

POLICY REPORT



Содржина

- ... Вовед
- ... 1. Општа проценка на напредокот на Македонија под поглавје 21
- ... 2. ТЕМ-Т
- ... 2.1 Анализа на главните актери и документи
- ... 2.2 Предизвиците
 - ... 2.2.1 Недостаток на финансии за проектите
 - ... 2.2.2 Потреба од зајакнување на административниот капацитет
 - ... 2.2.3 Доценење во подготовката на ИПА кофинансираниот проект за Коридор X делница-автопат
- ... 3. Заклучок и препораки
- ... Библиографија

Скенирање на напредокот на Македонија под поглавје 21 од извештајот за напредок на Европската комисија: Трка со пречки? – Дел I



Скратеници

ЕУ = Европска унија

ЕК = Европска комисија

ТЕМ = транс-европски мрежи

ТЕМ-Т = транс-европски транспортни мрежи

СЕЕТО = Транспортна обсерваторија на Југоисточна Европа

НПАА = Национална програма за усвојување на правото на Европската унија

УНЕЦЕ = Економска комисија за Европа на Обединетите нации

ИПА = Инструмент за претпристапна помош

ИСПА = Инструмент за структурни политики за претпристапување

Вовед

Како земја-кандидат за членство во ЕУ, Македонија врз основа на нејзиниот напредок во имплементирање на критериумите од Копенхаген секоја година е предмет на проценка на Европската комисија (ЕК). Македонија се здоби со кандидатскиот статус во 2005 год. и оваа година беше по петти пати оценета од ЕК¹.

Идејата за Транс-европските мрежи (ТЕМ), кои го сочинуваат поглавјето 21, дојде како резултат на потребите на Единствениот пазар на ЕУ, кој не може да функционира ефективно ако нема цврста и висококвалитетна инфраструктура која го поврзува тој пазар.² Под поглавје 21 како дел од третиот критериум од Копенхаген кој се однесува на способноста на земјата да ги преземе обврските од членството, Македонија беше оценета дека има постигнато *одреден напредок* во 2010 год. и доби критики за некои од обврските под ова поглавје. Изминатите две години состојбата под ова поглавје беше оценета дека е постигнат *напредок*. Ова го покрева прашањето колку Македонија напредува во извршувањето на инфраструктурните проекти долж пан-европските коридори како дел од поглавје 21, кои се сметаат за крвотокот на Единствениот пазар на ЕУ. Доколку регионално интегрираните инфраструктурни мрежи придонесуваат до намалување на економскиот јаз помеѓу Македонија и ЕУ и ја зајакнуваат позицијата на Македонија за членство во ЕУ, зошто изгледа дека Македонија има остварено помал напредок под поглавје 21 во 2010 год. за разлика од претходните две години?

Овој извештај за анализа на политика има за цел претставување и разјаснување на напредокот на Македонија под поглавје 21 од 2006 до 2010 год. со проучување на квалитетот и одржливоста на остварениот напредок; да се фокусира на постигнувањата и назадувањата претставени во извештајот на напредок за 2010 год. со цел дефинирање на идните предизвици; да се процени работата на институциите во Македонија релевантни за имплементација на поглавје 21; и да понуди јасни препораки кои се базираат на истражување за подобар напредок под поглавјето. Целта на овој извештај за анализа на политика е преку презентирање на препораки и решанија на релевантните институции да придонесе до подобар напредок под поглавје 21 во идните години со крајна цел поддршка на интеграцијата на Македонија во ЕУ. Со цел запазување на должината на извештајот за анализа на политика, овој извештај ќе го опфати само првиот дел од целиот извештај за поглавје 21, имено делот за транспортните мрежи (ТЕМ-Т).

Со цел темелна и детална анализа на поглавјето, методологијата ќе се базира на анализа на релевантните оригинални документи вклучувајќи ги основните правни документи од

¹ До сега има пет извештаи на Европската комисија за напредок на Македонија - од 2006, 2007, 2008, 2009 и 2010 год.

² Интернет страна на Европската комисија/ Транс-европски мрежи (2008): http://ec.europa.eu/ten/index_en.html последен увид на 26. 11. 2010.

поглавјето и релевантните македонски документи кои го имплементираат поглавје 21; и на интервјуа со релевантни чинители вклучувајќи универзитетски професори и државни службеници. Документите земени како почетна точка за проценка се извештаите на ЕК за напредок на Македонија 2006-2010. Случајот на Хрватска земен како пример за најдобра практика ќе придонесе до корисни препораки за подобар напредок под поглавјето.

1. Општа проценка на напредокот на Македонија под поглавје 21

Поглавје 21 кои ги опфаќа транс-европските мрежи (ТЕМ) во извештаите за напредок е поделено во три дела: транспортни мрежи, енергетски мрежи и телекомуникациски мрежи. Користената терминологија за евалуација на напредокот на Македонија од 2006 до 2010 год. во секоја од подделовите на поглавјето опфаќа *значителен, добар, одреден, до ограничен напредок и без напредок*. Одредени области се поопшто опишани како области во кои има постигнато *напредок*.

Табела 1: Табела на терминологијата употребена за проценка на севкупниот развој и за проценка на развојот во подделовите на поглавје 21 во извештаите за напредок 2006-2010 за Македонија

Транс-европски мрежи	Транспортни мрежи	Енергетски мрежи	Телекомуникациски мрежи	Севкупна проценка
2006	значителен напредок	значителен напредок	/	одреден напредок
2007	напредок	напредок	/	одреден напредок
2008	добар напредок	напредок	без напредок	напредок
2009	одреден напредок	напредок	без напредок	напредок
2010	ограничен напредок	напредок	одреден напредок	одреден напредок

Извор: Извештаите на ЕК за напредок на Македонија 2006, 2007, 2008, 2009, 2010

Употребената терминологија за проценка на напредокот на Македонија под ова поглавје може да се евалуира со оценки од 1 до 5, од кои 1 е најдобрата, а 5 најлошата оценка:

- 1 - добар/ значителен напредок
- 2 – напредок
- 3 – одреден напредок
- 4 – ограничен напредок
- 5 – без напредок

