

## СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ

од Петтото продолжение на Триесеттата седница на Собранието на Република  
Македонија, одржана на 10 септември 2003 година

Седницата се одржа во салата за седници на Собранието на РМ, со почеток во 10,10 часот.

Седницата ја отвори и со неа претседаваше господин Никола Поповски, претседател на Собранието.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Пратениците Љубе Бошковски, Петар Наумовски, Љубчо Георгиевски, Никола Груевски, Елеонора Петрова - Митевска, Љубисав Иванов, Али Ахмети и Теута Арифџи ме известија дека од оправдани причини не се во можност да присуствуваат на седницата.

На седницата присуствуваат мнозинство пратеници.

Продолжуваме со работа по Дваесет и шестата точка - Извештај за работа на Комисијата за хартии од вредност, во 2002 година, со Годишна пресметка на Комисијата за хартии од вредност за деловната 2002 година.

Извештајот и Годишната пресметка на Комисијата за хартии од вредност и мислењето на Владата, Ви се доставени.

Отворам претрес.

Молам, кој бара збор?

Има збор госпоѓа Емилија Костадинова.

ЕМИЛИЈА КОСТАДИНОВА:

Почитуван претседателе, почитуван министре и други претставници кои се присутни, почитувани колеги пратеници,

Со големо внимание и респект го разгледав Извештајот за работата на Комисијата за хартии од вредност за 2002 година и Завршната пресметка на Комисијата за изминатата деловна година.

Уште на почетокот ќе нагласам дека Извештајот е сеопфатен, квалитетен и нуди целосен увид во работењето на оваа Комисија, формирана согласно одредбите на Законот за хартии од вредност.

Значењето на овој извештај е дотолку поголемо, затоа што 2002 година е првата десет годишнина од постоењето и работењето на оваа Комисија, која што ги трасираше пионерските чекори во една област, дотогаш непозната во нашиот

систем. Таа направи напори да го регулира и контролира целокупното работење со хартии од вредност во Република Македонија.

Работејќи на таа проблематика, Комисијата за хартии од вредност превзела повеќе активности за менување на пооделни законски прописи, пред се, измени и дополнувања на Законот за преземање на акционерските друштва, а во смисла на тие измени се изготвени и соодветните правилници.

Суштествени измени се извршени и во Законот за хартии од вредност. А како нова институција е формиран и Централниот депозитар за хартии од вредност, во која што институција поминаа дел од вработените од поранешниот Завод за платен промет, кој е основан како акционерско друштво и кој според сегашните законски ртешенија ќе работи со непрофитна основа до јануари 2006 година.

Друга значајна активност на Комисијата за хартии од вредност во текот на 2002 година, според извештајот е издавањето одобрение за емисија на хартии од вредност применети за широката јавност и емисија на хартии од вредност наменета за познат купувач.

Сметам дека Комисијата ја исполнила таа своја задача и ги дала сите потребни и релевантни информации за потенцијалните инвеститори да можат да донесат правилна одлука и да се спречат измените и манипулациите при емисиите на хартии од вредност.

Поради неатрактивноста на македонскиот пазар да привлече странски капитал, со јавна понуда на хартии од вредност, најголемиот дел на емисиите за хартии од вредност во изминатата година биле наменети за познати купувачи. Притоа, за познати купувачи издадени се одобренија за 58% од емисијата. А за јавен повик издадени се одобренија за скоро 42% од учесниците. И спрема вредностите на дадените одобренија соодносот е сличен, односно вредноста на издадените акции за познат купувач е скоро 56%, а со јавен повик 44% од вредноста на емисијата. Бавниот тренд стопанските субјекти да го финансираат својот развој преку емисија на хартии од вредност продолжил и во минатата година. При што, реализацијата на овие емисии кај стопанските субјекти е остварена 100%. А кај емисиите на хартиите од вредност кај банките, процентот на реализација е помал.

Не навлегувајќи во оспорување на компетентноста, стручноста и професионалноста на Комисијата, но секако и не исклучувајќи ја можноста за одредена пристрасност и субјективизам, не можам а да не забележам дека во издавањето дозволи со хартии од вредност на банките, дозвола е издадена и на

една банка која длабоко е западната во финансиски потешкотии и која е под принудна управа и која што има изгледи да биде ликвидирана.

Од самиот извештај се гледа дека две од банките кои добиле дозволи, воопшто многу малку учествувале во бокерските трансакции. Евидентно е послабото потребување со хартии од вредност на македонската берза, односно остварениот промет изнесува 46 милиони евра и опаднал за скоро 13% во споредба со 2001 година. Од дадените податоци во Извештајот произлегува дека во 2000 година е остварен промет од 120 милиони евра. Опаѓањето на тргувањето на македонската берза, секако дека е резултат на влошувањето на економскиот амбиент во државата и неатрактивноста за влез на странски компании кои би купувале акции од наши компании што котираат на македонската берза.

Покрај другите активности, Комисијата за хартии од вредност во 2002 година не ја испуштила својата контролна и регулативна функција во смисла на заштита на правата на акционерите. Најчести барања по кој Комисијата постапувала биле барањата било проверка на бројот на акции запишани во акционерската книга, која што се води во централниот депозитар за хартии од вредност.

Комисијата решавала и по претставки и поднесоци за проверка на веќе извршени трансакции на македонската берза.

Покрај погоре наведеното, Комисијата не се ограничила да работи само по претставки и поднесоци, туку самостојно вршела и постојана и непосредна контрола на функционирањето на пазарот на капитал и неговите учесници. Притоа, таа извршила контрола на работењето со хартии од вредност во 88 акционерски друштва.

Извршувајќи ја својата функција како самостојна и независна институција, Комисијата за хартии од вредност констатирала дека во одредени случаи постојат основани сомневања со утврдени неправилности со елементи за сторени кривични дела.

Констатирајќи го тоа, таа поднела 70 кривични пријави против одговорните лица во акционерските друштва. Исто така, поднела и 73 прекршочни пријави против друштва и одговорни лица, кои не постапиле согласно обврските по член 56 од Законот за хартии од вредност. Поднесени се и 4 прекршочни пријави против физички лица кои не постапиле согласно обврските предвидени во член 64 од Законот за превземање на акционерските друштва. Да веруваме дека Комисијата ги превзела сите потребни мерки за отстранување на констатираните пропусти и недостатоци.

Извршена е контрола на работењето на брокерските куќи и притоа на една брокерска куќа и е одземена дозволата за работа. Се чини сосема оправдано, затоа што сега таа куќа е во постапка на ликвидација.

Комисијата како што наведува во својот извештај, извршила целосна контрола на работењето на централниот депозитар за хартии од вредност. Таа позитивен исчекор направила и со напорите за збогатување на нашиот пазар со публикација на стручни списанија продуктивни и едукативни активности поврзани со развојот на оваа досега уште непозната област.

Единствена активност која останала неисполнета е таа што Комисијата неможела да организира полагање на стручен испит за добивање лиценца за работа со хартии од вредност.

Според изнесено во Извештајот, оваа активност не е реализирана од објективни причини, односно поради добиеното известување од Лондонскиот институт за хартии од вредност програмата се прекинала. Поради оваа прекината активност, прекината е и можноста за зголемување на бројот на стручни и компетентни кадри кои што ќе работат на таа проблематика во иднина.

