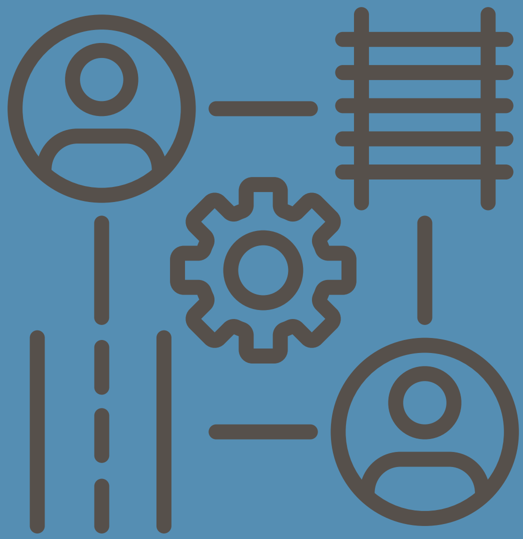
ИЗВЕШТАЈ ВО СЕНКА

ОД СЛЕДЕЊЕТО НА РАБОТАТА И ЕФЕКТИТЕ НА СЕКТОРСКАТА РАБОТНА ГРУПА ЗА ТРАНСПОРТ

јануари – декември 2021



СО ДИЈАЛОГ КОН ЕУ

ИЗВЕШТАЈ ВО СЕНКА

ОД СЛЕДЕЊЕТО НА РАБОТАТА И ЕФЕКТИТЕ НА СЕКТОРСКАТА РАБОТНА ГРУПА ЗА ТРАНСПОРТ

јануари – декември 2021

Проектот е финансиран од Европската Унија

ЕУ со ТЕБЕ

FOUNDATION OPEN SOCIETY MACEDONIA / ФОНДАЦИЈА ОТВОРЕНО ОПШТЕСТВО МАКЕДОНИЈА

Center for Civil Communications / Центар за граѓански комуникации

РЕАКТОР истражување во акција

ЕВРОТИНК ЦЕНТАР ЗА ЕВРОПСКИ СТРАТЕГИИ / CENTER FOR EUROPEAN STRATEGIES EUROTHINK eurothink.mk

ИЗВЕШТАЈ ВО СЕНКА ОД СЛЕДЕЊЕТО НА РАБОТАТА И ЕФЕКТИТЕ НА СЕКТОРСКАТА РАБОТНА ГРУПА ЗА ТРАНСПОРТ ЗА ПЕРИОДОТ ЈАНУАРИ – ДЕКЕМВРИ 2021

Издавач:
Фондација Отворено општество – Македонија

За издавачот:
Фани Каранфилова – Пановска, извршна директорка

Автори:
Сабина Факиќ
Александар Колекески, за основните информации за програмирање на ИПА 3 (2021-2027)
Ирина Јолевска, за родовата перспектива во секторските работни групи

Уредници:
Данче Даниловска – Бајдевска
Нада Наумовска
Сандра Анастасовска Кузмановски

Графичка подготовка:
Кома

Лектура:
Елеонора Стојкоска-Попетревска

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека „Св. Климент Охридски“, Скопје

35.075.2:341.171(497.7)"2021"(047)

ФАКИЌ, Сабина
Извештај во сенка од следењето на работата и ефектите на секторската работна група за транспорт [Електронски извор] : јануари-декември 2021 / [Сабина Факиќ, Александар Колекески, Ирина Јолевска]. - Текст во ПДФ формат, 42 стр., илустр. - Скопје : Фондација Отворено општество – Македонија, 2022

Начин на пристапување (URL): https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.dijalogkoneu.mk%2F&data=05%7C01%7C%7Ce556d346cf224ffb42d408da32569e48%7C6dd6692964ee4888a65ab847baf12c47%7C0%7C0%7C637877644854170036%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=fxeENhhQWsp%2FPqrKVI7E0q962fdHxcS9qLsMfu6WO98%3D&reserved=0. - Наслов преземен од екранот. - Опис на изворот на ден 03.05.2022. - Фусноти кон текстот. - Библиографија: стр. 42

ISBN 978-608-218-383-1

1. Колекески, Горан [автор] 2. Јолевска, Ирина [автор]
а) Процес на пристапување во ЕУ -- Секторски работни групи -- Македонија -- 2021 -- Извештаи

COBISS.MK-ID 57233925

Оваа публикација е изработена со финансиска поддршка од Европската Унија. Содржината на публикацијата е единствена одговорност на Фондацијата Отворено општество – Македонија, Центар за европски стратегии – Евротинк, Реактор – Истражување во акција и Центар за граѓански комуникации и не нужно ги одразува ставовите на Европската унија.

СОДРЖИНА

	ПРЕДГОВОР	5
	ВОВЕДНИ ИНФОРМАЦИИ	9
	МЕТОДОЛОШКИ ПРИСТАП	11
ДЕЛ 1:	**СЕКТОРСКИ ПОЛИТИКИ**	**15**
ДЕЛ 2:	**ФУНКЦИОНАЛНОСТ НА СРГ**	**19**
	2.1 Деловник за работа	19
	2.2 Годишен план	20
ДЕЛ 3:	**ГРАЃАНСКО УЧЕСТВО**	**23**
ДЕЛ 4:	**КАПАЦИТЕТИ НА ГРАЃАНСКИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ**	**27**
ДЕЛ 5:	**ЕФЕКТИ ОД РАБОТАТА НА СРГ**	**29**
ДЕЛ 6:	**ИНСТРУМЕНТ ЗА ПРЕТПРИСТАПНА ПОМОШ ИПА 3 (2021 2027)**	**33**
	6.1 Програмирањето на ИПА 3 (2021-2027) во рамките на секторот транспорт	34
ДЕЛ 7:	**РОДОВА ПЕРСПЕКТИВА ВО СЕКТОРСКИТЕ РАБОТНИ ГРУПИ**	**39**
	7.1 Родовата перспектива во СРГ за транспорт	41
	ФИНАЛНИ ЗАКЛУЧОЦИ И ПРЕПОРАКИ	43
	КОРИСТЕНИ МАТЕРИЈАЛИ	44

ПРЕДГОВОР

Подготовката на Извештаите во сенка за следење на работата и ефектите од секторските работни групи за 2019, 2020 и 2021 година се спроведе под хипотезата дека секторските работни групи се значајни тела одговорни за креирање и мониторинг на секторските политики во Република Северна Македонија, како и форум за донаторската координација во поддршка на имплементација на политиките.