Табела 2: Евалуација на терминологијата за проценка на поглавје 21 во извештаите за напредок 2006-2010 за Македонија

Транс-европски мрежи	Транспортни мрежи	Енергетски мрежи	Телекомуникациски мрежи	Севкупна проценка
----------------------	-------------------	------------------	-------------------------	-------------------

мрежи				
2006	1	1	/	3
2007	2	2	/	3
2008	1	2	5	2
2009	3	2	5	2
2010	4	2	3	3

Извор: Сопствени пресметки базирани врз извештаите на ЕК за напредок на Македонија 2006, 2007, 2008, 2009, 2010

Од направената евалуација во извештаите за напредок на Македонија може да се заклучи дека:

- Свкупниот напредок на Македонија под поглавје 21 е малку влошен. Најголем свкупен напредок е постигнат во 2008 и 2009 год.
- Во областа на транспортните мрежи има јасно влошување во напредокот во последните две години.
- Во областа на енергетските мрежи има мало назадување во напредокот во 2007 год., но оттогаш има постојан напредок.
- Кај телекомуникациските мрежи има подобрување во 2010 год. по стагнација во оваа подобласт во 2008 и 2009 год.

Како резултат на евалуацијата на напредокот на Македонија под поглавје 21 може да се констатира дека Македонија не успеа да постигне одржлив и постојан напредок низ годините под поглавје 21 и дека најголемиот предизвик се наоѓа во областа на транспортните мрежи. Затоа, без сомнение потребна е анализа на најголемите забелешки во извештајот на Комисијата за напредок на Македонија со фокус на ТЕМ-Т. Поголавје 21 е многу важно поради фактот дека пропишува и стимулира конкретни инфраструктурни проекти кои не значат само еден чекор кон исполнување на критериумите од Копенхаген, туку овие проекти се и еден од предусловите за економски напредок и вработување.

❖ Хрватска како пример за најдобра практика

Напредокот на Хрватска во хармонизирање на правото со она на ЕУ е оценуван од 2005 год. Напредокот на Хрватска под поглавје 21 покажува дека постои континуирана посветеност на исполнувањето на обврските под поглавјето. Во областа на транспортните мрежи нема ниту назадување ниту влошување на напредокот. Видлив е исто така и постојан напредок и одржливи резултати во поглед на енергетските и телекомуникациските мрежи. Свкупната проценка беше малку подобрена во 2007 год. и го одржа своето извонредно темпо до денешен ден. Постојаниот и добар напредок постигнат секоја година доведе до конечниот заклучок на Комисијата дека е компетирана

харминизацијата со соодветното право³. Освен тоа, следењето на напредокот на Хрватска и споредување со оној на Македонија е лесен и разбирлив поради истата временска рамка во која двете земји напредуваат кон членство во ЕУ. Затоа, Хрватска ќе биде земена како пример за најдобра практика. При споредување на Македонија со Хрватска, постојат два фактори кои не се во прилог на споредување на двете земји: прво географски земено Македонија за разлика од Хрватска нема излез на море и второ условите на коридорите зависат од коридорите на соседните земји, што ја поставува Македонија во полоша ситуација. Покрај овие два фактора, Хрватска е земена како пример за најдобра практика бидејќи извештајот на ЕК истакна проблеми за Македонија како административниот капацитет и менаџирањето на ИПА⁴ кои не се тесно поврзани со споменатите фактори.

2. ТЕМ-Т

Напредокот под поглавје 21 ќе се евалуира следејќи ги наодите и забелешките на ЕК. По презентирање на јасна и разбирлива рамка на проблемот преку дефинирање на главните актери и документи, поставените прашања ќе се истражат подетално.

2.1 Анализа на главните актери и документи

Во Мислењето на ЕК за барањето на Македонија за членство во ЕУ, Македонија беше евалуирана дека има важна локација за патен транспорт во Европа⁵. ТЕМ-Т ги опфаќа транспортните мрежи. Елементите на ТЕМ-Т се патна мрежа, железница и домашни речни патишта, морски патишта, пристаништа, аеродроми како и другите интерконективни точки.⁶

Главниот документ во регионален контекст врз чија основа Македонија учествува во ТЕМ-Т е Меморандумот за разбирање за развој на главната регионална транспортна мрежа во Југоисточна Европа, потпишан во 2004 год. од Македонија, Албанија, Хрватска, Босна и Херцеговина, Косово, Србија, и Црна Гора, со кој Македонија се обврза да: ја развива инфраструктурата на мултимодалната Главна регионална транспортна мрежа во Југоисточна Европа; во регионална соработка со останатите учесници во Меморандумот да учествува во хармонизација на сопственото право со ревеланото право на ЕУ; да

³ Извештајот на Европската комисија за напредок на Хрватска 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010.

⁴ Инструментот за претпристапна помош (ИПА) е финансиски инструмент за ЕУ претпристапниот процес за периодот 2007-2013 год. Помошта се обезбедува врз основа на Европското партнерство на потенцијалните земји-членки и на Пристапното партнерство на земјите-кандидати: Интернет страна на ЕУ: http://europa.eu/legislation_summaries/agriculture/enlargement/e50020_en.htm поледен увид на 25.01.2011.

⁵ Европска комисија, *Аналитички извештај за Мислењето за барањето на Поранешната југословенска Република Македонија за членство во ЕУ, COM (2005) 562 final*, (Брисел, 2005), с.102/ Интернет страна на Европската комисија: http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key_documents/2005/package/sec_1425_final_analytical_report_mk_en.pdf последен увид на 3. 11. 2010.

⁶ Интернет страна на Европската комисија/ Европска комисија Мобилност и транспорт (2009): http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/networks_eu/networks_eu_en.htm последен увид на 26. 11. 2010.

развија и спроведува годишен и повеќегодишен акциски план со цел најефикасна употреба на фондови и стручно знаење; и да го промовира и зајакнува локалниот капацитет за имплементација на инвестициските програми⁷. Правната рамка за ТЕМ-Т е дел од правната рамка која ја регулира транспортната политика под поглавје 14⁸ но со цел запазување на должината на извештајот, анализата ќе се фокусира само на ТЕМ-Т како дел од поглавје 21.

