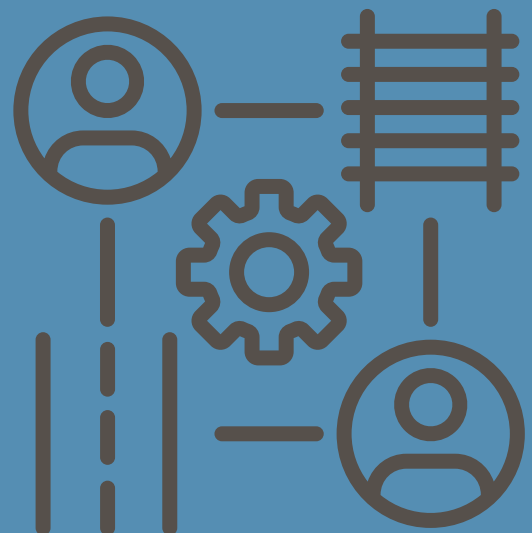
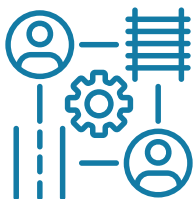


ИЗВЕШТАЈ ВО СЕНКА

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

јануари – декември 2020





ИЗВЕШТАЈ ВО СЕНКА

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

јануари – декември 2020



Проектот е финансиран
од Европската Унија



РЕАК-ОП
истражување во акција



СОДРЖИНА



ПРЕДГОВОР	5
ВОВЕДНИ ИНФОРМАЦИИ	7
МЕТОДОЛОШКИ ПРИСТАП	9
ДЕЛ 1: СЕКТОРСКИ ПОЛИТИКИ	11
ДЕЛ 2: ФУНКЦИОНАЛНОСТ НА СРГ	13
2.1 Деловник за работа	13
2.2 Годишен план	15
ДЕЛ 3: ГРАЃАНСКО УЧЕСТВО	17
ДЕЛ 4: КАПАЦИТЕТИ НА ГО	21
ДЕЛ 5: ЕФЕКТИ ОД РАБОТАТА НА СРГ	23
5.1 Основни информации за програмирање на ИПА 3 (2021-2027)	25
5.1.1 Стратегиски одговори и акциско фише за транспорт	29
ДЕЛ 6: РОДОВА ПЕРСПЕКТИВА ВО 12-ТЕ СЕКТОРСКИ РАБОТНИ ГРУПИ	33
6.1 Наоди од мониторингот на работата на секторските работни групи	34
6.1.1 Состаноци на СРГ	34
6.1.2 Обуки	35
6.1.3 Родова анализа на политики	36
ФИНАЛНИ ЗАКЛУЧОЦИ И ПРЕПОРАКИ	39
ФИНАЛНИ ЗАКЛУЧОЦИ И ПРЕПОРАКИ ВО ОДНОС НА РОДОВАТА ПЕРСПЕКТИВА ВО 12-ТЕ СЕКТОРСКИ РАБОТНИ ГРУПИ	40
КОРИСТЕНИ МАТЕРИЈАЛИ	41

ПРЕДГОВОР

Проектот „Дијалог со граѓанските организации – Платформа за структурно учество во ЕУ-интеграциите“ е посветен на структурното учество на граѓанското општество, кое ги изразува ставовите на граѓаните, за да влијае на клучните секторски реформи во процесот на пристапување во ЕУ. Секторските работни групи¹ ги сметаме за исклучително значаен консултативен механизам за структурното учество на граѓанското општество и форум каде што се дизајнираат националните политики и се кројат реформските процеси на државата. Затоа, преку второто издание на 12-те извештаи во сенка за работењето на секторските работни групи во 2020 година, се обидуваме да ги приближуваме до јавноста и критички да ги анализираме поставеноста, функционалноста и ефикасноста на секторските работни групи (СРГ).

За да се подготви второто издание на 12-те извештаи во сенка за работењето на секторските работни групи во периодот јануари – декември 2020 г., набљудувачите на Проектот следеа 17 од 19 одржани состаноци на секторските работни групи. За нашите наоди од следените состаноци и анализираниите секторски политики дискутиравме преку 11 интервјуа со ИПА-координаторите од министерствата што претседаваат со секторски работни групи, како и со 34 претставници на граѓанските организации што се дел од СРГ. Дополнително, промените во 2020 г. во однос на наодите од 2019 г., ги поткрепивме преку испратените 312 барања за пристап до информации од јавен карактер поврзани со работењето на СРГ во 2020 година.

¹ Секторските работни групи претставуваат формален механизам за консултација и соработка меѓу институциите на извршната власт (министерствата), граѓанските организации, донаторската заедница, како и другите заинтересирани страни. До изработката на овој извештај, во Република Северна Македонија се основани 12 секторски работни групи со надлежности во различни области, со цел да се воспостави секторскиот приод.



Општата оценка е дека се забележува одреден напредок во работењето на СРГ и покрај исклучителната година, која поради пандемијата со ковид-19, постави предизвици за целокупното општество. Напредокот е, пред сè, забележан во транспарентноста на работењето на СРГ, преку зголемениот пристап на објавени информации од значење за СРГ. Понатаму, во 2020 се одржаа 19 пленарни состаноци, наспроти 12-те одржани во 2019 година. Но, и покрај благото зголемување на бројот на состаноците, СРГ сè уште не се среќаваат според деловнички определената фреквенција, преку која би можело да се гарантираат посветеноста на секторските политики и имплементирањето на реформските определби. Секторските работни групи имаат задоволителен степен на функционалност, која е утврдена во голема мера со деловниците за работа, но тие недоволно ги регулираат улогата и позицијата на граѓанските организации во СРГ. Имајќи предвид дека проектот „Дијалог со граѓанските организации – Платформа за структурно учество во ЕУ-интеграциите“ во централен фокус ги има граѓанските организации и нивното ефикасно вклучување при креирањето на политиките, извештајот што е пред вас става акцент токму на унапредувањето на улогата на граѓанските организации во секторските работни групи.