Секторскиот пристап беше нотиран како сеопфатен принцип на ИПА 2 преку кој се оценува и одредува нивото на кое државата се квалификува за искористување на целосна секторска поддршка, за чија цел во периодот 2015-2020 се оформија 12 секторски работни групи. Со започнување на програмирањето за ИПА 3 за периодот 2021-2027 година институциите продолжуваат со секторскиот пристап и со функционирањето на секторските работни групи.

Иако формално секторските работни групи имаат потенцијал да бидат креатори на секторските политики, наодите од мониторингот на СРГ во 2021 укажуваат на уназадување во однос на функционалноста, учеството на граѓанските организации и ефектите од работата на СРГ. Благо подобрување се нотира во однос на транспарентноста на работењето со оглед на тоа дека институциите одговориле на повеќе од 85% од барањата за информации од јавен карактер, што е за 4 % повеќе од 2020 година. Отвореност се нотира и во зголемената комуникација со оглед дека во 2021 година претставници на сите 12 секторски работни групи ја прифатија поканата за интервјуа со проектниот тим што ја следи работата на СРГ.

Преку анализа на состаноците на секторските работни групи, 251 одговор од институциите преку алатката пристап до информации од јавен карактер, 12 интервјуа со ИПА-координатори и разговор со 26 граѓански органи-

зации вклучени во секторските работни групи, ги издвојуваме следниве клучни наоди од мониторингот на СРГ за 2021 година:

- Во 2021 година се одржале вкупно 11 пленарни состаноци на Секторските работни групи и 8 оперативни состаноци, што е намалување во однос на 2020 година, кога вкупно се одржале 19 пленарни состаноци и 21 оперативен состанок.
- Ниту една од 12-те секторски работни групи не го исполнила зададениот минимум за одржување на бројот на годишни пленарни состаноци според својот деловник или нацрт-деловникот, додека 4 секторски работни групи[1] не одржале ниту еден пленарен состанок.
- Во пет СРГ од вкупно дванаесет секторски работни групи граѓанските организации воопшто не учествувале во 2021 година. Во четири секторски работни групи граѓанските организации не учествувале поради тоа што не се одржал состанок, а во една СРГ поради тоа што не биле поканети граѓански организации[2].
- Секторските работни групи кои имале пленарен состанок на кои биле поканети граѓанските организации не ги ажурирале целосно податоците за претставниците на граѓанските организации, па дел од нив биле испратени на погрешни или на непостојни адреси, со што дополнително се намалува просторот за граѓанско учество.
- И покрај тоа што ИПА 3-регулативата предвидува граѓанските организации да имаат простор за суштинско учество во програмирањето и секторските политики, во пракса недостига простор за суштинска вклученост на граѓанските организации за време на пленарните состаноци и вклучување претставници на граѓанските организации на оперативните состаноци на СРГ.
- Иако донаторската координација се предвидува да се организира како дел од секторските работни групи, сепак преку мониторинг-алатките не се нотирани содржини во агендата на состаноците на СРГ, кои во 2021 година биле фокусирани на донаторска координација.

1 Правда; Реформа за јавна администрација; Интеграција на Роми и Внатрешни работи

2 СРГ Конкурентност и иновации

Според мониторинг на состојбата, во 2021 година сепак се преземаа охрабрувачки чекори, кои го зајакнаа структурниот дијалог. Секретаријатот за европски прашања (СЕП) го започна процесот на промена на деловниците со цел да се подобри севкупната работа на секторските работни групи и да се уреди учеството на граѓанските организации и донаторите. На интервјуата претставниците на институциите истакнаа дека се отворени за промена на деловниците во кои ќе се регулира подетално и учеството и улогата на граѓанските организации. Во 2022 година се очекува да се подобри предвидливоста на динамиката и функционалноста, со што ќе се креира календар на состаноците на сите СРГ, ќе се објават фазите на следното ИПА-програмирање, како и релевантните документи за секторските политики. Од разговорите со граѓанските организации јасно се наведе барањето за учество на ниво на техничките состаноци со цел тие да бидат вклучени во сите фази на развивање и носење на политиките.

КАКО ПОНАТАМУ?

СЕП треба итно да пристапи кон консултации за новите деловници на СРГ, кои мора да содржат одредби преку кои ќе се подобри суштинското учество на ГО, пред сѐ, преку достапност до материјали и до информации од оперативен карактер, како и преку одржување воведни обуки за новите претставници заради темелно разбирање на процесот на секторските политики и ИПА- програмирањето. Ваквите обуки треба да се однесуваат и на претставниците на ГО во Секторските мониторинг-комитети. Новите деловници треба да ја прецизираат и постапката за избор и работа на претставниците на ГО, вклучително и начинот на консултации со поширокиот граѓански сектор. Доследно да се реализираат плановите за подобрување на вклученоста, предвидливоста на работата и транспарентноста на секторските работни групи.

ВОВЕДНИ ИНФОРМАЦИИ

СЕКТОРСКА РАБОТНА ГРУПА ЗА ТРАНСПОРТ

ФОРМИРАНА: 2015 година

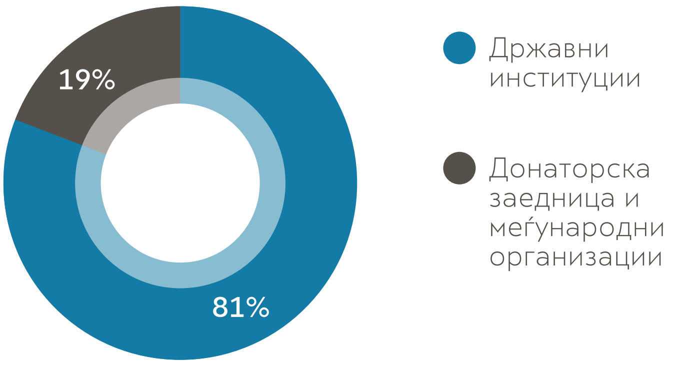
БРОЈ НА ЧЛЕНОВИ: 36 со Решение од 2.7.2020 година (од нив 16 се заменик-членови)