Меморандумот ја постави основата за формирање на Транспортната опсерваторија на Југоисточна Европа (СЕЕТО) чија улога е поддршка на телото на Меморандумот кое донесува одлуки, Управниот комитет⁹. Управниот комитет е составен од државни службеници од повисок ранг на земјите-учеснички, кои имаат за задача координација на заедничката работа под Меморандумот¹⁰. Како што е наведено во Меморандумот, СЕЕТО го развива Развојниот план на главната регионална транспортна мрежна на Југоисточна Европа со придружниот Пет повеќегодишен план на годишно ниво¹¹ кое содржи приоритетни проекти на земјите-учеснички во регионален контекст и предложени од самите земји¹². Главната регионална транспортна мрежа на Југоисточна Европа се поклопува со релевантите пан-европски коридори кои минуваат низ регионот¹³, од кои Коридор VIII и Коридор X минуваат низ Македонија. Постојат патни и железнички коридори, што значи дека секој од пан-европските коридори како дел од транспортните мрежи се состои од патна и железничка мрежа.

⁷ Меморандум за разбирање за развој на Главната регионална транспортна мрежа во Југоисточна Европа (2004), с.3-4/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/ten/infrastructure/doc/2004_06_11_memorandum.pdf последен увид на 7. 12. 2010.

⁸ Влада на Република Македонија, *Национална програма за усвојување на правото на Европската унија – ревизија 2011*, (Скопје, 2010), с.237/ Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања, Влада на Република Македонија: http://www.sep.gov.mk/content/Dokumenti/MK/NPAA2011_narativen_del.pdf последен увид на 20.01.2011.

⁹ Меморандум за разбирање за развој на главната регионална транспортна мрежа во Југоисточна Европа (2004), с.11/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/ten/infrastructure/doc/2004_06_11_memorandum.pdf последен увид на 7. 12. 2010.

¹⁰ Ибид., с.9-10/ последен увид на 7. 12. 2010.

¹¹ Интернет страна на Транспортната опсерваторија на Југоисточна Европа/ Библиотека – Планови & извештаи: http://www.seetoint.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=4 последен увид на 7. 11. 2010.

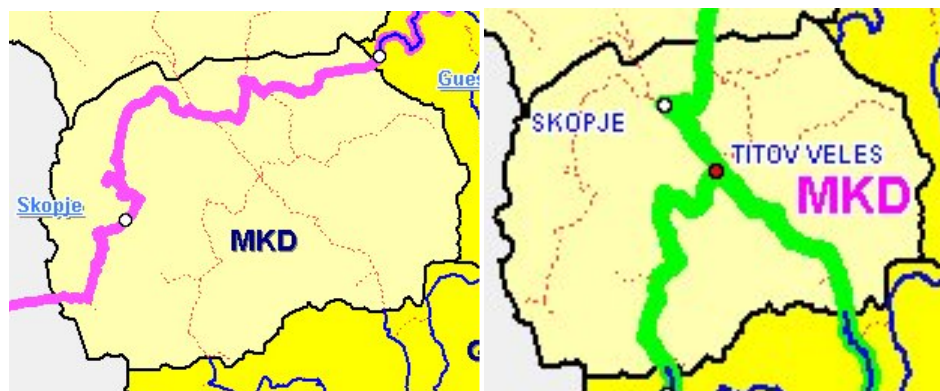
¹² Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерство за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

¹³ Меморандум за разбирање за развој на главната регионална транспортна мрежа во Југоисточна Европа (2004)/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/ten/infrastructure/doc/2004_06_11_memorandum.pdf последен увид на 7. 12. 2010.

Слика 1 (лево): Коридор VIII низ Македонија

Слика 2 (десно): Коридор X вклучувајќи ја својата делница Xd (од градот Велес протегајќи се во југо-западен правец) низ Македонија



Извор: Интернет страна на УНЕЦЕ/ ТЕМ и пан-европските коридори: <http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/Corridors/corr8.jpg> ; <http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/Corridors/corr10.jpg> последен увид на 10. 12. 2010.

Националната транспортна стратегија е единствениот клучен документ кој ја имплементира ТЕМ-Т. Стратегијата се имплементира од страна на Министерството за транспорт и врски на Република Македонија¹⁴, кое е единствениот креатор на политики во рамките на ТЕМ-Т, додека Агенцијата за државни патишта, одговорна за управување, контролирање, изградба, одржување, инвестирање во јавните патишта;¹⁵ и Македонски железници - Инфраструктура, одговорни меѓу другото за градење, реконструкција и одржување на железничката инфраструктура¹⁶, се извршните органи во патните и железничките проекти соодветно¹⁷.

Коридорите VIII и X се дефинирани како најголеми државни приоритети. Патната и железничката инфраструктура на Коридор X се дефинирани како краткорочни цели; Коридор VIII патна и железничка инфраструктура се зацртана задача на долгорочен план

¹⁴Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања/ Влада на Република Македонија/ НПАА: http://npaa.sep.gov.mk/npaa/vNLpodredenilist.aspx?x_Poglavje=21&z_Poglavje=%3d.,&vNLpodredeni_psearchtyp_e=&vNLpodredeni_psearch= последен увид на 05.01. 2011.

¹⁵Закон за јавни патишта, Службен весник на Република Македонија 84/08, с.63/ Интернет страна на Службен весник на Република Македонија: <http://80.77.144.32/2008/9C8BE756C108374B9E7384DDC63C2B4F.pdf> последен увид на 28. 12. 2010.

¹⁶Закон за трансформација на јавното претпријатие “Македонски железници” Ц.О. Скопје, Службен весник на Република Македонија 29/05, с.46-47/ Интернет страна на Службен весник на Република Македонија: <http://80.77.144.32/2005/2B55BCB15891E144B555BA0302455CB6.pdf> последен увид на 28. 12. 2010.

¹⁷Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерство за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

и Коридор Хd железница е среднорочна цел¹⁸. Понатаму, завршувањето на Коридор Х Пат и надградбата и модернизацијата на транспортната инфраструктура се сметаат за приоритетна оска за ИПА фондови¹⁹. Давањето приоритет на Коридор Х се должи на фактот дека во регионален контекст Коридорот Х е пофрекфентен²⁰. Дополнителна вредност за важноста на Коридорот Х е поврзувањето на Македонија со солунското пристаниште²¹.

