

УНИВЕРЗИТЕТ “СВ.КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“ – БИТОЛА

ФАКУЛТЕТ ЗА ТУРИЗАМ И УГОСТИТЕЛСТВО – ОХРИД



**Тема: “Анализа на потребите од храна во вонредни ситуации и
влијание врз економскиот развој на Република Косово”**

Кандидат:

М-р Шериф Сејдиу

Индекс бр.25/2015

Ментор:

Проф. Д-р Гордана Речкоска

Охрид, 2020 год.

ИЗВЕШТАЈ НА АВТОРОТ

Изјавувам под моја одговорност дека овој труд носи наслов „**Анализа на потребите од храна во итни случаи и влијанието врз економскиот развој на Република Косово**“

(Компаративен преглед), напишано е од мене, никогаш не е доставено до друга институција за проценка и не е објавен конкретен или специфичен дел од истиот. Делото не содржи напишан материјал од кое било друго лице, а тие текстови кои имаат такви карактеристики се цитирани.

ПРИЗНАНИЕ

Не може да се опишат сите импресивни настани што се случија од моментот кога ги започнав моите студии на „СВ.КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“. Како последица на тоа, ќе ја ограничам само на благодарноста на некои од многуте луѓе кои помогнаа да ги завршам студиите, на кои би сакал да искажам благодарност.

Посебна благодарност до мојот професор, ментор **Проф. Д-рГордана Речкоска**, за непроценливата помош и поддршка што ми ја даде во текот на целата моја работа и за нејзиниот придонес во финализацијата на дисертацијата, производ на повеќе часови консултации и поддршка од неа, како и коректна соработка во секое време.

Ви благодарам професорке!

Им благодарам на моето семејство за поддршката што ми ја дадоа и трпеливоста што ја покажаа во ова време, како и на моите колеги и стручни соработници за досега неограничената поддршка.

Искрено Ваш!

Шериф СЕЈДИУ

Содржина

Абстракт.....	9
Abstract	11
Листа на Кратенки	12
Вовед	13
ДЕЛ ПРВИ:	15
Теоретско – методолошки пристап во истражувањето	15
1.1. Предмет на истражување.....	15
1.2. Цели на истражувањето.....	15
1.3. Методологија на истражувањето	15
1.4. Очекувани резултати.....	16
1.5. Хипотези (општи и посебни).....	16
ДЕЛ ВТОРИ: Меѓународна и национална законска рамка за храна	18
2.1. Меѓународни конвенции	18
2.2. Законодавство на ЕУ за храна.....	19
2.3. Законска рамка во Косово	22
2.4. Законска рамка во Р. Македонија	22
2.5. Државните резерви на Република Косово	24
ДЕЛ ТРЕТИ: Меѓународна и национална законска рамка за транспорт	33
3.1. Поим за сообраќај.....	33
3.2. Економска улога на сообраќајот.....	34
3.3. Видови и карактеристики на сообраќајот	36
3.4. Меѓународни конвенции	38
3.5. Законска рамка за транспорт во Косово.....	38
3.6. Законска рамка во Р. Македонија	39

ДЕЛ ЧЕТВРТИ: Транспорт на храна и влијанието на туризмот во Република Косово	41
4.1. Основни карактеристики на транспортот во Косово	41
4.2. Движење на развојот на транспорт во Косово	44
4.3. Транспортниот капацитет на храна на Косово.....	47
4.4. Улогата на транспортот во туристичката дејност во Косово.....	48
4.5. Видови на транспорт на храната во Косово	50
4.6. Транспорт на храна и инфраструктура	52
4.7. Стратегии за развој на транспорт како алатка на туризмот	56
ДЕЛ ПЕТИ: Вонредни состојби и негативното влијание врз економијата и туризмот во Косово	62
5.1. Поим за вонредни ситуации	62
5.2. Планови на вонредните состојби	65
5.3. Сили за спасување при опасност на туристите	66
5.4. Улогата на туристички менаџери во итни случаи	67
5.5. Проценка и носење одлуки во итни случаи.....	70
5.6. Економскиот трошок за менаџирање на итните случаи за туристичките простори и туристите.....	71
5.7. Стратегии и планирање во вонредни ситуации за заштита и евакуација на туристите во итни случаи	72
5.8. Надзор врз реализација на плановите за итните случаи применети врз туристите.....	73
5.9. Мобилност и распоредување	76
5.10. Менаџирање на набавката и контролата на храна во итни случаи.....	77
5.11. Транспорт и транспортни средства на храна во итни случаи	79
5.12. Транспорт на резерви	79
5.13. Менаџирање со резервите за храна во кризни ситуации	80

ДЕЛ ШЕСТИ: Природни катастрофи во туристичките места и институционални капацитети за евакуација на туристите.....	84
6.1. Природни катастрофи и ризици врз туризмот и нивни карактеристики	84
6.2. Видови на природни катастрофи	87
6.2.1. Земјотреси.....	88
6.2.2. Поплави.....	91
6.2.3. Блокади од снег	96
6.2.4. Лизгање на земјиштето.....	99
6.2.5. Пожари.....	102
6.2.6. Вонредни ситуации предизвикувани од индустриски и технолошки развој	106
6.2.7. Терористички напади	108
6.2.8. Епидемии	110
6.2.9. Несреќи на пат, железница, поморски и воздушни несреќи	111
ДЕЛ СЕДМИ: Влијанието на природните катастрофи врз средината, храната и туризмот	114
7.1. Мисија, организација, струкура и функционирање на услугите за спасување	114
7.2. Обука и квалификација на силите на услугата за пребарување и спасување	119
7.3. Канали за контакт за време на операцијата за пребарување и спасување.....	124
7.4. Операција за потрага и спасување.....	126
7.5. Спасување на преживеаните и санитарен транспорт	130
ДЕЛ ОСМИ: Сопствено истражување, праткичен пристап и анализа на терен за управување со кризите, храната и транспортот на истата во Косово.....	132
8.1. Управување со кризите во Косово.....	132
8.1.1. Историја на кризи и природни катастрофи во Косово	134
8.1.2. Политика на вреднување на ризиците во минатото во Косово	138

Идентификувањето на заканите и ризиците е фактор за подобрување на подготвеноста било да е на превентивен или реактивен аспект.	138
8.1.3. SWOT анализа на подготвеноста на Косово да ги менаџира непогодите и ризиците.....	140
8.1.4. Организациска поставеност при менаџирање на криза во Косово – практичен осврт	142
8.1.5. Пандемјата COVID - 19 во Косово и неговото менаџирање	143
8.1.6. Одговорниот сектор за менаџирање со прехранбена криза во Косово	146
8.1.7. Засилување на капацитети на Косово за менаџирање со кризи од природни и други непогоди.....	147
8.1.8. Законска и институционална рамка при менаџирање со кризи во Косово ...	149
8.2. Истражување за резервите за храна во кризни ситуации во Косово.....	151
8.2.1. Прехрамбената индустрија и нејзината улога за време на кризи на храна ...	151
8.2.2. Институционалниот пристап на кризите со храна	155
8.2.3. Критериуми за определување на потребна количина на храна во Косово ...	157
8.2.4. Актуелна ситуација на резервите на храна во Косово	158
8.2.5. Организација на складирање и дистрибуција на храна во вонредни ситуации	159
8.2.6. Начин на распределување на резервите на храна во Косово.....	162
8.3. Истражување и анализирање на транспортот на храна во Косово – анализа на терен	163
Истражувачки дел со транспортните компании кои се занимаваат со транспорт на храна	163
Анализа на резултатите	164
Заклучоци и препораки	189
Користена литература.....	194
Прилози.....	198

Прашалник за транспортните компании.....	198
Кратка стручна биографија.....	203

Абстракт

Безбедноста на храната, нејзиниот транспорт, имаат големо значење и во развојот на туризмот во Република Косово во време на брз развој на индустријата базиран на развојот на техниката и технологијата. Од особено значење е успешно имплементирање на правните рамки за безбедност на храната, контрола, надзор и следење на активностите во областа на здравствена заштита на животните како и контролата на националните овластени лаборатории.

Паралелно на тоа од особено значење е и тоа колку брзо таа ќе се допреми од производителот до складиштето па понатаму до потрошувачот а сето тоа зависи од патиштата и транспортните средства.

Транспортот на храна во вонредни состојби ги навело повеќе организации и институции да ги применуваат најдобрите методи со цел да ги избегнуваат опасностите кои претстојат притоа. Спроведувањата на теренски истражувања на територијата на Република Косово овозможила да се идентификуваат проблемите, тешкотиите, ризиците но и пречките при транспортот на храната, складирањето, потребите од храна, безбедност на храната до финалниот транспорт до потрошувачот, но и нејзиното влијание врз развојот на туризмот во Република Косово.

За да може да се создаде целосна идеја за потребата од пребарување и спасување во вонредни ситуации, треба да се осознаат видовите на катастрофи, факторите кои влијаат на ранливоста како и нивните ефекти. За добро менаџирање со ваквите вонредни ситуации е потребно и определување на можностите за мерки за намалување на можниот ризик, подготвеност и потреба за да се формираат доволно реагирачки капацитети.

Безбедноста на храната, нејзиниот транспорт имаат големо значење и во развојот на туризмот во Република Косово во време на брз развој на индустријата базиран на развојот на техниката и технологијата. Од особено значење е успешно имплементирање на правните рамки за безбедност на храната, контрола, надзор и следење на активностите во областа на здравствена заштита на животните како и контролата на националните овластени лаборатории.

Паралелно на тоа од особено значење е и тоа колку брзо таа ќе се допреми од производителот до складиштето па понатаму до потрошувачот а сето тоа зависи од транспортните патишта и средства.

За да може да се создаде целосна идеја за потребата од пребарување и спасување во вонредни ситуации, треба да се осознаат видовите на катастрофи, факторите кои влијаат на ранливоста како и нивните ефекти. За добро менаџирање со ваквите вонредни ситуации е потребно и определување на можностите за мерки за намалување на можниот ризик, подготвеност и потреба за да се формираат доволно реагирачки капацитети.

Клучни зборови: вонредни услови, храна, транспорт, туризам, менаџмент, економски развој, природни катастрофи;

Abstract

Food safety and its transportation are of great importance in the development of tourism in the Republic of Kosovo in a time of rapid development of the industry based on the development of technique and technology. Successful implementation of the legal frameworks for food safety, control, surveillance and monitoring of activities in the field of animal health, as well as control of national authorized laboratories is of particular importance.

Parallel to this, also is very important how fast will reach from the manufacturer to the warehouse and then to the consumer and it all depends on the roads and vehicles.

Emergency food transport has led many organizations and institutions to adopt best practices in order to avoid the dangers that lie ahead. Conducting field surveys on the territory of the Republic of Kosovo enabled to identify problems, difficulties, risks and obstacles to food transportation, storage, and food safety until final transport to the consumer, as well as its impact on tourism development in the Republic of Kosovo.