ВОВЕДНИ ИНФОРМАЦИИ

СЕКТОРСКА РАБОТНА ГРУПА ЗА ТРАНСПОРТ

ФОРМИРАНА: 2015 година

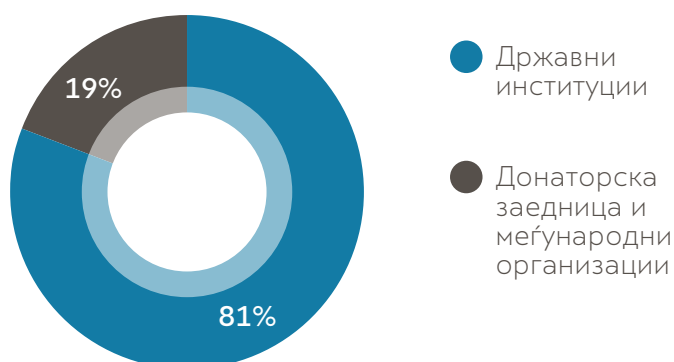
БРОЈ НА ЧЛЕНОВИ: 36 со Решение од 2.7.2020 година (од нив 16 се заменик-членови)

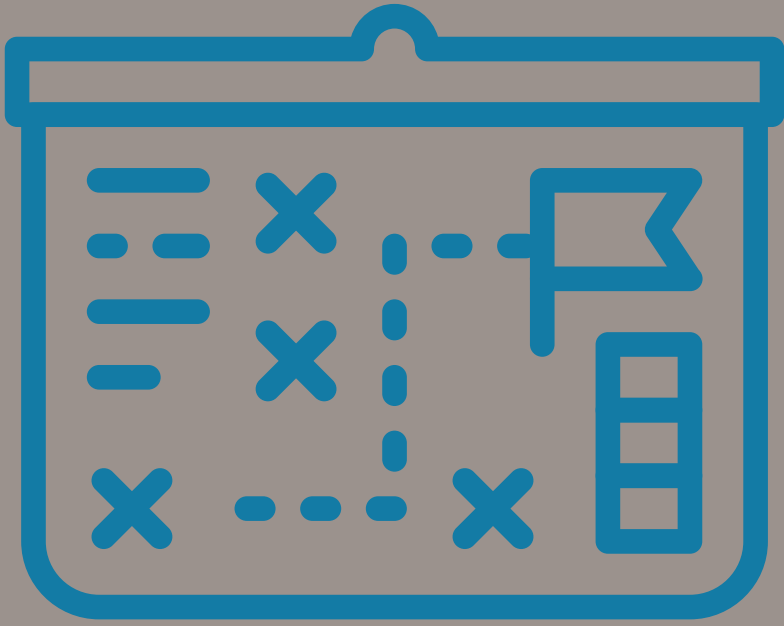
БРОЈ НА ОДРЖАНИ СОСТАНОЦИ ВО 2020:
еден состанок, 3.7.2020

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

ГРАФИКОН 1.

**Процентуална застапеност на различните
прејствавници во секторската работна
група за транспорт**





МЕТОДОЛОШКИ ПРИСТАП

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

Во рамки на деск-истражувањето беше направена детална анализа на документи, закони и стратегии кои се од важност за работата на оваа СРГ (повеќе информации видејте во делото корисџени материјали). Покрај тоа, поднесовме **25 барања за информации од јавен карактер** до Министерството за транспорт како надлежна институција за работата на оваа СРГ. За сите 25 поднесени барања добивме навремено уреден одговор.

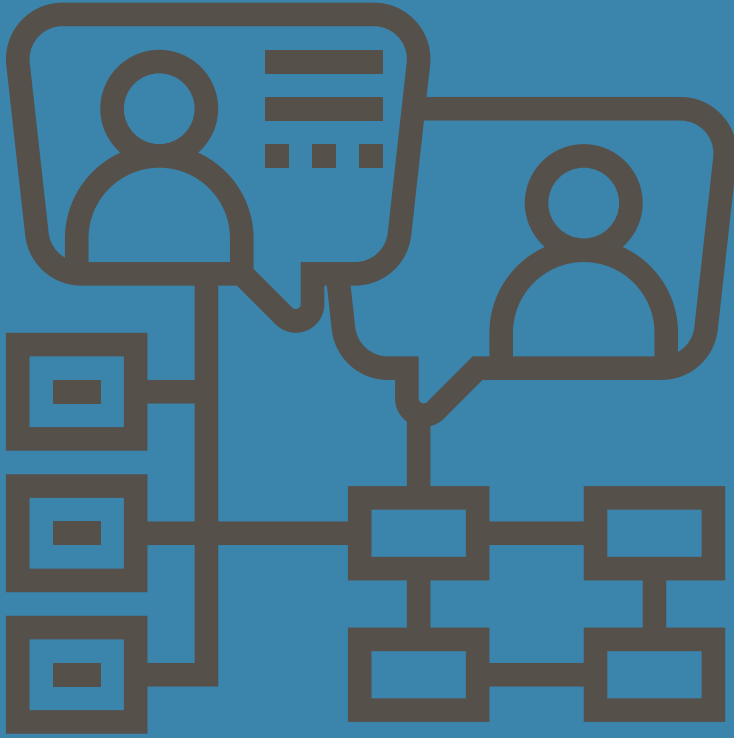
Што се однесува до теренскиот/онлајн делот на истражувањето, спроведовме **интервју²** со координаторот од Министерството за транспорт и врски, како и две интервјуа³ со претставници на граѓанските организации кои се заинтересирани за вклучување во оваа СРГ. Воедно, истражувачкиот тим присуствуваше во улога на набљудувач на **едниот состанок** на СРГ кој беше одржан во периодот на мониторинг.

Според методологијата за мониторинг, работата на секторските работни групи ја следевме 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.

2 Интервјуто со координаторот од Министерство за транспорт и врски беше одржано на 4.5.2021

3 Интервјуата со претставниците на ГО кои се заинтересирани за вклучување во СРГ за транспорт беа одржани на 28.4.2021