2.2 Предизвиците

Во извештајот на Европската комисија за 2010 год. под поглавје 21 – ТЕМ-Т следните проблеми беа дефинирани како предизвик при имплементацијата на инфраструктурните проекти²²:

- Недостаток на финансиски ресурси – проблем кој се повторува во секој извештај почнувајќи од првиот;
- Потреба од зајакнување на административниот капацитет;
- Доцнење во подготовката на некои од проектите (на пр. ИПА кофинансираниот проект за коридорот Х делница-автопат).

2.2.1 Недостаток на финансии за проектите

Итниот проблем - недостатокот на финансии кој се споменува во секој од извештаите на ЕК за Македонија за исполнување на критериумите од Копенхаген е посложен отколку што изгледа. Потребата од финансии е директно поврзана со инфраструктурната состојба на коридорите. Во Македонија во 2009 год. 23% од патната инфраструктура долж коридорите се проценува дека е многу добра, 27 % добра, додека скоро половина е со среден

¹⁸ Министерство за транспорт и врски на Република Македонија, *Национална транспортна стратегија 2007-2017*/ Интернет страна на Министерството за транспорт и врски: http://www.mtc.gov.mk/new_site/images/storija_doc/104/NTS%202007%20-%202017.pdf последен увид на 30.11.2010.

¹⁹ Влада на Република Македонија, *Оперативна програма за регионален развој 2007-2009*, (2007)/ Интернет страна на Министерството за транспорт и врски: http://www.mtc.gov.mk/new_site/images/storija_doc/1160/OPRD_26_09_2007.pdf последен увид на 09.01.2011.

²⁰ Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерство за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

²¹ Интервју со м-р Златко Зафировски, асистент, Катедра за железници, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010.

²² Европска комисија, *Поранешна југословенска република Македонија 2010 Извештај за напредок придружувајќи го Известувањето на Комисијата до Европскиот парламент и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2010-2011, COM (2010) 660*, (Брисел, 2010), с.55/ Интернет страна на Европската комисија: http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2010/package/mk_rapport_2010_en.pdf последен увид на 05.01.2011.

квалитет²³. Состојбата на железницата е полоша – вклучувајќи го фактот дека недостасуваат инфраструктурните делници долж Коридор VIII, кои треба да ја поврзат Македонија со Албанија и Бугарија,²⁴. Проектите за надградба, рехабилитација и градба за патна и железничка инфраструктура чинат многу. Освен тоа, како резултат на историјата на неинвестирање во транспортната инфраструктура во минатото, има потреба од многу финансии²⁵.

За цел презентирање на финансиската ситуација на инвестирањето во коридорите, ќе бидат скенирани неколку главни документи како државниот буџет за 2011 год. и владините документи за финансиско планирање за плементирање на правото на ЕУ.

Буџетот на Република Македонија за 2011 год. покажува дека Министерството за транспорт и врски ќе потроши во 2011 год. меѓу другото половина од буџетот за тоа Министерство како дел од развојната потпрограма на проектот за автобуси за јавен превоз, само 22 % со дополнителни 6% буџетски средства од заеми на инвестиции се обезбедени за железничката инфраструктура; и 15% од буџетот на Министерството ќе бидат потрошени на проектот за жичарница кој треба да биде туристичка атракција овозможувајќи поврзување со планината Водно²⁶. Агенцијата за државни патишта ќе потроши скоро десет пати повеќе финансии за градба и реконструкција на патишта отколку Министерството за транспорт и врски за железничка инфраструктура, од кои сите доаѓаат од фондови²⁷. Проектираните финансии од буџетот за 2011 год. за ТЕМ-Т изнесуваат повеќе од 503 милиони евра и таа сума е скоро 15% помалку од финансиите за минатата година²⁸.

Финансиските извори за инфраструктурните проекти долж коридорите кои минуваат низ Македонија се државниот буџет, ИПА средствата и заемите од меѓународните финансиски институции. Македонија ги зела во предвид Европската банка за обнова и развој, Европската инвестициона банка, Светската банка, ИПА средствата и Република Грција

²³Транспортна обсерваторија на Југоисточна Европа, *Развоен план на главната регионална транспортна мрежа на на Југоисточна Европа за 2011 год. со придружен Пет повеќегодишен план 2011 до 2015 Заеднички проблеми – Споделување на проблемите*, (2010), с.12-13/ Интернет страна на СЕЕТО: http://www.seetoint.org/index.php?option=com_content&view=article&id=372&Itemid=104 последен увид на 11.01.2011.

²⁴Ибид., с.18, последен увид на 11.01.2011.

²⁵Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерство за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

²⁶Министерство за финансии, *Буџет на Република Македонија за 2011 година*, (2010), с. 78/ Интернет страна на Министерството за финансии: http://www.finance.gov.mk/files/Predlog%20Budzet%20na%20RM%20DO%20SOBRANIE_%20%202025.10.2010.pdf последен увид на 04.01.2011.

²⁷Ибид.,с.82, последен увид на 04.01.2011.

²⁸Проектирани буџетски средства за периодот 2010-2012 (2009), с.4/ Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања, Влада на Република Македонија: <http://www.sep.gov.mk/content/Dokumenti/MK/Prilog%20Projektirani%20budzetski%20sredstva%202010%20-%202012.pdf> последен увид на 04.01.2011.

како странски финансиски извори за завршување на ТЕМ-Т инфраструктурните проекти. За 2011 год. се планирани повеќе од 93 милиони евра да се обезбедат од ИПА средствата, додека уделот на средства кои не се ИПА да се три пати поголеми²⁹. Покрај тоа, првично испланираните финансиски средства од државниот буџет за периодот 2010-2014 беа откажани и се заменети со средсва од Светска банка³⁰.