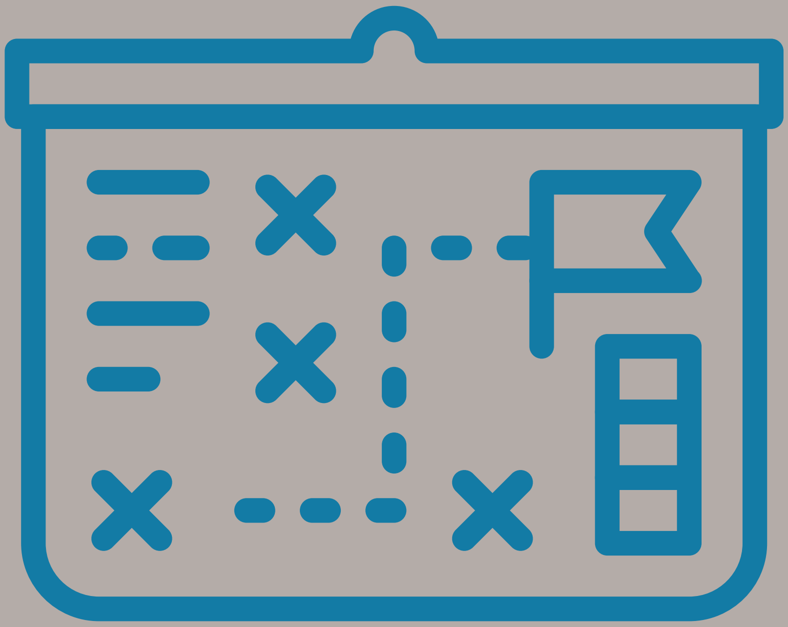
БРОЈ НА ОДРЖАНИ СОСТАНОЦИ ВО 2021: еден состанок, 23.06.2021

ПРЕТСЕДАВАЧ НА СРГ: Државен советник за транспортна политика во Министерството за транспорт и врски

ГРАФИКОН 1.

Процентуална застапеност на различните претставници во секторската работна група за транспорт





МЕТОДОЛОШКИ ПРИСТАП

За потребите на овој извештај беа комбинирани повеќе истражувачки методи за собирање, обработка и анализа на податоците. Истражувањето беше поделено на деск-истражување и теренско/онлајн-истражување.

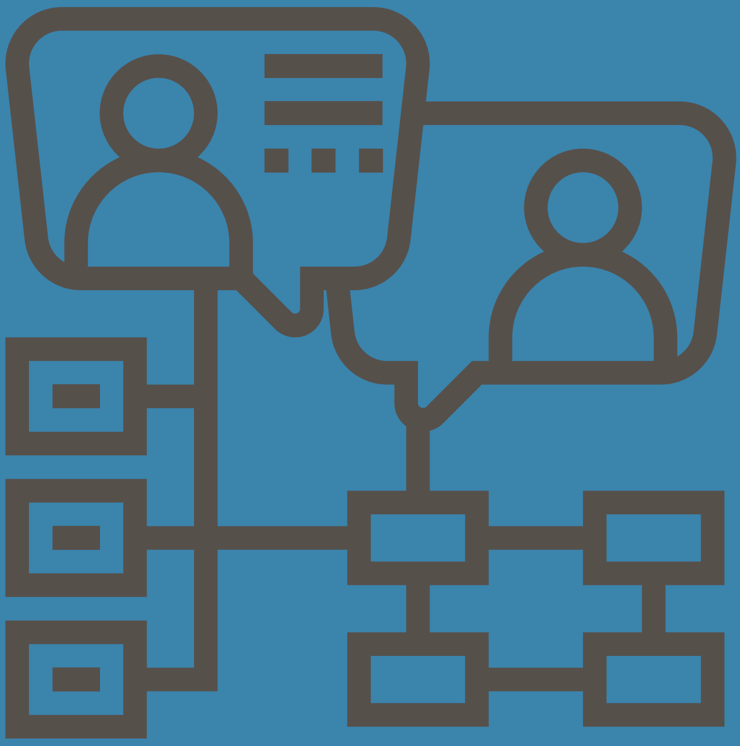
Во рамките на деск-истражувањето беше направена детална анализа на документи, закони и стратегии што се од важност за работата на оваа СРГ (*повеќе информации видете во делот **користени материјали***). Покрај тоа, поднесовме **барања за информации од јавен карактер** до Министерството за транспорт како надлежна институција за работата на оваа СРГ. Одговорите се добиени по доставена жалба до Агенцијата за заштита на правото за слободен пристап до информации од јавен карактер поради молчење на администрацијата.

Што се однесува до теренскиот/онлајн-делот на истражувањето, се спроведе **интервју**[3] со претставници на Министерството за транспорт и врски. Според методологијата за мониторинг, работата на секторските работни групи се следеше во рамките на пет сегменти:

- Функционалност на СРГ;
- Граѓанско учество во СРГ;
- Капацитети на ГО за придонес и учество во работата на СРГ;
- Ефекти од работата на СРГ;
- ИПА.

3 Интервјуто со координаторот и други релевантни претставници на Министерството за транспорт и врски беше одржано на 18.1.2022

Според методологијата за мониторинг на работата и ефектите од секторските работни групи, ефектите од работата на СРГ за овие пет сегменти ги мериме преку 31 стандард и 21 показател. Преку оценување на овие стандарди (1 е најниско ниво, 3 е највисоко ниво) го следиме напредокот во работата на 12-те секторски работни групи на годишно ниво. Сепак за разлика од минатогодишниот извештај, во овој извештај, со оглед дека пет од дванаесетте СРГ не одржаа пленарни состаноци во текот на 2021 година, а поголемиот дел од стандардите и показателите се директно врзани со самите состаноци на СРГ, одлучивме да не ги оценуваме поединечно сегментите во рамките на извештаите. Ваквиот метод се однесува на сите СРГ, вклучително и за СРГ што одржаа пленарни состаноци во текот на 2021 со цел да се запази истиот методолошки пристап за сите 12 СРГ.



ДЕЛ 1

СЕКТОРСКИ ПОЛИТИКИ

Во секторот транспорт во текот на 2021 година е донесен Законот за утврдување јавен интерес и номинирање стратешки партнер за имплементација на проектот за изградба на инфраструктурниот Коридор 8 и Коридорот 10, како и измени и дополнувања на повеќе законски решенија и тоа Закон за постапување со бесправно изградени објекти, Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата, Закон за внатрешната пловидба, Закон за јавните патишта, Закон за сигурност во железничкиот систем и Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај.

Законот за утврдување јавен интерес и номинирање стратешки партнер за имплементација на проектот за изградба на инфраструктурниот Коридор 8 (Делница: Тетово – Гостивар – Букојчани и проектот за автопатот Требеништа – Струга – Ќафасан) и Коридорот 10 (Делница на автопатот Прилеп – Битола) во Република Северна Македонија е усвоен од Собранието во јули 2021 година. Со Законот, предложен од група пратеници, се овозможува да се реализира Меморандумот што Владата го потпиша со Конзорциумот „Бехтел и Енка“ како стратешки инвеститор за изградба на автопатите Тетово – Гостивар, Струга – Ќафасан, како и Прилеп – Битола. Законот е донесен по итна постапка и без процес на јавни консултации. Државната комисија за спречување на корупцијата до Уставниот суд достави Иницијатива за оценување на уставноста на Законот, но Уставниот суд донесе одлука да не

поведе постапка. Против одлуката за носење посебно скроен закон за изградба на автопатишта со стратешкиот партнер „Бехтел и Енка“, реагираше и Платформата на НВО за борба против корупцијата, која е составена од 17 членки – организации кои работат на теми од антикорупција, владеење на правото и добро управување.