Секако, воопшто нема да биде кажано нешто ново, што Комисијата не го имала предвид, но мора да потенцираме дека таа мора да продолжи со напорите да се изнајдат начини и можности и изнаоѓање на соодветни решенија за организирање стручни испити, со кои заинтересираните кандидати ќе имаат можност да полагаат за да добиеме кадар од потребниот профил.

Како самостојна институција нормално е дека Комисијата за хартии од вредност за своето работење мора да има извори на приходи, кои што согласно законските прописи ги остварила од надоместоци утврдени со Законот за хартии од вредност, Законот за инвестициони фондови и Законот за превземање на акционерските друштва.

Почитувани колеги, сега накратко би ја коментирала и Годишната пресметка на Комисијата за хартии од вредност за 2002 година, која е составен дел на извештајот и каде ни се презентирани основните показатели од билансот на состојба и билансот на успех. Во вкупната актива од 24 милиони, 253 илјади 893 денари, најголемо е учеството на основните средства. Со структурно учество од 80%, краткорочните пласмани учествувале со 19%, а околу 0,5% се паричните средства со состојба на 31.12.2002 година и со незначително учество на побарувањата од деловните односи. Целокупната пасива од 24 милиони, 253 илјади и 893 денари, ја

сочинува резервниот фонд. Што значи дека на 31.12.2002 година Комисијата за хартии од вредност нема неизмирени тековни обврски.

Од билансот на успех презентирани во скратена шема, согледуваме дека Комисијата за хартии од вредност остварила приходи во износ од 23 милиони 115 илјади и 175 денари, при што најголемо е учеството на приходите остварени од вршење на услуги во износ од 10 милиона 467 илјди денари, или 45% од вкупните приходи.

Второто структурно учество со 29% се приходите остварени од наплата на такси од брокерските услуги. Нешто над 6,5 милиони денари, приходите од вршење на услуги на лица, а околу 4 милиони денари, или 18,7%. Останатите приходи во износ од 1 милион 316 илјади денари, учествиваат со 5,7%. а најмало е учеството на приходите од камата на орочени депозити во износ од 342 илјади денари, или само 1,5% од вкупните приходи. Додека приходите ни се дадени разграничени по видови, кај расходите, стапките ни се дадени многу синтетички, така да неможеме да согледаме подетално на што е потрошен износот од 22 милиони 526 илјади 918 денари, колку што во 2002 година за извршување на својата функција, Комисијата за хартии од вредност направила трошоци. Дали изготвувачот се изморил од навистина обемниот и сеопфатен извештај, па на крајот пропуштил да ни разграничи на што се однесува највисоката стапка од скоро 17 милиони денари или 74% од вкупните расходи. Сметам дека тоа е прилично замаглена стапка и дека е пожелно аналитички да се разграничи за неоправдано да не се создаваат сомневања дека тука се прикриваат некои неоправдани трошоци.

Второто по големина износ на стапка во износ од 4 милиони 678 илјади денари, иако описно е кажано на што се однесува, сепак пожелно е да биде разграничена аналитички, за да може да согледаме кој износ отпаѓа на трошоци за надокната на членовите на Комисијата на коклу лица се однесува, потоа трошоци за плати на вработените во нето износ, бруто износ, бројот на вработени и слично.

Од остварените приходи Комисијата за хартии од вредност целосно ги покрила трошоците во нејзиното работење. Остварила позитивна разлика, односно добивка по оданочување и по плаќање од данокот на добивка остварила чиста добивка од 16 илјади 275 илјади денари, законски внесена во резервниот фонд.

Во финансискиот дел од извештајот недостасуваат споредбени показатели за 2001 година, со цел да можат да се направат некои компарации во соодност со споредбениот период.

Накратко е кажано дека приходите се остварени во двојно помал износ, а расходите се помали за една третина, што укажува на тоа дека во 2002 година динамиката на трошење е зголемена при намален обем на приходи.

Почитувани колеги, на крајот би сакала да нагласам дека Комисијата за финансирање и буџет го прифати Извештајот на Комисијата за хартии од вредност со одредени заклучоци. Истиот и јас го поддржувам и нашата пратеничка група и покрај неколкуте забелешки.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Има збор господинот Ангел Димитров.

АНГЕЛ ДИМИТРОВ:

Почитуван претседателе, почитувани колеги пратеници, почитувани претставници на Влада. Денеска пред нас имаме два документа кои согласно член 163 став 2 од Законот за хартии од вредност, Комисијата за хартии од вредност е должна да ги достави до Собранието. Додека Извештајот е сеопфатен, прецизен и навистина, професионално изработен, тоа истото неможе да се каже за Годишната пресметка, која е штура, недоволно разработена и не дава доволно информации за состојбата на средствата на изворите, а особено за приходите и расходите.

Ова особено важи за расходите, каде што останатите расходи зафаќаат повеќе од 70% од вкупните расходи, се прикажани збирно, без да се даде аналитичка структура на расходите како што се општите административни трошоци, односно трошоците за унапредување на работата на Комисијата за хартии од вредност и останатите трошоци кој би биле во оваа ставка. Би требало од Комисијата да добиеме и аналитичка структура на овие расходи како би можеле поконкретно да дискутираме по истите. Но јас денеска сакам да скренам внимание на една друга област, која е опфатена во Извештајот од работењето на Комисијата за хартии од вредност. По точката 4, а тоа е контролата на пазарот на капитал и неговите учесници.

Од Извештајот се гледа дека дури кај 22% од добиените поднесоци и барања од страна на разни акционери, стои дека акционерските друштва, или поточно кажано менаџерите на тие друштва им ги ограничуваат акционерските права што им припаѓаат според Законот за трговски друштва. Ако од анализата се изземат поднесените поднесоци, во врска со неусогласувањето на акционерите со искажаниот број на акции што се водат во централниот депозитар на хартии од вредност, а кој почнаа фактички од 26 ноември 2001 година, бидејќи тие се резултат на самата измена на начинот на водење на акционерските книги, тогаш процентот,

односно учеството на поднесоците со узурпацијата на акционерските права, ќе се покачи на 33% од вкупнот број добиени поднесоци. Ако на овој процент ги додадеме и поднесоците од страна на акционерите во друштвото во кој е тек стечена или ликвидациона постапка и поднесоците од акционерите во врска со водењето на самите седници на собранијата на акционерските друштва, поделбата на дивидендата и некои други барања, тогаш процентот на ваквите барања и поднесоци ќе се покачи на 55% од сите поднесени поднесоци и барања за заштита на акционерските права.

Главната причина за ваквата состојба според мене е слабата едукација на акционерите за нивните акционерски права и запознавањето на законските прописи од оваа област и притисоците и заканите што ги вршат над нив менаџерските тимови.

Сметам дека најголеми штети на акционерите се нанесени во случаите на фиктивни, т.е. намерни стечајни постапки, фиктивни задолжувања на акционерските друштва, склучување на хипотеки и продажба на имотот на акционерските друштва од страна на менаџерите или од мнозинските акционери, со цел во новите фирми да бидат единствени сопственици, при што ја имаат злоупотребено својата службена положба и имаат нанесено огромни штети на останатите доверители и ситните акционери.

Свесен сум дека заштитата на ситните акционери е проблем и грижа и на многу поразвиени држави од нашата. Но исто така, ве уверувам дека овој проблем нема да се реши сам по себе, туку е потребна интервенција од страна на државата, а во тој поглед и од Комисијата за хартии од вредност.