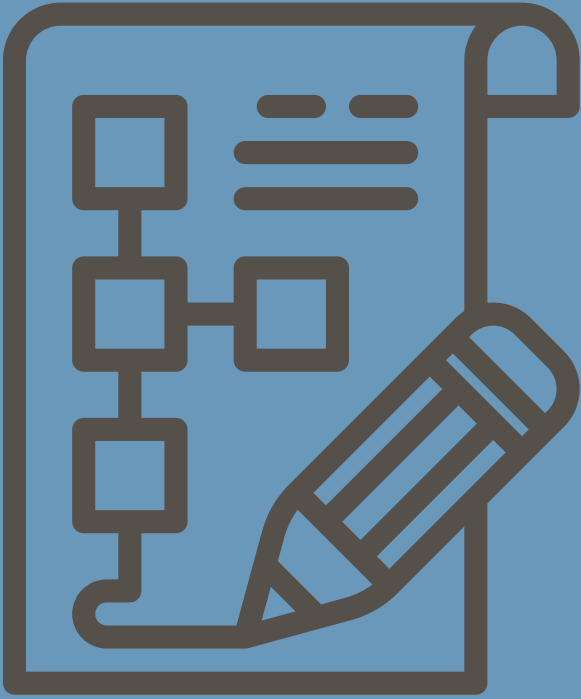


ДЕЛ 1

СЕКТОРСКИ ПОЛИТИКИ

Во текот на 2020 година во секторот транспорт не е донесен ниту еден позначаен стратешки документ или законско решение. Од Министерството за транспорт и врски најавуваат дека во иницијална фаза на подготовка се стратегиите за интелигентни транспортни системи и за безбедност на сообраќајот. Во однос на безбедноста на сообраќајот, главната цел е да се создаде основа за формирање посебно извршно тело со одговорност за подобрување на безбедноста во сообраќајот на патиштата со цел да се намалат несреќите и бројот на жртви и повредени. Се смета дека со ова тело би се обезбедил системски пристап во однос на безбедноста во сообраќајот и би се покриле сите аспекти што сега се третира од повеќе институции: Министерството за транспорт и врски, Министерството за внатрешни работи, Јавното претпријатие за државни патишта и Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата.

Согласно Националната транспортна стратегија 2018-2030, која е клучниот стратешки документ во секторот транспорт, реализацијата на првите краткорочни цели е предвидена дури за 2021 година. Оттука, во оваа смисла не може да се зборува за реализирани постигнувања во текот на 2020 година, иако во овој сектор има неколку тековни проекти од различни донатори и кредитори (ЕУ, СБ, ЕБОР, Ексим банка). Проектите, главно, се однесуваат на изградбата или модернизацијата на патната инфраструктура, како и на изработката на проектна документација.



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 прилагоден на потребите и насоките од претседавачот. Министерството за транспорт и врски, како претседавач на Секторската работна група за транспорт доставило коментари и предлози за измени на Деловникот за нивната секторската работна група до Секретаријатот за европски прашања (СЕП) уште во 2018 година, но и по цели две години тие не биле повратно известени за тоа дали нивните коментари и предлози се прифатени и дали деловникот треба соодветно да се менува, како и тоа дали измените ќе ги направи Секретаријатот за европски прашања или секоја работна група треба поединечно да го усвои својот деловник. Имајќи го предвид ова, деловникот за работа на Секторската работна група за транспорт е во форма на нацрт-текст и не е објавен на веб-страницата на претседавачот, односно Министерството за транспорт и врски.

Во посебен анекс кон нацрт-текстот на деловникот за работа се утврдени членовите на Секторската работна група со листа на министерствата, државните ин-



ституции, јавните претпријатија, донаторите и меѓународните финансиски институции чии претставници ја сочинуваат. Но, во однос на членовите што треба да ги претставуваат другите организации, како што се граѓански организации, академијата и синдикатите, во анексот на деловникот не се дадени конкретни имиња или насоки за нивниот избор.

Значајно е да се наведе дека составот на Секторската работна група за транспорт е изменет со Решение за формирање на Секторската работна група за транспорт донесено на 2.7.2020 година. Бројот на членови и заменици е намален на 36 од 39 согласно Решението за формирање на Секторската работна група за транспорт од 23.4.2018 година. Намалувањето е направено на сметка на бројот на членови на претседавачот со групата, Министерството за транспорт и врски, а составот на институциите останал непроменет. Континуитетот во работата на Секторската работна група е одржан со тоа што од 36 члена и заменик-членови само четворица се новоименувани.

Во Секторската работна група за транспорт 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 цивилно 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, како претседавач со Секторската работна група, е претставено со најголем број членови и тоа претседавач, заменик-претседавач, секретар, четворица членови и тројца заменик-членови, а сите други институции се претставени со по еден член и заменик-член.

Претставниците на граѓанските организации не се членови на Секторската работна група за транспорт, ниту се вклучени како набљудувачи. 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 за сите што не се членови на секторската работна група со образложение дека содржат доверливи информации.

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

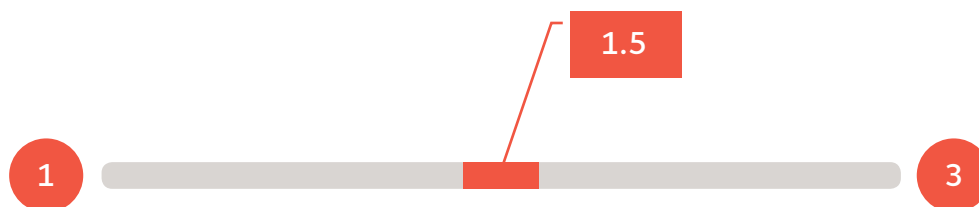
2.2 ГОДИШЕН ПЛАН

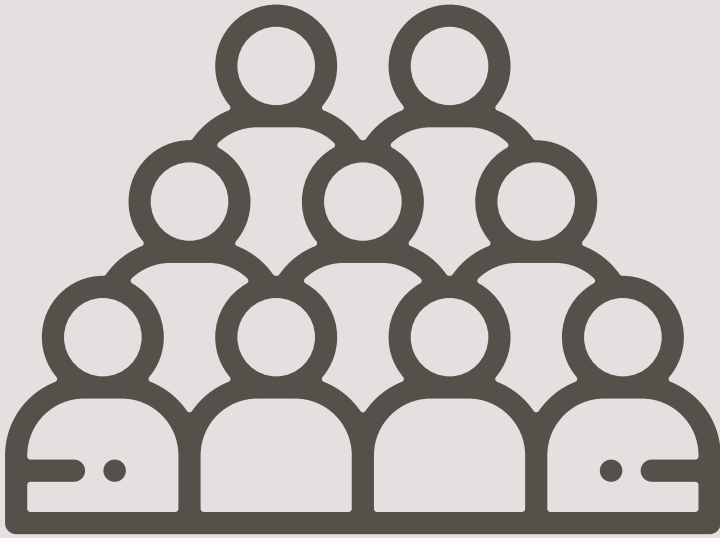
Секторската работна група за транспорт не изготвува годишни планови за работа кои би биле усогласени со индикативниот календар за програмирање на ИПА и би се подготвувале со учество на сите членови на Секторската работна група. Не се изготвува и усвојува ниту годишен извештај од работењето во кој би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

ОЦЕНКА НА ДЕЛ 2: ФУНКЦИОНАЛНОСТ НА СРГ

Според методологијата за мониторинг на работата и ефектите од секторските работни групи, **функционалноста на СРГ** ја мериме преку 14 стандарди и осум показатели кои се фокусираат на тоа дали СРГ ги креирала потребните документи за работа (Деловник и Годишен план и извештај) и каква е нивната примена во пракса. За сите стандарди и показатели е зададена нумеричка вредност, при што 1 е најниско ниво, а 3 е највисоко ниво.