Програмата за јавни инвестиции 2009-2011 има за цел создавање на средина за поголем влез на инвестиции во земјата. Владата предлага различни начини на обезбедување финансиски средства за инвестиции: странски капитал особено вклучувајќи директни инвестиции, заеднички вложувања, концесии, јавни-приватни партнерства и донации како и обезбедување на финансиски средства од буџетот. Како анекс на програмата е додаден лист на приоритетни проекти за кои се уште не се обезбедени финансиски средства. Анексот покажува дека земјата има недостиг од многу финансии за имплементација на инфраструктурните програми³¹. Недостатокот на финансии како главен проблем исто така е истракнат од страна на интервјуираните експерти. Доколку се обезбедат потребните финансии, изградбата и подготвувањето на студиите долж коридорите би можело да се одвива малку побрзо³².

❖ Логиката во инвестирањето во инфраструктурата

Завршување на коридорите кои се на територијата на Македонија е многу поважен проект од само исполнување на ЕУ критериумите. Идејата за придобивките од еден огромен европски пазар без граници е ”виновна” за раѓањето на Единствениот пазар, економскиот гинант на ЕУ од кого милиони потрошувачи имаат придобивки. Високотквалитетна инфраструктура е лепакот кој го прави пазарот функционален: стимулира трговија, туризам, патувања. Инвестициите во инфраструктурата се продуктивни и како резултат тие придонесуваат до економски пораст, отварање на работни места и намалување на сиромаштијата.

2.2.2 Потреба од зајакнување на административниот капацитет

²⁹Преглед на тековна и планирана странска помош за периодот 2010-2012 (2009), с.10-11/ Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања, Влада на Република Македонија: <http://www.sep.gov.mk/content/Dokumenti/MK/Prilog%20Pregled%20na%20tekovna%20i%20planirana%20stranska%20pomos%202010%20-%202012.pdf> последен увид на 04.01.2011.

³⁰Интервју со Владимир Пановски, Помошник директор за инфраструктура, ЈП Македонски железници Инфраструктура, одржано на 15.12.2010.

³¹Влада на Република Македонија, *Програма за јавни инвестиции 2009-2011*, (Скопје, 2009)/ Интернет страна на Invest in Macedonia/ Програма за јавни инвестиции 2009-2011: <http://www.investinmacedonia.org/UserFiles/File/Sectors/PublicInvest.pdf> последен увид на 6. 12. 2010.

³²Интервју со д-р Зоран Кракутовски, вонреден професор, Раководител на катедра за железници, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010; Интервју со м-р Слободан Огњеновиќ, асистент, Катедра за патишта, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010; Интервју со Владимир Пановски, Помошник директор за инфраструктура, ЈП Македонски железници инфраструктура, одржано на 15.12.2010.

Како единствен креатор на политики во областа на поглавје 21, Сектор за Европска унија во рамките на Министерството за транспорт и врски е одговорен меѓудругото и за следење на директивите и регулативите на ЕУ кои се во доменот на Министерството, координација и реализација на проекти од ЕУ програмите во областа на транспортот, планирање на проекти и координација и реализација на ЕУ ИПА фондови, планирање на приоритетите и обврските за ИПА кои произлегуваат од НПАА, програмирање, координација на подготовката, имплементацијата, мониторингот и евалуацијата на ИПА проектите³³. Секторот се состои од две одделенија – едно за ИПА и второ за преговори со вкупен број на дванаесет државни службеници од кои најголем дел се инженери. Од 2009 год. Министерството е акредитирано за децентрална имплементација на ИПА средствата. Секторот го менаџира програмирањето, мониторингот и имплементацијата на ИПА средствата од компонентата за Регионален развој³⁴. Централното тело, Централно финансирање и склучување на договори во рамките на Министерството за финансии, водечко тело во Оперативните структури за ИПА, е одговорно за подготовка на годишните и повеќегодишните програми, програмата за мониторинг на имплементацијата итн., додека Одделението за ИПА во рамките на Министерството за транспорт и врски и Одделението за ИПА во рамките на Министерството за животна средина и просторно планирање се посебните тела за ИПА Компонентата III³⁵.

Најголемиот предизвик со кој Македонија се соочува според овој Сектор е подготовката на проектната документација според ЕУ стандардите. Успешното менаџирање на проектите лежи во солиден проектен предлог и добро подготвен проект³⁶.

❖ Примерот на Хрватска

Во Хрватска во рамките на Министерството одговорно за поглавје 21 ТЕМ-Т, Министерство за море, транспорт и инфраструктура, покрај Секторот за европска интеграција и транспортна политика, одговорно меѓудругото за подготовка на стратешките документи за пристапување на Хрватска во ЕУ и за организација на спроведување на правото на ЕУ, постои и посебна Дирекција за стратешки инфраструктурни објекти. Оваа Дирекција учествува во планирање, подготовка и имплементација на поголемите инфраструктурни објекти, а е и одговорна за подготовка, координација на подготовката и мониторингот на стратешките и оперативните документи за менаџирање на средства од ЕУ фондовите во областа на развој на транспортната

³³Интернет страна на Министерството за транспорт и врски/ Сектор за Европска унија (2011): http://www.mtc.gov.mk/new_site/en/storija.asp?id=139 последен увид на 11.01.2011.

³⁴Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерство за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

³⁵Влада на Република Македонија, *Оперативна програма Регионален развој 2007-2009*, (2007)/ Интернет страна на Министерството за транспорт и врски: http://www.mtc.gov.mk/new_site/images/storija_doc/1160/OPRD_26_09_2007.pdf последен увид на 09.01.2011.

³⁶Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерство за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

инфраструктура и предлагање на проекти итн. Поделена е на три оддели: 1) за проучување на проекти и подготовка на проекти, 2) за имплементација и финансирање на проекти и 3) за ЕУ програми за транспортна инфраструктура. Освен тоа, последниот оддел е поделен на две пододдели кои се занимаваат со 1) планирање на ЕУ програми и 2) финансирање³⁷. Овој пример е даден бидејќи извештаите на ЕК не содржат негативни забелешки за административниот капацитет.