Се надевам дека измените на Законот за трговски друштва што ги донесовме и со кој го ограничивме преносот на управувачкото право врз менаџерите и членовите на управните одбори ќе дадат одредени резултати. Но не треба да гаиме илузии дека со тоа потполно ќе ги заштитиме сите акционери.

Во идниот период Комисијата за хартии од вредност ќе мора да посвети поголемо внимание на следниот проблем. Недоволната информираност на акционерите за акционерските права и Законот за трговските друштва. Донесувањето на одлуки на ненадлежни органи и без согласност на повисоките органи на управување. Неприкажувањето на дел од приходите на друштвото, а со тоа и нереалните финансиски резултати, продажбата на движен и недвижен имот по многу помали цени од реалните, формални ревизии на годишните пресметки без да се наведе настан од битно значење за акционерите и многу други случаи на

нанесување на штета на сите акционери. Затоа, во идниот период Комисијата за хартии од вредност треба да го продолжи процесот на екукација на акционерите и особено, да ја зголеми својата контролна функција.

За заживување на вистинско акционерство ќе треба да помине повеќе време да се одвојат управувачката и раководната функција во друштвата. Но исто така, јасно да се разграничи кои се акционерски а кои права од работен однос. Кога акционерите ќе имаат вистинска контрола врз управувањето и раководењето на претпријатијата а работниците ќе сватат дека нивните акции од фирмата во која работат не им гарантираат поголеми работнички права од оние кои им припаѓаат според Законот за работните односи, а нивната плата зависи од понудата и од побарувачката на работна сила и од нивниот придонес во работењето, а не од бројот на акциите кои ги поседуваат во друштвото, тогаш навистина ќе можеме да кажеме дека во Македонија заживеало вистинско акционерство.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Дали некој друг бара збор?

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Дали некој друг бара збор?

Има збор госпоѓа Пендовска.

ПЕНДОВСКА:

Најпрво дозволете ми да се заблагодарам што позитивно се изјаснивте, главно генерално по Извештајот на Комисијата за хартии од вредност, но сега би сакала накусо да одговорам на некои од забелешките.

Сите забелешки се многу издржани и Комисијата ќе ги има предвид во својата идна работа, а особено во делот за финансиската пресметка. И по најновите измени на Законот за хартии од вредност, за оваа година, значи Извештајот што ќе се добие наредната година ќе биде ревидиран и ќе ги содржи компаративните показатели по години, по временска динамика, а исто така и на многу порасчленет начин ќе бидат презентирани расходите. Таа забелешка ја прифаќаме.

Но кога веќе земав збор, сепак дозволете ми накусо усмено да објаснам која е таа голема ставка во расходите, која е именувана како “останати расходи”. Како што ви е познато, една од главните функции на Комисијата е едукативната функција и зголемување на нивото на информираност на широката популација за сите прашања сврзани со акционерството и хартиите од вредност. Еден од начините на кој што тоа



го прави Комисијата за хартии од вредност е преведување и објавување на најрелевантните наслови од светската литература, кои се однесуваат на оваа материја и нивно дистрибуирање во рамките на нашата Република.

Во текот на 2002 година одкупени се авторски права, платен е превод и испечатени се шест книги од областа на пазарот на капитал, финансиска и економска проблематика, правна проблематика и сл., така што главен дел од тие трошоци отпаѓа токму на таа едукативна функција. Но сепак, забелешката стои, тоа требало да биде презентирано така за да им биде на сите што појасно.

Една забелешка беше упатена на тоа дека и издадено решение за нова емисија на хартии од вредност на банка со финансиски тешкотии. Кога Комисијата за хартии од вредност доби информации за новонастанатата состојба во таа банка и кога дозна дека регулаторното и супервизорското тело на Народната банка на Македонија отпочна да презема мерки против таа банка, Комисијата веднаш реагираше и со свое решение го укина решението за одобрение за нова емисија на конкретниот субјект и истото беше објавено во Службен весник, така што сите потенцијални инвеститори беа запознаени со новонастанатата ситуација. Се разбира, таа обврска произлегува од Законот, бидејќи јавниот повик врз основа на кој се врши супстриција за пишување на хартии од вредност мора да одговара на фактичката состојба. Бидејќи самиот издавач не реагираше истиот да го дополни, Комисијата тоа го направи.

И трето и последно, вистина е дека во текот на 2002 година, поради прекинување на соработката со Институтот за хартии од вредност од Лондон престана активноста на организирање на курсеви за брокери, но Комисијата донесе одлука на една своја мината седница дека оваа есен, веројатно во втората половина на месец октомври, самостојно ќе пристапи кон организирање на едукативен курс и испити за стекнување на лиценци за звањето овластен брокер, со кој ќе може нови лица кои се заинтересирани за тоа, а таков интерес постои, да го поседуваат овој курс и да стекнат квалификација за работење со долгорочни хартии од вредност.

Стоиме на располагање за натамошни објаснувања.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Бидејќи никој повеќе не бара збор, го заклучувам претресот.

Предлогот на заклучоците, содржани во извештајот на Комисијата за финансирање и буџет, го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

(По гласањето).

Гласале 59 пратеници, сите гласале за.

Во салата се присутни 67 пратеници.

Констатирам дека Собранието ги усвои предложените заклучоци.

Минуваме на точката 27 - Информација за потребата од изградба на патниот правец на делниците Скопје-Миладиновци-Свети Николе, Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево.

Информацијата ви е доставена.

Отворам претрес.

Молам, кој бара збо?

Има збор господин Слободан Даневски.

**СЛОБОДАН ДАНЕВСКИ:**

Господин претседателе, дами и господа пратеници,

Денес во името на повеќе од 20-тина пратеници ја поднесовме оваа информација за изградба на патниот правец, со отпочнување на делниците Скопје-Миладиновци-Свети Николе, Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево.

Како група пратеници од источниот дел на Република Македонија покренавме иницијатива до Владата на Република Македонија за изградба на источната магистрала како неопходна потреба на сите граѓани на Република Македонија. Во услови во кои се наоѓа државата цениме дека како приоритет се наметнува изградбата на патниот правец на делниците Скопје-Миладиновци-Свети Николе како прва фаза и делниците Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево како втора фаза која треба паралелно да се гради.

Стручните мислења и изработените елаборати и анализи недвосмислено укажуваат дека со изградбата на делниците Скопје-Миладиновци-Свети Николе ќе се добие модерна магистрала, која ќе значи многу за развојот на регионот, безбедноста и сигурноста на учесниците во сообраќајот. Исто така, тоа ќе значи многу и од економски аспект за сите учесници во сообраќајот, а ќе овозможи и заштеда на време за стигнување на време на определените дестинации. На овој начин, ќе се придонесе за развој и просперитет на стопанството и на сите економски субјекти и граѓани кои учествуваат во сообраќајот. Од безбедносен и сигурносен аспект новата делница ќе претставува модерна магистрала која ќе се протега во рамничарскиот дел, со што ќе се создадат природни услови за брз и сигурен транспорт на сите учесници во сообраќајот, ќе се овозможи заштеда во време и

средства, бидејќи делницата ќе се скрати за 34 км. во еден правец, при што анализите упатуваат дека тоа ќе значи заштеда за 45 минути во време.

Од подговените елаборати произлегува дека учесниците во сообраќајот на делницата Свети Николе-Штип, Штип-Радовиш-Струмица, потоа Кочани-Берово, од економска гледна точка, како и од гледна точка на заштеда на 10 литри гориво во двата правца, ќе значи создавање подобри услови за живеење, ценејќи го моментот на живеење.