Измените и дополнувањата на Законот за постапување со бесправно изградени објекти беа усвоени во јули 2021 година и следуваа откако беше неуспешен обидот за донесување нов Закон за регулирање на статусот на бесправно изградени објекти со кои требаше да се овозможи легализација на бесправни градби изградени во периодот од 3 март 2011 година до 1 јануари 2021 година. Поради реакција на граѓаните и граѓанските здруженија дека со новиот закон ќе се овозможи легализација и во заштитени подрачја, усвојувањето на новиот закон е одложено и со измените на постојното законско решение (Закон за постапување со бесправно изградени објекти) усвоени од Собранието во јули 2021 година легализација на бесправно изградените објекти (тие што се изградени пред 3 март 2011 година и за кои веќе е доставено барање за легализација) е продолжено за уште 5 години.

Во текот на 2021 година беа направени измени и дополнувања на **Законот за безбедност на сообраќајот на патиштата за да се овозможи** редовно спроведување на возачките испити во услови на пандемијата предизвикана од ковид-19.

Со измените и дополнувањата на **Законот за внатрешната пловидба** од јуни 2021 година дојде до измени во однос на инспекцискиот надзор во внатрешната пловидба и намалување на висина на глобите во однос на прекршоците регулирани со Законот.

Со **Закон за изменување и дополнување на Законот за јавните патишта** усвоен во јули 2021 година направени се измени со кои се овозможуваат исклучоци во однос на растојанието меѓу државните патишта и железничките пруги.

Со измените и дополнувањата на **Законот за сигурност во железничкиот систем,** кои стапија во сила во август 2021 година, одложена е примена на одредбата од членот 13 став (6) за 1 година.

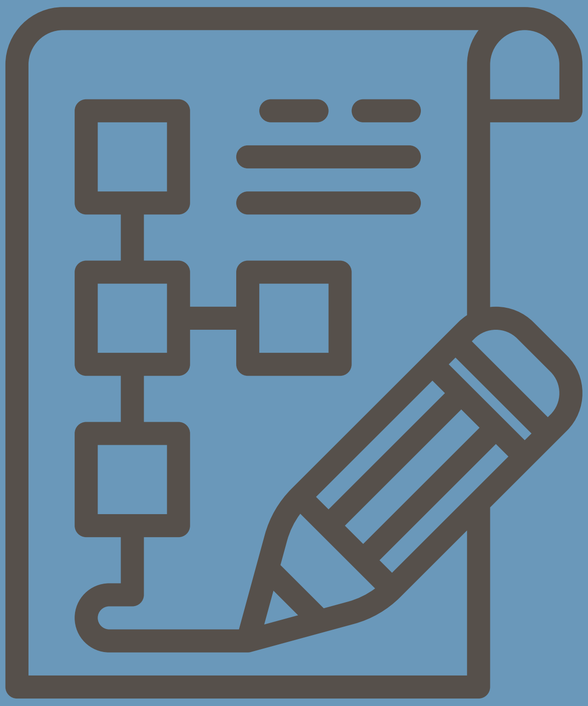
Со дополнувањата на **Законот за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај** усвоени во декември 2021 година направени се интервенции наметнати од пандемијата со ковид-19.

Во декември 2021 година на ЕНЕР е објавено известување за почеток на процесот за подготовка на **Законот за воздухопловство и**

текстот на Нацрт-законот. Донесувањето нов закон се образложува со нецелосна усогласеност на прописите за воздухопловство со новините во стандардите и препорачаните практики од Анексите на Чикашката конвенција и во прифатените ЕУ-регулативи и директиви од Спогодбата за воспоставување на ЕЗВО, и неможноста за целосно затворање на забелешките од ICAO USOAP и ICAO USAP оценувачките мисии, како и забелешките од оценувачките мисии на ЕУ и годишните извештаи на ЕУ за напредокот на РСМ.

Во август 2021 година е донесен **Нацрт-стратешки план на Министерството за транспорт и врски 2022-2024**[4], кој содржи мерки, проекти и активности што ќе ги преземе Министерството во следните три години.

4 Нацрт-стратешкиот план е достапен на следниот линк: http://mtc.gov.mk/media/files/2021/Nacrt-strateski%20plan%20na%20MzTV%202022-2024.pdf, пристапено на 7.9.2021 год.



ДЕЛ 2

ФУНКЦИОНАЛНОСТ НА СРГ

2.1 ДЕЛОВНИК ЗА РАБОТА

Секторската работна група за транспорт има деловник за работа, но документот е во форма на нацрт-текст и не е формално приспособен на потребите и насоките од претседавачот иако барањето за тоа е доставено до Секретаријатот за европски прашања (СЕП) уште во 2018 година. Овие слабости се очекува да бидат надминати со донесување на новиот деловник, во чие финализирање со свои предлози и сугестии учествуваат и претставници на СРГ.

Согласно Деловникот, Секторската работна група за транспорт треба да се состанува најмалку еднаш на секои три месеци. Но, трета година по ред оваа СРГ одржува по само еден состанок годишно.

Актуелниот деловник за работа на Секторската работна група за транспорт не е објавен на веб-страницата на Министерството за транспорт и врски. Како што е наведено во претходниот извештај во сенка, во Секторската работна група за транспорт има 36 члена согласно последното Решение за формирање на Секторската работна група за транспорт донесено на 2.7.2020 год. Во СРГ членуваат 14 институции: Министерство за транспорт и врски, ЈП за Државни патишта, ЈП за железничка инфраструктура Железници на РСМ, Железници на РСМ Транспорт АД Скопје, Агенција за цивил-

но воздухопловство, Министерство за финансии, Министерство за животна средина, Министерство за локална самоуправа, Секретаријат за европски прашања, Канцеларија на Претседателот на Владата на РСМ, Кабинет на заменик-претседателот на Владата за економски прашања, Делегација на Европската Унија во РСМ, Канцеларија на Европската банка за обнова и развој во РСМ и Канцеларија на Светската банка во РСМ. Притоа, Министерството за транспорт и врски во Секторската работна група е претставено со најголем број членови и тоа претседавач, заменик-претседавач, секретар, 4 члена и 3 заменик-членови, а сите други институции се претставени со по 1 член и заменик-член.

