридорот 10. Подготвените документации се основа за идни инвестиции во подобрување на железничката инфраструктура.

Брза пруга Табановце – Гевгелија за брзина мин 160 км/час. Проектот би го финансирала Кинеската влада за што Србија и Унгарија веќе потпишаа договор со Кина за делот Белград-Будимпешта. Инвестициска вредност на проектот е 1.000.000.000,00 ЕУР.

ПРОЕКТ:Електрификација на пругата Скопје-Скопје Север-Горче Петров –Волково-Блаце (Граница со Република Косово).

Проектот ќе се финансира со ИПА средства.

ПРОЕКТ: Изградба на железнички крак за поврзување на коридор 10 со коридор 4 преку Струмица до Република Бугарија. Проектот ќе се финансира со ИПА средства.





4. ПРОЕКТ: Изработка на основни проекти и друга потребна техничка документација за изградба и надзор на нова пруга на железничките краци до индустриските зони и до аеродромот Петровец.

-крак од железничка станица Миладиновци кон аеродромот Петровец

-крак од железничка станица Миладиновци кон индустриска зона Бунарџик

- крак од железничката станица Штип кон индустриската зона Штип

- крак од железничката станица Тетово кон индустриска зона Тетово

5. ПРОЕКТ: Соларни железнички станици. Модернизација за енергетска ефикасност на железничките станици и објекти на коридор 10.10Д и коридор 8.

Проектот се планира да се финансира со средства од ИПА фондовите. За овој проект би се побарал и грант од ЕУ.

IIIЬ КОРИДОР 8

1. ПРОЕКТ: ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТНА ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА РЕКОНСТРУКЦИЈА И РЕХАБИЛИТАЦИЈА ЗА ГРАДЕЖНИ РАБОТИ И НАДЗОР ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКАТА ДЕЛНИЦА СКОПЈЕ-КИЧЕВО КАКО ДЕЛ ОД КОРИДОРОТ 8. Проектот ќе се финансира со ИПА средства. Буџет: проценета вредност 1,5 милиони евра.

2. ПРОЕКТ: ИЗГРАДБА НА НОВА И РЕКОНСТРУКЦИЈА НА ПОСТОЈНАТА ДЕЛНИЦА БЕЉАКОВЦЕ-КРИВА ПАЛАНКА Л= 39.5км. Фирмата Обермаер од Австрија го изработи главниот проект. Во овој момент во тек е тендерска постапка за избор на изведувач на работите.

Буџет: проценета вредност 147.500.000 евра. Проектот ќе се финансира со средства од ЕБОР.

3. ПРОЕКТ: ИЗГРАДБА НА НОВА ПРУГА Крива Паланка-Дева Баир, граница со Бугарија Л= 23.5км.

Проектот чија инвестициска вредност е 340,5 се предвидува да се финансира со средства од ЕБОР, ЕИБ и ИПА фондовите и други расположливи средства.

4. ПРОЕКТ: ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТНА ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА РЕКОНСТРУКЦИЈА И РЕХАБИЛИТАЦИЈА ЗА ГРАДЕЖНИ РАБОТИ И НАДЗОР ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКАТА ДЕЛНИЦА СКОПЈЕ-КИЧЕВО КАКО ДЕЛ ОД КОРИДОРОТ 8.





Проектот ќе се финансира со ИПА грант средства. Буџет: проценета вредност 1,5 милиони евра

5. ПРОЕКТ: ПОДГОТОВКА НА ОСНОВЕН ПРОЕКТ И ДРУГА ПОТРЕБНА ДОКУМЕНТАЦИЈА ЗА ИЗГРАДБА И НАДЗОР НА НОВА ЖЕЛЕЗНИЧКА ДЕЛНИЦА КИЧЕВО-ЛИН-ГРАНИЦА СО РЕПУБЛИКА АЛБАНИЈА КАКО ДЕЛ ОД КОРИДОРОТ 8.

Во рамките на овој проект ќе се подготви основен проект за нова едноколовсечна електрифицирана железничка линија, од постојната железничка станица во Кичево до границата со Република Албанија, според постојната Студија за изводливост, Идеен проект и Елаборат за влијание врз животната средина и согласно најдобрите ЕУ искуства, а воедно ќе се подготви и комплетна документација за изготвување на тендерско досие за градежни работи и за надзор над градежните работи.

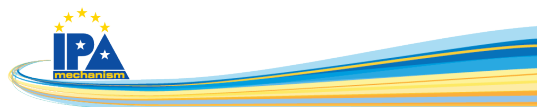
Проектот ќе се финансира со ИПА средства.

Буџет: проценета вредност 8 милиони евра.

2. Според Градот Скопје, Секторот за сообраќај¹⁴, градските власти веќе реализирале и планираат да реализираат проекти од областа на промоцијата на зелениот транспорт. Како примери беа наведени, проектот Скопје велоград, кој што е составен од 4 главни рути и 7 конектори за нивно поврзување, сите патеки се со вкупна должина од 51 км, целта е да се обноват патеките каде што ги има, а таму каде што ги нема да се изградат (рутата Кисела Вода – Ѓорче Петров и Бутел/Чаир-Центар). Исто така во 2017 година, Градот ќе дава и субвенции за купување на велосипеди, во вкупна висина од 10 милиони денари. Други проекти кои беа споменати се субвенции за Јавното претпријатие за паркинг за набавка на систем за самоизнајмување на велосипеди од Градот (со електронски картички), каде што не е можно да се изградат велосипедски патеки да се обележат ленти на коловозот за велосипедите, и воведување на посебни ленти само за јавниот превоз, како и систем за слободни паркинг места со кој ќе се постават знаци низ центарот за во која катна гаража колку слободни места има, а исто така ќе има и веб апликација.

Што се однесува до јавниот превоз, тендерот на градот за трамвај два пати пропадна, поради барања на компаниите да се гарантира

¹⁴ Интервју со Раководителот на Секторот за сообраќај при Град Скопје, г-н Зоран Давидоски, одржано на 16.12.2016 година.





број на патници, што според градот е невозможно. Поради таа причина објавен е јавен повик за интерес за набавка на електрични автобуси, со првично планирана бројка од 50 нови автобуси. Доколку успее јавниот повик ќе се оди на распишување на тендер за нивна набавка во 2017 година. Инаку од пари на ЕБОР е веќе финансира ниот Центар за управување и контрола на сообраќајот чија што цел е да врши оптимизација на сообраќајот, врз основа на добиените резултати како и прогноза и прилагодување на сообраќајот.

Во основа главни приоритети на Градот во секторот транспорт се: вело патеките и електричните автобуси. Освен тоа Градот само што формираше и Совет за безбедност во сообраќајот при Град Скопје, чија што Програма содржи 11/12 активности за подобрување на безбедноста во сообраќајот како што се јавни трибини на тема безбедност на користење велосипеди итн. Овие мерки треба да се спроведуваат од 2017 година.

Градот Скопје исто така го изготви и Планот за подобрување на квалитетот на воздухот во агломерација Скопски регион, и Краткорочниот план за квалитетот на воздухот во агломерација Скопски регион кои беа дел од Твининг проект со Финска како и Интерниот Регистар на загадувачи изготвен од Технолаб. Истражувањата укажаа токму на она што цело време се претпоставуваше, а тоа е дека како најголем загадувач со ПМ10 и ПМ2.5 честитчки се домаќинствата со 32% и сообраќајот со 20%. Оттука, на Градот мора да му се дадат поголеми ингеренции во регулирањето на сообраќајот, а потребна е и интензивна координација со МВР т.е. СВР како и местата каде што се регистрираат возилата за намалување на гужвите и старите возила кои што го креираат ова загадување. Ова иако се можеби непопуларни мерки, заедно со интензивната промоција на велосипедизмот како и на носењето на електричните автобуси, заедно со системите за паркирање ќе го олесни преминот од користењето на личен автомобил кон алтернативни извори на транспорт.

Според горенаведеното иако не е приоритет на ЕУ да преку ИПА или структуралните фондови финансира развој на урбан транспорт и негова одржливост, сепак, доколку земјата има капацитети и добро развиени предлози тие можат и се земаат во предвид. За жал за сега Македонија не ги целосно искористува овие можности, освен во не-



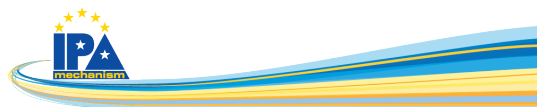
кои случаи како Градот Скопје и најчесто се потпира на сопствени средства за развој на урбаниот транспорт и тоа најчесто се средства на општините. Позитивен развој сепак има кај железницата каде што освен постоечките проекти, се планираат и нови за завршување и развој на Коридорите 8 и 10 со што би требало да се зголеми и нивното користење во иднина. Сепак, ситуацијата особено со аерозагадувањето во кое што допринесува патниот транспорт покажува дека земјата има потреба и треба да работи постратешки во искористување на ЕУ средства за озеленување особено на урбаниот транспорт и негова промена од моторизиран кон алтернативен, нешто што ќе биде прикажано подолу во документот.

Национална транспортна стратегија на Република Македонија

Националната транспортна стратегија, која што инаку истекува и треба да се усвои нова, предвидува мерки за унапредување на урбаниот транспорт како и подобрување на квалитетот на воздух. Па така според оваа стратегија:

„Транспортот е главен предизвикувач на локалното загадување, особено со азот диоксид (NO₂) и честички. Ова има влијание на локалниот квалитет на воздух, човековото здравје и биодиверзитетот.

- Стратегијата ќе се фокусира на подобрување на квалитетот на воздух преку намалување на емисиите и загадувањето од сообраќајот;
- Стратегијата ќе го промовира целосното намалување на густината на сообраќај што позитивно ќе влијае на намалувањето на загадувањето;
- Стратегијата ќе промовира начин за воспоставување на еднакви услови за транспорт за сите видови на сообраќај (патен и железнички), со што би се одговорило на проблемите на застојот поради густината на сообраќајот, загадувањето на животната средина и заштита на патната инфраструктура;
- Стратегијата ќе ги промовира мерките за намалување на негативно влијание од антрополошките активности поврзани со изградбата на нова транспортна инфраструктура, вклучувајќи и ископ на материјали и употреба на енергија. Овие мерки ќе се проценат како дел од проектот;
- Стратегијата ќе го поттикне воведувањето на потребни мерки на





управување за намалување на густината на сообраќај, спречување индуктивниот сообраќај да го превземе просторот на јавниот транспорт, промоција на користењето на возила со алтернативно гориво и вклучување на јавниот транспорт.“¹⁵

За жал нема анализа на тоа колку од стратешките определби биле остварени на терен, а ако се погледне ситуацијата со загаденоста во урбаните средини (Табела 1) ќе се види дека ситуацијата со транспортот само се влошува, и дека итно е потребна не само нова стратегија туку и акциони планови, итни мерки и поголеми овластувања на општините при регулацијата на сообраќајот на нивна територија, нешто што во моментот го нема.

Табела 1¹⁶

PM10 / µg/m ³	Центар ¹⁷	Карпош	Гази Баба	Лисиче	Ректорат
24ч гранична вредност за заштита на човековото здравје	50	50	50	50	50
Колку дена 24ч гранична вредност е надмината во текот на еден месец во 2014 - декември	21	20	26	26	22
Колку дена 24ч гранична вредност е надмината во текот на еден месец во 2015 - декември	29	28	29	30	25
Колку дена 24ч гранична вредност е надмината во 2014	168	149	130	199	157
Колку дена 24ч гранична вредност е надмината во 2015	125	111	176	163	97

Извор: Министерство за животна средина и просторно планирање

Фокусот на оваа стратегија е како што е случајот и со оперативната програма, на патната и железничката инфраструктура. Приоритет имаат комплементирањето на Кордиорот 10 и Коридорот 8 и инвестиционо одржување на Коридор 10, 10 д и Коридор 8.

Инаку според оваа стратегија за урбаниот транспорт е предвидено да:

“Следејќи ги препораките на Светска Банка, треба да се применат следните три принципи како насоки за развој на политиките на урбаниот транспорт: економска прифатливост, финансиска подобност и ефикасност. Според тоа, главна цел треба да биде: • Промоција на одржлива урбана транспортна стратегија во најголемите градови во државата, која треба да биде рамка за развој и инвестиции, вклучувајќи менаџирање и реализирање на паркинзи на улици и надвор од

¹⁶ Сите податоци се од Веб порталот за чист воздух на МЖСПП <http://airquality.moep.gov.mk/>

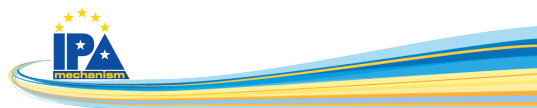
¹⁷ Средините во Скопје каде што се мери загадувањето на воздухот.





улицы врз база на концептот на јавно приватно партнерство (ЈПП); • Поттикнување на локалните власти да подготват стратегија за одржлив урбан транспорт која целсоно ќе ги изрази нивните напори да ги направат градските центри поатрактивни за жителите и за туристите; • Промоција на приватниот сектор во инвестирањето и менаџирањето. Помош на Општините во имплементацијата на нивните транспортни стратегии преку разработени водечки насоки. Додека пак проектите се прилично конзервативни: Либерализација на услугите во урбаниот транспорт и вклучување на приватниот сектор; Промоција на користење на возила кои не ја загадуваат животната средина; Промовирање на системот на интегрирани билети во урбаниот јавен транспорт за подобрување на пристапноста и привлечноста на овој вид на транспорт; Мерки за подобрување на политиката во паркирање во градовите; Поддршка за изработка на стратегија за одржлив урбан транспорт за поголемите градови во државата; Промовирање на ново законодавство за урбаниот железнички транспорт итн.

Проектите не одат во прилог на системско менување на функционирањето на урбаниот транспорт затоа што е оставено на самите општини тоа да го изработат (што е во нивна надлежност но досега се покажаа како амбивалентни во средувањето на сообраќајниот метеж и загаденост поради поделени ингеренции со други институции како МВР или едноставно немање доволно свест и капацитет да го решат тој проблем), а и не се препознаваат останатите модалитети како на пример велосипедизмот, или пак електрификацијата на сообраќајот како можност за намалување и на загадувањето и на метежот на улиците. Оттука е и недостатокот од посветеност на озеленување на урбаниот транспорт и промоцијата на алтернативен транспорт како автобуси, велосипеди и пешачење со оглед на енормното загадување во Македонија. Ако се спореди со она што го вели Европската Унија за тоа што треба да се финансира и на што треба да се посвети внимание, има голема дискрепанца помеѓу тие укажувања и она што стои во македонските документи. Оттука и погоре беше споменато како критика дека Македонија премногу се потпира на развој исклучиво на патиштата притоа запоставувајќи ги другите реформи како промовирање на интелигентните транспортни системи, зелениот транспорт итн. Бидејќи во наредниот период ќе следи подготовка и усвојување





на нова транспортна стратегија, овие забелешки заедно со приоритетите поставени од ЕУ, како и обврските преземени со Парискиот договор мора да влезат во новите стратешки цели.