Едногласни сме во оценката дека и втората фаза на делницата Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево треба паралелно да се работи со првата фаза. Од статистичките податоци на Фондот за регионални и магистрални патишта произлегува дека постојната патна структура е премногу оптоварена заради фреквентноста на сообраќајот, што доведува до големи ризици на сите учесници во сообраќајот, човечки и материјални загуби. Секоја година имаме големи проблеми во одржувањето на источната магистрала, бидејќи во зимски услови при релативно мали врнежи на снег, источниот дел со денови останува отсечен од главниот град на Република Македонија Скопје. Не се потребни дополнителни коментари што значи ова во смисла на економска оправданост, ризикот на учесниците во сообраќајот и нивната сигурност.

Врз основа на изнесеното, предлагаме Собранието на Република Македонија да ја разгледа Информацијата за потребата од изградба на патниот правец на делниците Скопје-Миладиновци-Свети Николе, Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево и да донесе заклучок, со кој ќе ја задолжи Владата на Република Македонија, во најкраток рок да отпочне со подготовките на документација и изградба на патниот правец на делниците Скопје-Миладиновци-Свети Николе, како прва фаза и делниците Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево како втора фаза на која треба паралелно да се работи. Не треба големи коментари што би значело ова. Мислам дека ова е вистинскиот момент, затоа што влегуваме во годината на изготвување на Буџетот, тековната 2003 за 2004 година, сигурно дека ќе се направат анализи како во Владата така и во ресорното Министерство за транспорт и врски, а сигурно дека тука ќе учествува и Фондот за регионални и магистрални патишта, со тоа што е вистинско време и момент да се отпочне со оваа иницијатива. Иако ние како пратеници дадовме и заклучоци до Собранието на Република Македонија, што вреувам дека ќе ги поддржат сите пратеници во Собранието, затоа што крајно време е да се направи оваа магистрала во источниот дел на Македонија, што ќе значи ревитализација на голем дел населени места, ќе

значи побрза комуникација, а знаеме кога имаме модерна инфраструктура ќе се овозможи нов циклус на странски инвестиции на странски инвеститори, затоа што знаеме што значи комуникацијата и времето. Тоа го ценат сите странски инвеститори.

Не би должел понатаму. Барам од сите пратеници да ја поддржат оваа иницијатива, во името на сите предлагачи од сите пратенички групи во Парламентот.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Со оглед дека има голем број на пријавени дискусанти, апелирам до сите за кратки дискусии, како што направи и првиот дискусант.

Има збор госпоѓа Емилија Костадинова.

ЕМИЛИЈА КОСТАДИНОВА:

Почитуван претседателе, почитувани колеги,

Иницијативата за изградба на патниот правец на делниците Скопје-Миладиновци-Свети Николе, Струмица-Радовиш-Штип и Штип-Кочани-Делчево во целина ја поддржувам од едноставна причина што сметам дека е од огромно значење за источниот регион. Развиеноста на една земј, покрај ред други параметри, ја цениме и по развиеноста на инфраструктурата, односно патната мрежа. Ако развиеноста на Источна Македонија ја цениме по тој показател, тогаш ситуацијата во тој дел е повеќе од очајна. Сообраќајот во тој дел од Македонија се одвива по несоодветни сообраќајници, од кои некои делови се сеуште под коцка. На одделни делови од сообраќајниците само може да се претпостави дека некогаш имало асфалт, затоа што тој е целосно ископан, има многу дупки и многу предупредувања со ознака “црна точка”. Со еден збор, патиштата се небезбедни за учесниците во сообраќајот, делумно тие сообраќајници не се обновени и реконструирани уште од нивната изградба во некое одамна минато време. Па најпосле, живееме во XXI век така што калдрмените улици се далечно минато, да не нагласувам од кој век и од кое време. Да не потенцирам дека во една модерна држава, каква се стремиме да бидеме, посебно транзитна, низ која се одвива меѓународен сообраќај товарен и патнички, тој патен правец повеќе од неопходно потребно е да се изгради.

Не дека Владата, ресорното Министерство за транспорт и врски и одговорните лица од Фондот за регионални и магистрални патишта тоа не го знаат или пак не сакаат да го решат. Повеќе од јасно ми е дека изградбата на модерни

сообраќајници е многу скапа инвестиција, која без користење на меѓународни кредити не ќе можеме да ја реализираме. Впрочем, затоа пред извесно време, на една од нашите парламентарни седници, донесовме измени во Законот за задолжување на Република Македонија со кредит за изградба на заобиколниот пат околу Скопје.

Почитувани колеги, навистина една таква крупна инвестиција тешко е додека се реализира, но подоцна економски се исплатува, затоа што изградбата и модернизацијата на тој патен правец ќе донесе повеќе ефекти, меѓу кои: враќање на дел од средствата преку наплаќање патарина, целокупниот автотранспорт од Источна Македонија кон Скопје и обратно се скратува за 30 км., а преку тоа се добива прво огромна заштеда во време, гориво, амортизација на возилата и слични процеси.

Второ, растоварување на сообраќајот преку Скопје затоа што со заобиколниот пат ќе има побрза врска со Бугарија, Србија и Црна Гора и обратно.

Покрај сето ова, сметам дека и жителите од Источна Македонија се сложуваат да имаат една модерна сообраќајница, која ќе им овозможи побрз, побезбеден и поефтин патнички и товарен сообраќај, согласно потребите и времето во кое живееме.

Поддржувајќи ја иницијативата што ја имаме за расправа на оваа седница, јас ќе ја искористам можноста да ја нагласам и неопходната потреба, со изградбата односно реконструкцијата на делницата Штип-Кочани-Делчево да се реши и изградбата на заобиколниот пат околу Веница за Берово. Имено, верувам дека Веница е еден од последните градови во Македонија преку која низ центарот на градот минува фреквентна сообраќајница кај Градскиот парк, Училиштето за средно образование и Јавната здравствена организација, наместо улицата “Браќа Миладиновци” покрај која е Градскиот плоштад да е шеталиште, таа е оптоварена со транзитен патен и товарен сообраќај Штип-Кочани-Берово. Што би значела изградбата на таа сообраќајница од безбедносен и еколошки аспект, сметам дека нема потреба посебно во оваа прилика да елаборирам, бидејќи тоа секому му е познато. Можеби и на оваа моја дискусија ќе добијам одговор од ресорното министерство или од Фондот за регионални и магистрални патишта, како што веќе добив од некои министерства и институти дека во изминатиот четиригодишен период за општина Веница и Блатец се дадени многу средства и дека во овој четиригодишен период на овие општини не им следува таква привелегија. Да, навистина, средства се одобрувани меѓу другото и за изградба на патишта, но

истите се злоупотребувани и не се наменски користени. Тие се поделени на партиски фирми и поединци од претходната власт за купување станови, коли и други луксузирања. Поради нечие расипништво не сакам жителите на тој регион во наредните две-три години да бидат казнети и да минуваат по ризични патишта, затоа што некој грешел. Тој што грешел нека одговара за своите грешки, а не жителите да бидат казнети.

Но да не должам понатаму со давање акцент на локално ниво. Напротив, како што нагласив на почетокот, иницијативата што ја покренавме ние пратениците од Источниот регион во целина ја поддржувам како оправдана и како актуелен проблем за решавање.