To create a complete idea of the need for emergency search and rescue, the types of disasters, it is necessary to know the factors that affect vulnerability and their effects need to be understood. Good management of such emergencies also requires identifying opportunities for risk reduction measures, preparedness and the need to build sufficient response capacities.

Food safety, its transportation are also of great importance in the development of tourism in the Republic of Kosovo in a time of rapid development of the industry based on the development of technique and technology. Successful implementation of the legal frameworks for food safety, control, surveillance and monitoring of activities in the field of health care, as well as control of national authorized laboratories is of particular importance.

Keywords: emergency, food, transportation, tourism, management, economic development, natural disasters;

Листа на Кратенки

EFFoST – European Federation of Food Science & Technology

ITU Меѓународна заедница за телекомуникации

IUFoST – International Union of Food Science & Technology

ККК Црвен Крст на Косово

SAR – Save and Rescue

АСК – Агенција за Статистики на Косово

АХВ – Агенција на Храна и Ветеринарство

БДП – Бруто Домашен Производ

ЕК – Европска Комисија

ЕУ – Европска Унија

ЕФСА – Европска агенција за безбедност на храната

ООН – Организација на Обединети Нации

ПТК – Пошта и Телекомуникации на Косово

Р.М. – Република Македонија

УНДП – UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAME

Вовед

Секое живо суштество има примарен нагон за храна. Денес најголемиот дел од населението храната ја обезбедува од прехранбената индустрија. Од друга страна, прехранбената индустрија претежно ја претставуваат мултинационални корпорации кои се занимаваат со интензивно сточарство и индустриско земјоделство.

Особено е значејно е да се зборува и за безбедноста и сигурноста на храната која се следи од страна на национални и меѓународни регулаторни агенции, како што се: Меѓународната асоцијација за заштита на храната, Светскиот институт за ресурси, Светската програма за храна и земјоделство и Советот за меѓународни информации за храна кои се занимаваат со прашања како што се одржливоста, климатските промени, биолошката разновидност, растот на населението како и пристапот до храна.

Од големо значење е и процесот на складирање и транспорт на храната што треба да се изведува под соодветни услови, со кои се гарантира дека ќе нема ризици по јавното здравје. За таа цел донесени се повеќе правила во однос на собирањето, транспортот и складирањето, условите за инфраструктура, опремата и хигиената на стоката со цел да се избегнат моменталните или потенцијалните ризици, до безбеден краен корисник.

Законот за безбедност на храна во Република Косово гарантира обезбедување на високо ниво на заштита на здравјето на луѓето и интересите на потрошувачите во однос на храната, обезбедувајќи ефикасно функционирање на внатрешниот пазар, општите начела и одговорности.

Од особено значење е подготовка на план за потребите за снабдување со храна во вонредни состојби на територијата на Косово кој треба да ги опфати следни елементи: лидерство и менаџмент на храна, создавање на ресурси на храна, здравствени информации поврзани со храната, финансирање и обезбедување на храна.

Внимателното и одговорно менаџирање на храната, транспорт на стока (во и надвор од вонредни ситуации), преку вршење на влијание врз политиките во Косово ќе придонесе и за развојот на туризмот кој е од особено значење и за подобрување и развој на економијата на територијата на Република Косово. Туризмот во Косово не се

карактеризира само со архитектурата, традицијата и природните богатства туку и со позната косовска кујна.

За таа цел во овој труд ќе се анализираат потребите за храна и исхрана во вонредни состојби како и нивниот транспорт и складирање се до финалниот корисник и паралелно со тоа и нивното влијание врз туризмот во Косово кој придонесува за развој на косовската економија.

ДЕЛ ПРВИ:

Теоретско – методолошки пристап во истражувањето

1.1. Предмет на истражување

Предмет на истражување во оваа докторска теза е анализа на потребите за храна и исхрана и складирањето на истата се до финалниот потрошувач, начини на складирање, видови на транспортни патишта и средства. Воедно од особено значење се и политиките на Република Косово за заштита на храната особено и транспорт особено во вонредни ситуации кои функционираат во согласност со законодавството, правилата и прописите на ЕУ. Во оваа теза ќе се истражува и анализира и влијанието на храната, транспортот на истата во вонредни состојби како и влијанието врз туризмот како важна гранка за развојот на економијата во Република Косово.

1.2. Цели на истражувањето

Цел на ова истражување е да се направат потребните анализи на територијата на Република Косово во врска со потребите од храна и начинот на менаџирање на транспорт во случај на вонредни состојби, и преку тие анализи да се осознае како потребите од храна и нејзиниот транспорт во таквите ситуации влијаат на развојот на туризмот на територијата на Косово.

1.3. Методологија на истражувањето

Реализацијата на овој труд бара почитување на серија правила и модели според својот формат, а пред сè од особена важност трудот да биде: објективен, прецизен, систематичен, веродостоен и севкупен

Применети се следниве методи:

- **Квалитативен метод** (истражувања со собирање, анализа и интерпретација на податоци врз основа на набљудувања);
- **Статистички метод;**
- **Квантитативен метод** (истражувања со примена на структурирани прашалници каде се вклучени голем број на испитаници);
- **Комбиниран метод .**

При изработка на трудот се применети и други методолошки постапки и техники кои резултираат како од теоретски така и од практични сознанија. Од истражувачките методи се применуваат и методите на обсервација на постоечки податоци преку книга, списанија и публикации.

1.4. Очекувани резултати

Главното очекување во овој труд е да се види која е поврзаноста криза на храна – транспорт – економски развој како и да се види која е подготвеноста на Косово за менаџирање на резервите на храна во кризни ситуации и кој би бил импактот врз економскиот развој.

1.5. Хипотези (општи и посебни)

Поставените хипотези според анализата и заклучокот од тоа се:

- Косово нема постоење на законска рамка хармонизирана со меѓународната рамка во сферата на храната и проблемите со кои се соочува Република Косово на меѓународната арена во сферата на транспорт на храна;

- Институционални државни капацитети во создавање на услови за транспорт на храна се ограничени и мали;
- Косово има слаби институционални државни капацитети за хармонизација на државното законодавство со она на ЕУ, во сферата на храната, транспортот и вонредните ситуации во туризмот;
- Природните катастрофи и вонредните ситуации имаат негативни влијанија во економските активности и активностите во туризмот.

ДЕЛ ВТОРИ: Меѓународна и национална законска рамка за храна

2.1. Меѓународни конвенции

Првиот конгрес за храна, технологија и исхрана е одржан во периодот од 4 до 9.11.2008 година, во Љубљана Република Словенија, во организација на Европската федерација за науки од областа на храната и технологијата на храната (European Federation of Food Science & Technology –EFFoST). Таа е дел на Меѓународната унија за науки од областа на храната (International Union of Food Science & Technology - IUFoST) и е полноправен член на Меѓународниот совет за наука при Обединетите нации.

Целите на конгресот беа да се¹:

- Соберат на едно место сите професионалци од областа на храната и исхраната од Европа и неевропски земји;
- Направи пресек на state of art –состојба во областите на храната, исхраната и технологијата на производството на храна;
- Собере, дисеминира и размени постоечкото знаење и искуство воведените области;
- Поврзат европските креатори на политики во однос на: здравјето, технологијата, кивотната средина и потрошувачите;
- Поврзат институциите и личностите кои вршат едукација во областите на храна и исхрана;
- Поврзат европските производители и дистрибутери на храна и да се разгледаат прашањата кои директно ги засегаат како на пример: квалитет и безбедност на храната, како и новите решенија кои ќе ги задоволат барањата на потрошувачите.

Финален производ на овој Конгрес била Европската декларација за храна, исхрана и технологија, која е за прв пат презентирана на 3.06.2009 година во Брисел на програмскиот комитет на Европската комисија за храна, земјоделство, биотехнологија и рибарство која е преведена на сите европски јазици.

¹ Гордана Петровска-Речковска “Познавање на стока со основи на технологијата и науката за исхрана“, Охрид, 2007, ст. 5

2.2. Законодавство на ЕУ за храна

Европската агенција за безбедност на храната (ЕФСА) (European Food Safety Authority – EFSA) обезбедува високостручни научни совети со цел да помогне при одлуките на креаторите на политики за ризиците поврзани со храната. Ова е суштински дел од институционалната рамка во Европската унија (ЕУ) кој обезбедува безбедност на потрошувачите, но и на животните и околината од сите ризици поврзани со синџирот на храна. Главната активност на ЕФСА е научна процена на ризикот, специјализирано поле на применета наука што опфаќа обработка на научни податоци и студии со цел да се проценат ризиците поврзани со одредени опасности. Агенцијата, исто така, има важна улога при давањето навремени, јасни и значајни совети на своите главни партнери, заинтересирани страни и целата јавност со што помага да се премости јазот помеѓу науката и потрошувачот.

Во делот на храната Европската Унија дефинира и спроведува заедничка политика за земјоделство и рибарство, односно ова политика влегува во полето на земјоделската политика и рибарство, односно нема одделена глава само за храната. Внатрешниот пазар на храната ги опфаќа и земјоделството, рибарството и трговијата со земјоделски производи. „Земјоделски производи“ се производите од почва, од одгледување стока и од рибарство, како и производи по првична обработка, што се директно поврзани со овие производи. Упатувањата на заедничката земјоделска политика или на земјоделство, и терминот „земјоделски“, исто така, се однесуваат и на рибарство, имајќи ги предвид специфичните карактеристики на овој сектор. Функционирањето и развојот на внатрешниот пазар за земјоделски производи мора да се придружени со основање на заедничка земјоделска политика.² Целите на заедничката земјоделска политика се:

(а) зголемување на земјоделската продуктивност со промовирање на технички напредок и обезбедување на рационален развој на земјоделско производство и на оптимално користење на производствените фактори, особено на трудот;

²Член 39 (поранешен член 33 од ДЕЗ)

- (б) на тој начин да се обезбеди прифатлив животен стандард за земјоделската заедница, особено со зголемување на индивидуалните заработувачки на лицата што се занимаваат со земјоделство;
- (в) стабилизирање на пазарите;
- (г) обезбедување на достапноста на набавки;
- (д) гарантирање дека набавките стигнуваат до потрошувачките по разумни цени.

При изработување на заедничката земјоделска политика и посебните методи за нејзино спроведување, се зема предвид:

- (а) специфичниот карактер на земјоделската активност, кој произлегува од социјалната структура на земјоделството и структурните и природните разлики меѓу различните земјоделски региони;
- (б) потребата постепено да се извршуваат соодветни приспособувања;
- (в) фактот дека во земјите-членки земјоделството претставува сектор што е тесно поврзано со економијата во целина.³

Со цел да се остварат целите утврдени во член 39, се создава заедничка организација на земјоделски пазари. Оваа организација има некоја од следните форми, во зависност од соодветниот производ:

- (а) заеднички правила за конкуренција;
- (б) задолжителна координација на различните организации на национални пазари;
- (в) организација на Европскиот пазар.