Слична критика може да се даде и на документот - Потенцијал за ублажување на климатските промени во Македонија во транспортниот сектор во Македонија, документ изработен од ИЦЕИМ-МАНУ во 2012 година како дел од Третата национална комуникација до УН-ФЦЦЦ. Па така извештајот најповеќе се потпира на мерки само во патниот сообраќај и тоа кај патничките возила при што според него во сценаријата се земени во предвид следниве реформи:

- (1) Подобрување на возниот парк
- (2) Воведување на нискојаглеродни горива
- (3) Подобрување на однесувањето при патување
- (4) Напредна опрема за возила
- (5) Информативни кампањи за подигање на свеста

ПОДОБРУВАЊЕ НА ОДНЕСУВАЊЕТО ПРИ ПАТУВАЊЕ

Мерките земени предвид во согласност со оваа стратегија за ублажување на последиците од климатските промени вклучуваат:

1. Употреба на јавниот транспорт (наместо приватни автомобили)
2. Пешачење или користење на велосипед наместо возење на кратки релации.¹⁸

Подобрување на ситуацијата околу стратешките определби имаме веќе во 2014-2015 година кога и се усвојуваше и ратификуваше Договорот од Париз кој Македонија го потпиша, но се уште не го ратификувала.

За таа цел секоја земја изготви свои Национални придонеси кон Договорот од Париз за тоа како ќе се бори со климатските промени и во кои сектори. Македонските Национални придонеси го опфаќаат транспортот како сериозен проблем при што велат:

Таргетирани сектори

Снабдување со енергија, згради и транспорт
Емисии од земјоделие, шумарство и останато користење на земјиштето како и индустриски процеси и нивниот отпад

¹⁸ Потенцијал за ублажување на климатските промени во Македонија во транспортниот сектор во Македонија, ИЦЕИМ-МАНУ, Трета национална комуникација до УНФЦЦЦ, декември 2012 година.





Митигационо сценарио (со постоечки мерки, WEM)

Транспорт

Зголемено користење на железницата

Обновување на возилата

Зголемено користење на велосипедите, пешачењето и воведување на политики за паркирање.

Високо амбициозно митигационо сценарио

(со дополнителни мерки, WAM)

Транспорт

Екстензија на пругата до Бугарија (Коридор 8)

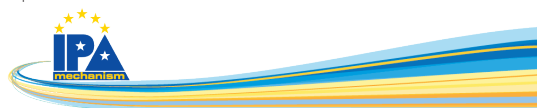
Електрификација на транспортот.¹⁹

Анализа на секторот транспорт

Што всушност се случува во секторот транспорт во Република Македонија? Според четиригодишниот проект за изготвување на Ниско-карбонски енергетски калкулатор со сценарија до 2050 година, за Македонија и за регионот на Југоисточна Европа (ЈЕЕ), наречен Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа (СЕЕ СЕП)²⁰, секторот транспорт во Македонија е на второ место по загадувањето, енергетски интензивен е, а и се предвидува негов раст во споредба со базната 2010 година напоредно со растот на БДПто. Вкупните емисии на стакленички гасови поделени по сектори за 2010 година се прикажани на сликата број 1, при што се гледа дека транспортот е на трето место по загадување, и од сликата 3 се гледа дека транспортот е енергетски интензивен сектор што троши 25% од финалната енергетска потрошувачка во Македонија во 2010 година.

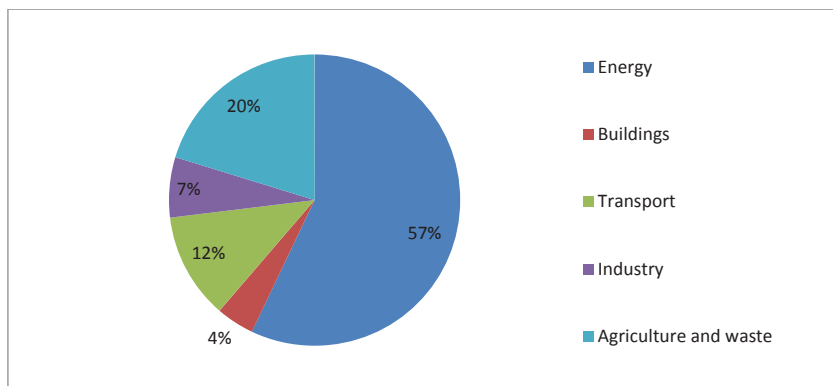
¹⁹ Поднесени Национални придонеси кон Договорот од Париз, 4.08.2015 година.

²⁰ Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа, <http://www.analyticamk.org/en/programs/public-policy-analysis-and-administration/44-category-en-gb/programs/public-policy-analysis-and-administration/335-south-east-europe-sustainable-energy-policy-see-sep>



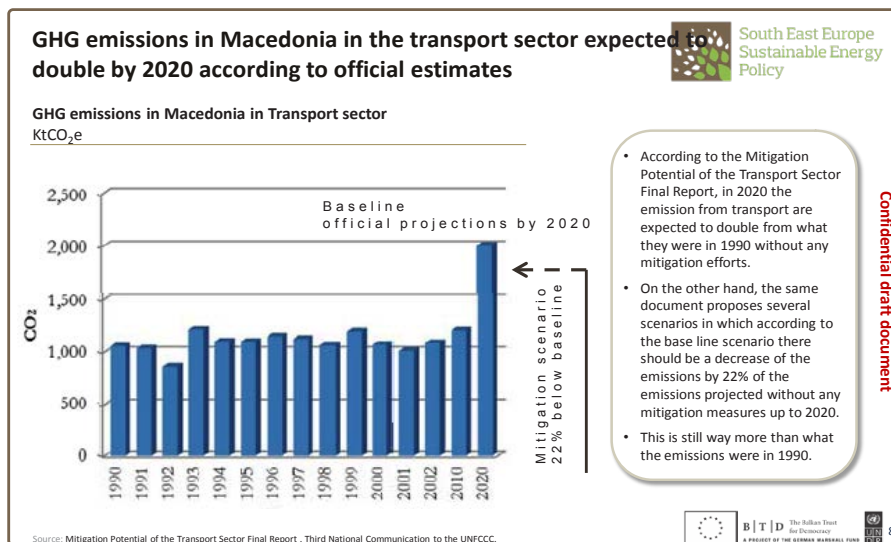


Слика 1 Емисии на стакленички гасови во Македонија во 2010 година (MtCO₂e, %)



Извор: Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа²¹

Слика 2 Емисиите во секторот транспорт во Македонија од 1990-2020



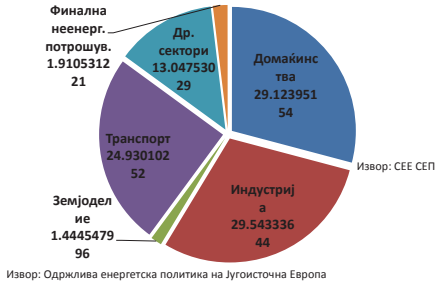
Извор: Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа

²¹ Документите не се јавно објавени, но се јавно достапни по барање доставено до Аналитика.





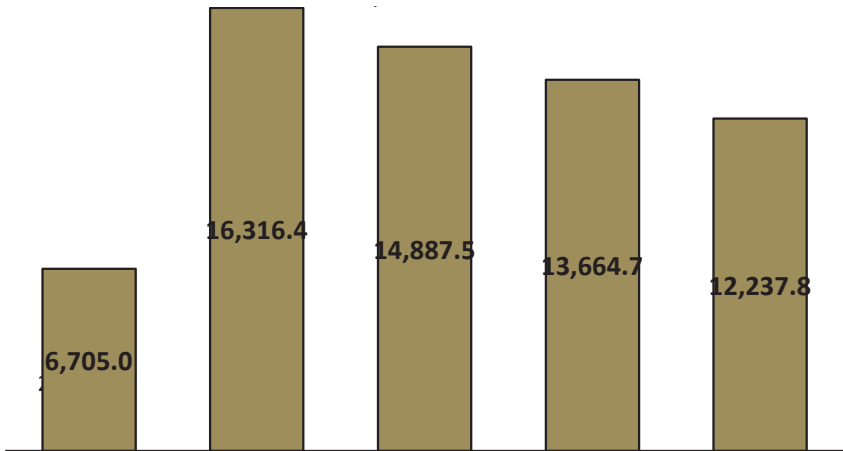
Слика 3: Финална енергетска потрошувачка во Македонија за 2010 година TWh, % (транспорт 25%)



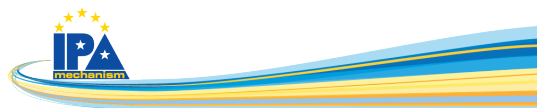
И според Нискокарбонскиот енергетски модел ќе растат патничките километри во Македонија, пред сè затоа што мобилноста е на многу ниско ниво, и со предвидениот БДП раст низ годините ќе расте и овој сектор. Сликата 4 ги покажува проекциите во 4 нивоа за тоа како би

растеле патничките километри во милиони. Она што би требало Македонија да го следи како патоказ е зголемување на мобилноста на граѓаните и стоките, но тоа да се направи на одржлив начин, со користење на алтернативи на фосилните горива и воедно напуштање полека на класичниот транспорт со лични патнички возила.

Слика 4 – милиони патнички километри



Извор: Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа





Според документот Југоисточна Европа, ПАТОТ КОН ЕУ ИЛИ ПАТОТ КОН НИКАДЕ. Енергетски план за 2050 година - Водич кон иднината ²², сценариото кое се промовира и кое може да се оствари за да добиеме не само намалување на емисиите туку и одржлив зелен транспорт во Македонија и ЈИЕ вели:

“Со придонес од намалување за 60% на емисиите од транспортот до средината на векот, клучните цели, меѓу другото, содржат се помалку конвенционално-напојувани автомобили во градовите и 50% промена на средна далечина на меѓуградскиот патнички и товарен транспорт од патен кон железнички и воден транспорт. Исто така сметаме на прифаќање на електричните возила и електрификација на транспортниот сектор. Новите производители на електрични возила, вклучувајќи ги Тесла, претставуваат потенцијални учесници на пазарот за електрификација на транспортот при случување на значајни намалувања на трошоците од широк обем со цел понуда на модели од 30.000 УСД до 2016 година за потрошувачите, директно конкурентни со повисоките класи на патнички автомобили за 4 лица. Моделот исто така истражува како различни нивоа на подобрување на ефикасноста и зголемувањето на железничкиот сообраќај, заедно со намалување на учеството на автомобили, ќе одговори порано или подоцна на потребата за исполнување на ЕУ стандардите за бучава и загадување на воздухот и намалување на емисиите на стакленички гасови, бидејќи регионот во моментов се соочува со високи стапки на загадување од моторизација, метеж и бучава.

Па така Нискокарбонскиот енергетски калкулатор за Македонија ги дава следниве проекции за личниот транспорт во 2050 година:

Побарувачка за патување по лице

Просечната побарувачка за превоз по лице се зголемува за ≈130%;

Нивото на искористување на автомобили останува ист како и денес (2010), нивото на искористување на автобуси и возови е во пораст од ≈10%

²² Југоисточна Европа, ПАТОТ КОН ЕУ ИЛИ ПАТОТ КОН НИКАДЕ. Енергетски план за 2050 година Водич кон иднината, септември 2016 г., http://www.analyticamk.org/en/images/Files/patot_kon_eu_vodic.pdf





Промена на модалитети	Уделот на различните модалитети на транспорт во 2050 година останува сличен со нивоата во 2010 (Пешачење/велосипедизам: ≈3,5%, автомобили: ≈49,5%, автобуси: ≈43%, железница ≈4%)
-----------------------	---

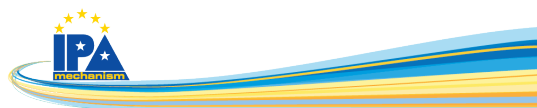
Енергетска ефикасност	Подобрување на ефикасноста на автомобилите со внатрешно согорување од ≈8%, подобрување на ефикасноста на плагин (plug-in) хибридните и електричните автомобили од ≈30%;
-----------------------	---

Микс на технологии/електрификација	Подобрување на ефикасноста на автобусите со внатрешно согорување од ≈10%, подобрување на ефикасноста на хибридните и електричните автобуси од ≈15%; Подобрување на ефикасноста на железничкиот транспорт од ≈10%
------------------------------------	---

Микс на технологии/електрификација	2050 електрификација на транспортниот систем: ≈20% од автомобилите се (plug-in) со хибридни приклучоци (≈15% од автобусите); ≈5% од автомобилите се со електрични батерии (≈5% од автобусите)
------------------------------------	---

Според предложените сценарија за 40 години (2010-2050) ваквите реформи би ја чинеле државата 1.83 милијарди евра, додека доколку останат работите како што се и не се реформира целосно транспортниот сектор, тоа ќе ја чини државата за истиот период 2.06 милијарди евра²³. Ова јасно става до знаење дека сегашниот тренд е неодржлив и мора што порано да се оди кон зелен и одржлив транспорт доколку земјата сака не само да се избори со загадувањето туку и да заштеди пари.

²³ Нискокарбонски енергетски калкулатор за 2050 година <https://www.see2050carboncalculator.net/2050/Macedonia/Costs.php?code=2030303030303030303333333333332030203020301030302010203030303010404030151520&select=2>





Исто така се гледа усогласеност на Националните придонеси од МЖСПП, она што вели Индикативниот стратешки документ за ИПА 2014-2020 како и Нискокарбонскиот енергетски калкулатор, а тоа е дека фокус мора да биде ставен на алтернативниот транспорт (железница, велосипедизам итн), електрификација на возилата и интегриран и интелигентен транспортен систем. Она што отскокнува од овие заложби се стратешките документи на државните институции, пред се' на Министерството за транспорт и врски, кои во моментот додека не се донесе нова транспортна стратегија како и додека не се усвои изменетата оперативна програма за ИПА 2014-2020, остануваат осамени во заложбите целосниот фокус на транспортниот сектор да биде на патиштата.²⁴

Студија на случај – наводна корупција во секторот транспорт

Овој сектор не е имун ниту пак изоставен од коруптивни практики во Македонија. Како и кај многуте други сектори каде што се работи со милионски суми, се забележани наводни коруптивни дејствија и злоупотреба на службената должност. Во овој случај ќе бидат претставен еден таков пример документиран во Извештајот „Проверка на европските механизми за заштита од корупција и заштита на животната средина во Македонија“.