Очекувам целосна поддршка од сите пратеници, не само од нас иницијаторите, затоа што Македонија е заедничка држава на сите нас, а таква и ќе остане, па затоа и вложувањето во развојот на било кој дел од Македонија треба да не радува.

Благодарам за поддршката, која сметам дека нема да изостане од сите вас.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Благодарам.

Има збор госпоѓа Лилјана Ивановска.

ЛИЛЈАНА ИВАНОВСКА:

Почитуван претседателе, почитувани колеги и колешки пратеници, почитуван министре,

Оваа иницијатива најшироко беше елаборирана од господинот Даневски, а како потсетник на оваа информација сметам дека треба да го кажам следното, односно да ги потенцирам аргументите за поддршка на оваа информација.

Посебно сакам да го потенцирам значењето на овој патен правец од аспект на економскиот развој на регионот. Исто така, сакам да го потенцирам и аспектот за поттикнување на инвестициите во регионот, така што пристапот до одредена локација или одреден капацитет претставува еден значаен бонитет при донесување одлуки за инвестирање. Зголемената амортизација на возилата на сите учесници во сообраќајот, исто така, како аргумент треба да се истакне. Потоа скратувањето на патот, а со тоа и трошењето на гориво на граѓаните од регионот и аргументите за фреквенцијата на патниот правец сакам да ги потенцирам со податоци од просечен годишен сообраќај на овие патни правци. На пример, делницата Штип-Кадрифахово

е со просечен годишен сообраќај од 5572 возила, делницата Радовиш-Струмица е со 2920 возила, а во споредба со делницата Скопје-Велес со 2677 возила и автопатот Велес-Росоман со 2990 возила, што значи делниците од овој патен правец се еднакви или со поголема фреквенција на сообраќајот на делницата од автопатот Скопје-Гевгелија.

Овде сакам посебно да го потенцирам значењето на транспортното поврзување на регионот, особено за Струмичкиот регион како најголем производител на раноградинарски производи, особено на земјоделски култури, раноградинарски култури, а со тоа учествува во извозот на државата и во девизниот прелив на државата. Не треба на граѓаните на Република Македонија посебно да им се лаборира овој висок економски потенцијал на Струмичкиот регион и претприемаштвото во подем во регионот.

Освен ова транспортно поврзување на Струмичкиот регион кон главниот град на државата, посебно е важно до Министерството за транспорт и врски да се посочи проблемот за транспортно поврзување на Струмичкиот регион кон Република Бугарија, кој што патен правец поминува низ сите населени места од Струмица до граничниот премин Ново Село и патното поврзување на Струмичкиот регион према Валандово и Гевгелија, а тоа и кон Република Бугарија, исто и Република Грција, што е особено важно бидејќи Струмица е веќе во Евро-регионот со Кукуш и Петрич.

Овде, исто така сакам посебно да ја нагласам лошата состојба на делницата Струмица-Радовиш. Верувам дека е единствена сообраќајница во Македонија со гранитна коцка, за која делница зборував на Првата седница за пратеничките прашања и поставив прашање до министерот Ајдини што планира Владата со овој дел од делницата затоа што навистина состојбата на овој патен правец ја чувствуваат сите граѓани во секојдневните патувања затоа што се работи за многу кратка делница од 15 км., така што за овој дел од делницата може да се изнајдат средства и начини на решавање.

Секако, Владата треба да размислува за обезбедување на средства за реконструкција и во насока на издавање на дел на патни правци под концесија.

Колеги и колешки пратеници,

Заради сите наведени аргументи, молам да ги подржите заклучоците од Информацијата за изградба на патниот правец, а Владата да ги превземе сите неопходни активности за изнаоѓање начини за решавање на овој проблем заради севкупниот развој.

Благодарам.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Благодарам.

Има збор, господин Паљошковски.

ЃОРЃЕ ПАЉОШКОВСКИ:

Почитуван претседателе, почитувани колеги,

Како пратеник од Струмичкиот регион сметам дека нема потешка тема за разговор за потребите за изградба на патниот правец Штип-Радовиш, Струмица до Бугарска граница, на таа делница. Политиката што се водеше во Република Македонија од времето на бивша Југославија продолжи истата и до ден денеска, од идеолозите на истата политика. Тие направија подрачје од 100 илјади жители да нема ама баш никакво сообраќајно поврзување во Републиката и надвор од неа, кон Република Бугарија.

Од статистичките податоци на Фондот за регионални и магистрални патишта произлегува дека постојната патна структура е премногу оптоварена заради фреквентноста на сообраќајот што има човечки и материјални загуби. Во Струмичкиот регион има регистрирано 14 илјади моторни возила. Секоја зима има големи проблеми во одржување на овие патни правци, бидејќи истите се изградени од коцка, па при релативни мали врнежи и снег источните делови на Македонија остануваат отцепени од главниот град Скопје. Мислам дека не е потребен дополнителен коментар за состојбата на патната мрежа во Источниот дел на Република Македонија .

На сите граѓани и институции им е познато тоа, па затоа прашувам какво е нејзиното значење во смисл ана економска оправданост, ризикот на учесниците во сообраќајот и големата несигурност?

Врз основа на горе изнесеното му предлагам на Собранието на Република Македонија да донесе заклучок во кој заклучок ќе ја задолжи Владата на Република Македонија во најкраток временски период да отпочне со подготовка на документација и што побрзо да отпочне со изградба на патните правци во Источна Македонија, а сметам дека и Владата ќе биде разумна и ќе сврти поглед кон Источниот дел на Републиката и истата ќе ја изгради.

Благодарам.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Благодарам.



Има збор господинот Трајановски.

КОЦЕ ТРАЈАНОВСКИ:

На дневен ред е Инфорамцијата за потребата од изградба на патниот правец на делницата Скопје-Миладиновци-Свети Николе, Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево, со Предлог на заклучоци. Се приклучив на предлагачите, пратениците од Источниот дел на Републиката бидејќи правецот Скопје-Миладиновци-Свети Николе поминув аниз општините низ кои што јас живеам и бев пратеник во претходниот мандат. Сметам дека добро ги познавам овие населени места. Сосема се согласувам со тврдењата во Информацијата за потребата од изградба на овој пат во Источниот дел на Република Македонија . Не сакам подетално да го елаборирам останатиот дел од патниот правец, само би кажал за делот на патниот правец што поминува во делови на општината Илинден, значи во атарот на с. Миладиновци како и во дел на општина Петровец што ги опфаќа Горно Коњари, Сушица, Долно Коњари и Средно Коњари и Дивле. Бидејќи овие села се наоѓаат во најоддалечениот дел на општина Петровец истите се и многу неразвиени , так ашто во овие села дури во 2000 година се успеа да се донесе телефонска линија и овие села имаат уште многу нерешени проблеми како што се водоводот и патот што ги поврзува со општина Петровец и градот Скопје.

Сметам дека со изградба на овој патен правец овие села ќе добијат многу во смисла на тоа што ќе се стопира иселувањето на жителите на овие населени места и ќе се забрза развојот на овие населени места бидејќи се блиску до главниот Град, а ќе бидат и на една од главните магистрала во Република Македонија . Така што на овие делови ќе почнат да се градат и стопански објекти.

