



МАКЕДОНСКА ТРАНСПОРТНА АСОЦИЈАЦИЈА - МТА

СКМ-ЗП-ПУ-08/03

З а п и с н и к

од одржана седница на Македонската Транспортна Асоцијација
на 20.04.2012 година

Врз основа на член 13 од Правилата за организацијата и начинот на работа на Македонската Транспортна Асоцијација - МТА (бр. 23-500/3 од 01.03.2012 г.), на 20.04.2012 година се одржа редовна седница на Македонската Транспортна Асоцијација - МТА.

Со седницата раководеше Иван Петровски, претседател на МТА.

На седницата се водеше расправа по следниот

Д н е в е н р е д

1. Усвојување на Записникот од Конститутивната седница на МТА (01.03.2012);
2. Презентација и расправа по Предлог – Законот за изменување и дополнување на Законот за железнички систем;
3. Предлог на активности кои ќе бидат предмет на работа на МТА во тековната година;
4. Разно

Прва точка

Единствена забелешка во однос на записникот беше дадена од страна на претставникот на МЖ Транспорт во однос на следните активности на МТА, што ја вклучува и либерализацијата на услугите во железничкиот сектор, но откако беше констатирано дека тоа ќе биде само дел од активностите на Асоцијацијата, забелешката не беше прифатена од останатите членови. Бидејќи не беа наведени други забелешки, присутните членови на седницата едногласно го усвоија Записникот од Конститутивната седница на МТА.

Втора точка

Од претставникот на Комората, беше извршена презентација на образложенијата по Предлог – Законот за изменување и дополнување на Законот за железнички систем, бидејќи во наведеното образложение дадено од предлагачот – Министерството за транспорт и врски на РМ, беа констатирани технички грешки во однос на повикување на одредени членови од предлог-законот кои не кореспондираа со текстот на измените и дополнувањата. По извршената презентација, се отвори дискусија на која за збор се јавија неколку членови.

Главните забелешки се однесуваа на дел од надлежностите на Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор, дозволата за превоз за сопствени потреби, висината на полисите за осигурување, објавата на мрежа и укинување на можноста за влез на други оператори кои може да вршат јавен железнички превоз на патници и стока во железничкиот сектор се до моментот на пристапувањето на Република Македонија во Европската Унија.

Во однос на Агенцијата за регулирање на железничкиот сектор која е регулатор на железничките услуги, не е јасно зошто истата треба да дава мислење за бизнис планот под изговор на индиректното регулирање за обезбедување на услуги за превозниците. Спорни се и измените за Објавата на мрежа која се изготвува секоја година согласно задолжителната содржина предвидена во постојниот закон и важи за време траење на еден возен ред (12 месеци). Со тоа станува нелогично за документ кој трае една година, неговите измени и дополнувања да се објавуваат 3 месеци однапред, а веќе е предвидено ажурирањето и објавувањето на Објавата на мрежа – на веб страницата на управителот на инфраструктурата или во најмалку два весника, што овозможува достапност до сите на транспарентен и недискриминаторски начин.

Во однос на членот 14, се наведува дека управителот на инфраструктура задолжително обезбедува користење на минимален пакет на услуга за пристап до железничката инфраструктура и пристап по пруга до услужните објекти. Предвидените измени не се во согласност со реалните состојби бидејќи користењето на услужните објекти е предмет на посебен договор помеѓу давателот на услугата и железничкиот превозник. Користењето на услужните објекти е по потреба и барање на железнички превозник, односно секогаш не е потребна таа услуга, односно неможе да биде „задолжително обезбедување“ односно и задолжително користење на услужни објекти, кога МЖ Инфраструктура во моментот и не располага со истите.

Во дискусијата, поголемиот дел од присутните се задржаа на новопредложениот член 29, со кој е предвидено укинување на либерализацијата во железничкиот сектор и при тоа го истакнаа следното:

- Во моментот голем дел од транзитот бега на Коридор IV кон Бугарија, наместо истиот да се одвива преку Коридор X. Како што беше наведено, МЖ Транспорт можеби се соочува со проблеми кои произлегуваат од штрајкови на грчката железница, ради што, стоката од Солунското пристаниште оди на Коридор IV, бидејќи Грција на границата кон Бугарија не ги задржува вагоните. Но реално, во интерес на потребите на бизнис заедницата за нормално одвивање на железничкиот товарен транспорт, мора да се очекува зајакнување на единствениот транспортен оператор, кој ќе ги задоволува потребите на корисниците на нивната услуга.
- Констатирано е дека во последните неколку години капацитетот на пругите во РМ се со 50% искористеност од страна на МЖ Транспорт. Останатиот слободен и неискористен капацитет од 50%, во услови на либерализиран пазар може да биде искористен од страна на нови железнички превозници кои би донеле нови превози по пруга а тоа би било во интерес на бизнис заедницата но и на ЈП МЖ Инфраструктура, со што би се подобрила финансиската и материјалната состојба на претпријатието.
- Дел од присутните упатија на податокот дека овој член во предлог законот е во спротивност со неколку уставни одредби, како што е начелото за слобода на пазарот и претприемништвото.
- Во однос на забелешките дадени за овој член постои согласност од мнозинството присутни дека е потребно истиот да се укине, односно да остане можноста за влез на други оператори, како што е предвидено и пред две години во постојниот закон.

- Единствено претставникот од МЖ Транспорт истакна дека и тие се за либерализација на железничкиот пазар, но само во услови кога транспортната компанија ќе ја зајакне својата позиција и ќе застане на здрави нозе.

На крајот од расправата е побарано од претставникот на Комората да провери до која фаза е Предлог-законот, со цел забелешките изнесени на седницата и оние добиени во писмена форма, да бидат доставени до матичната комисија при Собранието на РМ, како и до предлагачот – Министерството за транспорт и врски на РМ.

Трета точка

Во однос на активностите кои ќе бидат предмет на работа на МТА во тековната година, на седницата конкретен предлог даде само претставник од Алпе Балкан Карго, а се однесува на прашањето за развој на стратегијата за комбиниран сообраќај. Дел од присутните членови наведоа дека е потребно на следните седници да се третираат и проблемите врзани со работата на Царинската Управа на РМ, како и со инспекциските служби. Во интерес на времето, беше донесен заклучок сите предлози од страна на членовите да се достават до лицето задолжено за работата на МТА во Комората во писмена форма (по e-mail) пред одржување на следната седница.

. / .

По исцрпување на дневниот ред седницата заврши во 14:00 часот.

Бр. 23-500/6
26.04.2012 година
С к о п ј е

Претседател на Асоцијацијата,
Иван Петровски с.р