1. Проектот „Изградба на Коридор X“ (во понатамошниот текст Коридор X) подразбира изградба на автопат од Демир Капија до Смоквица. Проектот беше предложен од страна на македонската Влада за финансирање преку претпристапните фондови (ИПА) како приоритетен за финансирање од страна на Европската комисија. Единствено делницата Демир Капија - Смоквица од целокупниот Коридор 10 остана како пат со 2 ленти, а според договорот со финансиските институции и долгогодишните преговори за овој коридор, за оваа делница се започна изградба на автопат од 4 ленти.²⁵

На страницата на Одделот за централно финансирање и склучување на договори при Министерството за финансии, стои следново инфо за проектот:

²⁴ Министерството за транспорт и врски на два пати беа искомуницирани со барање за средба, при што на ниту едно од тие барања не беше одговорено.

²⁵ Проверка на европските механизми за заштита од корупција и заштита на животната средина во Македонија, Случај Коридор X, Ана Чоловик Лешоска, Стојан Лешоски, Весна Илиевска Утевска, Еко-свест, 2015 година, стр. 12-13.





Договорот за градежни работи е започнат во август 2012 во вредност од 210.148.177,33 евра и ќе заврши во август 2016. Времетраењето на градежниот Договор е 4 години не вклучувајќи 2 години период за откривање на дефекти долж трасата. Проектот е кофинансиран од средства на Европската унија преку ИПА помошта и национално учество преку кредити од Европската банка за обнова и развој и Европската инвестициска банка. Градежните работи ги изведува компанијата AKTOR S.A. од Грција.²⁶ Инаку автопатот во април 2017 година уште не е пуштен.

Според Еко-свест постои сомнеж за корупција во овој случај при што детално се дава опис на што се случувало во текот на изградбата:

Кратка хронологија на случајот

Март - август 2013 Подигнати се поголеми износи на средства во банката во Неготино од страна на грчки државјани на нивните сметки исплаќани од подружницата на Актор во Скопје. Банката ја известила Управата за финансиско разузнавање за подигнатите пари;

11 ноември 2013 Управата започнала истрага;

13 март 2014 Јавното обвинителство отвора преткривична постапка и се блокираат имотот и сметките на две трговски друштва на компанијата Актор;

1 април 2014 Медиумите известуваат за стопирање на изградбата на автопатот;

23 април 2014 Сметките на Актор се одблокираат по изјавата на јавниот обвинител дека за случајот има низок степен на основаност;

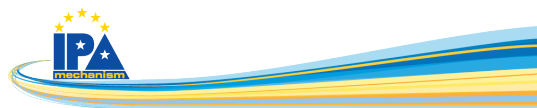
23 април 2014 Медиумите известуваат дека работите на автопатот почнуваат и дека се планирани 350 нови вработувања.²⁷

Против фирмата Актор има започнато постапка во Грција, но во Македонија како што наведува извештајот на Еко-свест такво нешто не се случило.

Истиот случај е споменат и во извештајот за Грција на Работната група за поткуп при Организацијата за економска соработка и развој (ОЕЦД) во кој се оценува спроведувањето на Конвенцијата за борба против поткуп на странски јавни службеници во меѓународните биз-

²⁶ Доизградба на Коридор 10 на ниво на автопатска делница Демир Капија – Смоквица; <http://cfcd.finance.gov.mk/?projects=construction-of-new-motorway-section-demir-kapija-smokvica-as-part-of-the-pan-european-corridor-x&lang=mk>

²⁷ Ана Чоловиќ Лешоска, Стојан Лешоски, Весна Илиевска Утевска, Еко-свест, 2015 година,...





нис трансакции на ОЕЦД од страна на Грција. Па така документот²⁸ вели: случај #3 - изградба на автопат: Грција го детектирала овој случај преку медиумските статии испратени од страна на Работната група во мај 2014. Грчката градежна компанија, наводно, нудела поткуп на службени лица од Македонија за да добие договор од 270 милиони евра за изградба на автопат... Вистинската изградба започна во септември 2012 година. Грчката компанија го доби договорот за изградба иако нејзината понуда беше значително повисока (40 милиони евра) од оние на нејзините конкуренти. Подружницата на грчката компанија во Република Македонија и грчки лица се вмешани во овој случај. Прелиминарната истрага е во тек во Грција за поткуп во странство и перење пари. Грција побарала правна помош од Македонија во јуни 2014 година. Додека го чекала одговорот на барањето за правна помош, грчките власти ги контактирале своите колеги во Европска правда (Eurojust) за да посредуваат при барањето.

Овој случај потврдува дека секторот транспорт не е имун на скандали за можна корупција и злоупотреба на службената должност. За сега, нема пример за покрената постапка за корупција во секторот транспорт во Македонија па оттука секој заклучок е неможен за тоа во колкав процент и како функционира корупцијата во транспортот. Дополнето на ова е дека незаконитото постапување во овој сектор тешко се детектира, а и судскиот систем е бавен или целосно неактивен во негово препознавање, гонење и судење. Неможно е следење на случаи каде што има индиции за инволвирани милионски суми и високи државни претставници без реформирање на судскиот систем, обука на неговите претставници за како да се постапува со ваквите коруптивни случаи, а и доволно пракса, како и обезбедување сигурност дека обвинителите/судиите/останатите нема да имаат последици доколку се занимаваат со вакви случаи.

Препораки

Иако има одреден напредок во правењето проекти за модернизирањето на желеницата и промовирањето на алтернативниот транспорт како велосипедизмот во Скопје, сепак ова е далеку од мож-

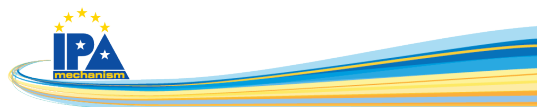
²⁸ Извештај за Грција на Работната група за поткуп при Организацијата за економска соработка и развој (ОЕЦД), март 2015, стр. 11 <http://www.oecd.org/daf/anti-bribery/Greece-Phase-3bis-Report-EN.pdf>





ностите кои државата и сите општини ги имаат во преминот од моторизиран автомобилски транспорт кој што воедно и енормно загадува кон зелен одржлив транспорт. Оттука, препораките кои што следат, а се насочени кон институциите одговорни за овој сектор можат да се издвојат:

- ❖ Да се усогласат стратешките документи со целите на ЕУ во транспортот и со преземените обврски за намалување на емисиите со Договорот од Париз;
- ❖ Да се изготви нова транспортна стратегија која што ќе промовира зелен транспорт и премин од дизел и бензин на електрични возила/ железница/велосипедизам;
- ❖ Задолжително секоја општина да изготви своја транспортна стратегија и акциски план;
- ❖ Да се изградат административни капацитети во општините за подготовка на проекти од областа урбан транспорт (VELO патеки, субвенции за велосипеди итн.);
- ❖ Да се зајакнат овластувањата на општините и на Градот Скопје во регулирањето на сообраќајот (МВР т.е. Сообраќајната полиција да мора да ги имплементира нивните барања кога се работи за денови кога е алармантно загадувањето на воздухот, по претходна одлука за тоа од Советот на Град Скопје или општината и потпишано од Градоначалникот);
- ❖ Забрана за увоз на стари возила под ЕУРО4 стандард и забрана за нивно користење во централните градски подрачја;
- ❖ Субвенции за велосипеди;
- ❖ Промовирање на електричните автомобили и автобуси;
- ❖ Зголемени и ригорозни казни за несовесни возачи кои се паркираат на велосипедски и автобуски ленти;
- ❖ Зголемување на цените за паркинг во центарот;
- ❖ Воведување такса за возење низ центар;
- ❖ Правилник да вработените во општината го користат исклучиво јавниот превоз со тоа што тој ќе им биде субвенциониран или пак велосипед што исто така ќе им биде субвенциониран;
- ❖ Субвенционирање на такси превозниците за набавување на електрични возила или возила на плин;





- ❖ Воведување едукација по училиштата на темата зелен транспорт;
- ❖ Интензивни медиумски кампањи (социјални медиуми, ТВ, интернет портали итн) за бенефитите од споделувањето автомобили, возењето велосипед, користењето јавен превоз (колку заштеди во пари годишно, колку секој граѓанин го намалува загадувањето итн);
- ❖ Воведување на принципите на „паметен“ транспорт во урбани средини и мултимодални точки за лесен пренос од едно на друго превозно средство;
- ❖ Обуки на судиите и обвинителите за истражување и решавање на случаи со можна корупција во секторот транспорт.

ЕНЕРГЕТИКА

Како и кај секторот транспорт, и кај секторот енергетика, фокус ќе бидат наодите во Извештаите за напредокот на Македонија од Европската комисија, како и ИПА 2014-2020 документите, извештаите на Енергетската заедница, домашните стратегии, претходните анализи на Аналитика како Нискокарбонскиот енергетски калкулатор за Македонија до 2050 година.

Извештаи за напредокот на Република Македонија на Европската Комисија (2014-2016)

Македонија не може да се пофали со некој драстичен напредок на полето на реформирање на енергетскиот сектор во последните години. Најчесто тие оделе и одат бавно, со големи потешкотии во имплементирањето на новините на терен. Подолу во документот ќе биде прикажана состојбата со енергетиката во Македонија. Извештаите на ЕК, даваат добра слика за тоа како напредува една земја кон Европската унија по поглавја. Па така во Поглавје 15 – енергетика во 2014 година беше заклучено дека одреден напредок е постигнат во енергетскиот сектор, особено што се однесува на понатамошното отварање на пазарот на електрична енергија, напорите да се отвори и да се прошири пазарот на природен гас и за преземените активности за подобрување на безбедноста во снабдувањето. Мерките кои се однесуваат на обновливите извори на енергија и енергетската ефикасност не се целосно спроведени и целите за 2013 година не се



исполнети. Регулаторот треба да има поголема моќ да ги спроведе своите одлуки и лиценцираните претпријатија треба подобро да ги исполнуваат обврските кои им се наметнати. Напорите за целосно транспонирање и спроведување на Третиот енергетски треба да се зајакнат. Подготовките во оваа област се умерено напреднати.²⁹

Веќе во 2015 има надолен тренд на напредокот со запирањето на либерализацијата на пазарот за ел.енергија за домаќинствата. Па така според ЕК: земјата е умерено подготвена во оваа област. Постигнат е одреден напредок во областа на безбедноста на снабдување, но не и кај отворањето на пазарот на електрична енергија. Обврските преземени во рамките на Договорот за енергетска заедница не се целосно спроведени. Наредната година, земјата треба да посвети особено внимание на имплементирање на следните обврски преземени во рамките на Енергетската заедница:

→ да се отвори пазарот на електрична енергија;

→ да учествува во Регионалната координирана аукциска куќа за електрична енергија;

→ да ги изготви и донесе националните акциски планови за енергетска ефикасност и за обновливи извори на енергија.³⁰

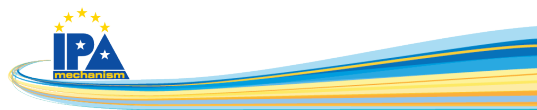
Според Извештајот за напредокот на Република Македонија пак за 2016 година „земјата е умерено подготвена во оваа област. Постигнат е одреден напредок во областа на безбедноста на снабдувањето додека не е постигнат напредок во однос на отворањето на пазарот на електрична енергија“. Обврските во рамките на Договорот за енергетска заедница не се целосно спроведени. Во наредната година, земјата треба особено да се фокусира на следново:

→ целосно спроведување на обврските од Договорот за енергетска заедница, вклучувајќи го и затворањето на спорот со одложеното отворање на пазарот на електрична енергија;

→ усвојување на законодавство во согласност со Третиот енергетски пакет и раздвојување на операторите на електрична енергија и гас во согласност со третиот енергетски пакет;

²⁹ Извештај за напредокот на Република Македонија за 2014 година, Поглавје 15 – енергетика, стр.33, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2014/20141008-the-former-yugoslav-republic-of-macedonia-progress-report_en.pdf

³⁰ Извештај за напредокот на Република Македонија за 2015 година, Поглавје 15 Енергетика, стр. 41-42, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2015/20151110-report_the_former_yugoslav_republic_of_macedonia.pdf





→ подобрување на капацитетите на Секторот за енергетика во Министерството за економија и на Агенцијата за енергетика.

Националната стратегија за енергетика до 2035 година сè уште не е донесена. Расположливоста на јаглен за РЕК Битола треба да се утврди итно, бидејќи ова е прашање од безбедноста на снабдувањето.³¹

За прв пат во своите извештаи ЕК ја прозива Македонија околу залихите на јаглен кои ги има и неусвојувањето на новата енергетска стратегија. Се забележува загриженост дека работите во овој сектор не одат воопшто во нагорна линија, туку напротив се влошува состојбата со што последици секако нема да трпи само Македонија туку и целиот регион на ЈИЕ.

Колку за споредба, во Извештајот на Аналитика од 2010 година, Колкав е напредокот на Македонија по поглавјето 15 - Енергетика – од правото на ЕУ, општиот заклучок е дека напредокот на Македонија во енергетскиот сектор е бавен, позитивен во некои области, но главно незадоволителен. Постојано се среќаваат истите проблеми, како што се: о капацитетот на Регулаторната комисија за енергетика; о прашањата за соодветното функционирање и кадровско екипирање на Агенцијата за енергетика и одделенијата на Министерството за економија одговорни за енергетскиот сектор; о несоодветното спроведување на законодавството; о промена на законодавството без да се следат правилата на ЕК или ДЕЗЈИЕ; о недостигот на соодветни стратегии; итн.³² Проблемот со екипирањето на институциите кои работат на енергетиката не само што не е решен, туку е и влошен и трае повеќе од 10 години. Се поставува прашањето дали некогаш целосно ќе се спроведат овие реформи кога во последните 12 години ниту една од владите не го има ставено на прво место прашањето на енергетиката кај државните интереси.