Заедничката организација, создадена во согласност со Договорот од Лисабон, може да ги опфаќа сите мерки потребни за остварување на целите утврдени во член 39, особено регулирањето на цените, помошта за производство и пласирање на пазарот на различни производи, уредувањата за складирање и пренесување, како и заедничкиот механизам за стабилизирање на увоз или извоз. Заедничката организација се ограничува на следење на целите утврдени во член 39 од Договорот од Лисабон, и исклучува каква било

³Член 40 (поранешен член 34 од ДЕЗ)

дискриминација меѓу производителите или потрошувачите во рамките на Унијата. Која било заедничка политика за цени се заснова на заеднички критериуми и унифицирани методи на пресметка. Со цел да ѝ се овозможи на заедничката организација, да ги оствари своите цели, мора да се дефинираат еден или повеќе фондови за насоки и гаранции во земјоделството.⁴

За да се овозможи остварување на целите утврдени во Договорот од Лисабон, може да се предвидат одредби во рамките на заедничката земјоделска политика за мерки како:

(а) ефективна координација на заложбите во областа на стручното оспособување, истражување и ширење на знаењето во областа на земјоделството; ова може да вклучува и заедничко финансирање на проекти или институции;

(б) заеднички мерки за промовирање на потрошувачката на одредени производи.

Член 42 од Лисабонскиот Договор одредбите од поглавјето поврзани со правилата за конкуренција се применуваат за производство и трговија со земјоделски производи само доколку тоа е одредено од Европскиот парламент и Советот во рамките на член 43(2) и е во согласност со постапката утврдена во тој член, а притоа се земаат предвид целите утврдени во Договорот.

Советот, на предлог на Комисијата, може да овласти доделување на помош:⁵

(а) за заштита на претпријатија, коишто се соочуваат со пречки поврзани со структурните или природните услови;

(б) во рамки на програмите за економски развој.

Комисијата доставува предлози за изработување и спроведување на заедничка земјоделска политика, вклучително и за замена на националните организации со една од формите на заедничка организација, како и за спроведување на мерките наведени во овој наслов.

⁴Земјоделство и рибарство 94 Член 41 (поранешен член 35 од ДЕЗ)

⁵Член 43 (поранешен член 37 од ДЕЗ) .

2.3. Законска рамка во Косово

Агенцијата за храна и ветеринарство (АХВ) во Косово претставува највисок орган за храна и ветеринарство кој е одговорен за заштита на животот и здравјето на луѓето, обезбедувајќи највисоко ниво на сигурност на храната, вклучувајќи ја и храната за животните, здравјето на животните, на растенијата.

Владата на Косово ја делегираше АХВ како највисок орган за вршење на инспекциски надзор во областа на безбедност на храната, хигиената, следливоста и етикета на храната за луѓето и добиточната храна во преработката, пакувањето, дистрибуцијата, големопродажниот и малопродажниот простор согласно националното законодавство и во согласност со законодавството на ЕУ.

Од социјален аспект, создавањето на Агенцијата им овозможува на косовските граѓани да конзумираат производи што се безбедни како граѓаните на земјите – членки на Европската Унија.

Системот за безбедност на храна има за цел да воспостави основа за обезбедување на високо ниво на заштита на здравјето на луѓето и интересите на потрошувачите, овој систем се применува во сите фази на примарно производство и во сите фази на третман, преработка и дистрибуција на прехранбените производи и добиточна храна.

Агенцијата како државен орган на Република Косово го спроведува постоечкото законодавство во врска со зачувувањето на јавното здравје, безбедноста на храната и здравјето, благосостојбата на животните. Агенцијата ги извршува своите работи преку спроведување на владини политики со имплементација на капитални проекти во овие области организирајќи службени контроли на границите и во територијата на Република Косово.⁶

2.4. Законска рамка во Р. Македонија

Во Република Македонија важи Законот за безбедност на храната⁷ со кој се уредуваат основните начела за безбедност на храна и храна за животните, општите и посебните

⁶Службен весник на Република Косово, Закон за храна, бр. 03/L-016, објавено во 2009 година

⁷Службен весник на Република Македонија, Закон за безбедност на храна, бр. 72/15

хигиенски барања за храна, организационите структури на системот на безбедност на храна и официјалните контроли на храната и храна за животни. Овој Закон функционира со цел обезбедување на високо ниво на заштита на здравјето на луѓето и интересите на потрошувачите во однос на храната, земајќи ја во предвид и разновидноста при снабдување на храна вклучувајќи храна со традиционални начела и одговорности, начин на обезбедување на цврста научна основа, успешни организациски договори и постапки за поддршка на процесот на донесување одлуки од областа на хигиената на храната.

Одредбите на Законот за безбедност на храната се применуваат во сите фази на производството, преработката и дистрибуцијата на храна но истите не се применуваат на примарно производство на храна за домашна употреба или домашно подготвување, ракување или складирање на храна за домашно консумирање.

Одредбите и прописите на овој Закон се применуваат со цел да има повисок степен на заштита на животот и здравјето на луѓето и заштита на интересите на потрошувачите, земајќи ја во предвид и здравствената заштита на животните и нивната благосостојба, здравјето на растенијата и заштитата на животната средина. При изготвување на прописите за храна во Р. Македонија треба да се земени во предвид и постојните меѓународни стандарди, како и оние чие комплетирање и донесување е неминовно.

Континуирана грижа за заштита на здравјето на луѓето од болести кои се пренесуваат преку животните и преку храната, заштита на здравјето на животните и нивната благосостојба, заштита на потрошувачите од заблуда и нивно транспарентно и навремено информирање за можни опасности од храната, како и заштита на животната средина од загадување со отпад од животинско потекло, преку креирање на соодветени политики, спроведување и следење на исполнетост на националната легислатива и контрола на спроведување на националните прописи усогласени со стандарди на ЕУ и меѓународните стандарди ратификувани од Република Македонија.

Институција која е синоним за безбедност на храната, преку која се обезбедува заштита на здравјето на населението и заштита на здравјето и благосостојбата на животните, како и заштита на интересите на потрошувачите, преку примена на најсовремените научни и технички решенија од областа на безбедноста на храната и храната за животни на национално ниво и на ниво на Европска Унија. Институција во Република Македонија

која прва го има затворено релевантното поглавје во преговорите со Европската Унија, односно Поглавје 12-Безбедност на храна, ветеринарна и фитосанитарна политика.

Основниот правен акт е Законот за безбедност на храната, со кој се регулира контролата на безбедноста на храна во сите фази (производство, преработка, складирање, транспорт, Република Македонија Агенција за храна и ветеринарство дистрибуција, малопродажба и употреба). Со Законот се регулираат општите и специфичните услови и обврски за операторите за храна, нивната регистрација и одобрение, условите за увоз и извоз на храна од животинско и неживотинско потекло, официјалните контроли и нивното финансирање заедно со мониторингот на резидуи и недозволените супстанции. Основниот закон во ветеринарната област е Законот за ветеринарно здравство со кој се утврдуваат организацијата и надлежностите на ветеринарните служби и начелата и процедурите за спроведување на активностите во однос на заштитата на животните како и на луѓето од болести кои се пренесуваат преку животни и производи од животинско потекло, ветеринарна инспекција и контрола, надоместоци и трошоци за здравствена заштита на животните, организација и спроведување на активности од областа на ветеринарната медицина, како и други прашања од областа на ветеринарното здравство. Со овој закон исто така се дефинирани надлежностите на ветеринарните служби во Република Македонија. Хармонизацијата на националното со законодавството на ЕУ се врши согласно националната програма за усвојување на правото на ЕУ усвоена на годишно ниво од страна на Владата на Република Македонија, за активности од Поглавјето 12 - Безбедност на храна, ветеринарна и фитосанитарна политика. Дел од законодавството на ЕУ кое е од интерес за АХВ е уредено и во поедини други поглавја.⁸

2.5. Државните резерви на Република Косово

Несреќите и вонредните ситуации предизвикани од природните катастрофи го оневозможуваат снабдувањето со храна, облека и различни лекаства кои им се неопходни на народот, како на централно така и на локално ниво. Секоја држава вклучувајќи ја и

⁸ АГЕНЦИЈА ЗА ХРАНА И ВЕТЕРИНАРСТВО ГОДИШЕН ПЛАН ЗА РАБОТА ЗА 2019 ГОДИНА

Република Косово е за должена да создаде државни резерви наменети за целиот народ во случај на вонредна ситуација.

Република Косово се наоѓа во центарот на западниот дел од Балканскиот Полуостров со површина од 10.887 км², со 1.795.666 жители според Агенцијата за Статистики на Косово во 2018-та година и со БДП од 4 милијарди и 289 милиони евра, односно 1.996,00 евра по глава на жител. Врз основа на овие податоци и среднорочните проекции на БДП, економскиот развој во идните три години, државните стоковни резерви се планирани на минимум, исклучиво за елементарни потреби при интервенција во случај на природна катастрофа како што е: земјотресот, поплави, обилни врнежи на снег итн.

Имајќи го во предвид дефицитот од неискуство во правец на создавање на Државни стоковни резерви и нивно управување, се применуваат практиките од други земји од аспект на формата на организација на нивните субјекти, функционалноста, бројот на производи, форма или начин на чување, количина и критериуми за нивно определување. Од тие искуства се увиде дека во земјите од регионот како што се Албанија и Хрватска и др., државните резерви се организирани во управа во рамките на некое Министерство или како државен субјект во рамките на Владата како што е случајот со Словенија и Македонија. Додека во некои европски земји државните резерви се организирани на ниво на агенции што функционираат во рамките на нивната влада, како што е случајот со Бугарија, Шведска, Данска, Полска, Ирска и држави каде резервите се во рамките на соодветни министерства. Практиките на земјите од регионот и европските земји, се разликуваат и од аспект на критериумите за определување на количината на резервите, како на пример: Чешка каде 72% од вкупните резерви планирани за нафта и нафтни деривати, 16% за индустриски производи и 12% за земјоделски и прехранбени производи. Во Финска пченката е главен производ, а се обезбедува за една година за целото население, додека нафтата и нејзините деривати за пет (5) месеци од вкупната годишна потрошувачка. Како критериум за одредување на количината се зема бројот на населението и видот на производот, каде државата врз основа на своите приоритети и економска моќ обезбедуваат, на пример, пченица за целокупното население за година дена на основа на годишната потрошувачка, за 180 и 120 денови. Имајќи ги во предвид овие

практи и можности на Косово, планирано е за потребите на државните резерви да се обезбеди пченица за 20 дена за целокупното население.