Средната оценка за Делот 2: Функционалност на СРГ за транспорт во мониторираниот период е 1.5.





ДЕЛ 3

ГРАЃАНСКО УЧЕСТВО

Деловникот за работа на Секторската работна група за транспорт предвидува вклучување на претставници на граѓански организации иако тие не се конкретно наведени во анексот на деловникот. Но, во пракса претставниците на граѓанските организации не се членови на оваа секторска работна група, ниту се вклучени како набљудувачи. Оттука, граѓанските организации не биле информирани, ниту поканети за учество на единствената седница, која е одржана во 2020 година од страна на оваа секторска работна група. Ова е важно да се нагласи бидејќи според ИПА координаторот во Министерство за транспорт и врски, согласно насоките добиени од Секретаријатот за европски прашања, уште во 2018 година ги има идентификувано граѓанските организации кои сакаат да ја следат работата на Секторската работна група за транспорт и дека Министерството ги поканува во зависност од темата што е на дневен ред на состаноците на Секторската работна група за транспорт, а која е во делокруг на областите што тие ги покриваат. Станува збор за организациите: Центарот за истражување и информирање за животната средина „Еко-свест“, ЛАГ „Агро лидер“ и Институтот за социолошки истражувања и одржлив развој ИСИОР – Струга.

Значајно е да се нагласи дека декларативниот став на претседавачот со Секторската работна група за транспорт, дека



ги покануваат граѓанските организации во зависност од темата што е на дневен ред на состаноците, не бил спроведен во пракса од 2018 година, кога прв и последен пат граѓанските организации биле поканети на седница на секторската работна група на која бил презентиран нацртот на Националната транспортна стратегија 2018-2030 година. Формулацијата „претставниците на граѓанските организации се покануваат во зависност од темата што е на дневен ред на состаноците на Секторската работна група за транспорт, а која е во делокруг на областите што тие ги покриваат“ би имала смисла само доколку претставниците на Министерството во меѓувреме, односно од конституирањето во 2018 година до изготвувањето на овој извештај, април 2021 година, имале контакти со трите граѓански организации идентификувани како заинтересирани да ја следат работата на СРГ и се запознаени со делокругот на областите што тие ги покриваат.

Наспроти тоа, граѓанските организации, во спроведените интервјуа за потребите на овој извештај, не само што не биле поканети на единствениот состанок одржан во 2020 година, туку велат и дека во текот на годината не биле ниту еднаш консултирани или контактирани од страна на Министерство за транспорт и врски за кое било прашање од секторот транспорт. На овој начин целосно е оневозможено учество на граѓанските организации во работата на оваа секторска група, а таа останува затворена за нив и во однос на споделувањето информации.

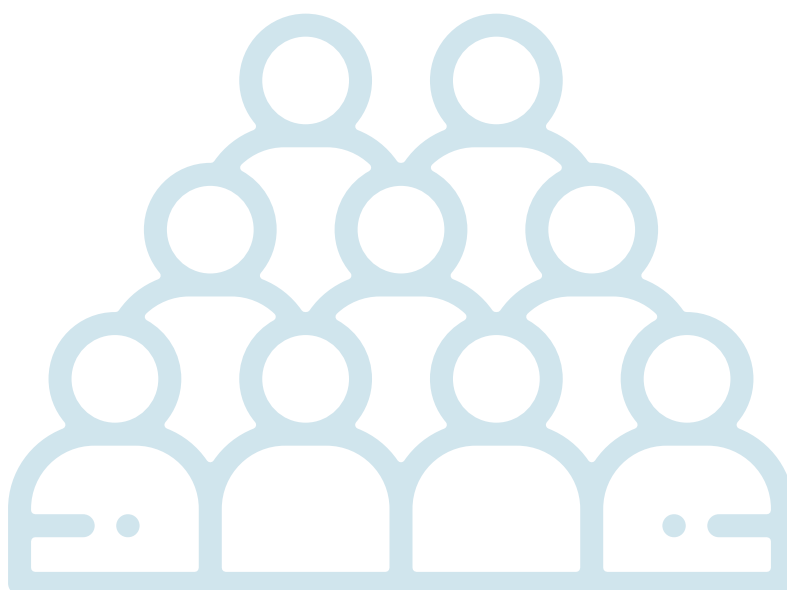
Граѓанските организации реагираат на ваквиот однос на Секторската работна група и сметаат дека треба да бидат вклучени во креирањето политики и проекти од областа на секторот транспорт во интерес на граѓаните и тоа за остварување на:

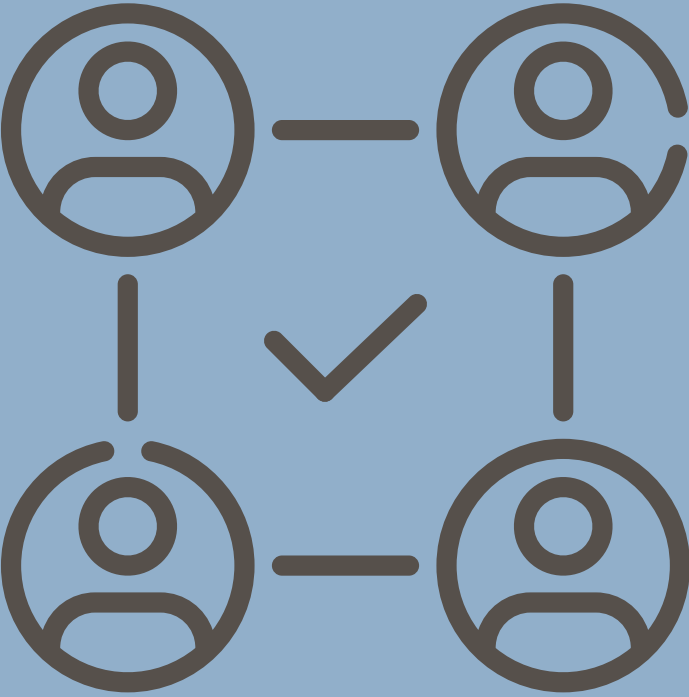
- заштита на правата за пристап на локалното население до соодветна транспортна инфраструктура;
- заштита на животната средина во реализацијата на проектите од областа на транспортот;
- поттикнување рамномерен регионален развој;
- соодветен надомест за експропријација на земјишта итн.