2.2.3 Доценење во подготовката на ИПА кофинансираниот проект за Коридор X делница-автопат

Споменатиот задоцнет проект долж Коридор X делница-автопат во извештајот за напредок на Комисијата за 2011 год. беше најпрво планиран како надградба на патната делница Демир Капија- Удово- Смоквице. По првите студии, се покажа дека подобра опција е да се напушти предложената делница и да се изгради комплетно нова делница која директно ќе ги поврзува Демир Капија – Смоквице. Со промената на проектот, трошоците се зголемија и поради грчката криза, планираната финансиска помош од Грција во износ од 50 милиони евра, која беше планирана во владиниот документ за преглед на странска финансиска помош³⁸, беше откажана³⁹. Состојбата бараше потаномошно барање на финансии. Министерството за транспорт и врски уверува дека финансиите за овој инфраструктурен проект конечно се обезбедени од страна на Европската инвестициска банка, Европската банка за обнова и развој и од ИПА и дека документите за јавна набавка и сите останати документи се подготвени.⁴⁰

Главната заблуда за инфраструктурните проекти лежи во фактот дека проектот започнува кога започнува градбата. Всушност, поважната работа е подготовката на проектната документација. Освен тоа, како што е споменато погоре, подготовка на еден проект може да трае до 3 години или повеќе⁴¹. Професорите и асистентите од областа на железничката и патната инфраструктура се согласуваат дека инфраструктурните проекти се процес кој се одвива чекор по чекор, за кој потребно е значително време.⁴² Целиот процес на

³⁷Интернет страна за Министерството за море, транспорт и инфраструктура на Република Хрватска (2009): <http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=161> последен увид на 08.01.2011.

³⁸Преглед на тековна и планирана странска помош за периодот 2010-2012 (2009), с.10/ Интернет страна Секретаријатот за европски прашања, Влада на Република Македонија: <http://www.sep.gov.mk/content/Dokumenti/MK/Prilog%20Pregled%20na%20tekovna%20i%20planirana%20stranska%20pomos%202010%20-%202012.pdf> последен увид на 04.01.2011.

³⁹Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерството за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

⁴⁰Ибид.

⁴¹Ибид.

⁴²Интервју со м-р Слободан Огњеновиќ, асистент, Катедра за патишта, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010; Интервју со м-р Златко Зафировски, асистент, Катедра за железници, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010.

имплементирање на проект почнувајќи од физибиити студијата па се до финализацијата на градбата или реконструкцијата може да трае до 10 години⁴³.

Дефинирање на проекти со фокус на помали делници или делови од инфраструктурата кои следат различни градбени карактеристики на трасата е добра идеја како случајот со студиите за Коридор VIII железничка инфраструктура во правец на Бугарија, и како пример за првиот дел од таа железничка инфраструктура се потребни помалку финансии⁴⁴.

❖ Примерот на Хрватска

ЕК во својот извештај за напредокот на Хрватска во 2010 год. истакна дека Хрватска постигна добар напредок во имплементација на ИСПА и ИПА проектите за железница и домашни речни патишта како дел од ТЕМ-Т⁴⁵. Хрватска на национално ниво има посебна канцеларија наречена Централна канцеларија за развојна стратегија и координација на ЕУ фондови која е одговорна за целосна координација на ЕУ фондовите достапни за Хрватска; извршува експертски и административни задачи поврзани со подготовка на Стратегијата за развој на Хрватска; ја надгледува имплементацијата на целите одредени во Стратегијата; и со цел извршување на задачите Канцеларијата соработува со органите на државната администрација, невладиниот сектор и телата на Европската комисија⁴⁶.

3. Заклучок и препораки

Овој извештај за анализа на политика има го за цел презентирање на напредокот на Македонија под поглавје 21 низ годините со фокус на постигнувањата и назадувањата истакнати во најновиот извештај на Комисијата за напредокот на Македонија. Извештајот вклучи целосна анализа на ТЕМ-Т со трите проблематични прашања споменати во извештајот за напредок за 2010 год. како почетна точка на анализа. Се на се, имајќи го ум колосалното значење и бенефити од ТЕМ-Т, може да се заклучи дека трката за исполнување на барањата под поглавје 21 не смее да биде трка со пречки.

Земајќи ги во предвид големите трошоци потребни за имплементирање на Пет повеќегодишниот план на СЕЕТО за 2010 год и Националната транспортна стратегија,

⁴³Интервју со м-р Слободан Огњеновиќ, асистент, Катедра за патишта, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010.

⁴⁴Интервју со Владимир Пановски, Помошник директор за инфраструктура, ЈП Македонски железници Инфраструктура, одржано на 15.12.2010.

⁴⁵Европска комисија, Хрватска 2010 Извештај за напредок кој го придружува Соопштението на Комисијата до Парламентот и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2010-2011, COM (2010) 660, (Брисел, 2010), с.45/ Интернет страна на Европската комисија: http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2010/package/hr_rapport_2010_en.pdf последен увид на 11.01.2011.

⁴⁶ Интернет страна на Централната канцеларија за развојна стратегија и координација на ЕУ фондови (2009): <http://www.strategija.hr/en/about-us> последен увид на 08.01.2011.

треба да им се даде приоритет на обезбедувањето на финансии за овие инфраструктурни проекти. Трошење толку многу буџетски средства за урбани инфраструктурни проекти со цел туризам како жичарницата или на автобусите за јавен превоз, пришто средствата можат да се обезбедат преку други начини на финансирање (проекти, инвестиции) е на сметка на инфраструктурните проекти. Освен тоа, иако ИПА финансирањето не е лесна задача, добивање на грант со обезбедување само на кофинансирање од државата е финансиски многу поповолно од банкарски заеми кои треба да се вратат во полн износ и со дополнителна камата. Огромниот износ на потребните финансии за инвестирање во јавниот сектор, го потврдува аргументот дека земјата во голема мера е зависна од инвестиции.

За ЕУ тимот на Министерството за транспорт и врски на Република Македонија дополнителна вредност за уште поуспешно менаџирање на ЕУ фондови е тимот се состои од поширока лепеза на профили од професии вклучувајќи државни службеници со претходно искуство во имплементација на проекти финансирани од меѓународни финансиски институции. Примерот на Хрватска покажува јасно дека во рамките на Министерството за транспорт и врски на Република Македонија треба да има посложена поделба на одделите во однос на подготвувањето и финасирањето на ИПА проектите и на документите. Освен тоа, треба да има специјализирани оддели во рамките на Министерството кои се занимаваат со посебните чекори на предлагање, подготовка, финансирање и имплементација на проект. „Раздели и владеј“ може да се примени во смисла на поделба и специјализација на државните службеници во посебни оддели, што ќе резултира со поуспешно менаџирање на фондовиите и имплементација на проектите.