Додека критериум за определување на количината на другите земјоделско-прехранбени е бројот на жителите што можат да бидат опфатени во случај на природна катастрофа и бројот на денови за нивно снабдување со неопходните производи.⁹

Во повеќето европски, резервите се организирани и по региони а од тука произлегла и потребата за поголем број на вработени за нивно одржување и управување. Таквата пракса постои во Албанија каде Дирекцијата за државни резерви е организирана и на регионално ниво а токму поради тоа брои повеќе од 100 вработени, во Македонија повеќе од 50, додека во Хрватска од бројот на работниците е намален од 350 на 28, со укинување на организациите во многу региони и концентрација на помал број на резервни точки.

Од различните искуства на овие земји, се земаат оние примери, кои одговараат на специфичностите на Република Косово, условите, околностите и буџетските можностите, и се утврдуваат резервите да не се дистрибуираат по региони, туку да се сместат во центарот на Приштина и околината во близина, каде може да се најдат најповолни услови за складирање на државните стоковни резерви. Сето ова, со цел да се намалат трошоците за нивно складирање, одржување и управување, поразумен број на артикли во резервите, оправдани критериуми за производите и во недостаток на складишта во сопственост на друштва, договарање на приватни економски оператори за складирање на резерви со обострани интереси, а за производите со рок на траење и оние кои бараат посебни услови за складирање – чување, може да се чуваат парични средства.

Државните стоковни резерви се создадени за оперативно интервенирање за заштита на населението и економијата во случај на нарушување на пазарот, заштита на земјата, во итни ситуации, граѓански вонредни состојби, терористички акти, воени активности во воена состојба, кои предизвикуваат оштетување на животната средина, на здравјето на населението, егзистенцијата, имотот, културното наследство, животната средина и испорака на хуманитарна помош во согласност со нормите на меѓународното право. Оваа

⁹Plani strategjik për rezervat shtetërore të mallrave të Republikës së Kosovës dhe programi vjetor për periudhën 2013-2015

област е регулирана со закон бр. 03 / L-244 за државните резерви на стоки¹⁰. Овој закон ги дефинира процедурите за создавање, обезбедување, финансирање, складирање, употреба, управување, обновување и дистрибуција на државните резерви на стоки во Република Косово.

Одговорен за материјалните резерви за вонредни ситуации на централно и локално ниво е Министерството за трговија и индустрија, додека извршна единица е Секторот за државни резерви. Овој оддел, неговиот делокруг и организација се засновани на Законот бр. 03 / L-244 за државните стоковни резерви.

Секторот за државни резерви ги има следниве задачи и одговорности:

- Во соработка со Дивизијата за буџет и финансии, планира и администрира буџет за државни резерви;
- Предлага, изработува и обезбедува спроведување на законодавство за државни резерви;
- Предлага, изработува и обезбедува спроведување на стратегиски документи на политиките за државни резерви;
- Планира и управува државни резерви на стока и резерви на необработена нафта.

Државните стоковни резерви се од посебен интерес за Република Косово и се обезбедуваат врз основа на среднорочниот стратегиски план (3 годишен) и годишната програма. Одделот за државни стоковни резерви е одговорен за управувањето со резервите во согласност со *Законот бр. 03/L-244* за државни стоковни резерви. Стратегискиот план и годишната програма за државни резерви за стока се одобруваат од Владата на Република Косово по предлог на Министерството за Трговија и Индустрија (МТИ) по усогласувањето со Министерството за финансии и економија, Министерството за здравство, Министерство за безбедносни сили на Косово, Министерство за земјоделство и шумарство и рурален развој, Агенција за ветиринарство и храна, Министерство за внатрешни работи, Министерство за енергија и руда и Министерството за транспорт и телекомуникации.

¹⁰<https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2734>

Со стратегискиот план за државните резерви на стока се утврдува:

- Формирање на државните резерви на стока;
- Снабдување на државните резерви на стока;
- Обновување на државните резерви на стока
- Обнова на државните резерви на стока;
- Употреба на државните резерви на стока;
- Распределба на државните резерви на стока;
- Продажба на државните резерви на стока;
- Размена на државните резерви на стока;
- Донација на државните резерви на стока; и
- Користење на државните резерви на стока.

Со стратегискиот план за државни резерви се обезбедуваат магацините за складирање и чување на државните стоковни резерви. Годишната програма за државни резерви се составува и изработува во согласност со Стратегискиот план за државни резерви.

Стратегискиот план и годишната програма како и местото за чување на државните резерви се сметаат за државна тајна.

Годишната програма за државни резерви, треба да содржи:

- Извор на финансиски средства и нивна распределба според намената;
- Сума на депонирани финансиски средства;
- Територијална распределба на државните резерви врз основа на начелото за заштита и потребите за снабдување;
- Количина на стоката за освежување;
- Минимална количина на стока според видот, што треба постојано да стои на располагање за потребите за снабдување во случај на природна катастрофа а остатокот во војна или ризик од војна, бројот на денови за снабдување со оваа количина;
- Листа на медицински производи, лекови според есенцијалната листа;
- Условите во кои видовите и определените количини на државни резерви се складираат.

Државните стоковни резерви се состојат од:

- Основни земјоделски производи, месо и индустриски прехранбени производи;
- Определени непрехрамбени индустриски производи – суровини, нафта, нафтени деривати, чекови, санитарен матерјал, и медицинско-ветеринарни средства неопходни за транспорт на стоката со посебен интерес за одбрана на државата;
- Монетарни средства и
- Возила и други видови на опрема за интервенција во итни ситуации.

Во согласност со Уставот на Република Косово во воена состоја или непосредниот ризик на територијалниот интегритет на Република Косово, Владата ги суспендира надлежностите на одделот поврзан со државните стоковни резерви и ги пренесува на меѓуминистерската владина група.

Меѓуминистерската Владина група е составена од Министерот за трговија и индустрија, Министерот од министерството за финансии економија, Министерство за здравство, Министерство за безбедносни сили на Косово, Министерство за земјоделство и шумарство и рурален развој – Агенција за храна и ветеринарство, Министерство за внатрешни работи, Министерство за енергетика и рударство и Министерство за Сообраќај и Телекомуникации.

Владата на Република Косово ги обврзува физичките и правни лица кои вршат производствена дејност, односно кои се занимаваат со промет на одредени видови на стока а кои се сметаат за државни стоковни резерви, кои во време на војна или непосредна опасност по државниот интегритет, да произведуваат односно продаваат стока со цел за надополнување односно обновување на државните стоковни резерви.

Одделот за државни стоковни резерви врши снабдување со стока предвидена со годишната програма преку процедурите за јавни набавки.

Купувањето на секој артикал од државните стоковни резерви според Законот за државни резерви треба специфично да се предвиди во соодветен годишен закон за распределба на буџетот. Покрај тоа, секоја активност за јавни набавки на овие артикли треба да се прави преку отворени процедури за јавни набавки предвидени во Законот за јавни набавки.

Доколку договорот за јавни набавки е со голема вредност, известувањето за договорот се објавува во согласност со Законот за јавни набавки, и на англиски јазик во весник или престижно меѓународно списание.

Обновување на државните стоковни резерви се врши преку размена, купување или заем со посредство на договор склучен со институцијата што се финансира од државниот буџет или други правни лица кои имаат слични договори за снабдување со овој вид на стока.

Распределбата на државните стоковни резерви е предвидена со Законот за државни стоковни резерви. Сепак, ова дејство не може да се врши од Одделот и неговите службеници, кои заедно со директорот се вкупно 4 цивилни службеници. Токму тоа ја наметнува потребата за соработка со: Министерот за силите за безбедност, Министерот за внатрешни работи (Агенција за управување со итни ситуации) а што да не и со некоја невладина организација што оперира на целата територија на Република Косово како што е Црвениот Крст – Косово. Имајќи во предвид дека Владата на Република Косово го усвои Интегрираниот систем за управување со итни ситуации (во Косово SIME), кој нуди постојана рамка за превенција, интервенција, одбрана и реакција во вонредна ситуација која е ризична за животот, здравјето и безбедноста на граѓаните на Република Косово. Потребно е и одделот за државни стоковни резерви да има свое место во овој систем во правец на понуда на материјални добра со кои располага резервата и за кои имаат потреба граѓаните. Оваа соработка или координирана врска на активностите нуди постојана база за ставање на системот во функција во вонредни ситуации предвидени во Законот за државни стоковни резерви и други закони чиј предмет се вонредните ситуации. Доколку се случи интервенција со производи од државните резерви според ситуации предвидени во законот, веднаш се јавува потребата за нивно обновување со цел задржување на минималната граница на резервите. Обновувањето на резервите се врши со набавка на артикли кои се физички намалени и оваа набавка може да се изврши со економски оператори со кои одделот има склучено договор за набавка, а доколку не, преку регуларните процедури за јавни набавки. Тоа во суштина претставува примарни и најсигурна форма за обнова на резервите. Другите форми за обнова на резервите, како што се заемот и размената и покрај тоа што се предвидени со закон не се воопшто практични. Овие форми најчесто се користат за обнова на резервите кога производите на резервата се

пуштаат во продажба пред истекување на нивниот рок на употреба и овие производи им се нудат на институциите што се финансираат од државниот буџет, кои ги користат овие производи или други правни лица кои имаат сличен договор за набавка за овие производи.

Врз основа на праксите на другите земји во регионот, Република Косово ги зема во предвид следниве елементи како критериуми за одредување на границите на резервите: вкупниот број на жители, бројот на жители би можеле да бидат во опасност, реалните можности за природни катастрофи како што се: земјотресот, поплавите, лизгање на земјиште врз основа на податоците од Сеизмолошкиот Институт и Хидрометеоролошкиот Институт во Косово, норма на прехранбени производи по една особа за еден ден и буџетската можност на Косово.

Имајќи ги во предвид овие елементи, Одделот за државни стоковни резерви во соработка со претставниците од ресорсните министерствата ги утврдиле следниве критериуми за количина на производите во државните стоковни резерви, кои претставуваат и минимална граница на резервата, односно граница под која не смеат да паднат резервите, како:

- а) Пченица – 20 дена, за потребите за потрошувачка за целото население, врз основа на годишните потреби за брашно, леб, и слични побарувања.
- б) Шеќер – 15 дена, за потребите за потрошувачка на 20.000 жители
- в) Другите прехранбени производи се обезбедуваат за 15 дена за 20.000 жители
- г) Нафта и нафтени деривати за 3 дена од вкупниот годишен увоз.
- д) Други непрехрамбени производи предложени во листата а планирани за потребите на 20.000 жители.

Погоренаведените критериуми, од одделот и претставниците на ресорсни министерства а врз основа на Законот за државни стоковни резерви, се сметаат за минимална граница на државните стоковни резерви на Република Косово. Поставувањето на оваа минимална граница се остварува со годишните програми што се базираат на среднорочната рамка на трошоци која се составува секоја година за наредните 3 години на основа на Среднорочна рамка на трошоци која се изработува секоја година за наредните три години.

Врз основа на буџетските предвидувања во периодот од 2019-2021 година е изработена и Годишната програма за наредните три години која е составен дел од овој Стратешки план.