На ова се надоврзува и Извештајот на Енергетската заедница за 2016 година, кој што остро ја критикува Македонија за неисполнување на преземените обврски. Па така на пример во областа електрична

³¹ Извештај за напредокот на Република Македонија за 2016 година, Пглавје 15 Енергетика, стр. 45-46, https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2016/20161109_report_the_former_yugoslav_republic_of_macedonia.pdf

³² Колкав е напредокот на Македонија по поглавјето 15 - Енергетика – од правото на ЕУ, http://www.analyticamk.org/images/stories/files/report/papers/paper_2mk.pdf





енергија според ЕЗ: во отсуство на напредок во текот на периодот на известување, приоритетите за Република Македонија остануваат исти. Земјата мора итно да усвои ново законодавство за да се обезбеди соодветно транспонирање на Третиот енергетски пакет и да ги исправи неспроведувањата на легислативата на Енергетската заедница. Прекумерното регулирање на цените, особено регулирањето на цените на големо, мора да се отстрани без одлагање. Обврските за јавни услуги треба да се применат само како алатка за надминување на пазарните нарушувања, а не како инструмент за попречување на развојот на пазарите.

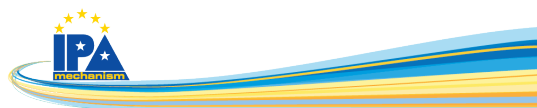
Кај регулаторните тела ЕЗ е уште покритички настроена, велејќи:

Како резултат на неуспехот да се усвои веќе подготвениот нацрт-закон за транспонирање на Третиот енергетски пакет, не е постигнат напредок за надминување на недостатоците кај независноста и надлежностите на Регулаторната комисија за енергетика кои веќе се идентификувани во Извештајот за спроведување на Секретаријатот од 2015 година. Имено:

- надлежностите на РКЕ треба да се прошират и да ги опфатат комплетниот сет на регулаторни овластувања и задачи предвидени во Третиот енергетски пакет.
- Треба да се воведат шема за ротација на членовите на одборот.
- Барањето кандидатите за функцијата член на комисија да имаат положен психолошки и тест за интегритет треба да бидат укинати или дополнети со транспарентни критериуми за оценување.
- Треба да се воведат комисија за избор, составена од неутрални експерти, за кандидатите влезени во потесниот круг за избор на членови.
- Барањето статутот на РКЕ да биде одобрен од страна на Парламентот претставува несоодветна интервенција во автономијата на РКЕ во смисла на дефинирање на својата внатрешна организација и потреби и мора да се укине.³³

Ништо подобро државата не стои ниту кај имплементацијата на реформите кај ОИЕ И ЕЕ. Јасно се напоменува дека предизвикот е не-

³³ Секретаријат на Енергетска заедница, Република Македонија, 2016, https://www.energy-community.org/portal/page/portal/ENC_HOME/DOCS/4332404/3D790302CA655024E053C92FA8C0D492.pdf





мањето политичка волја за спроведувањето на тие реформи. Па така, неусвојувањето на новиот Закон за енергетика за време на извештајниот период, влијае на усогласеноста на земјата со Директивата за обновливи извори на енергија. Единствениот напредок од страна на Република Македонија и во овој извештаен период беше донесувањето на Националниот акциски план за обновливи извори на енергија во ноември 2015 година. Република Македонија се соочува со недостаток на политичка волја за спроведување на *acquis*-то од областа на енергетската ефикасност. Ова се гледа во отсуството на напредок во периодот на известување, и покрај тоа што значителен труд беше инвестиран во изработката на законодавството од страна на релевантните институции со поддршка од донатори и Секретаријатот.³⁴ Оттука станува јасно дека Македонија ја чека тежок пат на враќање кон исполнување на реформите и прогрес во енергетиката. За жал, енергетиката не е препознаена како посебен сектор за финансирање и во новата ИПА 2014-2020, иако Европската Унија само што го објави формирањето на Енергетската Унија, и тоа под насловот Чиста енергија за сите Европјани – отклучувајќи го Европскиот енергетски потенцијал (Clean Energy for All Europeans – unlocking Europe’s growth potential). Целта на оваа Унија е дека ЕК сака, ЕУ да биде водач во транзицијата кон чиста енергија, а не само да ја имплементира. Поради оваа причина, ЕУ се обврза да ги намали CO₂ за најмалку 40% до 2030 година, а во исто време да ја модернизира економијата на ЕУ и креирањето на работни места и раст за сите европски граѓани. Предлогот има три цели: ставање на енергетската ефикасност на прво место, постигнување на глобално лидерство кај ОИЕ и обезбедување на фер третман за потрошувачите.³⁵ И покрај ставањето на приоритетна листа на енергетиката во рамките на ЕУ, на Балканот а со тоа и во Македонија сè уште ни приближно не го добива третманот што треба да го има, особено имајќи ги во предвид старите и дотраени електрични, зависноста од јаглен, неефикасноста на домовите, корупцијата и несправувањето со растечката енергетска сиромаштија.

³⁴ Ибид.,

³⁵ Соопштение за јавност, Европска комисија, Брисел, 30.11.2016. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_en.htm





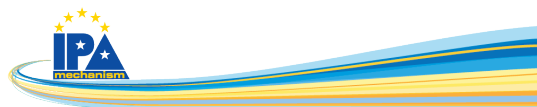
Индикативен стратешки документ за Македонија (2014-2020)

Во однос на местото на енергетиката во финасирањето на проекти од ИПА Механизмот, таа не е издвоена како посебна област. Во првата ИПА од 2007 до 2013 воопшто и не беше спомената, додека пак во втората ИПА од 2014 до 2020 година, се споменува низ приоритетите кои треба да се финансираат под секторот животна средина.

Инаку во документот Недржавни чинители во акција кој што беше усвоен пред да биде усвоена ИПА 2014-2020, граѓанските организации во Македонија кај секторот енергетика го заклучија следново:

Нацрт државниот стратешки документ (увод во Индикативниот стратешки документ – забелешка на авторот), не се занимава со енергетскиот сектор, а енергетската ефикасност е обработена во рамките на секторот животна средина. Од друга страна, енергетика е посебен сектор во Стратегијата на Југоисточна Европската до 2020 година и позицијата на граѓанските организации е дека таа треба да биде третирана како посебен сектор. ГО ги предлагаат следните активности во овој сектор: физички лица треба да бидат во можност да ја продаваат електричната енергија од обновливи извори на енергија (ОИЕ), и во тој случај, учеството на ОИЕ ќе биде поголем. Треба да се воведат енергетски задруги, како оние во Германија и Данска, со можност да продаваат електрична енергија како производ.

Македонија ја укина ткн евтина тарифа за електрична енергија. Според Стратегијата за Југоисточна Европа до 2020 година, сосема е веројатно дека таквата практика нема да се врати, што значи дека многу луѓе не ќе бидат во можност да ги платат своите сметки за електрична енергија. Затоа, потребни се проекти за решавање на проблемот со греењето – на ниво на домаќинство и на ниво на заедница. Намалувањето на енергетската сиромаштија треба да биде приоритет... Проекти за подобрување на пазарот на греење се повеќе од потребни во Македонија. Развојот на паметни мрежи - со користење на енергијата на локално ниво исто така треба да се разгледа како опција. Ко-генерација за болници вклучувајќи го и иско-





ристувањето на сончевата енергија може да биде многу корисно за државата како и ко-генерацијата во училиштата. Треба да се разви-ва капацитетот на локалната администрација за развој на програми со мерки за енергетска ефикасност. ЕСКО компании (како оние во Србија и Хрватска) може да бидат идеално решение за енергетска ефикасност.

Важен приоритет е зголемување на учеството на ОИЕ без големи хи-дроенергетски централи, што значи да се посвети поголемо внима-ние (и средства) за подобро искористување на сонцето, ветерот и биомасата од земјоделски активности.³⁶

Додека пак во Индикативниот документ енергетиката е спомената само кај делот на Животната средина, каде што се вели дека под-дршка ќе се даде на имплементацијата на стратегиите за енергетска ефикасност и обновливи извори на енергија...Како и дека поддршка ќе се даде на обновливата енергија и ниско-карбонските техноло-гии.³⁷ За жал ниту во ревидирањето на Индикативниот документ кој што се правеше во 2016 година и финално треба да биде објавен во 2017 година, енергетиката не доби позначајно место. Додаден е само Парискиот договор како обврска за следење при што се вели, декемврискиот Париски договор од 2015 година, поставува допол-нителна обврска и бара значајни доприноси за да се осигура тран-зиција кон чиста енергија.³⁸

Иако реформите преку ИПА во секторите ЕЕ и ОИЕ ќе се разгледува-ат, и тоа преку секторот животна средина и просторно планирање, сепак ова не е доволно. Енергетика како поглавје е посебно во ле-гислативата на ЕУ, и транспонирањето на истата таа легислатива се разгледува одделно од Поглавјето за животна средина. Македонија е исто така членка на Енергетската заедница на Југоисточна Евро-па, па за разлика од другите поглавја кај енергетиката веќе мора да

³⁶ Не-државни чинители во акција http://www.analyticamk.org/images/stories/files/non-state_actors_in_action.pdf

³⁷ Индикативен стратешки документ за Македонија (2014-2020), стр. 1

³⁸ Индикативен стратешки документ за Македонија (2014-2020), нацрт ревидирана верзија, стр. 5.

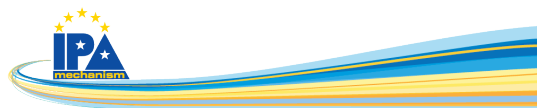


исполнува т.е. презема многу од Директивите и се подразбира дека е задолжително нивното имплементирање. Оттука е нејасно зошто ако енергетика има свое поглавје и зазема важен дел од приклучувањето кон ЕУ, само кај ИПА фондовите таа не се разгледува секторски туку е ставена под животна средина. Освен ЕЕ и ОИЕ во реформите на енергетскиот сектор има и многу други важни прашања, како енергетска безбедност, отворање на пазарите, капацитети на државата да ги спроведе реформите итн. кои под ИПА едноставно нема како да се разгледуваат. Освен тоа на последниот состанок во Скопје на Министерскиот совет на земјите од Западен Балкан, се одлучи да Европската унија преку Програмата за регионална енергетска ефикасност и Фондот за зелен раст им додели нови 50 милиони евра за финансирање на енергетски проекти на земјите од Западен Балкан... Параф за финансирање на енергетските проекти ставија претставници на Европската комисија, Европската банка за обнова и развој, Европската инвестициска банка и банкарскиот концерн KfW. На свеченоста присуствуваше и еврокомесарот за проширување на ЕУ Јоханес Хан.³⁹ Оттука важноста на енергетиката е огромна, и со ваквото нејзино ставање под животна средина се намалува ургентноста за забрзување на реформскиот процес во овој сектор, а и се создава конфузија за тоа кој е одговорен за тој процес внатре во државата.

Според документот на Светската Банка, Зелен раст, анализа на земјата од 2014 година, заклучоците за енергетиката во Македонија, се следни:

Главните цели (се мисли на секторот енергетика – забелешка на авторот) се постигнување на баланс помеѓу потрошувачката и безбедноста на снабдувањето, намалување на интензитетот на емисиите, што го прави енергетскиот сектор најголем придонесувач во вкупните емисии на стакленички гасови во земјата, и зголемување на ефикасноста на секторот со ефикасни цени на услугите и зголемување на квалитетот на услугите.

³⁹ Билд.мк <http://build.mk/eu-so-50-milioni-evra-ke-poddrzhi-energetski-proekti-vo-zapadniot-balkan/>, пристапено на 14.02.17





Најголемите проблеми во енергетскиот сектор се немањето рамно-тежа помеѓу потрошувачката и понудата, увозната зависност и оперативната ефикасност на секторот, која што вклучува и ефикасно утврдување на цените. Во текот на последната деценија, потрошувачката ја надмина домашната понуда, а јазот се пополнува со увезена струја. Друго важно прашање е ценовната ефикасност на енергетскиот сектор, што може да се зголеми преку либерализацијата на секторите гас и електрична енергија како и зголемување на учеството на гасот во производството.

Најголем предизвик е многу високиот интензитет на емисии на македонската економија: односот на емисиите на стакленички гасови во однос на БДП е 5 пати повисок од просекот на ЕУ и 1,5 пати повисок од просекот во регионот на централна Европа. Главната причина е структурата на македонската потрошувачка на енергија каде што доминираат мазутот и лигнитот, кои заедно претставуваат повеќе од $\frac{3}{4}$ од вкупната потрошувачка. Како резултат на тоа, енергетскиот сектор е одговорен за 71% од вкупните емисии на стакленички гасови во земјата и многу интензивните емисии се главно поради неговата тешка зависност од фосилни горива. Дополнителни фактори за високиот интензитет на емитување емисии на македонската економија се енергетски интензивните индустрии; застарените фабрики и погони со ниска енергетска ефикасност низ различните економски сектори, вклучувајќи го и секторот на електрична енергија; централното греење кое се потпира на мазут; трендот да поради зголеменице цени на електричната енергија и нискиот квалитет на снабдување домаќинствата се потпираат на користење огревно дрво и неефикасни печки за греење; неефикасни топлински пумпи за ладење; и лоша изолација во домаќинствата, општините, како и комерцијалните и индустриски сектори. Главни причинители за ескалацијата на употребата на биомаса во Република Македонија се зголемувањето на цената и нискиот квалитет на снабдување со централно греење, повисоките цени на струјата и неразвиената мрежа за снабдување со гас. Слабата изолација само го влошува проблемот: станбената потрошувачката на енергија за греење е два до три пати поголема од таа во Западна Европа. Многу ниската ефикасност на повеќето (50-





85 отсто) од печките на дрво, на околу 22 отсто, го прави економскиот избор на огревното дрво во високо загадувачка опција. Модерни ѕидарски или котли на пелети може да постигнат ефикасност од 60 до 80 проценти. Понатаму, бидејќи дрвото се користи најмногу во фамилијарни куќи, урбаното ширење, доминантна карактеристика на урбаниот развој во Република Македонија во текот на изминатите две децении, е уште еден придонесувачки фактор.⁴⁰

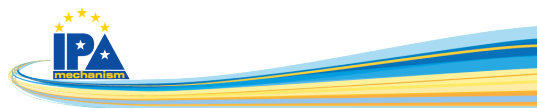
Според годишните извештаи пак на Секретаријатот на Енергетската заедница, Македонија не напредува многу во реформирањето на енергетскиот сектор и приближувањето кон ЕУ.