ОЦЕНКА НА ДЕЛ 3: ГРАЃАНСКО УЧЕСТВО

Според методологијата за мониторинг на работата и ефектите од секторските работни групи, **граѓанското учество во СРГ** го мериме преку девет стандарди и три показатели кои се фокусираат на бројот и статусот на ГО вклучени во работата на СРГ. Воедно во нив се опфаќа и редовното и навремено споделување на поканите и потребните материјали за состаноците со ГО, како и можностите што ги добиваат да се вклучат во дискусиите пред, за време и по завршувањето на самите состаноци. За сите стандарди и показатели е зададена нумеричка вредност, при што 1 е најниско ниво, а 3 е највисоко ниво.

Средната оценка за Делот 3: Граѓанско учество во СРГ транспорт во мониторирааниот период е 1.0.





ДЕЛ 4

КАПАЦИТЕТИ НА ГО

Со оглед на целосната исклученост на граѓанските организации од работата на оваа секторска работна група, не може да се процени ниту капацитетот на граѓанските организации да придонесат за креирањето подобри политики и влијание во изборот на проекти од областа на транспортот. Самите граѓански организации кои сакаат да бидат вклучени во работата на оваа СРГ проценуваат дека имаат капацитет и можат да придонесат во областите за во чие вклучување изразуваат интерес.

Средна оценка за Делот 4: Капацитети на граѓанските организации во СРГ Н/А



ДЕЛ 5

ЕФЕКТИ ОД РАБОТАТА НА СРГ

Секторската работна група за транспорт, согласно деловникот, треба да се составува најмалку еднаш на секои три месеци. Но, и во 2020 година, како и во 2019 година, таа одржала само еден состанок. Состанокот е одржан на 3.7.2020 година онлајн и на него е разговарано за Стратешкиот одговор за ИПА 3 – ЗЕЛЕНА АГЕНДА И ОДРЖЛИВА ПОВРЗАНОСТ – тематски приоритет 2: Транспорт, дигитална економија и општество и енергија. (Overview IPA III and Strategic Response for WINDOW 3 - GREEN AGENDA AND SUSTAINABLE CONNECTIVITY Thematic priority 2: Transport, digital economy and society, and energy)

Записникот од овој состанок не е јавно објавен. Овој свој став претседавачите со Секторската работна група го образложуваат со тоа што во текот на состаноците се разговарало за проекти и претстојни тендерски постапки, каде што се разменуваат податоци кои што се доверливи и со кои според нив може сериозно да се наштети во процесот на тендерските постапки. Вакво објаснување е дадено и за записникот од седницата одржана во 2020 година, на која се разговарало за стратешкиот одговор за ИПА 3 и предлог-проектите во транспорт со акциски фишеа, нивниот опфат и индикативната цена на чинење на проектите, кои биле податоци од доверлив тип и како такви не е дозволено да бидат споделувани со јавноста пред отпочнувањето на тендер-



ската постапка. Оваа позиција недвосмислено говори дека на записникот од седниците на Секторската група не се гледа како на алатка за подобро информирање на пошироката јавноста и не се прават напори записниците да се објавуваат со тоа што дел од информациите ќе се обележат како доверливи.

Претставниците на Министерството за транспорт и врски, како претседавачи на Секторската работна група за транспорт, евалуирајќи ги ефектите од нивната работа во 2020 година, ја повториле минатогодишната оценка дека засега најголемиот товар за функционирањето на секторската работна група паѓа врз членовите од ресорното министерство. Ангажманот и придонесот на членовите од другите државни институции се оценуваат како недоволни и минимални.

Претставниците на Министерството за транспорт и врски тврдат 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 засеганати страни и оттука не спроведува ниту консултации во насока на нивно подобрување. На Секторската работна група се гледа како на оперативно тело за координација во однос на следењето на динамиката на тековните проекти и за планирање на следните проекти и се добива впечатокот дека не се навлегува во анализа на секторските политики и стратегии.

Тоа што Секторската работна група за транспорт не изготвува ниту годишни планови ниту годишни извештаи, не овозможува да се направи реална проценка на ефектите од работата на секторската работна група. 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 дава препораки и предлози за измени и дополнувања итн.

5.1 ОСНОВНИ ИНФОРМАЦИИ ЗА ПРОГРАМИРАЊЕ НА ИПА 3 (2021-2027)

Инструментот за претпристапна помош ИПА 3 е за програмскиот период 2021-2027 година. Европската комисија го воведува овој инструмент со новата Финансиска перспектива на Европската Унија. Процесот за програмирање кој се одвиваше во текот на 2020 година првично започна со изработка на ПАФ-индикатори⁴, па потоа со стратегиски одговори и акциски фишеа за проекти.

ИПА 3 се воведува со усвојување Регулатива за воспоставување на Инструментот и Регулатива со правила и принципи за спроведување на ИПА 3⁵ 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 соработка⁶. Според структурата, ИПА 3 е поделена на 5 прозорци:

1. Владеење на правото, фундаментални права и демократија;
2. Добро владеење, усогласување на законодавството, добрососедски односи и стратешка комуникација;
3. Зелена агенда и одржлива поврзаност;
4. Конкурентност и инклузивен раст;
5. Територијална и прекугранична соработка.