Утврдувањето на видот и бројот на производи за државните стоковни резерви, во споредба со практиките на државите од регионот, се засноваат и според буџетските можности на Република Косово, па затоа се насочени кон поволни производи за резерва, со цел што помал број на производи за кои се смета дека ги исполнуваат елементарните потреби на народот во бонредни ситуации предвидени во Законот за државни стоковни резерви. Во соработка со соодветните Министерства е составена и листата на производи за државни стоковни резерви која содржи 14 агро-прехранбени производи и 37 непрехрамбени производи, вкупно 51 производ, кои се сметаат за производи во државните стоковни резерви. Од погоре наведените производи ќе ја издвоиме пченицата, нафтата и нафтените деривати како приоритетни и стратешки производи и набавката со резерви започнува токму со овие производи.

Значи стратешкиот план и годишната програма на државните стоковни резерви, претставуваат владини стратешки документи кои јасно ја определуваат целта и стремежот на Косово за создавање на државни стоковни резерви. Државните стоковни резерви во Косово не се регулирани со посебна Европска директива со што нема обврска за усогласување со законодавството на европските директиви, значи, резервите како државен стандард и обврска се регулираат со Законот за државни стоковни резерви Бр. 03/L-244 усвоен во Собранието на Република Косово на 28.10.2010 година, објавен со декретот Бр. DDL-071-2010, на 09.11.2010 година од Претседателот на Република Косово.

ДЕЛ ТРЕТИ: Меѓународна и национална законска рамка за транспорт

3.1. Поим за сообраќај

Постоењето на развиен и добро организиран сообраќај претставува услов за модерно стопанство, со што ќе се задоволат и внатрешните општествени потреби на земјата и на туристите. Истовремено, сообраќајот ги поврзува производството и потрошувачката и овозможува секој производ да го најде својот потрошувач, бидејќи местото на производството не се совпаѓа со местото на потрошувачката.

Туризмот помага за поддршка на транспортните услуги и инфраструктурата низ целата земја. Без туризам, многу области веројатно ќе изгубат многу од услугите за јавен превоз, кои во моментот се обезбедуваат и имаат корист од жителите, како и од посетителите. Придобивките се однесуваат особено на оддалечените заедници со ниски прагови на населението и во руралните области низ целата земја.

Нешто што често се занемарува при гледањето на двата сектори е дека не само што тие се меѓусебно поврзани, туку и искуството во транспортот исто така може да биде важна компонента на самиот празник. Ова ќе биде сè поважно доколку се обидат да го прошират користењето на јавниот превоз за слободно време, но искуството за одмор може да опфати активности како што се следење на велосипедска патека, посета на автопатски услуги или уживање во сценска рута со автомобил или тренер до дестинација.¹¹

Треба да се изгради подобро разбирање на туристичкиот сектор со оние јавни тела (владина, локални власти и релевантни агенции) одговорни за транспортна политика и планирање и за одржување и развој на транспортната инфраструктура.

На главните меѓуградски мрежи - главни железнички линии, патишта со автопатишта и стебла - постојаните проблеми се секојдневно појавување на гужви, застој и проблеми со капацитетот. Дури и тогаш, вредноста на обезбедувањето на обемот на посетители да стигнат до тие дестинации не е соодветно опфатена во нормалниот метод на проценка на проектот за превоз и поставување приоритети.

¹¹ Ристо Темјановски, Транспорт и шпедиција, Скопје, 2010, стр. 22

3.2. Економска улога на сообраќајот

Сообраќајот во државата има две важни улоги: економска и општествена. Економската улога на сообраќајот се огледува во неговата општествена корисна дејност, со која произведените добра се им ставаат на располагање на потрошувачите. Економската улога на сообраќајот се согледува и низ транспортот на големи количества материјални добра, со што се овозможува зголемено производство и потрошувачка, што, од друга страна, пак, го зацврстува развојот на производните сили.

Општествената улога на сообраќајот се огледува во поврзувањето на географските и на стопанските реони во единствена стопанска и општествено- културна целина. Освен тоа, сообраќајот стана значаен фактор за поврзување на народите од различни реони, бидејќи овозможува и ефикасен превоз, што позитивно влијае врз економскиот и општествениот живот на секоја земја.

Врз база на претходно изнесеното, може да се каже дека сообраќајот претставува рбет на стопанскиот и општествениот систем на секоја земја.

Основната намена на сообраќајот е да овозможува:

- Превоз на луѓе
- Превоз на стока
- Пренос на соопштенија и информации.

Терминот сообраќај потекнува од зборовите: движење, комуницирање, обраќање и сообраќање. Во практиката наместо терминот сообраќај, може да се сретне и терминот промет (промет на возила, стоковен промет).

Од економски аспект, сообраќајот ги има следниве значења:

- Сообраќајот е стопанска дејност што го овозможува процесот на производството;
- Сообраќајот е фактор на развој на територијалната поделба на трудот;
- Сообраќајот игра значајна улога во развојот на стопанството.

Зборот транспорт потекнува од латинскиот збор trans, што значи преку и portare, што значи носи. Поимот транспорт има пошироко значење од превозот. Тој офаќа:

- Подготвување на стоката за транспорт;
- Пакување;
- Окрупнување на стоката (на палети, контејнери);
- Подготвување и издавање превозна документација;
- Нарачување на транспортно средство;
- Товарање, претоварање и истоварување на стоката,
- Обезбедување на стоката во транспортните средства како мерка против нејзино оштетување за време на транспорт;
- Царинење на стоката при увоз извоз;
- Превоз на стоката;
- Складирање на стоката
- Достава до примачот.

Клучна задача за секторот за туризам е да се разбере и презентира виталната важност на соодветните транспортни врски до дестинациите - препознавање на соодветни начини на патување за различните видови патувања - и да се залага за правилно разбирање на тие врски и вредноста што ја имаат до локалните економии меѓу транспортната политика и заедницата за планирање. Ова е област каде што дестинациите организации можат да завземат водство со тоа што транспортот е интегриран во планирањето за управување со дестинацијата. Исто така, може да се направат повеќе активности и напори за да се осигури дека индивидуалните атракции и организации што работат со повеќе страници развиваат планови за патување и обезбедуваат опции за нивно достигнување со јавен превоз.

Додека најголемите инфраструктурни проекти врзуваат големи количини на јавно финансирање, работењето на транспортните услуги се повеќе мора да се потпира помалку на субвенциите од јавниот сектор и повеќе на претпријатијата од приватниот сектор и на трговските решенија. Постои улога приватниот сектор да воведи иновативни решенија за патувања и да работи на покоординиран начин со економијата на посетители.

Од страна на државата мора да бидат обезбедени можности како резултат на промени во начинот на поддршка на транспортот, особено во руралните области. Затворањето на руралните пошти може да доведе до воведување на повеќенаменски поштенски возила што се користат. Големи оператори за атракции, кои работат со автобуски компании можат да ги поддржат закажаните автобуски услуги, дозволувајќи им на собрани и испуштање на локалните жители, како и за посетителите. Железничките оператори можат да соработуваат поблиску со дестинациите и атракциите за да ја зголемат употребата на слободно време и свеста за локалниот производ во периоди од највисок степен.

Главниот фокус на државата треба да биде подготвување на Акционен План која цел ќе биде да се подобри искуството на посетителите преку истакнување на специфичните потреби и вредност на патувањето за слободно време и создавање поголема координација помеѓу посетителот и давателите на превоз. Постои можност планерите за транспорт да ја сфатат важноста на туристичкиот сектор и за посетителите да им се посвети поголемо внимание. Исто така, постои можност и за туристичкиот сектор подобро да се вклучи во процесот на донесување одлуки и да го прикаже својот случај поефикасно и да се подобри комуникацијата помеѓу транспорт и туристички интереси.

3.3. Видови и карактеристики на сообраќајот

Основни параметри кои ја определуваат стоката што се превезува се: видот, обликот (формата) и количеството стока. Видот на стоката претставува квалитативно обележје на стоката. Во видот се задржани сите релевантни карактеристики за нејзина употреба. Обликот на стоката ги одредува физичко-технолошките особини на стоката, кои имаат одлучувачко влијание на конструктивните, односно техничко-технолошките особини на претоварните средства, складишната и транспортна технологија. Со тоа и на некој начин на начинот на работа, а со тоа и на самите технолошки решенија за дадените услови за

работа¹². Од логистички и од технолошки аспект, најзначајна поделба на стоката е според нејзиниот облик. Се дели на:

1. Растресита стока
2. Стока на парче (парчеста стока)
3. Течна стока
4. Гасовита стока

Современиот развој на општеството и стопанството на секоја држава, тесно е поврзан со развојот на нејзините сообраќајни текови. Осовременувањето на сообраќајните текови се наметнува како неизбежно барање на времето и потреба на иднината. Во разгледувањето на важноста на сообраќајниот сектор може да се идентифицираат две нивоа на влијание: врз квалитетот на животот на граѓаните, како и врз вкупниот стопански развој на земјата. Сообраќајот има директно влијание на животот на луѓето, од една страна, во поглед на индивидуалната мобилност и достапност на потесни и пошироки подрачја, а од друга, во поглед на рационално користење на времето и во најопшта смисла врз квалитетот на живеење. Сообраќајната политика значително детерминира во која мерка влијанието на сообраќајот ќе биде позитивно, или негативно. Квалитетната сообраќајна инфраструктура придонесува за поактивно користење на стопанските потенцијали. Како таков, сообраќајот и неговото влијание врз имплементацијата на стратегиските цели на некоја држава или подрачје мора да се проучува во науката и практиката. Модернизацијата во сообраќајот ќе се постигне со прифаќање на нови технологии во транспортот, а соодветно на тоа и адекватно работење на сите учесници во транспортот.¹³

Претпријатијата чија примарна или споредна дејност е во областа на сообраќајот, транспортот и складирањето во својата долгогодишна традиција на работење, имаат постигнато висок степен на кадровска и технички-технолошка екипираност, и тоа во областа на превоз на патници, стока, багаж и информации. Нивниот превоз, односно пренос, во Косово се реализира со помош на ангажирање на претпријатија кои делуваат во доменот на сообраќајот

¹² Ристо Темјановски, Транспорт и шпедиција, Скопје, 2010, стр. 56

¹³ Иле Цветановски, Современи транспортни технологии, Битола, 2007, 44

3.4. Меѓународни конвенции

Меѓународниот транспорт на стока и на луѓе неопходно е да се хармонизира со меѓународните конвенции за развој на видови на транспорт. Со меѓународните договори и со билатералните или мултилатералните договори се уредува областа на транспортот. Ова особена има за цел усогласување и земање на дозвола на меѓународниот транспорт особено за нивото на цента на царината, условите за увозот и извозот, транзитот и други специфичности.¹⁴

3.5. Законска рамка за транспорт во Косово

Република Косово преку Законот за патен сообраќај, кој е усвоен во 2013-та година со број 04/L – 179¹⁵ се има регулирано политиката и целокупното законодавство што се однесува на транспортот. Преку законот е регулирано и е предвидено развојот на транспортот на лушето и на стоката, отворениот пристап и недискриминацијата во пазарот, нудење на услуги на пазарниот сектор и на транспортот на луѓето. Истовремено преку законот им се овозможува на луѓето до пристапот на сообраќајот и овозможување на подобри услови.¹⁶

Министерството за трговија и индустрија во соработка со Министерството за транспорт инфраструктура потпишаа упатство бр. 8885, на ден 7.11.2016 година, кој има за цел определување на условите и критериумите што треба да ги исполнат транспортните субјектите за патен туристички превоз на патници, во и надвор од земјата.