Енергетската заедница на Југоисточна Европа (ЈИЕ) секоја година издава извештаи во кои се следи напредокот на земјите членки. Нешто слично како и кај Извештаите за напредокот на ЕК и тука се следи напредокот на земјите потенцијални членки но само во областа на енергетиката. Па така се следи напредокот во реформите кај секторот на електрична енергија, гас, нафта, регулаторни тела, административни процедури, транспонирање на ЕУ легислатива, енергетска ефикасност, обновливи извори на енергија, животна средина и конкурентност. Буквално се следи сè што е поврзано со ефикасното, безбедно, одржливо снабдување со енергија како и реформите во процесот на приклучување кон ЕУ во секторот енергија.

Во 2016 година Секретаријатот за Македонија изјави дека: на штета на граѓаните на земјата, реформите во енергетскиот сектор остануваат во ќор-сокак во Република Македонија. Неуспехот на земјата да се донесе усогласен Закон за енергетика уште повеќе ја намалува границата на усогласување не само во однос на законодавството за електрична енергија и гас, но, исто така, и кај обновливите извори каде што земјата е значително зад нејзината предвидена траекторија до 2020 година.⁴¹

⁴⁰ Зелен раст, Светска банка, март 2014, стр 56-60.

⁴¹ Секретаријат на Енергетската заедница, Годишен извештај за имплементирање на законодавството на ЕУ под Договорот за формирање на ЕЗ, 1.09.16, стр. 82-97 https://www.energy-community.org/portal/page/portal/ENC_HOME/DOCS/4332394/3D790302C9FD5024E053C92FA8C0D492.pdf





Сите неусогласувања на Македонија со ЕУ регулативата според Енергетската заедница:

❖ Неучеството во Регионалната координирана аукциска куќа на ЈИЕ (SEE CAO). Случајот ECS-4/11 беше инициран во јануари 2011 година проследено со образложено мислење во септември 2014 година, бидејќи операторот на електропреносниот систем, МЕПСО, не усвоил метод на менаџмент на координиран застој и управување со постапката за алокација на капацитетите на пазарот како обврска со одлука донесена во 2008 година од Советот на министрите. На 1 јуни 2016 година, МЕПСО потпиша договор да стане аукционер на координираната аукциска куќа во Југоисточна Европа (SEE CAO). Годишни, месечни и дневни аукции се очекуваат да започнат во почетокот на 2017 година. До тогаш, случајот останува отворен. Според директорот на МЕПСО Ненад Јовановски овој проблем е решен при што во делот на мерки за олеснување на регионалната трговија со електрична енергија со цел намалување на трошоците на учесниците на регионалниот пазар на електрична енергија, Јовановски објаснува дека МЕПСО преку пристапувањето во SEE CAO регионалната компанија за аукции на прекугранични преносни капацитети ги исполни своите обврски произлезени од Energy Community Treaty и регулативата 714/2009.

SEE CAO е создадена со цел од еден центар, во име на 8 компании систем-оператори во регионот, да организира аукции за закуп на капацитети со што ќе се олесни регионалната трговија на електрична енергија, а се очекува и намалување на трошоците на учесниците на регионалниот пазар на електрична енергија. Првата македонска граница на која SEE CAO ќе започне да организира аукции е македонско-грчката граница и првата аукција ќе биде доделување годишен капацитет за 2017 година, а аукцијата е закажана 22 ноември 2016 година. SEE CAO ќе спроведува годишни, месечни и дневни аукции на расположливи преносни капацитети на македонско-грчката граница. За новитетите на пазарот за балансна енергија Јовановски наведува дека од 1 јули 2017 година МЕПСО ќе може да обезбеди балансни услуги од сите учесници кои можат да ја пружат таа услуга на национално ниво, а во перспектива и на регионално ниво. Дополнително се овозможува засебно дефинирање на цена за закуп





на системски услуги и цена за испорачана електрична енергија од системски услуги.⁴²

❖ Одлагање на целосно отворање на пазарот на електрична енергија. По претходна постапка, Секретаријатот поднесе на 13 мај 2016 образложено барање во случајот ECS-2/15 на Министерскиот совет со што се побара решение против Република Македонија за неуспехот да се усогласи со правилата на Енергетската заедница со одложувањето на целосното отворање на пазарот на електрична енергија до 2020 година. Република Македонија е единствена договорна страна, каде што домаќинствата и неколку категории на мали претпријатија се спречени да го избираат снабдувачот по 1 јануари 2015 година.

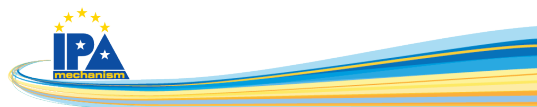
Овој случај се' уште не е решен и Македонија се' уште е под ризик на санкции доколку и новата влада која што треба да се формира после изборите во декември 2016 година не го либерализира целосно пазарот на електрична енергија.

❖ Не-транспонирање на третиот пакет за енергија. На 13 мај 2016 година, Секретаријатот поднесе образложено барање до Министерскиот совет за неуспехот да се транспонира третиот пакет за енергија и неуспехот веднаш да го извести Секретаријатот за транспонирањето на мерките (случај ECS-9/16). Случајот ја следи забрзаната постапка за не-транспозиција на европското законодавство во согласност со член 11 (3) на изменетите Правила за решавање на спорови.

Нема информации дали овој случај е решен.

❖ Исправка на недонесениот Националниот акционен план за обновливи извори на енергија. По поднесувањето од страна на Република Македонија на нејзиниот Национален акционен план за ОИЕ до Секретаријатот, прекршокот идентификуван во случај ECS-5/14 се коригираше и случајот беше затворен во јануари 2016 година. Доставувањето на планот следеше по одлуката донесена од страна

⁴² Вест.мк <http://vest.mk/home.asp?ItemID=21B8736B17354646827C35FB4E5B974D>, пристапено на 14.02.17





на Советот на министри на 16 октомври 2015 година со кој што се утврдува дека оваа договорна страна не успеа да ги исполни своите обврски во согласност со член 20 од Договорот, а во врска со член 4 (1) и член 4 (2) од Директивата 2009/28/ЕК.

Овој случај е решен.

❖ Исправка на неусогласеноста со Директивата за сулфур во горивата. Секретаријатот поднесе образложено мислење за случајот ECS-3/13 против Република Македонија на 21 декември 2015 година. Во април 2016 година, националните власти го информираа Секретаријатот дека Министерството за економија подготвило нацрт-годишен план за следење на квалитетот на мазут и нафта, со цел да се обезбеди ефикасно следење на сулфурот во нивната содржина и да се воспостават методите за земање мостри за нивна анализа. Планот беше усвоен на 15 август 2016. Со тоа, Република Македонија го адресираше прекршувањето на Директивата за сулфур во горива и следствено на тоа Секретаријатот го затвори случајот.⁴³ Овој случај е решен.

И покрај решавањето на дел од споровите, сепак останува проблемот со усогласувањето целосно со законодавството на ЕУ, особено транспортирањето на Третиот енергетски пакет, носењето на нов Закон за енергетика како и либерализацијата на пазарот на електрична енергија за сите потрошувачи. Не може да не се забележи недостаток на стратешка визија за тоа во кој правец земјата оди доколку има проблем да и преземените обврски од ЕЗ ги оствари и примени навремено. Се' уште не е донесена ниту новата стратегија за енергетика, ниту пак е формиран предвидениот Фонд за енергетска ефикасност, а погоре беше споменато значењето токму на овие мерки. Оттука Македонија ја чекаат сериозно тешки години каде што мора да се даде приоритет на енергетските прашања кои до сега беа оставени на маргините на реформските процеси.

⁴³ Секретаријат на Енергетската заедница, Годишен извештај

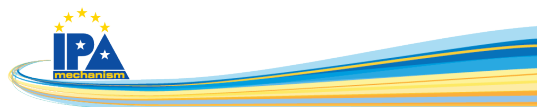


Нацрт Стратегија за енергетика до 2035 година

Македонија веќе неколку години наназад не успева да усвои нова Стратегија за енергетика. Иако уште во 2014 е почнат процесот, три годни подоцна се' уште се чека на нов и усвоен документ кој што по-добро ќе ја трасира енергетската иднина на државата од постоечката Стратегија усвоена 2010 година. Ако се погледне нацрт верзијата, ќе се увиди дека амбициите се дури и помали од она што е поднесено во Париз. Па така во Табелата 4 е предвидениот Енергетски биланс за 2035 година кој што се гледа се потпира повторно на јагленот, со што од 2012 најголем напредок се предвидува кај искористувањето на гасот и ветерната енергија и тоа од 91 ktоe потребна енергија за енергетски трансформации (когенерација/енергани) во 2012 на 470 ktоe производство кај гасот и од 0 ktоe бруто домашно производство од ветерна во 2012 на 35 ktоe во 2035 година.⁴⁴

За жал со новата нацрт стратегија се планира раст на нафтените деривати од 803 ktоe на 1235 ktоe, што ја покажува некоординираноста помеѓу секторските политики и стратешките определби на Македонија кон надвор и дома. Погоре во делот за транспорт беа сликовито прикажани сценаријата за како да се озелени и овој сектор, меѓутоа државата за сега нема таква стратешка определба иако според преземените одредби со Париз, а и со ИПА фондовите и ЕУ обврските сме обврзани да работиме на намалување на емисиите од транспортот (и кај другите енерго-интензивни сектори). Оттука заклучокот е дека фали најпрво стратешка државна определба за тоа кои се целите на Македонија до 2030 и 2050 година кај секторите енергетика, транспорт како и се подразбира згради, индустрија, земјоделие па оттаму да се изготват новите стратегии и да се ревидираат националните придонеси кон Договорот од Париз. Во спротивен случај останува да на хартија постојат разни стратегии кои меѓусебно се неповрзани и оттаму да биде невозможно да се

⁴⁴ МАНУ, Нацрт верзија Стратегија за развој на енергетиката во Република Македонија за периодот до 2035 година, 2.12.14, Скопје, стр 127-132.





спроведат во реалноста преку нивно преточување во законски и подзаконски решенија како и практики на работење, а особено кај делот на привлекување инвестиции или пак ефикасно користење на ЕУ фондовите. Инаку МАНУ за прв пат изготви и сценарио кое што не предвидува употреба на јаглен, што е важна пресвртница имајќи го во предвид фактот дека граѓанските организации од 2005 година интензивно дискутираат и повикуваат на нискојаглероден развој на Македонија и сметаат дека МАНУ ги рефлектира овие барања токму во сценариото без јаглен. Воедно, се работи и на студија за нискојаглероден развој која би требало да биде основа за било која следна стратегија во овој сектор.





Табела 4: Енергетски биланс 2012
к toe

	Кокс	Лигнит + камен јаглен	Сува нафта	Вкупно нафтни производи	TiG	Моторен бензин	Керозин, Дизел и авиациони горива	Други нафтни продукти	Потрошана полипа	Ветро електрична енергија	Соларна електрична енергија	Ветро електрична енергија	Биомоторен бензин	Топлинска енергија	Вкупно електрична енергија		
Бугор-примарно производство		1,250.06							7.62	89.47	4.56	0.00	0.00				
Нето износ	8.22	193.29	107.18	803.82	57.31	99.80	0.00	400.80	127.64	118.28	113.88				225.89		
Вкупно порте бие енергија	8.22	1,863.35	107.18	803.82	57.31	99.80	0.00	400.80	127.64	113.88	7.62	189.27	89.47	4.56	0.00	225.89	
Бензија за енергетски трансформација	0.00	1,246.06	107.18	38.46	0.00	0.00	0.00	38.46	0.00	91.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Термоцентрални		1,242.18		22.78				22.78									
Индустриски топлани (енерџи)		3.88		0.00				66.07									
Рефнерија		107.18		0.00				15.68									
Давни котлари и Комбинирани електрани				15.68				24.94									
Индустриски котлари и др.				0.00													
Производство на трансформирање енергија	0.00	0.00	0.00	99.23	4.36	19.29	7.06	30.68	37.83	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	395.87	
Термоцентрални				0.00												393.31	
Индустриски топлани (енерџи)				0.00											22.13	25.56	
Рефнерија				99.23	4.36	19.29	7.06	30.68	37.83						37.74		
Давни котлари и Комбинирани електрани				0.00													
Индустриски котлари и др.				0.00													
Размена				0.00													
Потрошувачна во енергетскиот сектор				0.00													
Земји во процес и дистрибуција				0.00													
Регулирање на енергетскиот сектор	8.22	143.29	0.00	864.59	61.67	119.09	7.06	491.48	127.01	118.28	22.48	7.62	189.27	0.00	4.25	0.00	8.09
Финанс на енергетска потрошувачка				58.70				58.70									51.78
Финанс на енергетска потрошувачка	8.22	143.29		800.78	61.67	119.09	1.96	491.48	127.01	99.58	22.48	7.62	189.27	0.00	4.25	0.00	51.78
Финанс на енергетска потрошувачка	8.22	135.54		225.75	8.34		49.46	108.37	99.58	20.30			6.84	2.96		2.96	190.00
Соборнаја				46.91	14.90	118.78	1.96	310.27									1.48
Останата потрошувачка	0.00	3.75		129.12	38.42	0.31	0.00	71.75	18.64	0.00	2.18	7.62	182.43	0.00	1.29	0.00	48.82
Домашинства	1.45			57.32	32.82		24.90										34.13
Земјоделство	0.00			13.45	0.02	0.31									0.00	0.00	1.78
Други сектори		2.30		58.34	5.98		46.68	6.68	2.18				10.77	0.00			14.69

Извор: МАНУ





Табела 5: Енергетски биланс 2035

кТоЕ

Код	Линит + камен углен	Сурова нафта	Вкупно нафтни продукти	ТНГ	Моларен бензин	Дизел гориво	Други нафтни продукти	Природен газ	Геотермална топлина	Биомаса	Микро енергија	Соларна енергија	Ветро енергија	Ведерна електрична енергија	Биометан бензин	Вкупно Топлино енергија	Вкупно електрична енергија		
Буро-приморско производство	44579																		
Нету-уваз	11.98	40805	0.00	124.98	83.54	87.83	4406	770.00	112.19	13735	978.97	26.48	275.38	333.63	19.90	34.98	75.59	15.50	
Вкупно потребна енергија	11.98	83384	0.00	124.98	83354	87.83	4406	770.00	112.19	13735	978.97	26.48	275.38	333.63	19.90	34.98	75.59	15.50	
Серија за енергетски трансформации	0.00	64880	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	489.98	0.00	13.87	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Термоцентрални	64880																		
Индустриски топлани (енергетски)	0.00																		
Рафинерии	0.00																		
Јавни котлари и Комбинирани електрани	0.00																		
Индустриски котлари и др.	0.00																		
Производствена трансформациона енергија	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Термоцентрални	0.00																		
Индустриски топлани (енергетски)	0.00																		
Рафинерии	0.00																		
Јавни котлари и Комбинирани електрани	0.00																		
Индустриски котлари и др.	0.00																		
Равнана	91.09				15.90		75.59												
Индустриски котлари (енергетски)	0.00																		
Потрошувачи во енергетскиот сектор	0.00																		
Зградби во пренес. дистрибуција	11.98	20503	0.00	1326.06	83.54	103.33	4406	865.59	112.19	13735	494.59	20.07	262.71	0.00	9.06	0.00	0.00	0.00	0.00
Расположиво за финална потрошувачка				69.46															
Финална неенергетска потрошувачка	11.98	20503		1236.60	83354	103.33	4406	865.59	112.19	6789	494.59	20.07	262.71	0.00	9.06	0.00	0.00	0.00	0.00
Финална енергетска потрошувачка	11.98	20503		233.38	1122			48.41	106.06	6789	124.49		17.90		5.69				
Индустрија				94.91	5737		4406	790.14			41.46								
Сообраќај				68.11	1495		0.00	47.03	6.13	0.00	325.84		20.07	244.81		0.00	0.00	0.00	0.00
Останата потрошувачка	0.00	0.00		5.31	531		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00
Домаќинства	0.00	0.00		0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00
Земјоделство	0.00	0.00		0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00		0.00	0.00	0.00	0.00
Други сектори	0.00	0.00		62.80	964		47.03	6.13	115.42										

Извор: МАНУ



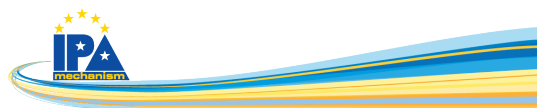


Од приложените примери се гледа дека пред Македонија стојат два избора. Едниот е континуирана зависност од јаглен и фосилни горива, додека другиот е декарбонизиран енергетски систем со потпирање на сончевите ресурси, ветерот и хидроото и во одредени случаи ако има потреба и когенеративни постројки на гас.