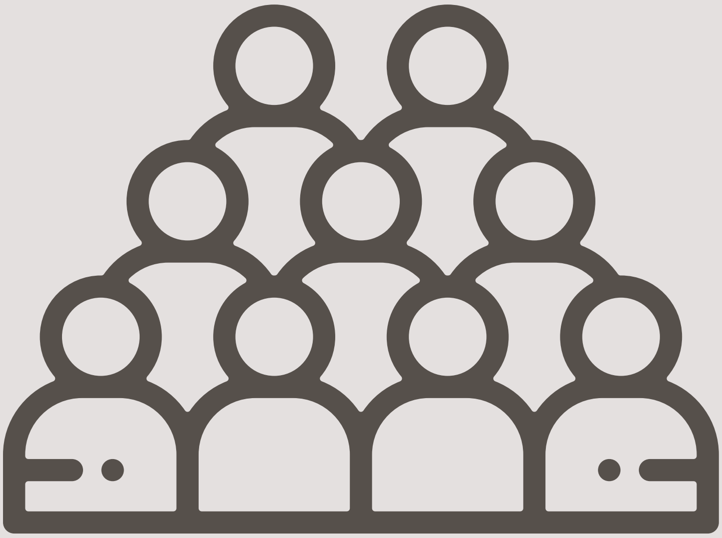
Статусот на граѓанските организации во Секторската работна група за транспорт во 2021 година не е сменет формално за да се овозможи нивно вклучување во СРГ како членови или набљудувачи. Сепак, промена е направена со тоа што прв пат во период од три години од мониторингот на работата на оваа СРГ, 4 граѓански организации се поканети да присуствуваат на одржаната седница. Во оваа Секторска работна група нема претставници на ниту еден „недржавен актер“, односно претставник на академската заедница, стопанските комори, синдикатите итн.

Согласно деловникот за работа, за време на состаноците во секторската работна група се водат записници во утврдена форма и содржина, при што е утврден и начинот на споделување на записниците, коментирање и усвојување од страна на членовите на Секторската работна група за транспорт. Но, пристапот до овие записници е ограничен на членовите на секторската работна група. Пристапот до записникот од одржаната седница е обезбеден преку доставено барање согласно Законот за слободен пристап до информациите од јавен карактер.

Секторската работна група за транспорт за својата работа не ја информира јавноста, ниту преку веб-страницата на Министерството за транспорт и врски ниту, пак, преку медиумите.

2.1 ГОДИШЕН ПЛАН

Секторската работна група за транспорт не изготвува годишни планови за работа кои би биле усогласени со индикативниот календар за програмирање на ИПА и би се подготвувале со учество на сите членови на Секторската работна група. Не се изготвува и усвојува ниту годишен извештај од работење во кој би се рефлектирале остварувањата на секторската работна група за транспорт.



ДЕЛ 3

ГРАЃАНСКО УЧЕСТВО

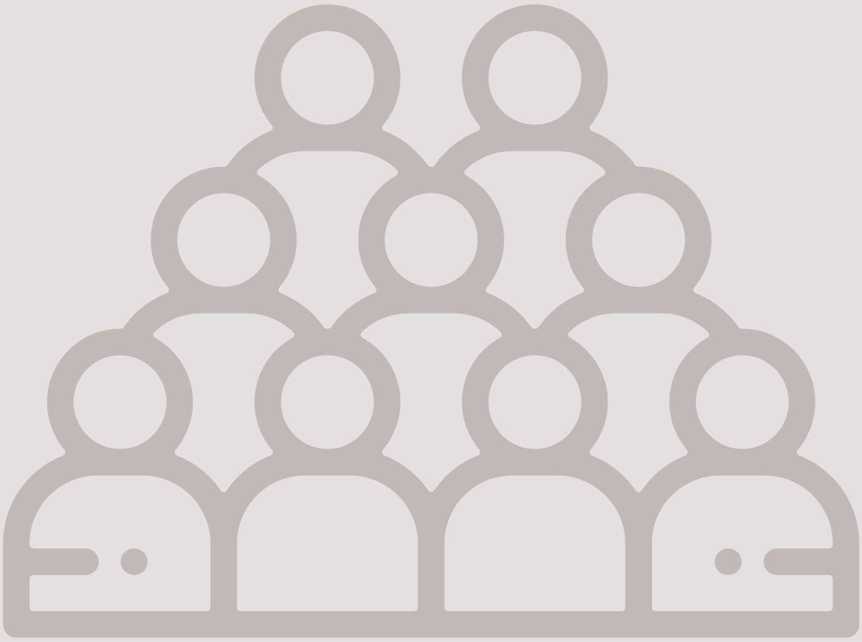
Во овој сегмент е направен позитивен исчекор во работата на СРГ во однос на изминатите три години. Во 2021 година првпат се ефектуира ставот на Министерството за транспорт како координатор на СРГ дека тие се отворени за граѓанските организации и ги покануваат на седниците на СРГ во зависност од темата што е на дневен ред. Во 2019 и 2020 година ГО не беа поканети на одржаните седници на СРГ за транспорт.

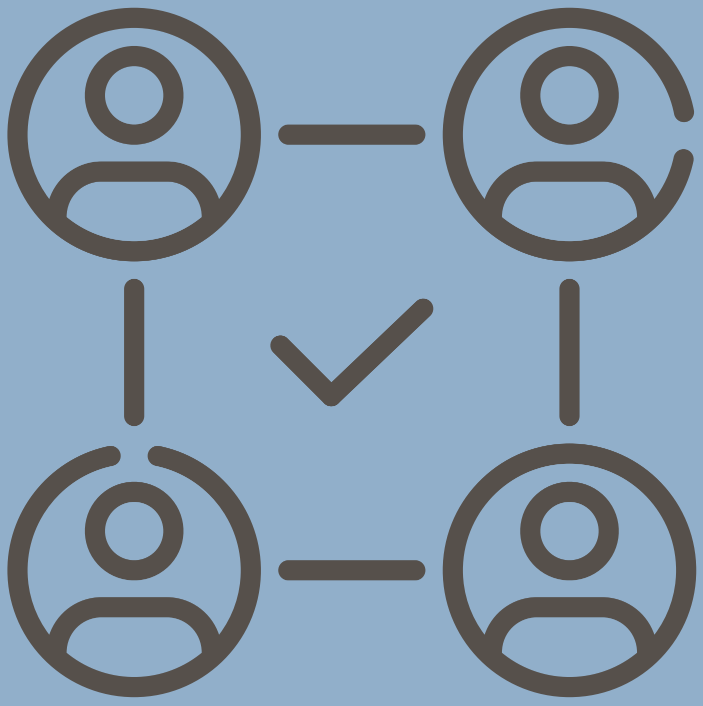
Покана за учество на единствениот состанок што оваа СРГ го одржала во 2021 година, била доставена до 4 граѓански организации идентификувани преку проектот **„Дијалог со граѓанските организации – Платформа за структурно учество во ЕУ интеграциите“**. Станува збор за Центарот за истражување и информирање за животната средина Еко-свест, ЛАГ Агро Лидер и Институтот за социолошки истражувања и одржлив развој ИСИОР – Струга. Здружение за промовирање и информирање во областа на одржливиот транспорт, мобилност и заштита на зелената околина-ЕУРО-МОБИ.

