

**Информација**  
**за остварениот обем на сообраќајни услуги**  
**во Република Северна Македонија во периодот 2016 - 2019 година**  
**и првиот квартал на 2020 година, состојби и проблеми**

Според анализата на податоците на Државниот завод за статистика, во **сувоземниот сообраќај** (патен, железнички и градски) се забележани следните остварувања (прилог: Табела на остварен обем на сообраќајни услуги):

I. Во **железничкиот сообраќај**, во патничкиот превоз, обемот на превезени патници во 2019 година изнесува 549.000 патници, што е за 1,5 % повеќе во однос на претходната 2018 година (99,6% е национален превоз), додека вкупно остварените патнички километри бележат намалување од 3,1%.

Во првите три месеци од 2020 година, во споредба со остварувањата во истиот период од 2019 година, услугите во патничкиот сообраќај се драстично намалени, како во бројот на превезени патници (опаѓање за 28,5%), така и во остварените патнички километри (намалување за 23,3%).

Остварениот обем на патнички услуги во железничкиот сообраќај е следен:

Во товарниот сообраќај во 2019 година со железничките капацитети е превезено 1.840 илјади тони стоки (национален - 0,8%, меѓународен - 99,2%), што е пораст за 10,3% во однос на 2018 година, за 18,1% во споредба со 2017 година, а дури за 35,7% во однос на 2016 година.

Транспортниот учинот изразен преку остварени нетонски километри во 2019 година во износ од 349 милиони бележи зголемување за 14,4% во споредба со 2018 година, како резултат на зголемениот обем во меѓународниот транспорт за 14,1%.

*Ваквиот тренд, но со послаб интензитет е продолжен и во првите три месеци од 2020 година, во кој период се превезени 441 илјади тони стоки, со пораст од 0,7% споредено со истиот период од 2019 година, додека нетонските километри бележат пораст за 2,4%.*

Главен услов за поинтензивно заживување на железничката активност претставува зголемувањето на индустриското производство во земјата, особено на големите корисници на железнички услуги, што во овој момент не е на задоволителното ниво од аспект на стоковниот потенцијал за превоз на железницата.

II. Во **патниот сообраќај** во изминатиот петгодишен период, почнувајќи од 2016 година, присутен е перманентен пад на остварувањата во автобускиот превоз на патници. Во 2019 година превезените 6.471.000 патници се за 24,1% помалку во однос на 2018 година, а за 9,0% во однос на 2016 година. Во бројот на превезени патници доминира националниот превоз кој опфаќа 90,0%, додека меѓународниот превоз на патници опфаќа само 10,0%.

За разлика од тоа, транспортниот учинок изразен преку остварени патнички километри има сосема друга слика, односно, од остварените 1.046 милиони патнички километри, националниот сообраќај учествува со 48,5%, додека меѓународниот превоз опфаќа 51,5%.

Ваквата ситуација е резултат на должината на превозот на еден превезен патник по километар, така што во 2019 година во меѓународниот превоз (просечно 837,0 километри) таа е далеку поголема во однос на националниот превоз каде што просечниот превезен пат на еден патник изнесува 88,8 километри.

*Според податоците на Државниот завод за статистика, во првиот квартал од 2020 година продолжува негативниот тренд на услугите во автобускиот сообраќај. Во овој период превезените 1.215.000 патници се за 20,8% помалку во однос на првите три месеци од 2019 година, при што висока е и стапката на опаѓање на учиниот изразен преку остварени патнички километри (помалку за 25,3%).*

*Согласно неофицијалните информации добиени од превозниците, наведените податоци и анализи што ќе се однесуваат за периодот до крајот на годината и за наредната година ќе бидат уште потешки и понегативни, имајќи предвид дека ударот на корона вирусот предизвика прекин на сообраќајот во вториот квартал на годината за кои период се' уште податоците се обработуваат.*

Опша е констатацијата дека состојбите во автобускиот сообраќај се крајно загрижувачки од аспект на старостната структура на автобусите и финансиските можности за нивно квалитетно обновување.