Анализа на секторот енергетика

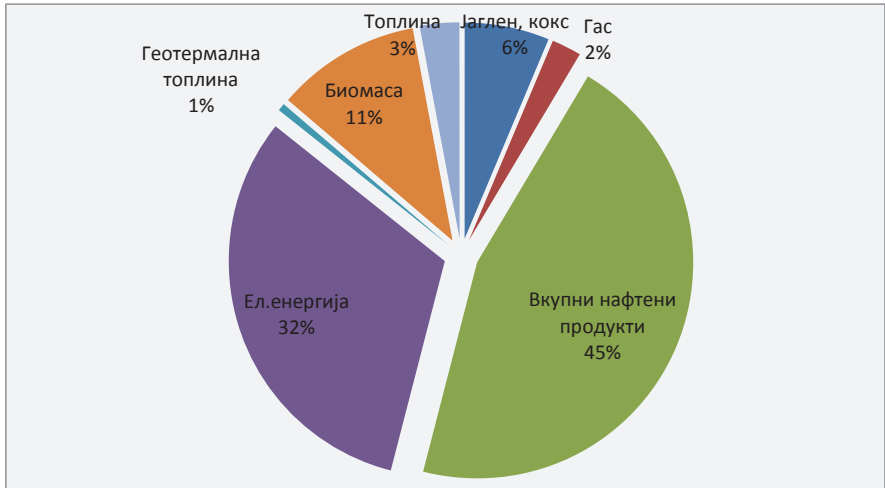
Што всушност се случува во секторот енергетика во Република Македонија? Според четиригодишниот проект за изготвување на Нискокарбонски енергетски калкулатор со сценарија до 2050 година, за Македонија и за регионот на Југоисточна Европа (ЈИЕ), наречен Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа (СЕЕ СЕП)⁴⁵, секторот енергетика во Македонија е на прво место по загадувањето поради тоа што базичната енергија најмногу се добива од користење на фосилното гориво лигнит. Вкупните емисии на стакленички гасови поделени по сектори за 2010 година се прикажани на сликата број 1, при што се гледа дека првото место место по загадување отпаѓа на секторот енергетика. Сликата 5 прикажува што сè се користи како енергенс во РМ, при што најголем процент одземаат нафтениите производи и електричната енергија која што во најголем дел е од фосилни горива. Оттука и фактот што најголеми емитери на емисии се секторот енергетика и секторот транспорт. Потпирањето сосем на фосилни горива е проблематично од аспект на борбата со климатските промени и приклучувањето кон ЕУ која што се обврза да ги намали емисиите на ниво на унијата до 85-90% до 2050 година.

⁴⁵ СЕЕ СЕП <http://www.analyticamk.org/en/programs/public-policy-analysis-and-administration/44-category-en-gb/programs/public-policy-analysis-and-administration/335-south-east-europe-sustainable-energy-policy-see-sep>





Слика 5



Извор: Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа⁴⁶

Според Нискокарбонскиот енергетски калкулатор за ЈИЕ за 2050 година, Македонија⁴⁷ може да избере помеѓу декарбонизирана иднина или бизнис како и обично што би значело заробени инвестиции во јаглен, загубени животи поради загадувањето и намалена економска активност. Декарбонизираното сценарио за до 2050 година предвидува производство на електрична енергија најмногу од хидро и сонце. Додека пак производството од јаглен и останати фосилни горива се намалува и стигнува до нула во 2050 година. Со тоа и емисиите во РМ значително се намалуваат.

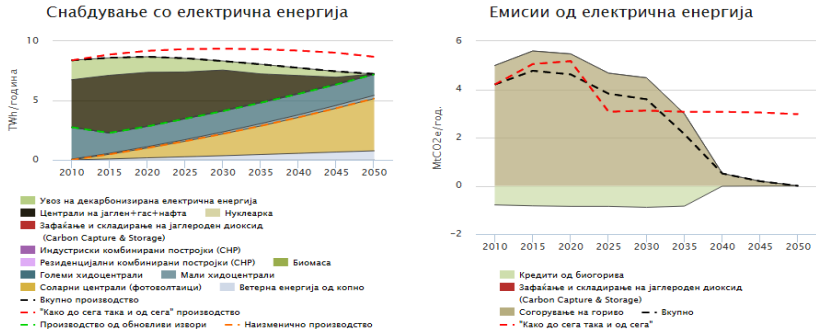
⁴⁶ Документите не се јавно објавени, но се јавно достапни по барање доставено до Аналитика.

⁴⁷ Нискокарбонскиот енергетски модел Македонија <https://www.see2050carboncalculator.net/2050/Macedonia/Energy.php>



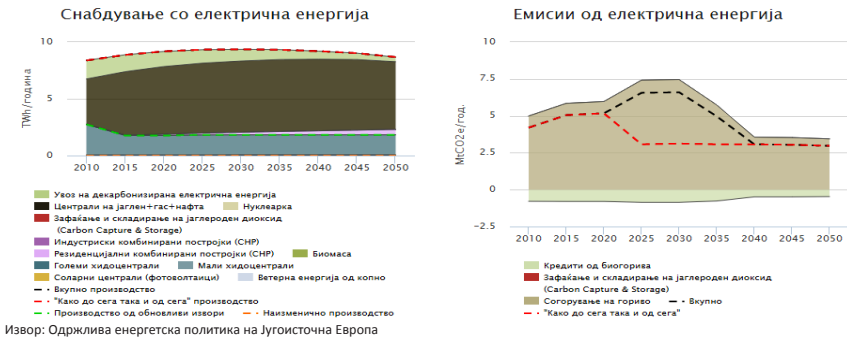


Слика 5



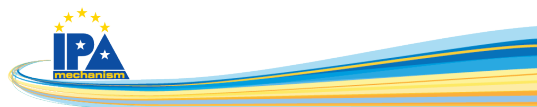
Додека пак според сценариото како до сега така и од сега се гледа дека ако Македонија продолжи со интензивната употреба на фосилни горива, емисиите (а со тоа и загадувањето) не се намалуваат, туку напротив растат со растот на капацитетот на термоелектраните.

Слика 6



Или прикажано попластично во Табелата 2⁴⁸ се гледаат двете од можните сценарија за иднината на енергетскиот систем во регионот на ЈИЕ што важи и за Македонија. Доколку се оди кон приклучување кон ЕУ и исполнување на условите за намалување на емисиите до 90% до 2050 година, тогаш изборот е очигледен. Фокус мора да се стави на ОИЕ и ЕЕ, додека пак фосилните горива постепено да се исфрлаат од употреба.

⁴⁸ СЕЕ СЕП, Југоисточна Европа, ПАТОТ КОН ЕУ ИЛИ ПАТОТ КОН НИКАДЕ. Енергетски план за 2050 година Техничка анализа, октомври 2016 година, стр. 15-16.





2050 година	Патот кон ЕУ	Ќорсокак
Ветар на копно	Постоечки центри (без понатамошно проширување во иднина). (инсталирани 0.07865 GW)	Најдобри локации (како извор) и други локации кои се помалку финансиски остварливи до 2050. (ниво на амбиција 3 инсталирани - 13.1 GW)
Големи хидроелектрани	Постоечки електрани, тие кои се во изградба од 2010 година како и предложени електрани кои не се во заштитени подрачја, ниту се предложени или дискутирани по речните токови од значително значење, инсталирани до 2050. (ниво на амбиција 2 – инсталирани 10.966 GW)	Без значителен развој, само постоечки електрани и тие во изградба од 2010 ќе останат до 2050-та. (инсталирани 10.426 GW)
Мали хидроелектрани	Без значителен развој, само постоечки електрани и тие во изградба од 2010 ќе останат до 2050-та. (ниво на амбиција 1 - инсталирани 0.3833 GW)	Без значителен развој, само постоечки електрани и тие во изградба од 2010 ќе останат до 2050-та. (инсталирани 0.3833 GW)
Фотоволтаици	50% од целосната кровна површина расположива за фотоволтаици (како и соларни термални панели) е искористена кај стамбените и јавни згради. (ниво на амбиција 3 – инсталирани 29.9 GW)	Постоечки капацитети (без идно проширување)
Соларни термални колектори	Реон покриен со соларни панели за производство на резиденцијална топла вода. Предуслов: постепено зголемување до прос. 3m ² по домаќинство во 2050. (амбиција ниво 3)	Постоечки капацитети (без идно проширување)
Нуклеарка	Единствената нуклеарна централа во ЈИЕ е Кршко во Словенија со вкупна моќност од 696 MW. Поврзана е на мрежа која снабдува ел. енергија за потрошувачите во Словенија и Хрватска (350 MW). Со сегашната амбиција се претпоставува дека Кршко ќе престане со работа според планираното во 2023 година.	Кршко ќе функционира до 2043-та
Јаглени термоелектрани	Додатни поправки на постоечките центри беа направени за исполнување на Директивите за индустриски емисии и е планирано нивно гаснење до 2050-та. Без изградба на нови до 2050. (ниво на амбиција 3 – инсталирани 0.51 GW)	Додатни поправки на постоечките центри беа направени за исполнување на Директивите за индустриски емисии и згаснувањето е планирано кога ќе бидат стари 50 години. Нови капацитети, планирани за градба до 2025, се верува дека ќе се изградат. (инсталирани 6.66 GW)
Увоз на електрична енергија	Само ако потрошувачката ја надминува понудата, ел.енергија потрошена во 2050 е од увоз	
Биомаса	Користење локална биомаса ќе се зголеми за 20% во споредба со 2010 засновано на по-добро управување и пошумување. (ниво на амбиција 2)	10% пораст од нивото во 2010 до 2050 (линеарен пораст)
Биогорива	3% од националната потрошувачка на течни транспортни горива е адресирано со локално производство на течна биомаса. (ниво 2)**Врз основа на Директивата за обновлива енергија од 2020 година, ЕУ цели да 10% од горивото за транспорт на секоја ЕУ земја е од обновливи извори како што се биогоривата.	

Извор: Одржлива енергетска политика на Југоисточна Европа

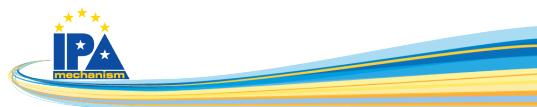




Македонија како држава која што го потпиша Договорот од Париз за намалување на емисиите, во своите Национални придонеси за таквото намалување е со поскупопредложни предлози. Според Предлогот доставен од МЖСПП, емисиите на CO₂ од согорувањето на фосилните горива Македонија планира да ги намали за 30%, односно за 36% кај повисокото ниво на амбиција, до 2030 година во однос на како и досега така и од сега (BAU) сценариото (проблемот со и така малите амбиции е што Македонија во BAU сценариото всушност предвидува раст на емисиите со што испаѓа дека ако воведат мерки за нивно намалување тие не би се намалиле туку би се израмниле со нивото во 2015 година со што не се постигнува позначителен успех – забелешка на авторот). Емисиите на CO₂ од согорување на фосилни горива покриваат речиси 80% од вкупните емисии на стакленички гасови во земјата со доминантно учество на следните сектори: енергија, згради и транспорт.⁴⁹ Двете предложени сценарија, митигационо со постоечки мерки и сценариото со повисоки амбиции се опишани во Табелата 3.⁵⁰

⁴⁹ Поднесок на Република Македонија, планирани национално утврдени придонеси, 4.08.2015, http://www4.unfccc.int/submissions/INDC/Published%20Documents/The%20former%20Yugoslav%20Republic%20of%20Macedonia/Submission_Republic_of_Macedonia_20150805144001_135181.pdf, стр. 1

⁵⁰ Ибид., стр. 4





Табела 3

<p>Митигационо сценарио со постоечки мерки</p>	<p>Политики и мерки за ублажување:</p> <p>Снабдување со енергија</p> <ol style="list-style-type: none">1. Намалување на загубите во дистрибуцијата2. Големи хидроелектрани3. Мали хидроелектрани4. Соларни електрани5. Ветерни електрани6. Електрани на биогаз7. Когенерација на биомаса8. Централно греење во Битола9. Соларни термални колектори10. Биогорива 5% <p>Згради</p> <ol style="list-style-type: none">11. Обележување на апарати (за ЕЕ)12. Кампањи за јавна свест, инфо центри за енергетска ефикасност13. Реновирање на згради (во согласност со Правилникот за енергетски карактеристики на згради и Директивата 2010/31/EU)14. Изградба на нови објекти (во согласност со Правилникот за енергетски карактеристики на згради и Директивата 2010/31/EU) <p>Транспорт</p> <ol style="list-style-type: none">15. Зголемена употреба на железницата16. Обнова на возниот парк17. Зголемена употреба на велосипеди, пешачење и воведување на политики за паркирање
<p>Поамбициозно сценарио со дополнителни мерки</p>	<p>Дополнителни политики и мерки за ублажување:</p> <p>Снабдување со енергија</p> <ol style="list-style-type: none">1. Дополнителни електрани на природен гас2. Геотермални централи3. Биогорива 10% <p>Згради</p> <ol style="list-style-type: none">4. Исфрлање на вжарени светилки5. Исфрлање на резистивни греалки6. Изградба на пасивни згради7. Гасификација на станбениот и комерцијалниот сектор <p>Транспорт</p> <ol style="list-style-type: none">8. Проширување на железничката пруга кон Бугарија