Транспортните субјекти што поседуваат лиценца за давање услуги според овој прирачник се единствените што вршат туристички услуги. Овие субјекти се лиценцирани за вршење на туристички транспорт и како такви треба да ги преземат сите мерки за да гарантираат

¹⁴ Mr. Cvetanka Ristiќ “Тeкнологја e транспортит rrugor”, Shkup, 2012, ст. 15

¹⁵ Службен весник на Република Косово, Закон за патен сообраќај, бр 04/L-179

¹⁶ Закон бр. 04/L-179 за патниот сообраќај, Република Косово

вршење на оваа услуга и исполнување на условите и стандардите определени во прирачникот.

Во овој прирачник се определени критериумите за патен туристички транспорт за превоз на патници во државата и надвор од неа.

Еден од најважните документи кој треба да го поседува секој сопственик на превозно средство е осигурителна полиса што опфаќа:

- Осигурување на патниците од несреќа во јавен превоз;
- Осигурување од одговорност на сопственикот или на управителот на моторното возило, за нанесена штета од трето лице .

Меѓународен транспорт на туристите се врши со патничка книга врз основа на спогодбата за повремени меѓународен превоз на патници со автобус (Интербус- спогодба)

3.6. Законска рамка во Р. Македонија

Транспортоот во Р. Македонија е регулиран и координиран од страна на надлежното министерство за транспорт и врски на Република Македонија. Институциите во Република Македонија, исполнувањето на обврските кои произлегуваат од потребата за хармонизација на законодавството на Република Македонија со она на Европската Унија, го координира преку Секретаријат за европски прашања при Владата на Република Македонија, како и преку Секторите за Европска Унија во рамките на надлежните министерства, кои вршат работи на координација меѓу Секретаријатот за Европски прашања при Владата на Република Македонија согласно Спогодбата за стабилизација и асоцијација, Националната програма за усвојување на правото на ЕУ, обврските кои произлегуваат од одговорите на Прашалникот на ЕК и приоритетите кои се утврдени во Акциониот план за Европското партнерство. Понатаму извршуваат работи кои се однесуваат на следење на Директивите и Регулативите на ЕУ од надлежност на министерството, координација и реализација на проектите од Програмите на ЕУ од

областа на транспортот, комуникациите, воздухопловството, урбанизмот и градежништвото овој сектор има за цел да ги исполни задачите кои се однесуваат на поддршка на преговорите за пристапување, планирање, координација на реализацијата и мониторинг на НПАА, имплементација на Спогодбата за стабилизација и асоцијација (ССА), одржување на електронска библиотека на документи и акти поврзани со НПАА, одржување на НПАА колаборативна околина, подготвителни активности за вградување на директивите и регулативите на ЕУ во областите од надлежност на министерството, а согласно Спогодбата за стабилизација 18 и асоцијација, Националната програма за усвојување на правото на ЕУ, обврските кои произлегуваат од одговорите на Прашалникот на ЕК и приоритетите кои се утврдени во Акциониот план за Европското партнерство.¹⁷

¹⁷ Драшко А., Анета Стојановска-Стефанова, Европски и регионални искуства во делот на транспортната политика, Скопје, 2014, стр. 17-19

ДЕЛ ЧЕТВРТИ: Транспорт на храна и влијанието на туризмот во Република Косово

4.1. Основни карактеристики на транспортот во Косово

Целта за реализација на стратешките за економски развој на економијата на Р. Косово, за развој и подигнување на економската конкуренција, намалување на социалните разлики, постигнување на регионалните трендови и развој на транспортот како вид на мрежа и поврзување со меѓународните држави може да се постигне само со една добра стратегија. Транспортот во Р. Косово¹⁸ треба да се подигнува на ниво што ќе овозможува пружење на можности елементарни неопходни до сите населени места да се воспостави комуникација во смисла на транспорт а особено на турситичките места кое е еден од клучните фактори за подигнување и развој на туризмот и туристичките капацитети. Во Косово постои патниот, железничкиот, воздушниот и водниот сообраќај. Водниот сообраќај е обезбедено преку Албанија и Грција.

Производство, обработка и дистрибуција, е фазата што ги опфаќа увозот и примарното производство, обработката, пакувањето, складирањето, транспортот, продажбата или снабдување на крајниот потрошувач со храна за луѓе, како и увоз, производство, обработка, пакување, складирање, транспорт, дистрибуција, продажба на храна и снабдување со храна.

Транспортот има големо значење за безбедноста на храната. Особено важен е начинот на транспортирање на храната, значи треба да се има во предвид како ќе се реализира преносот на храната и во какви услови ќе се изврши овој процес. Со тоа сакам да нагласам дека од видот на транспортот и транспортните услови зависи и безбедноста на храната.

Производителот на храна треба да има во предвид дека тој носи одговорност за безбедноста на храната и дека храната што се произведува ги исполнува неопходните стандарди. Поради тоа треба да биде многу внимателен и да се погрижи за нормален и

¹⁸Член 14 од Закон бр. 04/L-179 за патниот сообраќај

правилен транспорт според одредени услови и стандарди за да не се предизвика штета на храната која се пренесува, бидејќи небезбедната храна може да влијае негативно по здравјето па дури и по животот на потрошувачот.

Треба да се прават транспортни анализи во врска со реализација на безбеден транспорт на прехранбени производи до крајниот потрошувач, или во нашиот случај до туристите.

Безбедната храна е онаа која не може штетно да влијае на здравјето или животот на луѓето, доколку е произведена и транспортирана во согласност со нејзината намена или цел. Храната не смее да се пласира на пазарот доколку не е безбедна, а небезбедноста на храната произлегува од неправилен и небезбеден транспорт. Ова, меѓу другото е и начело од Законот за храна на Република Косово усвоен во 2009-та година со број 03/L-16¹⁹. Храната се смета за небезбедна доколку и се нанесени штети при транспортот а на тој начин станува и штетна за здравјето на потрошувачите. При класифицирањето на храната во безбедна или небезбедна храна, треба да се земат во предвид нормалните услови на транспорт и дистрибуција на храната од производителот до крајниот потрошувач во секоја фаза од процесот. Информациите кои ги добива потрошувачот ги опфаќаат информациите за етикетањето или информации што се однесуваат на избегнувањето на специфични дејства на некоја храна или категорија на храна штетна за здравјето на човекот. При определувањето за тоа дали една храна е штетна по здравјето на луѓето, се земаат во предвид: можните директни или индиректни ефекти, краткорочни или долгорочни што влијаат на штетноста на храната по здравјето на човекот, кој ја конзумира и што влијае дури и на идните генерации, можно токсично дејство од храната итн. При утврдувањето дали е храната безбедна за конзумација, треба да се земе во предвид дали е неприфатена за употреба поради нејзината контаминација, од надворешни предизвикатели или на некој друг начин, поради расипување, оштетување или уништување. Кога е утврдено дека храната не е безбедна од здравствен аспект, или пратката на храна се смета за небезбедна по здравјето на човекот односно крајниот потрошувач, во тој случај ваквиот тип на храна не смее да се пласира на пазарот се додека не се утврди спротивното.

¹⁹ Службен весник на Република Косово, Закон за храна 03/L-16, Приштина, 2009

Патен транспорт – Територијата на Косово има погодна патна инфраструктура за развој на различни бизнис дејности. Патната мрежа во Косово изнесува 630 км . За магистралните и регионалните патишта во Косово е одговорно Министерството за инфраструктура и транспорт додека за локалните патишта се одговорни Општините. Во рамките на министерството функционира и Одделот за патна инфраструктура кој е одговорен за сите прашања поврзани со патиштата. Со изградбата на автопатот со Албанија, Косово ќе претставува поврзница на западна Европа со Јадранското Море.

Железнички транспорт – Косово поседува железнички систем од 330 км што ја покрива целата територија на Косово, поврзувајќи го северниот со јужниот дел и источниот со западниот дел на земјата. Железничкиот систем покрај тоа што врши транспорт на патници поради приватни или службени цели, нуди и транспорт на различна стока поради деловни причини, во Косово и надвор од земјата. Таквиот тип на транспорт се реализира не само преку железница туку и во комбинација со други видови на транспорт. Железниците во Косово овозможуваат изградба на приватни индустриски пруги од железничките линии се до земјата на клиентот.

Одговорен за транспорт на стока со железница во Косово, е Комерцијалната дивизија на железниците во Косово.

Кога станува збор за железнички транспорт во Косово треба да се знае дека поради разурнувањата и уништувањата во војната од 1997-1999 година големи последици претрпел и овој вид на транспорт. Затоа може да се каже дека од аспект на туризмот и транспортот, Косово е земја во развој. Но, со помошта од меѓународниот фактор, веднаш по војната во Косово и благодарение на развојните програми и субвенциите од ЕУ, се овозможи реновирање и оспособување на инфраструктурата за железнички транспорт во Косово.

Воздушен транспорт - Единствениот аеродром во Република Косово е Меѓународниот аеродром во Приштина "Адем Јашари" кој денес е управуван од конзорциумот "Limak and Aerports de Lyon". Овој конзорциум го доби правото за управување со аеродромот во август 2010 година по потпишувањето на Спогодбата за јавно-приватно партнерство. Одтогаш е изграден и нов терминал со површина од 42.000 m², кој е поврзан и со другите

зграда а користи и најнова технологија за ваков тип на услуги. Овој аеродром оперира со неколку дестинации ширум Европа и Америка. Исто како и другите видови на транспорт, и воздушниот транспорт во Косово нуди превоз и на патници и на стока (карго) за деловни цели. Меѓународниот аеродром во Приштина нуди брз, ефикасен и професионален пренос на пратките. На аеродромот се врши проверка на секоја пратка (товар) преку скенер. Во зависност од тежината на товарот варираат и цените за товарот кој треба да се транспортира.

Аеродромот во Приштина нуди поволни услови за транспорт на стока што бара посебен третман, поседувајќи ладилници за чување на стоката. Исто така располага и со целата опрема за товарање и растоварање на стоката. По пристигнувањето на стоката, секоја транспортна компанија треба да ја повлече стоката во рок од 24 часа бидејќи во спротивно плаќа пенали.²⁰

Поштенски и телекомуникациски транспорт - Секторот за телекомуникации во Косово е управуван од Пошта и телекомуникации - Косово (ПТК). ПТК нуди услуги за фиксни телефонски услуги, поштенски услуги и интернет. Во рамките на ПТК функционира и оператор за мобилни телефони Vala, кој нуди услуги за мобилни телефонски услуги.