Сакам да напомам дека во овие населени места, што имаат исклучително добра место положба, се покрај реката Пчиња, се со мешан етнички состав, но со многу добар соживот. Со тоа сакам да кажам дек аја поздравувам оваа иницијатива, се надевам дека ќе ја подржат сите пратеници во Парламентот на Република Македонија иако во минатиот период мислам дека имаше многу вакви иницијативи, сигурно дека е ова еден капитален проект на ниво на Република Македонија . Можеби затоа и многу се доцни. Се надевам дека Парламентот ќе ги подржи овие предлог заклучоци и ќе се пристапи на изработка на документација, а понатаму и кон реализациоја на овој патен правец. Благодарам.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Има збор господинот Апостоловски.

НИКОЛА АПОСТОЛОВСКИ:

Благодарам господине претседателе.

Почитуван претседателе, почитуван министер, почитувани пратеници,

Како еден од предлагачите на Информацијата со мојата дискусија сакам да укажам на потребата од неопходна и брза изградба односно реконструкција на патниот правец Миладиновци-Свети Николе, Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево. Конкретно сакам да се задржам на магистралниот пат М-5, делницата Штип-Кочани-Делчево до границата со република Бугарија, делница изградена многу одамна, а во последните 12 години вршени се сосема мал број реконструкции односно надградба со мала должина и тоа : во 1996 година на делницата Делчево граница со Република Бугарија во должина од 5 км. ; во 1998 година на делницата Каменица-Брана Калиманци во должина од 8 км.; во 2001 година извршена е само доградба од 1,5 км; во периодот 2000-2003 година извршена е надградба кај село Крупиште со сретства од Телеком и во овој момент се врши исправање на делницата кај с. Ларци исто так асо средства од Телеком. Несомнено дека вложувањата во изградбата и реконструкцијата на овој магистрален пат во изминатите години се вложени сосема мали финансиски средства иако состојбата со патот, може слободно да се каже дека е катастрофална, што се одразува на сигурноста на учесниците во сообраќајот.

Факт е дека состојбата на магистралниот пат е влошена највеќе во периодот на ембаргото што беше против Република Македонија , од причини што овој магистрален пат технички ниту е проектиран ниту е граден за толку зголемен транспорт претежно со тешки товарни возила, што на крај резултираше со забрзано пропаѓање на коловозот со стие негови објекти. Голем придонес за сегашната состојба на коловозот даде и одржувањето на магистралниот пат од страна на ЈП Македонија Пат кое што во изминатите 4 години наместо да ја врши својата должност и дејност за што е формирана, тоа претставуваше јавнопретпријатие сопственост на ВМРО-ДПМНР што градеше или реконструираше патишта исклучиво во предизборниот период и тоа на луѓе блиски на оваа партија, а на магистралниот пат вршеше само пополнување на ударните дупки.

Каква е моменталната состојба со коловозот може со сигурност да се потврди со време на патување од границата со Република Бугарија до Скопје за што се потребни 4 часа за да се изминат 180 км, со просечна брзина од 50 км. и помала. Од тие причини барам од сите колеги да ги подржат предложените заклучоци со што би

се забрзало решавањето на овој проблем што засега околу 350 илјади граѓани од овие општински центри во Источниот дел на Македонија.

Благодарам.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Благодарам.

Има збор господинот Манев.

ЕФТИМ МАНЕВ:

Почитуван претседателе, почитувани колеги пратеници,

Еден сум од потписниците за расправање по оваа точка на дневниот ред за изградба на делница од Миладиновци-Свети Николе, Штип-Радовиш-Струмица и Штип-Кочани-Делчево. Сметам дека патните правци и патиштата што ги поврзуваат овие градови се нарушени, дури и неупотребливи, кое нешто доведува и до крајно економски неразвиен дел на Република Македонија. Не може да се замисли било која држава, било кој делови од држава доколку не е добро патно морежен, да биде и економски развиен. Само ако земеме еден видик, да погледенеме кон Струмичкото поле, наназад можеби 30-40 години обезбедува храна со земјоделски производи особено зеленчук и цела поранешна Југославија, така што денеска таквиот производ се гуши, не е достапен до пазарите ниту во Македонија, ниту надвор од Македонија. Било кој да посака да отиде во тој дел да откупи такви производи се откажува веднаш откако ќе види дека нема ниту патишта да се стаса до таму.

Патот Струмица-Радовиш е калдрма, таканаречено, гранитна коцка што веројатно е направена 50-тите години, не знаеме дури ни кога. Не може да се замисли по еден таков пат да развиеме стопанство на тоа подрачје.

Од тие причини сметам дека информацијата е и те како оправдана, нема место да сметаме дека нема средства за изградба на таквите патишта. Ако нема средства за изградба на патишта, тогаш да не помислуваме ниту за економски развој на тој дел од подрачјето. И статистички може да погледаме дека тој дел поради лошата инфраструктура, поради неразвиено стопанство е доста ненаселено, се расселува и дека секој од тоа подрачје на Републиката бара карта во еден правец, да излезе од таму и да не помисли да се враќа.

Од тоа сметам дека Информацијата треба да се прифати во целост, да се задолжи Владата во најкраток временски рок да направи начин, програми и да подготви динамика на изградба на тие патишта, истовремено да вклучи група на

изведувачи односно координатори што ќе учествуваат во проектирањето и изградувањето на патот на лиц аод подрачните градови, од локалните самоуправи бидејќи во тие градови има и такако луѓе кои знаат добро какви патишта требаат и во кои делови треба да се отвораат и како да се градат. Дури би успеале да помогнат и со обезбедување на парични средства, со донација од надворешни држави, бидејќи локалните самоуправи имаат доволна координација со европските држави и не треба да биде воопшто проблем немањето пари. Проблемот е во тоа што треба да се има волја и да се сака тој дел од Републиката да се изгради. Кога ќе се изгради тој дел, тогаш ќе може да се пристапи кон економски развој на тој дел.

Благодарам на вниманието.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Благодарам.

Има збор госпоѓа Ивановска Цветанка.

ЦВЕТАНКА ИВАНОВА:

Почитуван претседателе, почитувани пратеници,

Мојата дискусија ќе биде многу кратка од причини што сите дискусанти до сега, без разлика дали припаѓаат на позицијата или опозицијата се едногласни дека има потреба од изградба на овие делници и дека навистина дека оваа информација треба да ја подржаме и заклучоците треба едногласно да ги донесеме. Затоа што ние, согласно на Уставот, сме пратеници што ги претставуваме граѓаните, кои не избрале и ги застапуваме нивните интереси. Една од најважните и најприоритетните интереси на граѓаните еод Струмичкиот, Радовишкиот и Штипскиот регион е точно изградба на патниот правец Штип-Радовиш-Струмица. Затоа што граѓаните, без разлика на која политичка проивиденција припаѓаат се единствени по ова прашање. Време е и тоа крајно, да се изгради овој патен правец и оваа порака граѓаните секогаш ја испраќаат до сите до сега избрани пратеници, без разлика на која политичка провинијенција припаѓаат и дека секоја политичка партија, секој политички блок својат апредизборна кампања ја почнува и завршува со ветувања дека ќе се реализира ова прашање.

Сметам дека е време и редно е веќе овој патен правец, посебно патниот правец Струмица-Штип-Радовиш да се изгради, затоа што е во безнадежна состојба. Ако еднаш некој поминал од таму се враќа како со времеплов во минатото.