Со можноста да се дефинираат и планираат сопствените приоритетни проекти како дел од ТЕМ-Т, Македонија е одлучувачки актер во дефинирање на својот напредок во имплементирање на сопствените инфраструктурни проекти. Предлагање на прецизни проекти со фокус на помали инфраструктурни делници кои не се преопшти и кои обично се поповолни, значи дека такви проекти имаат повеќе шанси за ИПА финансирање. Откога државни финансии ќе бидат испланирани за ТЕМ, не смеат да се искористат за други цели. Освен тоа, во случајот на Хрватска, таму има национална канцеларија која се занимава само со координација на ЕУ фондови, што несомнено го олеснува менаџирањето на ЕУ фондовите и го прави потранспарентно. Непостоењето на национална канцеларија во Македонија специјализирана во координација на ИПА фондови може да го загрози стратешкото планирање за менаџирање на ИПА средствата.

Врз основа на комплетната анализа на ТЕМ-Т, се препорачува:

- ✓ **Обезбедување повеќе финансии од буџетот за ТЕМ-Т инфраструктурните проекти;**

✓ Давање приоритет во државниот буџет на ТЕМ инфраструктурните проекти пред проектите за урбан транспорт и инфраструктура;
✓ Зајакнување на административниот капацитет на транспортниот сектор во Македонија во однос на адекватна проектна документација и ангажирање на државни службеници со претходно искуство во менаџирање на проекти финансирани од меѓународните финансиски институции;
✓ Поделба на одделението за ИПА во Секторот за ЕУ, Министерство за транспорт и врски во посебни пододдели специјализирани во посебните чекори на менаџирање на проекти: подготовка, финансирање и имплементација на проект;
✓ Фокусирање на добивање повеќе ИПА средства;
✓ Предлагање на приоритетни проекти на СЕЕТО кои се помалку општи и кои се фокусираат на помали инфраструктурни делници;
✓ Основање на канцеларија за координација на ИПА средства на национално ниво.

Библиографија

Транспортна обсерваторија на Југоисточна Европа, *Развоен план на главната регионална транспортна мрежа на Југоисточна Европа за 2011 год. со придружен Пет повеќегодишен план 2011 до 2015 Заеднички проблеми – Споделување на проблемите*, 2010/ Интернет страна на СЕЕТО:

http://www.seetoint.org/index.php?option=com_content&view=article&id=372&Itemid=104
последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Аналитички извештај за Мислењето за барањето на Поранешната југословенска Република Македонија за членство во ЕУ, COM (2005) 562 final*, Брисел, 2005/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key_documents/2005/package/sec_1425_final_analytical_report_mk_en.pdf последен увид на 3. 11. 2010.

Европска комисија, *Поранешна југословенска република Македонија 2006 Извештај за напредок, COM (2006) 649*, Брисел, 2006/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2006/nov/fyrom_sec_1387_en.pdf
последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Поранешна југословенска република Македонија 2007 Извештај за напредок придружувајќи го Известувањето на Комисијата до Европскиот парламент и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2007-2008, COM (2007) 663 final*, Брисел, 2007/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2007/nov/fyrom_progress_reports_en.pdf
последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Поранешна југословенска република Македонија 2008 Извештај за напредок придружувајќи го Известувањето на Комисијата до Европскиот парламент и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2008-2009, COM (2008) 674*, Брисел, 2008/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/press_corner/key_documents/reports_nov_2008/the_former_yugoslav_republic_of_macedonia_progress_report_en.pdf последен увид на 05.01.2011.

Европска комисија, *Поранешна југословенска република Македонија 2009 Извештај за напредок придружувајќи го Известувањето на Комисијата до Европскиот парламент и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2009-2010, COM (2009) 533*, Брисел, 2009/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2009/mk_rapport_2009_en.pdf последен увид на 05.01.2011.

Европска комисија, *Поранешна југословенска република Македонија 2010 Извештај за напредок придружувајќи го Известувањето на Комисијата до Европскиот парламент и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2010-2011, COM (2010) 660*, Брисел, 2010/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2010/package/mk_rapport_2010_en.pdf

последен увид на 05.01.2011.

Европска комисија, *Хрватска 2005 Извештај за напредок, COM (2005) 561 final*, Брисел, 2005/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/archives/pdf/key_documents/2005/package/sec_1424_final_progress_report_hr_en.pdf последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Хрватска 2006 Извештај за напредок, COM (2006) 649 final*, Брисел, 2006/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2006/nov/hr_sec_1385_en.pdf последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Хрватска 2007 Извештај за напредок напредок придружувајќи го Соопштението на Комисијата до Парламентот и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2007-2008, COM (2007) 663 final*, Брисел, 2007/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2007/nov/croatia_progress_reports_en.pdf

последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Хрватска 2008 Извештај за напредок напредок придружувајќи го Соопштението на Комисијата до Парламентот и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2008-2009, COM (2008) 674 final*, Брисел, 2008/ Интернет страна на Европската комисија: http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/press_corner/key_documents/reports_nov_2008/croatia_progress_report_en.pdf

последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Хрватска 2009 Извештај за напредок напредок придружувајќи го Соопштението на Комисијата до Парламентот и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2009-2010, COM (2009) 533*, Брисел, 2009/ Интернет страна на Европската комисија: http://www.eu-pregovori.hr/files/Izvjesce/Progress_report_2009.pdf

последен увид на 11.01.2011.

Европска комисија, *Хрватска 2010 Извештај за напредок придружувајќи го Соопштението на Комисијата до Парламентот и Советот Стратегија за проширување и главни предизвици 2010-2011, COM (2010) 660*, Брисел, 2010/ Интернет страна на Европската комисија:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2010/package/hr_rapport_2010_en.pdf последен увид на 11.01.2011.