На состанокот присуствувала само Еко-свест со двајца претставници. Тоа што трите други ГО не се одзвале на поканата говори дека овозможено учество на граѓанските организации во работата на оваа секторска група не било соодветно искористено.

Заедничка оценка на граѓанските организации е дека треба да бидат вклучени во креирањето на политики и проекти од областа на секторот транспорт во интерес на граѓаните и тоа за остварување на:

- Заштита на правата за пристап на локалното население до соодветна транспортна инфраструктура;
- Заштита на животната средина во реализацијата на проектите од областа на транспортот;
- Поттикнување рамномерен регионален развој;
- Соодветен надомест за експропријација на земјишта итн.





ДЕЛ 4

КАПАЦИТЕТИ НА ГО

Со оглед на минималната вклученост на граѓанските организации во работата на оваа секторска работна група, не може реално да се процени капацитетот на граѓанските организации да придонесат за креирањето подобри политики и влијание во изборот на проекти од областа на транспортот. Судејќи според оценките на граѓанските организации, тие имаат капацитет и можат да придонесат во областите за кои изразуваат интерес за вклучување. Но, засега ова е само став на ГО, кои во пракса не покажуваат високо ниво на интерес и волја за вклучување во работата на СРГ за транспорт.

ДЕЛ 5

ЕФЕКТИ ОД РАБОТАТА НА СРГ

Секторската работна група за транспорт, согласно деловникот, треба да се состанува најмалку еднаш на секои три месеци. Но, и во 2021 година, како и во претходните две години таа одржала само еден состанок.

Целта на состанокот, кој беше одржан на 23 јуни 2021 година, беше да се презентира и да се дискутира за ИПА 3 Акцискиот документ за 2022 година и предлог-проектите од секторот транспорт (железници и патишта). На состанокот се донесени оперативни заклучоци во однос на финализирање на Акцискиот документ со конкретни обврски и рокови.

На состанокот присуствуваа 24 лица, од кои 12 се претставници на државните институции, 7 претставници на Делегацијата на Европската Унија, 3 претставници на поддршката на управувањето со ЕУ фондовите и 2 претставници од граѓанската организација „Центарот за истражување и информирање за животната средина Еко-свест".

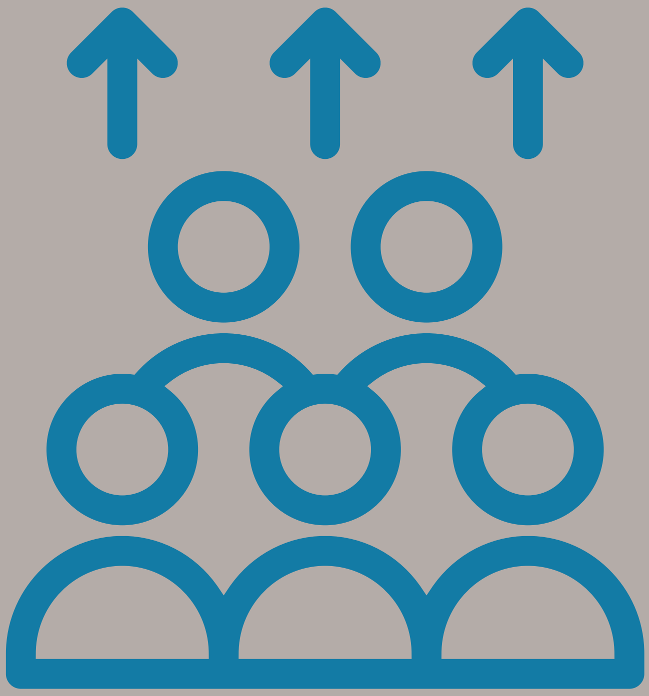
Записникот од овој состанок не е јавно објавен. Но, е обезбеден преку барање за слободен пристап до информации од јавен карактер. Претставници на Министерството за транспорт и врски необјавувањето на записникот го образложуваат со тоа што актуелниот Деловник не ги обврзува на тоа и дека во текот на состаноците се разговара за проекти и прет-

стојни тендерски постапки, про што се разменуваат податоци што се доверливи и со кои, според нив, може сериозно да се наштети во процесот на тендерските постапки.

Претставниците на Министерството за транспорт и врски сумирајќи го работењето за 2021 година, како и во претходната година, констатираат дека Секторската работна група за транспорт редовно ја следи реализацијата на странската помош, дава препораки и предлози за координација и унапредување на искористеноста на странската помош, но според нив недостига чувство на „сопственост“ на проектите од страна на крајните корисници на проектите, односно другите вклучени институции.

Секторската работна група за транспорт нема функционален систем на планирање и подготовка на годишни плански документи, кои би им биле достапни на поширок круг на засегнати страни Отсуството на обврската за изготвување годишен план за работата на СРГ, како и на годишни извештаи за работењето се објаснува со немање обврска согласно актуелниот Деловник за работа.

Воедно, отсуството на транспарентност во работата на Секторската работна група за транспорт не овозможува да се изврши увид во функционалноста на системот преку кој се следи напредокот во спроведувањето на планските документи, се изготвуваат извештаи од мониторингот, се даваат препораки и предлози за измени и дополнувања итн.



ДЕЛ 6

ИНСТРУМЕНТ ЗА ПРЕТПРИСТАПНА ПОМОШ ИПА 3 (2021-2027)

Инструментот за претпристапна помош ИПА 3 се однесува на програмскиот период 2021-2027 година. Европската комисија го воведе овој инструмент со новата Финансиска перспектива на Европската Унија. ИПА 3 е воведена со усвојувањето на Регулативата за воспоставување на Инструментот и Регулативата со правила и принципи за спроведување на ИПА 3[5] од страна на Европската Унија, кои се поврзуваат со други фондови, програми и инструменти на унијата, а првенствено со Инструментот за соседство, развој и меѓународна соработка[6].

Според структурата, ИПА 3 е поделена на 5 прозорци, а секој прозорец се состои од тематски приоритети:

1. Владеење на правото, фундаментални права и демократија;
2. Добро владеење, усогласување на законодавството, добрососедски

5 Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Instrument for Pre-accession Assistance (IPA III) COM/2018/465 final.