Извор: МАНУ



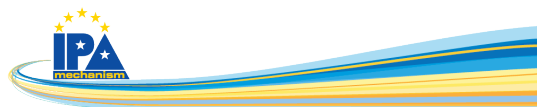


Транспарентност

Аналитика во 2014 и 2015 година вршеше истражување за транспарентноста на главните чинители во секторот енергетика, и тогаш за-
клучокот беше следен:

Како главни прашања за институциите и државните компании, кои остануваат да бидат решени и подобри според анализата се:

- ❖ необјавување годишни програми со финансиски планови;
- ❖ необјавување на годишни извештаи со детални финансиски анализи на потрошеното во претходната година;
- ❖ необјавување на внатрешни и надворешни ревизорски извештаи;
- ❖ проблеми со водењето на сметководствата;
- ❖ таму каде што има извештаи – неконзистентност низ годините при известувањето како во формата така и во содржината на извештаите;
- ❖ непрецизни закони кои се однесуваат на овој сектор посебно Законот за енергетика како и Законите за државна помош, јавни набавки, заштита на конкуренцијата;
- ❖ проблеми со тендерите и јавните набавки т.е. непочитување на пропишаните законски процедури;
- ❖ необјавување на дадените тендери како и остварените јавни набавки на своите веб страници;
- ❖ непрецизни буџети, кои што исто така не се доволно јасни за пошироката јавност;
- ❖ непроследување на откриени недостатоци во работењето – непознатост што се случува со одредени случаи откако ќе се откријат и упатат до надлежните институции како МВР, Јавно обвинителство, итн;
- ❖ предолги процедури откако ќе се утврдат недостатоци во работењето;
- ❖ мали казни за тие што ги сториле прекршоците;
- ❖ немање законска обврска за постапување по наодите на државниот ревизор;
- ❖ нетранспарентна државна помош за енергетските државни компании;
- ❖ недоволно известување по медиумите особено за случаите каде што се откриени недостатоци при работењето;





- ❖ проблематична (не)зависност на Регулаторната Комисија за енергетика и нејасна позиција во системот на Агенцијата за енергетика;
- ❖ недоволна вклученост на Собранието на РМ во одлучувањето по енергетските прашања;
- ❖ нетранспарентност на Секторот за енергетика при Министерство-то за економија, без ниту еден податок или информација објавени на интернет страницата на министерството;
- ❖ пронајдени неправилности во начинот и постапките за доделување на договори за одредени јавни набавки и реализација на склучените договори кај ЕЛЕМ;
- ❖ финансиска нетранспарентност со таканаречените проекти од општествен интерес на МЕПСО и ЕЛЕМ, нејаснотиите околу оправда-носта, недоволни расправи за користа од нивното имплементирање итн;
- ❖ слаб човечки и финансиски капацитет кај оние институции кои би требало да вршат некаков надзор како Комисијата за заштита на конкуренцијата и Државната комисија за спречување на корупција.

Во извештајот „Како до финансиска транспарентност и отчетност кај институциите и компаниите во енергетскиот сектор во Република Македонија“⁵¹, беше истражена работата на Собранието на РМ т.е. Комисијата за економски прашања под чија надлежност е енергетиката, како и Комисијата за финансирање и буџет, Министерството за економија, Агенцијата за енергетика, Регулаторната комисија за енергетика, МЕПСО и ЕЛЕМ. Погоре споменатите наоди се уште важат и денес. Па така во декември 2016 година:

- ❖ Агенцијата за енергетика нема објавено ниту еден извештај за својата работа на својата веб страница по 2012 година; додека пред две години беше укажано дека Агенцијата за својата работа на официјалната веб страница објавува програми за работа при што се наведени програмите од 2006 до 2014 година, и извештаите за она што е сработено при што се наведени извештаите од 2007 до 2012 година. Нема образложение зошто фали 2006, а и 2013 година во време-

⁵⁰ Соња Ристеска, Аналитика, Како до финансиска транспарентност и отчетност кај институциите и компаниите во енергетскиот сектор во Република Македонија, февруари 2015 година, http://analyticamk.org/images/Files/Reports/Transparency-FINAL_07d1c.pdf



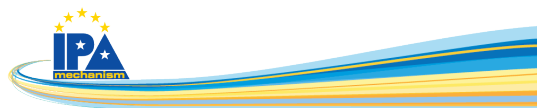


то кога е пишуван овој извештај знаејќи на пример дека извештаите за претходните години се подготвувани во јануари месец наредната година. Исто така иако има наоди за злоупотреба на службена должност на претходните два директора на Агенцијата, до крајот на 2016 година ниту за еден од нив има покренато постапка или пак некаква одлука/пресуда.

❖ Регулаторна комисија за енергетика. РКЕ е редовна во објавувањето на своите извештаи, па така на средината на календарската година се објавува извештајот за претходната. Последен достапен извештај е тој за 2015 година, објавен на 01 јули 2016. Содржински извештаите се лесно разбирливи, достапни, можат да се симнуваат и споделуваат и лесно се користат. Меѓутоа препораките да ваквата состојба секако може да се подобри со тоа што би се вовел и приказ на јавните набавки што РКЕ ги прави, како и на ревизорските извештаи со што уште повеќе би се засилила отчетноста и транспарентноста на Комисијата од извештајот на Аналитика не се земени во предвид, со што иако е исполнет законскиот минимум за транспарентно работење целосна отчетност може да се даде само со детални прикази на ревизиите како внатрешни така и надворешни како и на склучените договори за јавни набавки.

❖ Министерство за економија – продолжува со својата нетранспарентна и неотчетна работа и во 2016 година, па така се уште важи заклучокот од пред две години дека „известувањето на Секторот за енергетика при Министерството за економија на РМ е сиромашно со информации и податоци, со слаба транспарентност и отчетност. Најголем проблем е што нема воопшто никакви финансиски извештаи за работењето на ниту еден орган под Министерството.“

❖ ЕЛЕМ како најголема компанија за производство на електрична енергија во Македонија и компанија во државна сопственост, ги објавува тендерите на својата веб страница (www.elem.com.mk) со што е направено подобрување од 2014/5 кога беше утврдено дека: главна забелешка при прегледот на транспарентноста на ЕЛЕМ е што нема сумирано кои сè тендери компанијата ги има објавено, доделено, како и збирна анализа на направените јавни набавки. Сепак ревизорските извештаи не се објавуваат иако таквата пракса е посочена како позитивен чекор кон зголемување на транспарентноста и





отчетноста и повторно има доцнење во објавата на извештаите, па така во февруари 2017 година се уште не се објавени извештаите за работата на компанијата во 2015 година.

❖ МЕПСО како најголемиот преносен оператор во државна сопственост исто така на својата веб страна започна со објава на тендерите кои ги објавува компанијата (www.mepso.com.mk) што е исто така чекор кон подобрување на транспарентноста и отчетноста. Како и кај ЕЛЕМ, продолжува праксата со доцнење на објавување на годишните извештаи па така, се уште фали извештајот за 2015 година, иако финансискиот извештај како таков е достапен за годините 2015-2010 (со тоа што ја нема 2011 година).

Од кратката споредба на резултатите од извештајот на Аналитика од 2014/5 и моменталната состојба крајот на 2016, почетокот на 2017 година, може да се изведе заклучок дека има мало подобрување во транспарентноста во енергетскиот сектор, но за жал останува праксата на неотчетност за тоа како се трошат парите на граѓаните. Ниту еден чинител од енергетиката не искажа спремност за редовно објавување на ревизорски извештаи за нивното работење, ниту пак имаат унфициран, стандардизиран пристап кон објавувањето на годишните извештаи за нивната работа, останатите важни документи и јавните набавки и тендерите. Повеќе е оставено на сопствена волја на институцијата/компанијата отколку да има правила како благовремено, отчетно и јасно да се известува јавноста за нивната работа.

Студија на случај – наводна корупција во секторот енергетика

Што се однесува пак до корупцијата, постојат наоди за наводни коруптивни дејствија, меѓутоа скоро ниту еден случај не е процесираан пред судовите, што е поврзан со наоди за корупција во секторот енергетика. Една од најновите вести во овој сектор е дека во јануари 2017 година Специјалното јавно обвинителство (СЈО) осомничи седум лица дека ја злоупотребиле службената положба во случајот „Тарифа“ кој се однесува на постапка за јавна набавка на софтвер за потребите на АД ЕЛЕМ. Осомничените со неизвршување на службената должност овозможиле правното лице – конзорциум, кое по-



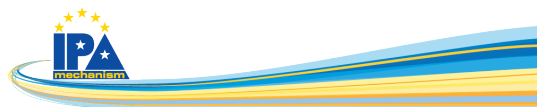
доцна го добило тендерот, да се квалификува во втората фаза на преговарање при јавната набавка, иако немало доставено комплетна документација. Вредноста на Договорот за јавна набавка била преку четири милиони евра. Дополнително, причинета била и штета од 456 илјади евра откако осомничените одобриле исплати на парични средства на име лиценци за одржување на софтверот, иако услугата никогаш не била извршена. Од СЈО тврдат дека од АД ЕЛЕМ досега биле исплатени 3,7 милиони евра за набавка на системот, иако тој во значителен дел воопшто не е имплементиран. Рокот за неговата имплементација изминал пред четири години, на 11 февруари 2013 година.⁵²

ЕЛЕМ од друга страна демантираше дека за овој тендер биле распишувани дополнителни огласи за набавка на услуги и производи. Од ЕЛЕМ појаснуваат дека за консултантски услуги за овој проект бил склучен договор со фирмата Вијалто. Оваа фирма ја подготви тендерската документација за избор на изведувач на имплементацијата на ЕРП (Enterprise Resource Planning System) системот, да помага при процесот на евалуација на понудите и да помага при примената на софтверот, паралелно со фирмата која ќе биде избрана за изведувач на имплементацијата на софтверските решенија што влегуваат во состав на ЕРП системот. Што се однесува до функционирање на системот, од ЕЛЕМ тврдат дека сите востановени модули самостојно работат и се оперативни. „Двете софтверски решенија - ДМС, систем за управување со документи и ХЕРМЕС, систем за управување со човечки ресурси се целосно оперативни и во употреба, а по неопходните тестирања и проверување на оперативните перформанси, и последниот сегмент од ЕРП, САП систем е во фаза за пуштање во работа“, велат од ЕЛЕМ.⁵³ Случајот сè уште нема судска разрешница, т.е. до завршувањето на овој документ освен покренувањето на обвинението нема ништо ново.

Исто така, на 28 февруари 2017 година, Специјалното јавно обвине

⁵² СЈО ги истражува тарифите во ЕЛЕМ, <http://www.dw.com/mk/%D1%81%D1%98%D0%BE-%D0%B3%D0%B8-%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B6%D1%83%D0%B2%D0%B0-%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%84%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%B2%D0%BE-%D0%B5%D0%B-%D0%B5%D0%BC-%D0%B8-%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%D1%82-%D0%BD%D0%B0-%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8/a-37251359>, пристапено на 1.03.2017

⁵³ ЕЛЕМ ги демантира наводите на СЈО за случајот Тарифа, <http://www.mkd.mk/makedonija/politika/za-elim-nema-nishto-sporno-vo-slucajot-tarifa>, пристапено на 1.03.2017.





нителство, во случајот „Труст“ осомничи три лица и три фирми кои се поврзани со „тендер“ за ископ на јаловина и јаглен од Суводол, Битола. Како што соопшти обвинителката Фатиме Фетаи, станува збор за тоа како еден конзорциум со фалсификувана документација добил тендер и анекс на истиот тој и заработил над 17 милиони евра... Според сомненијата на СЈО, фирмите „Трансмет“, „Силекс неметали“ и „Вато“, како и двајца управители и еден застапник на овие фирми, при пријавувањето за учество во јавната набавка во 2011 година доставиле невистинита документација за сопственост на механизација, која била услов за учество и квалификување во наредната фаза од постапката во јавната набавка. Доказите упатуваат на основано сомнение дека Комисијата за јавна набавка и стручната комисија врз основа на целокупната невистинита документација оцениле дека конзорциумот ги исполнува условите. По извршеното бодирање на економските оператори пријавени на огласот, Комисијата за јавна набавка, изготвила извештај за спроведена постапка за јавната набавка за избор на квалификувани кандидати во втората фаза од постапката и одговорното лице на АД ЕЛЕМ - Скопје, донело одлука со која конзорциумот „Трансмет“ ДОО - Скопје и „Силекс неметали“ СТ ДООЕЛ - Кратово е избран за квалификуван кандидат во втората фаза од постапката - посочи Фетаи. На овој начин, како што соопштија од СЈО, тројцата осомничени оствариле имотна корист од една милијарда денари, а дополнително бил склучен и анекс на овој договор во износ од околу 60 милиони денари. Така, вкупната предизвикана штета изнесува над 17 милиони евра, сума која АД ЕЛЕМ во целост му ја исплатил на конзорциумот од трите фирми. За двајца од осомничените лица, СЈО најави и дека ќе побара судот да им одреди мерка притвор..⁵⁴

Аналитика во 2015 година објави по повод работењето на ЕЛЕМ: „од приложената опсежна ревизија може да се заклучи дека се пронајдени недостатоци во работењето на ЕЛЕМ, и тоа особено во делот на

⁵⁴ СЈО истражува тендер за добивање ископ во Суводол, Нова Македонија,



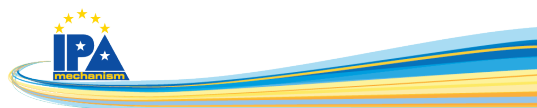
јавните набавки и склучувањето на договори со трети лица. Главниот проблем тука е што, во сите случаи каде што е извршена ревизија на работата на државните ентитети и се пронајдени недостатоци во работењето скоро никаде нема извештаи за тоа какви активности и во кој рок се преземени за надминување на тие недостатоци. Исто така забелешка тука е дека ваквите ревизиорски извештаи иако достапни до јавноста, ниту ЕЛЕМ ниту било кој друг ентитет предмет на оваа анализа ги има споменато, објавено, или пак наведено во своите годишни или било какви други извештаи. Ова секако не е противзаконски, меѓутоа во полза на транспарентноста и отчетното трошење пари оди ако се преземе одговорност и јавно се презентираат недостатоците и начинот на кои тие се или ќе бидат надминати. Во спротивно, било која анализа останува нецелосна бидејќи е невозможно да се најдат јавно достапни информации што се случило по наодите за неправилно работење.⁵⁵ „Останува препораките за правила и добри практики за транспарентно и отчетно финансиско работење на ЕЛЕМ, но и останатите субјекти во енергетскиот сектор допрва да се воведат, но најпрво сите сомненија за корупција и злоупотреба на службената положба мора темелно да се истражат.“

Препораки

Иако има одреден напредок во зголемувањето на учеството на ОИЕ во производството на електрична енергија, решавање на два од споровите со Енергетската заедница, како и потпишувањето на Договорот од Париз, сепак реформите во секторот енергетика не само што не напредуваат туку и целокупниот развој се уназадува во последните години со неинвестирањето не само во нови алтернативни извори (последно изградено е ветерниот парк во Боганци кој што беше инвестиција на германската банка KfW – забелешка), туку и во административни и научни капацитети како и во зголемени мерки за енергетска ефикасност од страната на потрошувачката. На пример, обврски што самата држава си ги препишала уште пред седум години, како што е формирање на Фондот за енергетска ефикасност предвиден

⁵⁵ Соња Ристеска, февруари 2015 г., стр 41.