Најголемиот број автобуси се со карактеристика за општински и меѓуопштински превоз додека меѓународен превоз може да се врши со многу мал процент од постојниот возен парк.

Општа е оценката дека, доколку не се подобри структурата на возниот парк од еколошко-технички аспект, намалени се можностите на нашите транспортери за активно вклучување на меѓународниот пазар на патнички услуги, вклучувајќи ја и соработката со туристичките агенции од земјата и странство. Едно од решенијата коишто би предизвикале позитивен ефект за надминување на ваквата состојба е намалување на вкупните давачки кон државата за увозот на понови автобуси, коишто ги задоволуваат еколошките стандарди, коишто во овој момент се доста високи и покрај овозможеното право за еден краток период од неколку месеци да се увезуваат автобуси и со постара година на производство.

Автобуските превозници се соочуваат со голем број проблеми во тековното работење. Масовната појава на нелојална конкуренција и натаму е еден од повлијателните проблеми коишто негативно се рефлектираат врз економско-финансиското работење на превозниците, во која доминираат комби-превозниците и корисниците на приватни автомобили, вршејќи јавен превоз на патници спротивно на условите пропишани со постојните законски прописи. Ефектите од ваквата појава е незаконско остварување на финансиска добивка за која не се плаќаат никакви давачки кон државата, односно незаконско прибирање на приходи што им припаѓа на редовните превозници.

Посебен удар врз тековното работење предизвика актуелната корона криза која комплетно го замре автобускиот превоз на патници, пред се', меѓународниот превоз, предизвикувајќи несогледливи негативни последици врз оваа стопанска дејност. Целиот линиски и слободен меѓународен превоз е во прекин, а во функција на намалување на последиците превозниците во очај преземаат низа несакани мерки со цел да не замрат како превозници.

Во новонастаната ситуација газдите се приморани да пристапат кон привремено или трајно отпуштање на работниците и возачите, со цел да ги намалат трошоците во работењето, да ја одложат отплатата на достасаните кредитни обврски кон доверителите (банките и сл.), да ја одложат и исплатата на платите на вработените и редица други несакани активности.

Во камионскиот превоз на стоки со домашните капацитети, во 2019 година се превезени 69.395.000 тони стоки, забележувајќи пораст од 4,0% во однос на претходната година, а дури 35,2% во однос на 2016 година, како резултат на порастот на превоз на стоки за сопствени потреби (+15,5%), додека обемот на превоз на стоки за трети лица во 2019 година е смален за 37,1% во споредба со 2018 година.

Кога е во прашање обемот на превезена стока, податоците укажуваат дека во структурата, учеството на превозот на стоки за сопствени потреби во вкупниот превоз изнесува цели 82,0%, додека превозот за трети лица учествува со 18,0%

Во 2019 година, транспортниот учинок изразен преку остварени тонски километри бележи опаѓање за 3,5%, пред се' поради намалениот превоз за сопствени потреби (за 30,1%), додека транспортниот учинок за превоз на стоки за трети лица е со пораст за 3,3%.

За разлика од структурата на обемот на превезени стоки, во структурата на остварениот транспортен учинок, превозот за трети лица учествува 83,3%, додека за сопствени потреби учеството изнесува 16,7%.

*Анализата на податоците за првото тримесечје од 2020 година, покажува дека обемот на превоз во камионскиот сообраќај во износ од 14.709.000 тони бележи пад за 7,6% (превозот за сопствени потреби за 6,4%, превозот за трети лица за 12,5%), додека транспортниот учинок изразен преку остварени тонски километри во износ од 2.399 милиони тонски километри е намален за 5,4%, како резултат на опаѓање на учинокот за трети лица за 8,0%, иако превозот за сопствени потреби бележи пораст за 13,2%.*

Порастот на обемот на превоз за сопствени потреби е појава која има перманентен нагорен тренд повеќе години наназад, како резултат на што и неговото учество во структурата на вкупниот обем на превезени стоки во патниот товарен сообраќај има тренд на пораст за сметка на превозот за трети лица (во 2018 година-71,2%, во 2019 година-81,9%).