6 Neighbourhood, Development and International Cooperation Instrument (NDICI)

односи и стратешка комуникација;

3. Зелена агенда и одржлива поврзаност;
4. Конкурентност и инклузивен раст;
5. Територијална и прекугранична соработка.

Повеќе информации за програмирањето на ИПА 3 (2021-2027) може да прочитате во извештајот **ИПА - хоризонтално прашање**.

6.1 ПРОГРАМИРАЊЕТО НА ИПА 3 (2021-2027) ВО РАМКИТЕ НА СЕКТОРОТ ТРАНСПОРТ

Средствата од ИПА 3 предвидени за секторот транспорт се дел од ПРОЗОРЕЦ 3. Зелена агенда и одржлива поврзаност, Тематски приоритет 2: Транспорт, дигитална економија и општество, и енергија. За 2022 година е програмиран Акцискиот документ „ЕУ за транспортно поврзување и безбедни патишта“, за кој е предвиден вкупен буџет од 29.5 милиони евра, од кои 19.5 милиони евра е побараниот износ од ИПА 3. Што се однесува до акцијата „ЕУ за модерни транспортни системи“, која е предвидена за 2023 и 2024 година, сѐ уште не се изработени акциски фишеа, односно станува збор само за стратегиски одредници во најрана фаза, кои можат во иднина да претрпат измени.

ТАБЕЛА 1.

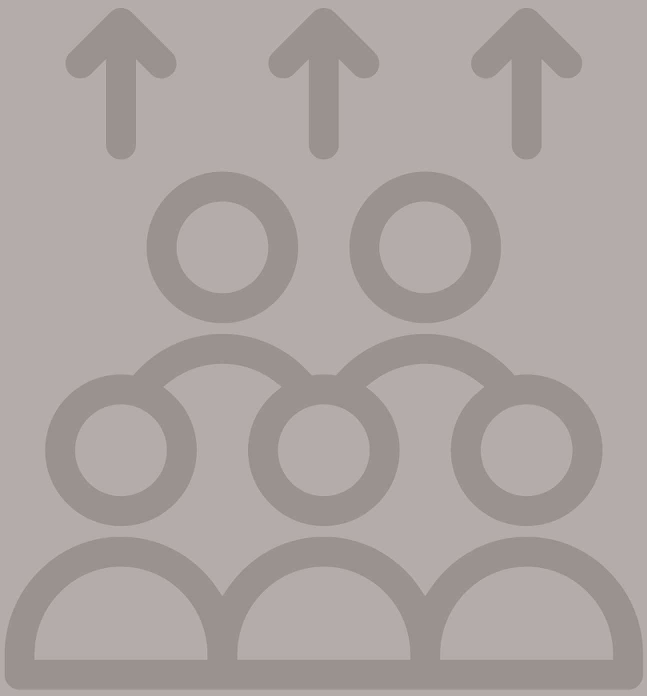
Програмирањето на ИПА 3 (2021-2027) за секторот транспорт

ПРОЗОРЕЦ 3: ЗЕЛЕНА АГЕНДА И ОДРЖЛИВА ПОВРЗАНОСТ			
Тематски приоритет 2: Транспорт, дигитална економија и општество, и енергија			
Период за спроведување: 2021 година			
Акција	Проценет вкупен буџет (милиони евра)	Баран придонес од ИПА (милиони евра)	План/аранжмани за имплементација
ЕУ за транспортно поврзување и безбедни патишта	29,5	19,5	Предвидено е акцијата да се спроведува преку директно управување (може да се предвиди и индиректно управување со државата-корисничка). **Акцискиот документ** е подготвен и доставен во ноември 2021 година до службите на Европската комисија.
Период за спроведување: 2023 и 2024 година			
ЕУ за модерни транспортни системи	15,0	15,0	Директно управување

ТАБЕЛА 2.

Акциски документ (2022) ЕУ за транспортно поврзување и безбедни патишта

АКЦИСКИ ДОКУМЕНТ (2022) ЕУ ЗА ТРАНСПОРТНО ПОВРЗУВАЊЕ И БЕЗБЕДНИ ПАТИШТА		
Очекуван исход	Придонес на ЕУ (износ во евра)	Индикативен придонес од трета страна
1. Подготвени клучни идни инвестиции	10,000,000	0
2. Подобрена безбедност на патиштата долж Коридорот X	9,500,000	2,000,000
Вкупно	**19,500,000**	**2,000,000**



ДЕЛ 7

РОДОВА ПЕРСПЕКТИВА ВО СЕКТОРСКИТЕ РАБОТНИ ГРУПИ

Интегрирањето на родовата перспектива претставува процес на проценка на импликациите по жените и мажите на секое планирано дејство, вклучително и на законодавството, политиките и програмите, во секоја област и на секое ниво.[7] Притоа, крајната цел е да се постигне родова еднаквост. Во националното законодавство на Република Северна Македонија, вклучувањето на родовата перспектива е дефинирано со Законот за еднакви можности на жените и мажите[8] и претставува обврска на сите државни органи и институции. Пропуштањето да се инкорпорира родовата перспектива подразбира носење родово неутрални или родово слепи политики, кои не успеваат да ги адресираат постојните нееднаквости и може да придонесат за продлабочување на родовите јазови.

Родовата еднаквост е една од темелните вредности на Европската Унија (ЕУ).[9] Истовремено, членството кон ЕУ е условено со почитување и промовирање на

7 European Institute for Gender Equality (EIGE), Glossary and Thesaurus, A-Z Index. Достапно на: https://eige.europa.eu/thesaurus/terms/1185?lang=mk

8 Закон за еднакви можности на мажите и жените. „Службен весник на Република Македонија“ број 6/12, 30/13, 166/14, 150/15 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ број 53/21. Член 4, став 1, точка 10.