⁵⁶ Стратегија за унапредување на енергетската ефикасност во Република Македонија до 2020 година.





со Стратегијата за енергетска ефикасност не се имплементирани.⁵⁶ Тоа само ја зголемува загриженоста за тоа како институциите кои ги утврдуваат стратешките определби истите ќе ги остварат доколку утврденото останува само на хартија. Оттука, препораките кои што следат, а се насочени кон институциите одговорни за овој сектор можат да се издвојат:

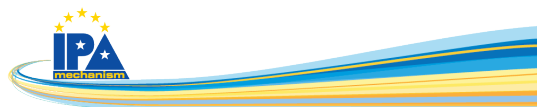
- ❖ Да се усогласат стратешките документи со целите на ЕУ во енергетиката и со преземените обврски за намалување на емисиите со Договорот од Париз;
- ❖ Да се стави на јавна расправа нацрт верзијата на Стратегијата до 2035 година и конечно да се усвои новата стратегија во 2017 година со што веднаш потоа да се подготват акциони планови за нејзино имплементирање;
- ❖ Стратегијата да промовира декарбонизација на енергетскиот сектор и намалување на енергетскиот интензитет кај потрошувачката како и стратешки насоки за справување со енергетската сиромаштија;
- ❖ Веднаш да се либерализира пазарот на електрична енергија за домаќинствата со поддршка и асистенција на Енергетската заедница;
- ❖ Задолжително секоја општина да се поттикне да ги исполни законските обврски за изготвување на извештаи за мерки за енергетска ефикасност со таргетирани обуки, финансиски бенефиции за вработување и формирање на енергетски одделенија и други повластувања;
- ❖ Да се изградат административни капацитети во општините за подготвка на проекти од областа енергетска ефикасност;
- ❖ Да се вратат енергетските пасоши за сите градби без разлика кога се изградени;
- ❖ Да се формира Фондот за енергетска ефикасност;
- ❖ Законски да се поттикне развојот на ОИЕ со мрежно мерење т.е. можност граѓаните без формирање на фирма да произведуваат електрична енергија и таа да ја даваат во системот со договор со снабдувачот.



Како и веќе утврдените препораки во документот:

- ❖ Да се разгледа опцијата за воведување независен надзор над финансиското работење во енергетскиот сектор од тела формирани со посебна легислатива на која им е доделена таа улога како и од законодавниот дом како врховен претставник на граѓанската волја или пак зајакнување на капацитетите таму каде што го има независниот надзор;
- ❖ Да се зајакнат професионалните капацитети и да се зголеми буџетот на Државната комисија за спречување на корупција. Истата да се обврзе да ги следи сите случаи за кои дала мислење и се во процедура, поради водење јасна евиденција и статистика за разрешницата на случаите;
- ❖ Воведување на парични, но и казни за забрана за дејствија на пазарот, при прекршување на правилата на пазарот т.е. Законот за заштита на конкуренцијата доколку се наруши конкуренцијата на пазарот на енергетика, во зависност од тежината на стореното дело, особено со неизбежната либерализација.
- ❖ Зајакнување на неависноста и капацитетите и на другите институции кои што се бават со надзор над работата на енергетскиот сектор во некој дел, како што се Комисијата за заштита на конкуренцијата, Царинската управа, како финансиски така и со човечки ресурси.
- ❖ Обвинителите и судиите кои се инволвирани во случаи поврзани со енергетиката треба да поминат посебни обуки за тоа како да се справуваат со вакви случаи поради нивната специфична природа.
- ❖ Судовите и Јавните обвинителства редовно да поднесуваат соопштенија до јавноста за процесите во кои што се инволвирани актери од енергетскиот сектор.⁵⁷

⁵⁷ Соња Ристеска, февруари 2015 г., стр 66-69.





ЗАКЛУЧОЦИ

Главниот заклучок е дека Македонија нема стратешка определба од сите заинтересирани страни на чело со институциите во кои правци ќе се развиваат секторите транспорт и енергетика. Најчесто и од приложеното се работи засебно на стратегиите, без консултации со останатите сектори и оттука произлегува неможност за спроведување на стратешките документи во реалноста.

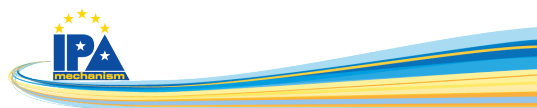
Заклучокот е дека секторот транспорт е неразвиен, доста загадува и потребна е целосна смена на правецот на стратешко развивање решенија во овој сектор за да се намалат емисиите, но и да се зголеми мобилноста. Ова особено важи за урбаниот транспорт. Истиот заклучок е и за секторот енергија, одредени проблеми се провлекуваат со години, најмногу допринесува за загадувањето, скоро целосно се потпира на фосилни горива, увозот е преголем, недоволен е развојот во обновливите извори на енергија, и нема доволна поддршка од институциите законски и правно да го потпомогнат развојот на овој сектор. Потребно е усогласување на стратешките правци на различните носители на одлуки и воопшто на цела држава за тоа како ќе се развива енергетиката, и потребна е сериозна посветеност, човечки ресурси и финансии за да може земјата да фати чекор со остатокот од Европа. Беа презентирани и неколку случаи за кои била или е покрената истрага или постапка пред судовите за коруптивни дејствија. Заклучокот е дека ниту секторот транспорт ниту енергетика не се имуни на ваквите појави во Македонија. Она што загрижува е што до сега нема ниту еден целосно расчистен случај за каде што постоеле наоди за корупција во последната деценија и повеќе, со што се потенцира неодождната потреба од тоа да суддите и обвинителите кои што работат на вакви специфични случаи од овие два сектора да добијат посебни обуки. Бидејќи двата сектора се капитално интензивни и зависат од странските финансиски институции, без обезбедување на правна сигурност нема да биде можен нивен брз раст, а со тоа и македонската економија и развој ќе трпат негативни контраефекти. Оттука важноста не е само во правилното креирање на стратегиите и законите, туку и во обезбедувањето професионална, независна судска власт која што ќе обезбеди владеење на правото, но и на правната сигурност при зделките и работењето во секторите транспорт и енергетика.





ИЗВОРИ

1. Извештај за напредокот на Македонија, Поглавје 14, Европска Комисија, Брисел 9.11.2016 година
2. Извештај за напредокот на Македонија, Поглавје 14, Европска Комисија, Брисел 10.11.2015 година
3. Извештај за напредокот на Македонија, Поглавје 14, Европска Комисија, Брисел 8.10.2014 година
4. Европска политика на соседство и преговори за проширување, Република Македонија, финансиска поддршка под ИПА II, http://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/instruments/funding-by-country/former-yugoslav-republic-of-macedonia_en
5. Секторска оперативна програма за транспорт – 2014-2020, Македонија
6. Нацрт ревидирана верзија на Индикативен стратешки документ 2014-2020, (2017 година)
7. Индикативен стратешки документ 2014-2020
8. Не-државни чинители во акција http://www.analyticamk.org/images/stories/files/non-state_actors_in_action.pdf
9. Зелен раст, Светска банка, март 2014
10. Интервју со Мануела Манолис, од Делегацијата на ЕУ во Скопје, одговорна за следење на напредокот во поглавјето 14 – Транспорт, одржано во ноември 2016 година
11. Интервју со претставник од Македонски железници
12. Интервју со Раководителот на Секторот за сообраќај при Град Скопје, г-н Зоран Давидоски, одржано на 16.12.2016 година
13. Национална транспортна стратегија на Република Македонија, http://studiorum.org.mk/h2020mkd_upload/upload/Nacionalna%20transportna%20strategija.pdf
14. Потенцијал за ублажување на климатските промени во Македонија во транспортниот сектор во Македонија, ИЦЕИМ-МАНУ, Трета национална комуникација до УНФЦЦЦ, декември 2012 година
15. СЕЕ СЕП, <http://www.analyticamk.org/en/programs/public-policy-analysis-and-administration/44-category-en-gb/programs/public-policy-analysis-and-administration/335-south-east-europe-sustainable-energy-policy-see-sep>





16. Југоисточна Европа, ПАТОТ КОН ЕУ ИЛИ ПАТОТ КОН НИКАДЕ. Енергетски план за 2050 година Водич кон иднината, септември 2016 г., http://www.analyticamk.org/en/images/Files/patot_kon_eu_vodic.pdf
17. Нискокарбоснки енергетски калкулатор за 2050 година <https://www.see2050carboncalculator.net/2050/Macedonia/Costs.php?code=203030303030303033333333333333332030203020301030302010203030303010404030151520&select=2>
18. Проверка на европските механизми за заштита од корупција и заштита на животната средина во Македонија, Случај Коридор x, Ана Чоловиќ Лешоска, Стојан Лешоски, Весна Илиевска Утевска, Еко-свест, 2015 година, стр. 12-13.
19. Доизградба на Коридор 10 на ниво на автопатска делница Демир Капија – Смоквица; <http://cfcd.finance.gov.mk/?projects=construction-of-new-motorway-section-demir-kapija-smokvica-as-part-of-the-pan-european-corridor-x&lang=mk>
20. Извештај за Грција на Работната група за поткуп при Организацијата за економска соработка и развој (ОЕЦД), март 2015, стр. 11 <http://www.oecd.org/daf/anti-bribery/Greece-Phase-3bis-Report-EN.pdf>
21. Колкав е напредокот на Македонија по поглавјето 15 - Енергетика – од правото на ЕУ, http://www.analyticamk.org/images/stories/files/report/papers/paper_2mk.pdf
22. Секретаријат на Енергетска заедница, Република Македонија, 2016, https://www.energy-community.org/portal/page/portal/ENC_HOME/DOCS/4332404/3D790302CA655024E053C92FA8C0D492.pdf
23. Соопштение за јавност, Европска комисија, Брисел, 30.11.2016. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_en.htm
24. Билд.мк <http://build.mk/eu-so-50-milioni-evra-ke-poddrzhi-energetski-proekti-vo-zapadniot-balkan/>
25. Секретаријат на Енергетската заедница, Годишен извештај за имплементирање на законодавството на ЕУ под Договорот за формирање на ЕЗ, 1.09.16, https://www.energy-community.org/portal/page/portal/ENC_HOME/DOCS/4332394/3D790302C9FD5024E053C92FA8C0D492.pdf
26. Вест.мк <http://vest.mk/home.asp?ltemID=21B8736B17354646827C35FV4E5B974D>
27. МАНУ, Нацрт верзија Стратегија за развој на енергетиката во Република Македонија за периодот до 2035 година, 2.12.14, Скопје



28. СЕЕ СЕП, Југоисточна Европа, ПАТОТ КОН ЕУ ИЛИ ПАТОТ КОН НИКАДЕ. Енергетски план за 2050 година Техничка анализа, октомври 2016 година

29. Поднесок на Република Македонија, планирани национално утврдени придонеси, 4.08.2015, http://www4.unfccc.int/submissions/INDC/Published%20Documents/The%20former%20Yugoslav%20Republic%20of%20Macedonia/Submission_Republic_of_Macedonia_20150805144001_135181.pdf, стр

30. Соња Ристеска, Аналитика, Како до финансиска транспарентност и отчетност кај институциите и компаниите во енергетскиот сектор во Република Македонија, февруари 2015 година, http://analyticamk.org/images/Files/Reports/Transparency-FINAL_07d1c.pdf

31. СЈО ги истражува тарифите во ЕЛЕМ, <http://www.dw.com/mk/%D1%81%D1%98%D0%BE-%D0%B3%D0%B8-%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B6%D1%83%D0%B2%D0%B0-%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%84%D0%B8%D1%82%D0%B5-%D0%B2%D0%BE-%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BC-%D0%B8-%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%D1%82-%D0%BD%D0%B0-%D0%B3%D1%80%D1%83%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8/a-37251359>

32. ЕЛЕМ ги демантира наводите на СЈО за случајот Тарифа, <http://www.mkd.mk/makedonija/politika/za-elem-nema-nishto-sporno-vo-sluchajot-tarifa>

33. Стратегија за унапредување на енергетската ефикасност во Република Македонија до 2020 година

34. СЈО истражува тендер за добивање ископ во Суводол, Нова Македонија, <http://novamakedonija.com.mk/NewsDetail?title=%D0%A1%D0%88%D0%9E-%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B6%D1%83%D0%B2%D0%B0-%D0%B4%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%B2%D0%B0%D1%9A%D0%B5-%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D1%80-%D0%B7%D0%B0-%D0%B8%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%BF-%D0%BE%D0%B4-%D0%A1%D1%83%D0%B2%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%BB&id=b36eb3b5-bd00-4df1-a70e-b03d7dec69a1>.



Изработила: Соња Ристеска,
Истражувачки и менаџмент координатор,
Аналитика тинк тенк, sristeska@analyticamk.org