4 Performance Assessment Framework (PAF)

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)

Секој прозорец се состои од тематски приоритети и тоа:

ТАБЕЛА 1:

Прозорци и тематски приоритети на ИПА 3



<p>ПРОЗОРЕЦ 1: ВЛАДЕЕЊЕ НА ПРАВОТО, ФУНДАМЕНТАЛНИ ПРАВА И ДЕМОКРАТИЈА</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Правосудство ◆ Борба против корупција ◆ Борба против организиран криминал ◆ Миграција и управување со граници ◆ Фундаментални права ◆ Демократија ◆ Граѓанско општество 	<p>ПРОЗОРЕЦ 2: ДОБРО ВЛАДЕЕЊЕ, УСОГЛАСУВАЊЕ НА ЗАКОНОДАВСТВОТО, ДОБРОСОСЕДСКИ ОДНОСИ И СТРАТЕШКА КОМУНИКАЦИЈА</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Добро владеење ◆ Административни капацитети и усогласување на националното законодавство со европското законодавство ◆ Добрососедски односи и помирување ◆ Стратешка комуникација, мониторинг, евалуација и комуникациски активности
<p>ПРОЗОРЕЦ 3: ЗЕЛЕНА АГЕНДА И ОДРЖЛИВА ПОВРЗАНОСТ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Животна средина и климатски промени ◆ Транспорт, дигитална економија и енергетика 	<p>ПРОЗОРЕЦ 4: КОНКУРЕНТНОСТ И ИНКЛУЗИВЕН РАСТ</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Образование, вработување, социјална заштита и инклузивни политики и здравство ◆ Развој на приватен сектор, трговија, истражување и иновации ◆ Земјоделство и рурален развој ◆ Рибарство
<p>ПРОЗОРЕЦ 5: ТЕРИТОРИЈАЛНА И ПРЕКУГРАНИЧНА СОРАБОТКА</p>	
<p>Овој прозорец се состои од посебна листа на тематски приоритети дадени со анекс 2 на ИПА 3 регулативата⁷. Модалитетите на спроведување на оваа компонента се преку:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Прекугранична соработка со ИПА земјите; ◆ Учество во микро регионални стратегии. 	

⁷ COM/2018/465

Според Регулативата за воспоставување на ИПА 3, Европската комисија предлага Програмска рамка за периодот 2021-2027 година, која се состои од сите приоритетни области предвидени за финансирање. Врз основа на програмската рамка, секоја ИПА 3 држава подготвува стратегиски одговор со образложение за поврзаноста на ЕУ приоритетите со националните и секторските стратегиски документи, а во следна фаза и проектите.

Во ИПА 3 средствата нема да се распределуваат според одделни алокации наменети посебно за секоја држава. Од вкупните 14.162 милијарди евра државите ќе мора да конкурираат со своите расположливи капацитети и проекти за добивање дел од средствата. Сепак, се воведува и принципот на фер распределба⁸ за одреден баланс и рамномерна распределба на вкупните ИПА 3 средства помеѓу државите кориснички.

Програмирањето на ИПА 3 се спроведува во две фази.

- 1. Проценка на релевантност.** Во оваа фаза се изготвуваат сумарни акциски фишеа со образложенија на предлог-проектите на државата. Европската комисија ги оценува овие фишеа од аспект на нивната релевантност.
- 2. Проценка на зрелост.** Во оваа фаза се изготвуваат акциски документи, само за оние проекти што ја поминале проценката на релевантност, по што целосно се образложуваат проектите. Европската комисија ги оценува проектите според нивната зрелост. По одобрувањето на Акциските документи, државата доставува до Европската комисија тендерски документи за проектите одобрени во двете фази, по што следува склучување финансиски спогодби за одделните акциски документи.

⁸ Fair share



Процесот на програмирање на стратегиските документи и акциските програми за 2021 и 2022 година, како и за следните програмски години, предвидено е да се организира во рамките на постојните секторски работни групи (СРГ-а), воспоставени со секторскиот период на ИПА 2.

Во текот на втората половина на 2020 година секторските работни групи, под координација на Секретаријатот за европски прашања, развија и доставија до Европската комисија 22 акциски фишеа, од кои 10 за 2021⁹ и 12 за 2022¹⁰ година.

ГРАФИКОН 2. Циклус за програмирање на ИПА 3



ТАБЕЛА 2. Акциски фишеа за ИПА 3 за 2021 и 2022 година

АКЦИСКИ ФИШЕА 2021			
ИМЕ НА АКЦИСКОТО ФИШЕ	ИНДИКАТИВЕН БУЏЕТ	СООДНОС НА ФИНАНСИРАЊЕ	
		ЕУ	МК
1. Судство и антикорупција	10 милиони евра	85%	15%
2. Граѓанско општество ¹¹	3 милиони евра	/	/
3. ЕУ за модерна администрација	10 милиони евра	100%	0%
4. Добро владеење	9 милиони евра	89%	11%
5. Интеграција во Европската Унија ¹²	5 милиони евра	100%	0%
6. Стандарди за животна средина	12 милиони евра	83%	17%
7. ЕУ за чист воздух	14 милиони евра	86%	14%
8. ЕУ за Преспа	23,7 милиони евра	76%	24%

⁹ <https://www.sep.gov.mk/data/file/Dokumenti/Akciski%20fisea/2021.zip>

¹⁰ <https://www.sep.gov.mk/data/file/Dokumenti/Akciski%20fisea/2022.zip>

¹¹ Civil Society Facility

¹² EU Integration Facility

9.	Подготовка на транспортни проекти	9,5 милиони евра	100%	0%
10.	ЕУ за зелен раст	27,5 милиони евра	73%	27%
АКЦИСКИ ФИШЕА 2022				
	ИМЕ НА АКЦИСКОТО ФИШЕ	ИНДИКАТИВЕН БУЏЕТ	СООДНОС НА ФИНАНСИРАЊЕ	
			ЕУ	МК
1.	Развој на приватниот сектор ¹³	9,2 милиони евра	87%	13%
2.	Борба против организираните криминали	5,2 милиони евра	88%	12%
3.	Миграција и управување со границите	7,8 милиони евра	90%	10%
4.	Граѓанско општество ¹⁴	3 милиони евра	/	/
5.	Интеграција во Европската Унија ¹⁵	10 милиони евра	100%	0%
6.	Програми на Унијата	15,4 милиони евра	50%	50%
7.	ЕУ за современи системи за отпадни води	53 милиони евра	50%	50%
8.	ЕУ за безбедни патишта	20 милиони евра	50%	50%
9.	ЕУ за вработување и еднакви можности	6,6 милиони евра	91%	9%
10.	ЕУ за здравство	5,9 милиони евра	85%	15%
11.	ЕУ за олеснување на трговијата	8,1 милиони евра	72%	28%
12.	ЕУ за земјоделство	6 милиони евра	83%	17%

5.1.1 Стратегиски одговори и акциско фише за транспорт

Стратегиските одговори кои се однесуваат на секторот транспорт се дел од **Прозорец 3** - Зелена агенда и одржлива поврзаност, Тематски приоритет 2: Транспорт, дигитална економија и енергетика.