Влада на Република Македонија, *Оперативна програма за регионален развој 2007-2009*, (2007)/ Интернет страна на Министерството за транспорт и врски:

http://www.mtc.gov.mk/new_site/images/storija_doc/1160/OPRD_26_09_2007.pdf последен увид на 09.01.2011.

Влада на Република Македонија, *Национална програма за усвојување на правото на Европската унија – ревизија 2011*, Скопје, 2010/ Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања, Влада на Република Македонија:

http://www.sep.gov.mk/content/Dokumenti/MK/NPAA2011_narativen_del.pdf последен увид на 20.01.2011.

Влада на Република Македонија, *Програма за јавни инвестиции 2009-2011*, Скопје, 2009/ Интернет страна на Invest in Macedonia/ Програма за јавни инвестиции 2009-2011:

<http://www.investinmacedonia.org/UserFiles/File/Sectors/PublicInvest.pdf> последен увид на 6. 12. 2010.

Интернет страна на Транспортната обсерваторија на Југоисточна Европа/ Библиотека – Планови & извештаи:

http://www.seetoint.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=4 последен увид на 7. 11. 2010.

Интернет страна на Централната канцеларија за развојна стратегија и координација на ЕУ фондови 2009: <http://www.strategija.hr/en/about-us> последен увид на 08.01.2011.

Интернет страна на Европската комисија/ Европска комисија Мобилност и транспорт, 2009: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/networks_eu/networks_eu_en.htm последен увид на 26. 11. 2010.

Интернет страна на Европската комисија/ Транс-европски мрежи, 2008:

http://ec.europa.eu/ten/index_en.html последен увид на 26. 11. 2010.

Интернет страна за Министерството за море, транспорт и инфраструктура на Република Хрватска, 2009: <http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=161> последен увид на 08.01.2011.

Интернет страна на Министерството за транспорт и врски/ Сектор за Европска унија, 2011: http://www.mtc.gov.mk/new_site/en/storija.asp?id=139 последен увид на 11.01.2011.

Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања/ Влада на Република Македонија/ НПAA:

http://npaa.sep.gov.mk/npaa/vNLpodredenilist.aspx?x_Poglavje=21&z_Poglavje=%3d.,&vNLpodredeni_psearchtype=&vNLpodredeni_psearch= последен увид на 05.01. 2011.

Интернет страна на УНЕЦЕ / ТЕМ и Пан-европските коридори/ Коридор VIII:
<http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/Corridors/corr8.jpg> ; последен увид на 10. 12. 2010.

Интернет страна на УНЕЦЕ / ТЕМ и Пан-европските коридори/ Коридор X:
<http://www.unece.org/trans/main/ter/Countries/Corridors/corr10.jpg> последен увид на 10. 12. 2010.

Интернет страна на ЕУ:
http://europa.eu/legislation_summaries/agriculture/enlargement/e50020_en.htm последен увид на 25.01.2011.

Меморандум за разбирање за развој на главната регионална транспортна мрежа во Југоисточна Европа, 2004/ Интернет страна на Европската комисија:
http://ec.europa.eu/ten/infrastructure/doc/2004_06_11_memorandum.pdf последен увид на 7. 12. 2010.

Министерство за финансии, *Буџет на Република Македонија за 2011 година*, 2010/
Интернет страна на Министерството за финансии:
http://www.finance.gov.mk/files/Predlog%20Budzet%20na%20RM%20DO%20SOBRANIE_%20%20%2025.10.2010.pdf последен увид на 04.01.2011.

Министерство за транспорт и врски на Република Македонија, *Национална транспортна стратегија 2007-2017*/ Интернет страна на Министерството за транспорт и врски:
http://www.mtc.gov.mk/new_site/images/storija_doc/104/NTS%202007%20-%202017.pdf
последен увид на 30. 11. 2010.

Преглед на тековна и планирана странска помош за периодот 2010-2012, (2009)/ Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања, Влада на Република Македонија:
<http://www.sep.gov.mk/content/Dokumenti/MK/Prilog%20Pregled%20na%20tekovna%20i%20planirana%20stranska%20pomos%202010%20-%202012.pdf> последен увид на 04.01.2011.

Проектирани буџетски средства за периодот 2010-2012 (2009),/ Интернет страна на Секретаријатот за европски прашања, Влада на Република Македонија:
<http://www.sep.gov.mk/content/Dokumenti/MK/Prilog%20Proektirani%20budzetski%20sredstva%202010%20-%202012.pdf> последен увид на 04.01.2011.

Закон за јавни патишта, Службен весник на Република Македонија 84/08/ Интернет страна на службен весник на Република Македонија:
<http://80.77.144.32/2008/9C8BE756C108374B9E7384DDC63C2B4F.pdf> последен увид на 28. 12. 2010.

Закон за трансформација на јавното претпријатие “Македонски железници” Ц.О. Скопје, Службен весник на Република Македонија 29/05/ Интернет страна на Службениот весник на Република Македонија:

<http://80.77.144.32/2005/2B55BCB15891E144B555BA0302455CB6.pdf> последен увид на 28. 12. 2010.

Интервју со Дарко Спироски, Раководител на сектор за Европска унија, Министерство за транспорт и врски, Република Македонија, одржано на 03.01.2011.

Интервју со м-р Слободан Огњеновиќ, асистент, Катедра за патишта, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010.

Интервју со Владимир Пановски, Помошник директор за инфраструктура, ЈП Македонски железници Инфраструктура, одржано на 15.12.2010.

Интервју со д-р Зоран Кракутовски, вонреден професор, Раководител на катедра за железници, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010

Интервју со м-р Златко Зафировски, асистент, Катедра за железници, Градежен факултет – Скопје, одржано на 16.12.2010.

POLICY REPORT

Енергетика и инфраструктура

“Скенирање на напредокот на Македонија под поглавје 21 од извештајот за напредок на Европската комисија: Трка со пречки? – Дел I”

Ана Стојилоvsка, *Истражувач на програмата*
astojilovska@analyticamk.org

Contact

Adress:

*Dame Gruev
No: 7-8/3
1000 Skopje, Macedonia*

Tel: 00389 (0)2 3121 948

Fax: 00389 (0)2 3121 948

E-mail: info@analyticamk.org