4.2. Движење на развојот на транспорт во Косово

Република Косово е една од ретките држави која во последната деценија има инвестирано повеќе во патниот сообраќај особено на асфалтирање на регионалните и локалните патишта и во изградувањето на автопатот кои ги поврзува двете соседни држави Албанија и Македонија, а во постапка е градење и на автопатот кои ќе ги поврзува Црна Гора и Србија и со тоа ќе овозможува повеќе можности за развој на економијата а особено на транспортот на храна да биде на најлесен начин и со тоа да се подигне нивото на капацитетот на Косово за привлекување на туристи и овозможување на пристап на туристичките места на најлесен можен начин.

²⁰<http://www.airportpristina.com/en/airport.html>

Туристички транспорт без кој не може да се оствари туристичката побарувачка, е значаен посредувачки фактор кој претставува основа за туристичко движење и игра примарна улога во развојот на туризмот. Развојот на туризмот е тесно поврзан со транспортот и транспортните средства.

Железничкиот транспорт претставува една од најбезбедните транспортни линии во Косово. Нејзината инфраструктура и возила се технички исправни во споредба со другите транспортни средства. Меѓутоа, тие се имунизирани за тешки временски услови како што е снегот и маглата. Покрај тоа, железничкиот транспорт е еколошки, бидејќи се обезбедени со мазут од дизел-електрични локомотиви како основен извор на гориво.

Железниците во Косово денес поседуваат осум локомотиви Diesel и четири Termo Motoric. Тие имаат способност да влечат 17 вагони, 16 од нив се наменети за патници а останатите пет за транспорт на стока. Железницата во Косово има значајна улога за транспортот на патниците и стоката. Во 2005 година, според една процена биле регистрирани 870 патници дневно, кои го избрале возот како транспортно средство. Во 2006 година, е забележан пораст на бројот на патниците од 26,56% повеќе од 2005 година, односно 1100 патници дневно кои патувале со воз. Во 2007 година бројот на патници кои во текот на еден ден патувале со воз изнесувал 1143 или 3.91% повеќе од 2006 година. Во 2008 година, е забележан пад на бројот на патници кои патуваат со воз за 18.77% во споредба со 2007 година. Просечниот број на патници во текот на еден ден во 2009 година изнесувал 1026 или 10.51% повеќе од 2008 година. Исто така, забележан е пораст на патници во 2010 година, 1032 или 0.61% во споредба со 2009 година.²¹ Постои недостиг на информации во период од 2010 – 2015 година. Најновите податоци за сообраќајот во железничките линии се во Годишниот извештај на Транкос за 2018 година и Периодичниот извештај на Транкос за период Јануари - Јуни 2019 година. Согласно овие извештаји во 2017 година патувале 156118 патници, додека пак во 2018 година патувале дури 24% помалку патници односно 118466 патници.²² Од друга страна во Периодичниот извештај на Транкос за период Јануари –Јуни 2019 година се нудат податоци кои кажуваат дека споредбено првото полугодие на 2018 година со истиот период за 2019 година, има минимален раст на

²¹ Trankos, Raporti Vjetor 2011 TRANKOS SHA, Prishtinë, 2011, стр. 29

²² Trankos, Raporti Vjetor 2018 TRANKOS SHA, Prishtinë, 2019, стр. 16


бројот на патници во 2019-та година, односно во првото полугодие од 2018 година со Железниците на Косово патувале 57730 патници, додека пак истиот период во 2019 година се бележи минимален раст од 2,7% односно 59278 патници.²³


Се смета дека железничкиот транспорт во Косово е најбезбеден, бидејќи сите вработени во секторот за безбедност на железниците се професионално обучени, а нивната психичка и физичка состојба е под постојан надзор. Токму тоа го прави железничкиот транспорт во Косово да се квалификува како најбезбеден транспорт. Според статистичките пресметки направени во Косово, произлегува дека во железничкиот транспорт се евидентирани најмал број на смртни случаи во споредба со другите видови на транспорт.

Железниците во Косово, во иднина не само што ќе придонесат во транспортните услуги за стока и патници, но, исто така ќе се подобрат од аспект на одржување на моторните возила. Тие и понатаму ќе продолжат да ја одржуваат оваа заложба со цел потрошувачите да бидат задоволни од услугите што ги нуди железницата во Косово.

Друга значајна карактеристика што го прави железничкиот транспорт супериорен во споредба со другите видови транспорт е тоа што со железнички транспорт може да се пренесе поголема количина на стоки или патници во исто време. Една локомотива Diesel или Termo Motoric може да влечи над 1200 тони. Ова е незаменлив квалитет за рудници, стока и патници, особено кога станува збор за далечни растојаниа. Железниците поседуваат многу видови на вагони кои се проектирани за транспорт на стока како што е маслото, користејќи кконтејнери и хладнаќи како транспортни средства и вагони кои се употребуваат за транспорт на жито и минерали. Ова е во суштина и нјразвиента форма за транспорт на стоката со воз и вагони.

Железницата во Косово ја поврзува Приштина со Скопје на југ, додека на српската железница ги поврзува Митровица со Кралево на север. Делот на средината на Митровица и Косово Поле (на запад од Приштина) не е функционален.

 Албанија – Не постои врска

 Црна Гора – Не постои врска

²³ Trankos, Raporti Gjashtëmuor Janar – Qershor 2019 TRANKOS SHA, Prishtinë, 2019, стр. 12

 Македонија -отворена

 Србија- отворена

Копнен транспорт – Територијата на Косово има поволна патна инфраструктура за развој на различни бизнис дејности. Патната мрежа во Косово се состои од 630 км, главните патишта се изградени во голема мера во изминатите неколку години, додавајќи некои сосема нови патишта. Надлежен орган за управување со патиштата односно автопатите и реионални патишта е Министерството за инфраструктура (МИ), додека за локалните патишта се одговорни општините. Во рамките на Министерството за транспорт и телекомуникациска пошта функционира Одделот за патна инфраструктура кој е одговорен за сите прашања поврзани со патиштата во Косово.

Со изградбата на автопатот со Албанија и Македонија, Косово претставува значајна точка на Балканот што ја поврзува Западна Европа со Јадранското Море.

Косово изработи повеќе проекти што се однесува на патната транспортна инфраструктура и со тоа доживеа и економски развој благодарение на патната инфраструктура, незапоставувајќи го и развојот на туризмот кој во последно време има значајно влијание и на економскиот развој на земјата и на порастот на државниот буџет.

4.3. Транспортниот капацитет на храна на Косово

Република Косово со вградувањето и инвестиците кои ги направи во последните десет години овозможува вградење на капацитети за транспорт на храна и исхрана како алатка за пристап на сите населени места до храната. Во Косово скоро нема населено место или село кае што не се асфалтирало, тако што е еден голем предност со снабдување со храна на тие населени места. Скоро сите туристички места имаат пристап на транспорт на храна

така што има доволно можности за развој на туризмот. Особено изградењето на автопатите дополнително ќе влијае врз подигнувањето на интересот на туристите да ја посетат Косово. Во тек е постапката за градење на модерниот железнички сообраќај кон Македонија и тоа како ќе влијае позитивно на подигнување на капацитетот за транспорт на храна.

Во Косово капацитетот за транспорт на храна е добро развиен, но, треба да се напомене дека превозниците на храна се во главно приватни компании. Како во секоја земја од западот и Европската Унија, така и во Косово постојат закони и државни организации кои не се доволно подготвени бидејќи бирократијата претставува пречка.

Транспортот на храна во главно се врши со камиони опремени со ладилници кои ги исполнуваат неопходните услови за пренос на храната и исто така се лиценцирани од Агенцијата за храна и ветеринарство. Може да се каже дека повеќето од транспортерите имаат и сертификати од Европската Унија благодарение на сериозноста на луѓето кои се занимаваат со оваа дејност. Тоа ни дава чувство на сигурност кога станува збор за организација, дистрибуција и транспорт на храната во Косово.

4.4. Улогата на транспортот во туристичката дејност во Косово

Транспорто како основна и елементарна алатка за движење на луѓето и стоката претставува огромен индикатор за развој на туристичката дејност во Косово. Транспортот игра голема улога врз развојот на економијата и туризмот во целина. Без градење на добра транспортна структура не може да се сонува и да се овозможува развој на туризмот како една од најпрофитабилните гранки во економијата во овој век. Транспортот игра голема улога во снабдувањето со храна и полесниот начин на транспорт и движење на туристите. Косово од 1999 година па наваму покажува брз и сигурен тренд за развој во секој сегмент од животот. И покрај тоа што туризмот во Косово беше фрлен во сенка поради воениот конфликт како и прогласувањето на независноста во 2008 година, сепак амеркинаскиот весник New York Times неодамна го вклучи Косово во листата на 41 место што треба да се посети. Туризмот во Косово е безбеден врз основа на тоа што Косово располага со

прекрасни планини низ целата територија, може да се одвиваат различни активности како планинарење, пешачење, логорување итн. Исто така туристите покажуваат интерес и за старите камени тврдини каде живееле луѓето во минатото, а денес претставуваат одлични туристички локации.

Улогата на транспортот во целиот свет претставува клучна област за развој на економијата и туризмот, исто така во Република Косово не може да има успешен туризам, економски развој, не може ниту да се замисли напредок и развој доколку не постои транспортот. Туризмот е тесно поврзан со транспортот и слободно може да се каже дека овие две гранки не можат да функционираат една без друга. Транспортот влијае врз економскиот развој во земјата а за да има економски развој најпрво треба да се реши прашањето за транспорт и инфраструктура што ги исполнува условите и стандардите за транспорт. Кога станува збор за транспорт не треба да се заобиколи и економскиот развој бидејќи економскиот развој и туризмот нема да постојат без таа значајна инфраструктура.