¹³ Секторско фише со преостанати средства од првата компонента на ИПА 1 од 2012 и 2013 година

¹⁴ Ibid

¹⁵ Ibid

ТАБЕЛА 3. Стратежиски одговори и акциско фише за транспорт



СЕКТОРСКА РАБОТНА ГРУПА	СТРАТЕГИСКИ ОДГОВОР	КЛУЧЕН ТЕМАТСКИ ПРИОРИТЕТ	АКЦИСКО ФИШЕ	ЦЕЛИ НА АКЦИСКОТО ФИШЕ
ТРАНСПОРТ	ПРОЗОРЕЦ 3: ЗЕЛЕНА АГЕНДА И ОДРЖЛИВА ПОВРЗАНОСТ Тематски приоритет 2: Транспорт, дигитална економија и енергетика	(1) Транспорт	(2021) <i>Подготовка на транспортни проекти</i> – 9,5 милиони евра, 100% ЕУ финансирање	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Изградба на автопат А1, Прилеп-Битола ◆ Надградба на делницата Тетово-Гостивар на патниот коридор 10 ◆ Рехабилитација/реконструкција на мостови и конструкции долж железничкиот коридор 10: ◆ Проширување на капацитетите на граничните премини на железницата (Табановце, Богородица, Креница, Блаце)
			(2022) <i>ЕУ за безбедни патишта</i> – 20 милиони евра, 50% ЕУ финансирање	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Замена на заштитни огради на неколку делови долж коридорот 10 (втора фаза), врз основа на детален дизајн со цел замена на заштитна ограда за целата должина на коридорот 10 во Северна Македонија

ОЦЕНКА НА ДЕЛ 5: ЕФЕКТИ ОД РАБОТАТА НА СРГ

Според методологијата за мониторинг на работата и ефектите од секторските работни групи, **ефектите од работата на СРГ** ги мериме преку три стандарди и осум показатели што се фокусираат на промените што ги предизвикува СРГ преку планирање и мониторинг, како и начините на кои се координира странската помош. За сите стандарди и показатели е зададена нумеричка вредност, при што 1 е најниско ниво, а 3 е највисоко ниво.

Средната оценка за Делот 5: Ефекти од работата на СРГ за транспорт во мониториониот период е 1.0.





ДЕЛ 6

РОДОВА ПЕРСПЕКТИВА ВО 12-ТЕ СЕКТОРСКИ РАБОТНИ ГРУПИ

Вградувањето на родовата перспектива во работењето на секторските работни групи (СРГ) е обврска што произлегува како од националните правни акти, така и од Индикативната стратешка рамка за инструментот за претпристапна помош 2014 – 2020 година (ИПА 2)¹⁶, Планот за акција за родова еднаквост на Европската Унија (ГАП 2)¹⁷ и правото на Европската Унија (ЕУ) во поширока смисла. Како што беше елаборирано и во претходниот Извештај во сенка, ГАП 2 ја нагласува потребата од вградување на родовата перспектива во програмите и програмирањето на помошта¹⁸, додека ИПА 2 ја вклучува родовата еднаквост како хоризонтална тема, но и како дел од приоритетните области за поддршка¹⁹.

16 European Commission, Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA II), Revised Indicative Strategy Paper for the Former Yugoslav Republic of Macedonia (2014-2020). Достапно на: <https://bit.ly/3hxZE2W>

17 Gender Equality and Women's Empowerment: Transforming the Lives of Girls and Women through European Union (EU) External Relations 2016-2020 (GAP II). Достапно на: <https://bit.ly/2Quy3oo>

18 Ibid.

19 European Commission, Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA II), Revised Indicative Strategy Paper for the Former Yugoslav Republic of Macedonia (2014-2020). Достапно на: <https://bit.ly/3hxZE2W>



Оваа година беше одбележана од здравствена криза, која ги продлабочи постојните родови јазови и нееднаквости. Пандемијата на ковид-19 негативно се одрази врз учеството на жените на пазарот на трудот во РСМ, чијашто стапка на учество беше ниска дури и пред почетокот на кризата; според последните достапни податоци, споредено со 37,7% од мажите²⁰, економски неактивни се 62,3% од жените²¹ во државата. Дополнително, 77% од вработените во здравствениот сектор во РСМ се жени²², што значи дека жените, во услови на криза, се најдоа во првите борбени редови. Жените се повеќе застапени и во секторите најпогодени од кризата; на пример, 80% од вработените во текстилната индустрија се жени²³. Оттука, во услови на воспоставени и продлабочени нееднаквости, нивното адресирање преку вклучувањето на родовите перспективи во работата на сите органи и институции, вклучително и преку работата на СРГ, добива уште поголемо значење.

6.1 НАОДИ ОД МОНИТОРИНГОТ НА РАБОТАТА НА СЕКТОРСКИТЕ РАБОТНИ ГРУПИ

6.1.1 Состаноци на СРГ

На состаноците на СРГ и во текот на 2020 година многу ретко се дискутирало за влијанието на политиките од аспект на родовата еднаквост како хоризонтална тема. Од информациите и податоците добиени до моментот на изготвување на овој Извештај²⁴ може да се заклучи дека родовата перспектива, како и во 2019 година, била инкорпорирана единствено во работата на две СРГ - за образование, вработување и социјална политика и за земјоделство и рурален развој. Тоа би упатило на заклучок дека СРГ сè уште не ја препознаваат својата клучна улога во унапредувањето на родовата еднаквост пре-

20 Државен завод за статистика (Макстат база на податоци 2019). Работоспособно население според економска активност, полот и возраста, по години. Економска неактивност на мажи. Достапно на: <https://bit.ly/3yt39Ov>

21 Државен завод за статистика (Макстат база на податоци 2019). Работоспособно население според економската активност, полот и возраста, по години. Економска неактивност на жени. Достапно на: <https://bit.ly/3yt39Ov>

22 ILO (2020). Covid-19 and the World of Work NORTH MACEDONIA Rapid Assessment of the Employment Impacts and Policy Responses. Достапно на: <https://bit.ly/3mGGtV7>

23 Ibid.

24 До изготвувањето на овој Извештај, информации и податоци се добиени од ресорните министерства за следните осум СРГ: правда, реформа на јавна администрација, регионален и локален развој, образование, социјална политика и вработување, внатрешни работи, транспорт, управување со јавни финансии и земјоделство и рурален развој.