Ваквата појава не е од интерес на товарните превозници на коишто товарниот превоз им е основна и единствена дејност, бидејќи нивниот потенцијален колач перманентно се намалува и нагризува од фирмите, коишто, покрај со друга дејност (производна, преработувачка и сл.), вршат и превоз на сопствените производи.

Логичноста за ваквата појава можеби лежи во фактот што превозниот пат на еден тон стока за сопствени потреби изнесува 26,5 километри, состојба во која превозниците за трети лица не наоѓаат економски интерес да ги ангажираат своите капацитети на кратки релации и за инцидентни потреби, а од друга страна корисниците на услугите (фабрики и сл.) не можат да ги прифатат високите цени што во такви прилики (кратки релации, застои и сл.) ги бараат транспортерите. Предноста на користење на превоз за сопствени потреби се гледа и во фактот што сопствените транспортни капацитети можат да пружаат поголема и побрза оперативност и експедитивност, дури и простор

за магацинско складирање на производите за одредено време, без поголеми трошоци за денгубнини што би им ги наплаќале превозниците за трети лица.

Посечната должина на превозот на еден тон стока за трети лица изнесува 700 километри.

Еден од главните лимитирачки фактори за остварување на поголем обем на меѓународен превоз претставува недоволниот обем на стоки за превоз од Република Македонија кон странство, во однос на расположивите капацитети, што создава намален учинок по единица километар поради празните возења во една насока.

Во основни проблеми коишто му даваат белег на работењето на товарниот патен сообраќај особено спаѓаат: ниските цени на услугата во кои, подолг период, трошоците за амортизација, не ретко, воопшто не се содржани; ценовниот удар на горивото во одредени периоди; исцрпената финансиска моќ проследена со изразена неликвидност; отежната наплата на извршените услуги (наплатата над 3 месеци стана редовна пракса); високи експлоатациони трошоци во однос на цената на услугите (гориво, патарини, такси, терминали, осигурувања, зелен картон, одржување и сл.) што транспортерите ги плаќаат однапред; редица административни проблеми што го успоруваат транспортниот циклус и сл..

Од тие причини развојниот процес во товарниот сообраќај се одвива многу бавно и релативно мал број превозници можат паралелно да ги следат перманентните технички, безбедносни и еколошки барања што ги диктира конкуренцијата на меѓународниот транспортен пазар.

Негативните последици од корона кризата не ги одмина ниту камионските превозници, чии негативни економско-финансиски последици ќе се почувствуваат во наредниот период.

И покрај тоа што во товарниот сообраќај нема класичен застој на меѓународниот превоз и блокада на граничните премини, како во патничкиот сообраќај, оваа сообраќајна гранка поради намалениот обем на превоз е една од стопанските дејности која најмногу ги почувствува последиците од кризата.

III. Во градско-приградскиот сообраќај во текот на 2019 година обемот на превезени патници е зголемен за 0,9% во споредба со 2018 година, додека во првите три месеци од 2020 година обемот на превоз е намален за 16,7%

Најголемиот обем на градско-приградски превоз е остварен во Градот Скопје.

IV. Воздухопловниот превоз на патници во 2019 година се испратени и пристигнат вкупно 2.666.774 патници со пораст од 14,2% во споредба со претходната година.

Вкупната испратена и пристигната стока преку аеродромите во земјата во 2019 година изнесува 3.088 тони што е за 3,6% повеќе во однос на претходната година.

Според податоците за првото тримесечје од 2020 година, бројот на испратени и пристигнати патници преку аеродромите во земјата изнесува 429.869 патници, којшто е намален за 10,5% во споредба со истиот период од 2019 година.

Во првите три месеци од 2020 година количината на испратена и пристигната стока изнесува 554 тони, со пад од 6,4% во однос на првото тримесечје од претходната година.