9 Consolidated Version of the Treaty on European Union. Член 2. Достапно на: https://bit.ly/3s4gjyR

овие основни европски вредности.[10] Во Инструментот за претпристапна помош 2021-2027 (ИПА III) е предвидено дека имплементацијата на ИПА 3 треба да биде водена од принципите на родовата еднаквост и зајакнување на правата на жените и девојчињата[11], во линија со и во насока на исполнување на минималните стандарди утврдени со новиот План за акција за родова еднаквост на ЕУ 2021-2025 (ГАП 3) насловен „Амбициозна агенда за родова еднаквост и зајакнување на жените во надворешната политика на ЕУ“[12]. ГАП 3 се состои од пет столба на акција, а во рамките на третиот столб предвидени се активности во шест тематски области.[13] Во рамки на ГАП 3 се рефлектирани и целите на Стратегијата за родова еднаквост на ЕУ 2020-2025.[14] Понатаму, во ИПА 3, родовата еднаквост е вклучена како една од специфичните цели, но и како тематски приоритет за поддршка.[15] Притоа, потенцирано е дека родовата еднаквост е хоризонтална тема, која треба да биде соодветно рефлектирана и интегрирана во целокупниот процес на имплементација.[16] Целите на претпристапната помош поставени во тематскиот приоритет посветен на родовата еднаквост во ИПА 3 целосно кореспондираат со шесте тематски области предвидени со ГАП 3, што дополнително укажува на потребата од поврзување на овие два документа. Оттука, работата на секторските работни групи, како форум за меѓуресорска соработка со надлежности поврзани со формулирање и имплементација на националните политики и координација за програмирање, следење и евалуација на странската помош, треба да биде водена од и усогласена со ГАП 3. Конечно, неопходно е да се има предвид заложбата на ЕУ, до 2025 година, најмалку 85% од сите

10 Ibid. Член 49, став 1.

11 Regulation (EU) 2021/1529 of the European Parliament and of the Council of 15 September 2021 establishing the Instrument for Pre-Accession assistance (IPA III). Достапно на: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1529&qid=1643627286827&from=en

12 EU Gender Action Plan (GAP) III – An Ambitious Agenda for Gender Equality and Women’s Empowerment in EU External Action. Достапно на: https://ec.europa.eu/international-partnerships/system/files/join_2020_17_en_final.pdf

13 Ibid. Во ГАП 3 се предвидени активности поделени во следните шест тематски области: ослободување од сите форми на родово базирано насилство, унапредување на сексуалното и репродуктивното здравје и права, зајакнување на економските и социјалните права и зајакнување на девојчињата и жените, унапредување и еднакво политичко учество и лидерство, интегрирање на агендата за жени, мир и безбедност и предизвици и можности за зелена транзиција и дигитализација.

14 A Union of Equality: Gender Equality Strategy 2020-2025. Достапно на: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0152

15 Regulation (EU) 2021/1529 of the European Parliament and of the Council of 15 September 2021 establishing the Instrument for Pre-Accession assistance (IPA III). Достапно на: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1529&qid=1643627286827&from=en

16 Ibid.

нови надворешни програми и проекти да ја имаат родовата еднаквост како значајна или основна цел.[17]

Значаен елемент на дефиницијата на секторскиот пристап кон интегрирањето на родовата перспектива е и градењето и јакнењето на техничките компетенции на сите вклучени во спроведувањето на секторските политики.[18] Оттука, особено значајно е и развивањето на капацитетите во оваа насока, како на креаторите на политики, така и на лицата вклучени во нивното спроведување.

Повеќе информации за родовата поставеност во СРГ можете да прочитате во **Извештајот во сенка за родовата перспектива во секторските работни групи.**

7.1 РОДОВАТА ПЕРСПЕКТИВА ВО СРГ ЗА ТРАНСПОРТ

При креирањето на секторските политики во рамките на Министерството за транспорт и врски (МТВ), како надлежна институција за секторската работна група за транспорт, не биле изработени или употребени родови анализи. Во текот на 2021 година, МТВ нема организирано обуки за родово одговорно работење. На состаноците на оваа секторска работна група досега не биле вклучени координатор(к)ите за еднакви можности или нивните заменици, ниту надворешни експерти што работат на унапредување на родовата еднаквост. МТВ смета дека координатор(к)те за еднакви можности и нивните заменици немаат надлежност да учествуваат во работата на секторската работна група. Дополнително, од МТВ нагласуваат дека изборот на приоритетни проекти во секторот не придонесува за родова дискриминација, ниту фаворизира определена група, како и дека во секој проект поединечно, но и на ниво на Оперативна програма, постои дел посветен на родовата еднаквост.

Во Нацрт-стратешкиот план на Министерството за транспорт и врски 2022-2024 година, во делот што се однесува на еднакви можности на жените и мажите, планирани се мерки за вклучување на родово одговорното буџетирање во неколку програми, пред сè, кај активностите со социјална димензија, како изградбата и распределбата на социјалните станови. Секторската работна група за транспорт нема изготвено акциски план за програмските документи за ИПА 3 во кој е вклучена родовата перспектива.

17 EU Gender Action Plan (GAP) III – An Ambitious Agenda for Gender Equality and Women's Empowerment in EU External Action. Достапно на: https://ec.europa.eu/international-partnerships/system/files/join_2020_17_en_final.pdf

18 EIGE, Glossary and Thesaurus, A-Z Index. Достапно на: https://eige.europa.eu/thesaurus/terms/1359?lang=mk

ФИНАЛНИ ЗАКЛУЧОЦИ И ПРЕПОРАКИ

1. Секторската работна група за транспорт и во 2021 година продолжи со слабата динамика на работа и одржа само една седница во годината наместо минималните четири, предвидени согласно деловникот за работа. Ова беше случај и во 2019 и 2020 година. Оваа динамика на работа се чини недоволна за да може да се следи остварувањето на акциските планови за спроведување на Националната транспортна стратегија 2018-2030, да се подготвуваат стратешки документи, релевантни развојни програми или плански документи, да се следат и оценуваат постигнувањата и да се предлагаат и преземаат корективни мерки. Оттука потребно е да се повтори препораката дадена минатата година за одржување повеќе седници на Секторската работна група.

2. Потребно е да се формализира процесот на учество на граѓанските организации во работата на оваа СРГ како членови или како набљудувачи низ еден отворен и инклузивен процес да се направи избор на членови на Секторската работна група од редот на граѓанските организации.

3. Работата на оваа секторска група се карактеризира со исклучително ниска транспарентност, што најдобро се отсликува во податокот дека на веб-страницата на претседавачот не е објавен ниту еден документ за неа. Се наметнува потребата од вложување дополнителни напори за зголемување на транспарентноста и отчетноста на работењето на оваа секторска работна група, што би значело подготовка и јавно објавување годишни планови за работа и годишни извештаи од работењето, како и објавување информации за составот на Секторската работна група, дневни редови и записници од состаноците итн.

КОРИСТЕНИ МАТЕРИЈАЛИ

- Одговори на доставени прашања врз основа на Барање за слободен пристап до информации од јавен карактер
- Нацрт-текст на деловникот за работа на Секторската работна група за транспорт
- Решение за формирање на Секторската работна група за транспорт од 23.4.2018 година
- Измени на решение за формирање на Секторската работна група за транспорт од 2.7.2020 година
- Агенда за одржан состанок на СРГ на 23 јуни 2021 година
- Записник за одржаниот состанок на СРГ на 23 јуни 2021 година