За причините зошто треба да се изгради овој пат, мислам дека не треба да одземеме време, да елаборираме. Само кратко да кажам дека една од причините е безбедносната причина бидејќи овој пат е извор на материјални штети и човечки жртви, поради состојбата во која што се наоѓа, од економски аспект затоа што овој регион е производител на храна, раноградинарски производи и доцноградинарски, така што ја снабдува целата држава и пошироко регионот со храна. Тука ќе имаме заштеда во време и средства, а особено е значајно за сето она што сега се стремиме да привлечеме странски капитал. Странскиот капитал нема да дојде доколку нема поврзување меѓу регионите.

Посебно да нагласам дека овој патен правец поврзува две држави, што значи дополнителен аргумент за прифаќање на информацијата и заклучоците. Апелирам кај сите пратеници да ги подржаме заклучоците и да побараме Владата да преземе мерки и активности за отпочнување на изградба на овој патен правец.

Благодарам.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Благодарам.

Има збор господинот Голомеов.

БЛАГОЈ ГОЛОМЕОВ:

Благодарам г-дине претседателе.

Господине министре, господо колеги пратеници,

Покрај писмената поддршка би сакал и вербално, во кратки црти да кажам неколку зборови околу точката на дневниот ред.

Беа искажани многу факти и аргументи. Не би сакал да се повторувам. Меѓутоа, факт е дека патната мрежа во Источниот дел на Република Македонија е прилично руинирана. Чувството на граѓаните за запоставеност е евидентно, посебно во поглед на капиталните вложувања, посебно од областа на патната инфраструктура, без која сите можеме и мораме да се сложиме дека нема ниту можности за посериозен економски развој.

Патните правци Штип-Кочани-Делчево и Штип-Радовиш-Струмица се основни патни правци низ кои се одвива комуникацијата во Источниот дел на Македонија. Состојбата во која се наоѓаат патните правци ни е добро позната. Она што е битно е поврзувањето на целиот овој регион со главниот град, со главната метропола-Скопје. Во нашата иницијатива е посочен патниот правец Миладиновци-Свети

Николе во должина околу 28 километри, со првична сума околу 35-36 милиони долари.

Меѓутоа во контактите со повеќе стручни лица од оваа област постои и друго алтернативно решение кое веќе се наоѓа во генералниот урбанистички план на Република Македонија, а тоа е патниот правец Велес-Штип во вид на автопат, со тоа што би се избегнало таканареченото Велешко брдо кое е најлош дел од патот. Кај месноста Крива крушка би се исправил патот и би излегол на наплатна рампа Сопот.

Постојат аргументи и за едниот и за другиот патен правец. За овој патен правец се тврди дека минува низ повеќе населени места и затоа би бил економски по оправдано.

Она што сакам посебно да го потенцирам овде е фактот дека имајќи ја во предвид зголемената фреквенција на делот од Штип према Скопје на овој патен правец, кој ја поврзува цела Источна Македонија со главниот град мислам дека може и мора да постои интерес од концесионерство, па затоа би препорачал на Владата на Република Македонија ако не можеме како држава да ги изградиме сите овие патни правци тогаш еден начин за подобрување на патната инфраструктура е институтот давање под концесија. Уверен сум дека за овој дел, за оваа комуникација постои интерес и тоа како.

На крајот би сакал да истакнам дека сите пратеници на ЛДП во потполност ги подржуваат предложените заклучоци и даваат потполна поддршка на оваа иницијатива.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Има збор пратеникот Силвана Бонева.

СИЛВАНА БОНЕВА:

Почитувани пратеници, дами и господа,

Ме радува тоа што конечно денес можеме да расправаме и за потребата за изградба на патиштата во Источниот дел на Македонија, посебно од едногласноста на сите пратеници, за потребата од изградба на патишта во овој дел на Република Македонија.

Прашањата на инфраструктурата во овој дел на државата, јас лично би го поставила покомплексно и тука би ја вклучила не само неминовната потребата од добри патишта, туку и потребата од неминовното железничко поврзување.

Уште во Бивша Југославија, односот на власта кон Источниот дел на Република Македонија беше сосема игнораски и од тие причини и од тој дел на Источна Македонија остана сообраќајно слепо црево на државата.

И во овој период на самостојна и независна Република Македонија, не е направено многу во однос на подобрување на оваа инфраструктура.

Ако постојано се зборува за тоа дека Владата на Република Македонија се залага за развој на економијата во државата, дали може да го реализира тоа без основниот предуслов, а тоа е развиената инфраструктура. Како мисли дека ќе се активираат сите стопански потенцијали во државата, ако таа конечно не утврди рок во кој ќе ја воспостави комплетната инфраструктура во државата. Тоа е прашање од суштинско значење. Затоа се надевам дека Владата на Република Македонија под итно ќе си постави рок и ќе работи на тоа истиот да го реализира.

Сега накратко ќе се осврнам на струмичкиот регион од каде што доаѓам.

Со години наназад струмичкиот регион беше регион со најголем број на моторни возила по глава на жител. Тоа значи дека граѓаните од овој регион, по основ на регистрација на моторни возила и акцизи од нафтните деривати кои ги користат, бидејќи од тој фонд на средства се дели процент и за обнова на патиштата, значи тие имаат висок степен на издвојување.

Почитувани дами и господа, не може струмичкиот регион да издвојува со години наназад, многу, а за возврат да не добива ништо, само повремено крпење на дупките.

Кој странски инвеститор ќе дојде да инвестира во овој регион кога, за да дојде од Штип до Струмица, посебно од Радовиш до Струмица, иако најголемиот дел од патот го минува низ поле рамно како тепсија, мора да вози со ограничена брзина од 40, 50 или 60 км. на час, по пат кој врти околу меѓите поставени уште во времето на турско, покриен со коцки, кој што потскокнуваат и може било кога да оштетат било кое возило.

Што значи тој пат за земјоделските производи, осетливи на транспорт и колку се намалува нивниот квалитет и трајност, а со тоа и конкурентноста на пазарот, нема да зборувам. Меѓутоа, што би значело за овој, посебно земјоделски крај добар пат до границата со Бугарија и Грција, или што би значело и железничко поврзување на Струмица со Штип, или пак со Гевгелија, а преку неа и со Солун, или пак со Петрич а со тоа и отворање на источниот пазар посебно кон Русија, оставам да размисли Владата на Република Македонија и да каже што може да направи и на

тој план, со оглед на тоа што во тој случај ќе придонесе и за успешно работење на евро регионот Струмица - Кукуш - Петрич.

Почитувани дами и господа, ќе повторам како што рече колешката, не смееме повеќе да дозволиме овој пат да биде користен за предизборен маркетинг и станува актуелен само пред изборите. Треба под итно, ако сакаме да ја разбиваме економијата во државата и да привлечеме странски инвестиции, да направиме добра инфраструктура во овој дел на Република Македонија, а приоритет треба да имаат патиштата покриени со коцка. Тоа е основен предуслов за развој на стопанството и воопшто на севкупното живеење на граѓаните од овој дел на Република Македонија.

На самиот крај ќе кажам, за земјите кои претендираат да станат членки на Европската унија, основна заложба им е целосно воспоставување на инфраструктурна мрежа, посебно, целосно поврзување на државата со автопати. Ако вистински сакаме и Република Македонија да биде дел од нова Европа, тогаш треба да ни биде јасно дека со вакви патишта, како што имаме сега, Европската унија ќе биде само наречен сон, бидејќи без добри патишта нема ниту развиено стопанство.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Има збор господинот Есад Рахиќ.