ку вклучувањето на родовата перспектива при градењето и спроведувањето на секторските политики.

6.1.2 Обуки

Една од препораките дадени во Извештајот во сенка за 2019 година беше изготвување на специјално дизајнирани обуки за членовите на СРГ за интегрирање на родовата перспектива во работата, кои би биле дополнување на постојните обуки за родова еднаквост за административните службеници.

Имено, во 2017 година Министерството за труд и социјална политика (МТСП), со поддршка на Телото на Обединетите нации за родова еднаквост и зајакнување на жените (UN WOMEN), изготви е-обука за родова еднаквост наменета за зајакнување на знаењата на вработените во администрацијата. Оваа обука се состои од два модула, основен и напреден, а ја спроведува Министерството за информатичко општество и администрација (МИОА) преку електронскиот систем за управување со учење, до кој пристап имаат единствено административни службеници.

Поразителен е фактот што во 2020 година, основниот степен на обуката за родова еднаквост го посетиле само тројца административни службеници, додека напредниот степен не бил посетен од ниту едно лице. За споредба, во 2019 година основниот степен од обуката го посетиле 359, додека напредниот степен 54 административни службеници. Од нејзиното воведување до денес, обуката за родова еднаквост ја посетиле вкупно 11.017 административни службеници. Меѓутоа, и оваа бројка изгледа мала доколку се земе предвид дека заклучно со 31.12.2020 година, 131.183 лица имаат засновано работен однос во институции од јавниот сектор²⁵. Сепак, тука би требало да се напомене дека оваа обука им е достапна единствено на административните службеници, а не и на другите групи на вработени во институциите на јавниот сектор²⁶.

Во текот на месец октомври 2020 година, МТСП, во соработка со UN WOMEN и во рамките на проект за родово одговорно буџетирање (РОБ), организирало четири еднодневни обуки за стратешко

²⁵ Министерство за информатичко општество и администрација. Извештај од Регистарот на вработените во јавниот сектор 2020. Достапно на: <https://bit.ly/2T3DTxW>

²⁶ Согласно член 14 од Законот за вработените во јавниот сектор („Службен весник на Република Македонија“ број 27/14, 199/14, 27/16, 35/18 и 198/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ број 143/19 и 14/20), во институциите на јавниот сектор, работните места на вработените се категоризираат во четири групи: административни службеници, службени лица со посебни овластувања, даватели на јавни услуги и помошно-технички лица.



планирање, вклучувајќи ја и родовата перспектива. На овие обуки присуствувале претставници на стручно или раководно ниво во секторите и лица инволвирани во процесот на стратешко планирање и креирање на политиките/програмите во институциите, како и координатор(к)ите или заменик-координатор(к)ите за еднакви можности. На овие четири одржани обуки учествувале 32 претставници од 13 ресорни министерства и една државна институција. Во декември 2020 година била организирана и дводневна онлајн-работилница за вклучување на родовата перспектива во процесот на стратешко планирање на министерствата и примена на програмско буџетирање, на која учествувале 33 претставници од 14 ресорни министерства.

6.1.3 Родова анализа на политики

Во рамките на Министерството за транспорт и врски, ресорното Министерство за СРГ за транспорт, во 2020 година била формирана работна група и сè уште е во тек идентификацијата на пилот-програма што ќе биде предмет на РОБ.

ФИНАЛНИ ЗАКЛУЧОЦИ И ПРЕПОРАКИ

1. Секторската работна група за транспорт и во 2020 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 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 се препорачува доследна примена на деловникот за работа и одржување повеќе седници на Секторската работна група. Во таа насока треба да се размисли и околу можноста да се одржуваат пленарни и оперативни седници. Со тоа што на пленарните седници би се дискутирално за стратешките документи и политики и нивното остварување со сите членови на групата дополнети и со претставници на граѓанските организации, а на оперативните седници би се разговарало на ниво на проекти што се во тек или се во процес на планирање на реализацијата со учество на претставници на засегнатите институции.

2. Со оглед на тоа што Секторската работна група за транспорт не вклучува претставници на граѓанските организации ниту како членови ниту како набљудувачи, оневозможено е нивното влијание врз процесите, политиките и проектите во секторот транспорт. Потребно е итно надминување на оваа слабост во работењето на Секторската работна група за транспорт и потребно е 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 буквално ниту еден документ за неа. Се наметнува потреба 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.

ФИНАЛНИ ЗАКЛУЧОЦИ И ПРЕПОРАКИ ВО ОДНОС НА РОДОВАТА ПЕРСПЕКТИВА ВО 12-ТЕ СЕКТОРСКИ РАБОТНИ ГРУПИ

1. Значењето на родовата еднаквост како хоризонтална тема сè уште не се препознава доволно од страна на поголемиот дел СРГ. И покрај тоа што некои од ресорните министерства извршиле родова анализа на одредени политики или РОБ на поединечни програми, сепак за нив најчесто не се дискутира и не се земаат предвид при работата и на состаноците на СРГ. Оттука, неопходно е инкорпорирање на родовата перспектива во работата на сите СРГ и употреба на родовите анализи за состојбите во конкретните сектори при градењето, спроведувањето и евалуацијата на ефектите од политиките.

2. Се препорачува е-обуката за родова еднаквост да стане дел од рамката за општи компетенции и годишните програми за обуки, со што би се потенцирала нејзината задолжителност и би се овозможил поголем опфат на обучени административни службеници. Дополнително, битно е и материјалот за оваа обука редовно, навремено и континуирано да се ажурира, како би се избегнал ризикот од застапување на содржините. Понатаму, и покрај тоа што спроведувањето на специјално дизајнираните обуките за вклучување на родовата перспектива во процесот на стратешко планирање е чекор напред, сè уште е рано да се процени нивниот ефект. Се препорачува на обуките и работилниците задолжително да учествуваат и членовите на СРГ. За овие обуки да добијат уште поголемо значење, препорачливо би било да се изврши евалуација на знаењата на учесниците, како и одржувањето на обуките да биде редовно, а не ад-хок.

3. Бидејќи препораките од Извештајот во сенка за 2019 година не се целосно земени предвид, сè уште останува и препораката за вклучување на координатор(к)ите или заменик-координатор(к)ите за ед-

накви можности во СРГ, како и вклучување на претставнички/ци на граѓански организации кои имаат експертиза и работат во областа на родовата еднаквост како поддршка при интегрирањето на родовата перспектива во работата на сите СРГ.

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 2.7.2020 година