ЕСАД РАХИЌ:

Почитуван претседателе, драги колеги, почитувани министри,

Јас се јавувам како пратеник од Изборниот регион број 1 и сите дискусии што ги имаа моите колеги претходно, ги поддржувам, затоа што повеќето од нив живеат и работат во тој регион и не би сакал да се повгорувам со она што тие го рекоа, бидејќи тоа би било изнесување на топла вода. Меѓутоа, сакам да потенцирам две работи.

Дел од дискусиите што јас ги имаа подготвено, господинот Голомеов и последната дискусантка ги кажаа. Јас би сакал само да одам чекор понапред и мојата поддршка за оваа иницијатива максимално ја имате.

Сега имам едно прашање до министерот за транспорт и врски, со едно мало образложение:

Дали во Министерството имаат направено економска симулација или пресметка, колку би чинело изградба на автопат во овој патен правец, од аспект што



во тој сегмент самата изградба сигурно би го раздвижила целото македонско стопанство, а потоа би се отворила идејата за отворање на еден аеродром, значи не само железнички сообраќај, туку и авио сообраќај во тој регион, во Струмица, и она што се случува моментално со поминување на најбитните коридори во овој регион, особено завршување на автопатот Александрополис - Солун и поврзување на оваа делница преку Гевгелија или Дојран и врзување со тој дел на патниот правец во соседните земји, поврзување преку Александрополис со Мала Азија и создавање на услови, странскиот капитал дали во вид на грантови, она што го рече господинот Голомеов, на софтверни кредити или концесии и отворање можност за изградба, бидејќи за изградба на еден автопат потребни се поголем број на средства. Јас сум сигурен дека господинот Ајдини ќе има одговор на ова мое прашање.

Уште еднаш да повторам дека Информацијата ја има целосната моја поддршка.

На крајот би сакал малку да го злоупотребам микрофонот и да кажам дека се придружувам кон револтот и апелот што го имаат повеќе скопјани и добронамерни граѓани и што го упатија кон изградбата на она што се случува пред зградата на Електростопанство на Македонија и апелирам до надлежните органи и до Владата на Република Македонија час поскоро да ја сопре изградбата на таа дивоградба и одговорните за таквата состојба да бидат подведени под конкретна одговорност.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Има збор господинот Стаменков.

ВАНЧО СТАМЕНКОВ:

Почитуван претседателе, почитувани колеги пратеници, претстаници на Владата на Република Македонија,

Информацијата за потребата од изградба на патниот правец Скопје - Источниот дел на Република Македонија, беше доставена и од неа се гледа дека потребата за изградба на овој патен правец воопшто не е дискутабилно. Така што ние како пратеници што ја потпишавме оваа Информација и предложивме Собранието на Република Македонија да ја разгледа, сметаме дека и Владата на Република Македонија треба да го сврти вниманието кон Источна Македонија, односно кон изградба на инфраструктура кон тој дел.

Јас би кажал дека на овој патен правец треба да му се даде приоритет и зошто, односно кои се тие аргументи кои говорат во тој правец.

Прво, ако се погледне сегашната состојба на патните правци од центарот, односно од Скопје кон Источниот дел на Република Македонија, ќе се види дека е катастрофално лоша. Поточно кажано, од Велес, спрема Штип, Струмица и Штип - Кочани - Делчево, имаме едни патни правци кои се изградени пред многу години и кои повеќе не одговараат на современиот начин на живеење односно на потребите кои се наметнуваат со развојот на комуникациите. Така што, сведоци сме на се поголем број сообраќајни несреќи, се поголем застој во сообраќајот, посебно во зимски услови. Се ова доведува до едно мислење во Македонија дека постепено Источниот дел на Република Македонија заостанува во својот развој, од секаков вид, посебно економски и дека главна причина за тоа е лошата комуникација со Скопје.

Изградбата на овој патен правец беше предмет и на многу предизборни програми, на многу дискусии меѓу одговорните луѓе од овој дел на Република Македонија и едноставно може да се констатира дека постои едногласност во приоритетот за изградба на овој патен правец.

Јас малку би се задржал на сегашната состојба на економијата во Источниот дел на Република Македонија, бидејќи од неа произлегува и приоритетот за изградба на тој патен правец.

Ако ја погледнеме состојбата во овој дел на Република Македонија, на полето на економијата, ќе видиме дека развојот, а посебно на малото стопанство, односно на она што сметаме дека треба да биде основа за развој на економијата во Република Македонија, не е како што треба. Развојот, исто така на земјоделието што е основна гранка во источниот дел на Република Македонија не е добар и сето ова доведува, може да се каже, до една голема сиромаштија меѓу населението во Источниот дел на Република Македонија.

Јасно ни е на сите нас без добра комуникација со Скопје, со центарот на Република Македонија, каде што може слободно да се каже дека 80% од капиталот се врти и е најголем потрошувачки центар, без соодветна поврзаност со малите региони, градови и населени места, не можеме да очекуваме овие делови од Република Македонија да се советно и развиваат. Со изградбата на овој патен правец, ние ќе дадеме можност, најзаостанатиот дел на Република Македонија, конечно да може да тргне по правиот пат и за многу краток период, пласирајќи ги своите производи населението од овие краишта, подобрувајќи ги комуникациите и на

центарот со овој регион, да придонесеме, да го развиеме најнеразвиениот дел на Република Македонија.

Инаку, на полето на другите објекти од инфраструктурата, во последните четири години е многу направено во овој дел на Република Македонија. Ако направиме една анализа, колку илјадници километри на водоводи, канализации, па и патишта и улици се направени во Источниот дел на Република Македонија, ќе видиме дека тоа беше една новина во работењето на Владата на Република Македонија. Оваа новина треба да спродолжи, односно да се оди по тој пат, бидејќи знаеме дека основната стратегија за развој на државата се потпира на рамномерниот развој на сите делови на Република Македонија.

Сметам дека овие аргументи ќе придонесат во тоа, Владата што побрзо да излезе со еден комплетен елаборат, односно извештасј, може да се каже и проект за изградба на овој патен правец Скопје - Штип, Штип - Струмица, Штип - Делчево, од кој елаборат односно бројки ќе бидиме колку ќе чини еден ваков проект, кои се можностите да се изфинансира еден таков проект, кои се изворите на финансирање, колку можеби и со самофинансирање, луѓето односно населението од Источниот дел на Република Македонија треба да учествуваат во изградбата на еден ваков патен правец. Конечно, крајно време е и вакви информации да добиеме во Парламентот и да дискутираме за конкретни работи, а не само за општи програми, за развој итн.

Се надевам дека оваа работа нема да остане само на оваа седница, па можеби да се сочека некое друго време, повторно од група на пратеници да се наметне оваа тема, туку Владата на Република Македонија сериозно дас си ја сфати работата и сериозно да му пријде на овој проблем.

НИКОЛА ПОПОВСКИ:

Бидејќи повеќе никој не бара збор, го заклучувам претресот по Информацијата.

Група од 17 пратеници поднесоа предлог на заклучоци кои ви се поделени.

Ги молам пратениците да влезат во салата за да гласаме.

Предложените заклучоци ги ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 60 пратеници, 58 за и двајца воздржани.

Во салата се присутни 67 пратеници.

Констатирам дека предложените заклучоци се усвоени.

Бидејќи дневниот ред е исцрпен, ја заклучувам 30-тата седница на Собранието на Република Македонија.

(Седницата заврши со работа во 11,30 часот)