Транспортот игра важна улога во економскиот раст и глобализацијата, а повеќето видови предизвикуваат загадување на воздухот и загаќаат големи области на земјата. Иако е субвенциониран од владата, доброто планирање на транспортот е основа за правење на проток на сообраќај и за намалување на застојот. Таквиот пронајдок како тркалата и санките го направиле транспортот со животни поефикасен преку употреба на возила. Водениот транспорт опфаќа употреба на бродови со едрење датира од древните времиња и претставувало ефикасен начин за транспорт на големи количини или за поголеми растојаниа пред Индустриската револуција. Индустриската револуција во 19 век со голем број пронајдоци го менува од корен начинот на транспортирање. Со телеграфот, комуникацијата постанала брза и независна од транспортот на физички објекти. Пронајдокот на пареа, и неговото воведување во железничкиот транспорт, го направи копнениот транспорт независен од мускулите на човекот и животните. Со развојот на моторот и автомобилите околу 1900 година, транспортот повторно стана конкурентен и започна ера на приватен механички транспорт. Првите модерни патишта се изградиле во 19 век со макадам. Подоцна, асфалатот и бетонот постанале доминантни материјали за изградба на патишта. Во 1903 година браќата Рајт го конструирале леталото Флаер – 1. Орвил Рајт го извршил првиот лет со машина потешка од воздухот а првиот лет бил долг

36,5 метри со брзина од 48 км на час а траел само 12 секунди. Сепак со ова тие ги крунисале бројните напори од тоа време за изработка на летачки машини и на тој начин влегле во историјата на воздухопловството. По Првата Светска Војна (1914-1918 година) авионот претставувал брз и ефикасен начин за транспорт на луѓе и пренос на стока на подалечни растојанија. По Втората Светска Војна (1939-1945 година), возилата и воздушните линии за земале голем замав во транспортот на стока и патници а се намалила употребата на железничкиот и водениот транспорт на стока и патници. Научниот развој започнал во 1950 година со брз напредок се до 1970 година кога интересот опаднал. Во 1950 година со воведувањето на контејнерите се добија и големи придобивки во ефикасноста на транспортот на стоки и поттикнување на глобализацијата. Меѓународниот воздушен сообраќај стана достапен во 1960 година со комерцијализација на моторот на авионот. Заедно со порастот на автопатите и автомобилите, железничкиот и водениот транспорт биле занемарени. Со воведување на Шинкансен, мрежа на возови со ограмна брзина во Јапонија во 1964 година, брзите железници во Азија и Европа започнале да привлекуваат голем број на патници за транспорт на подалечни растојаниа. На почетокот од американската историја, приватните акционерски корпорации поседувале поголем дел од мостовите, каналите, железниците, патиштата и тунелите. Повеќето вакви транспортни инфраструктури се најдоа под владина контрола на крајот на 19 и почетокот на 20 век, кулминирајќи со национализација на железничките меѓуградски услуги за патници со основање на корпорацијата Амтрак. Меѓутоа неодамна потегот за приватизација на патиштата и другите инфраструктури донесе и нови следбеници.

4.5. Видови на транспорт на храната во Косово

Транспортот на храна во Косово се овозможува преку патен, железнички, воздушен и воден сообраќај.

Туристичката појава од економски аспект се определува како " целина на економски извештаи за кои локалитетот за одмори не е клучна резединција ниту постојаниот стан ниту вообичаеното работно место. Токму од ова дефинирање на економската појава се

забележува дека оваа дејност се карактеризира од подвижноста и секторот за транспорт има особено значење за туризмот. Исто така може да се каже дека барањето за туризам не може да се реализира доколку не постои транспортот. Туристичкиот транспорт е најзначаен фактор кој ја претставува основата за туристичкото движење и игра примарна улога во развојот на туризмот. Транспортот влијае врз туризмот како и статички аспект, т.е. патишта за комуникација, така и од динамичен аспект, односно транспортни средства. Транспортот, како составен дел од туристичкиот систем, го овозможува туризмот.

Развојот на транспортните средства во последниве 30 години овозможија појава на модерен туризам и развој на оние региони што се далеку од главните центри, претварајќи ги во туристички места. Туристичката дејност се прошири благодарение на значително намалување на времето за патување, лесен пристап до оддалечени туристички дестинации, намалување на цената за превоз и зголемената подготвеност на транспортниот систем што нуди добри услуги за масовни побарувања во пораст.

Овој сектор е приспособен со посебни функции што се извршуваат во однос на различни туристички функции:

- Зајакнување на главните сообраќајни правци и големите меѓународни интерконекции за било кој вид на транспорт;
- Можност за брза внатрешна пропустливост, како на регионално така и на локално ниво и во зависност од различни туристички дестинации.

Цената за транспорт има големо влијание врз цената односно трошоците за одморот. Цената за транспортот во рамките на туристичкиот производ се менува во зависност од типот на производот (со престој или прошетка, индивидуален или колективен) и според дестинацијата, односно според видот на транспортот. Во зависност од оддалеченоста на местото за одмор се одбира и транспортното средство. Меѓутоа многу често се прави и комбинација на превозните средства при патување до одредени дестинации: воздушни – копнени; копнени-поморски итн.

Патен транспорт – Патниот транспорт во Република Косово го задржува првото место меѓу различните видови на транспорт според бројот на лица и обемот на стоката што треба да се транспортира. Приватните автомобили доминираат на патните патувања,

бидејќи повеќето туристи патуваат со свои приватни автомобили. Покрај тоа, луѓето рентаат автомобили кога се во странство а тоа овозможило пораст и развој на секторот за рентање на возила.

Во дефинирањето на општата цена за овој вид на транспорт треба да се имаат во предвид: цената за трансфер на поголемиот товар, додека цените на места каде престанува употребата на инфраструктурата носи многу мали трошоци. Што се однесува на патната инфраструктура во последниве 10 години Република Косово направи големи и значајни инвестиции во изградбата на клучни сегменти на патната мрежа со автопати според европски стандарди. Вреди да се наведе автопатот од Косово до Албанија и автопатот од Косово до Македонија. Од горенаведеното може да се заклучи дека нивото на патишта и капитални инвестиции влијаело на порастот на туризмот во нашата земја а истовремено и на економскиот развој на земјата.

4.6. Транспорт на храна и инфраструктура

Република Косово имала за цел поврзување на државата со сите регионални држави но пред се има дадено предност на тие држави со кои има подолем стратешки интереси во смисла на транспорт на храна, услуги и луѓе, како основни алатки за развој на економијата. Градена е инфраструктура за транспорт на храна со Албанија, Македонија, Црна Гора и Србија.

Наспроти изминатите поголеми инвестиции направени во последниот период од владата за изградба на автопати што го поврзуваат Косово со Албанија, Србија и сега со Македонија, ситуацијата со патната инфраструктура во рамките на земјата се уште останува проблем. Конкретно, патната инфраструктура што ги поврзува поголемите градови во Косово (На пример: Приштина-Митровица; Приштина – Гнилане; Пеќ- Ѓаково; Ѓаково- Призрен итн.) веќе долги години се занемарени а забелажан е и недостиг од постојани инвестиции. Поради значењето на пратната инфраструктура (автопати) со соседните земји стремејќи се за развој на трговијата и туризмот, поголемиот дел од доделените средства за патната инфраструктура се наменети за проектите за изградба на

автопати. Патната врска меѓу градовите во Косово го има истото значење кога станува збор за туризмот. Таа ги поврзува туристичките локални дестинации и ги зајакнува општините кои нудат туристички производи и услуги.

Друг проблем претставува и патната инфраструктура што води до туристичките дестинации. Потребен е посебен ангажман за зголемување на нивото на одговорност на институциите за инвестиции за патната рурална и планинска инфраструктура, овозможувајќи на тој начин целосен пристап до туристичките дестинации. Составувањето на карти за туристички дестинации/атракции го упростира собирањето на информации за посебни туристички места, ги промовира истите и го олеснува нивното наоѓање. Со опфаќањето на овие туристички дестинации на различни дигитални карти (како што се: google maps, maps.me итн.) и правејќи ги поинформативни и достапни, процесот на дистрибуција на информацијата за туристите станува целосно достапна, доверлива и промовирачка.

Во тој контекст, поставувањето на карта на сите туристички дестинации и атракции, како и поставувањето на патни знаци и табли игра значајна улога и се смета како приоритетно во туризмот.

По процесот на идентификација и поставување на карти од сите дестинации и туристички места во Косово, особено значаен процес е поставувањето на сигнализација за туристичките места. Ефективната национална програма за составување и поставување на сигнализација може да привлече посетители, нуди ориентација и информација, и ги поврзува посетителите со производи и/или искуства од земјата. Неопходни се адекватни ориентации за полесно да се пронајде местоположбата на бараните туристички атракции.²⁴

Патната мрежа во Косово е категоризирана во Автопат, национален пат и регионален пат што се под администрација на Министерството за инфраструктура, и локалните патишта, патишта во населено место, урбани патишта, некатегоризирани патишта под управување на општините. Мрежата ја опфаќа приближната должина на улиците.²⁵

²⁴http://www.mkrs-ks.org/repository/docs/eng_strategy_for_heritage.pdf

²⁵http://www.mkrsks.org/repository/docs/Cultural_Heritage_List_for_Temporary_Protection_2017.pdf

Табела 1. Патна инфраструктура на Косово

Вид на пат	Асфалтиран	%	Неасфалтиран	%	Вкупно (во км)
Министерство за Инфраструктура	1921	95,48%	91	4,52%	2012
Автопат	78	100%			
Национални патишта	626	99,52%	3	0,48%	629
Регионални	1217	93,26%	88	6,74%	1305
Општински					4952
Локални					4355
Урбани					570
Вкупно					6937

Извор: Министерство за инфраструктура на Република Косово, Сектор за европска интеграција и координација на политики, Јуни 2015 година

Досегашниот план за дејствување ќе се фокусира на националните и регионални патишта управувани од Министерството за инфраструктура. Едно специфично дејство ќе се занимава со рекласификација на патиштата.

Централната мрежа ги опфаќа:

- ❖ Магистрален пат М2, во северниот дел од Косово ја поврзува земјата со Србија и Македонија на југ од земјата, односно ја поврзува Приштина со европскиот Коридор 7 и 10.
- ❖ Магистрален пат М25 ја поврзува североисточната граница на Косово со Србија и јужната граница на земјата со Албанија. Овој пат поминува низ Призрен и Приштина и претставува многу значаен патен правец поради фактот дека го поврзува Косово со Албанија од аспект на туристички движења меѓу двете земји. Изградбата на автопатот Решен – Блиништ – Кукуш, е во процес.
- ❖ Магистрален пат М9 ја поврзува земјата со источната граница со Србија, а на спротивната страна пак ги поврзува градовите Пеќ и Приштина спрема западната граница со Црна Гора. Овој патен правец е од особено значење за земјата бидејќи и поврзува два значајни туристички центри на земјата односно градовите Пеќ и Приштина. Од друга страна овој патен правец е исто така важен бидејќи ја поврзува земјата со Црна Гора и на тој начин се олеснува движењето на туристите во овие два правци.
- ❖ Дополнителни магистрални патишта се: М9.1; М22.3; М25.2 и М25.3.
- ❖ Централната мрежа е добро организирана, со Приштина во центарот се поврзуваат сите региони од земјава со центарот.
- ❖ Регионалната мрежа опфаќа два вида на врски:
 - Регионален пат, кои имаат улога да ја надополнат мрежната мапа и претставуваат врска меѓу главната оска на регионите, или поврзуваат значајни населби во регионална база.
 - Останатите регионални патишта имаат ограничено национално значење, дури и регионално значење и поврзуваат мали населби со централната мрежа. Дел од оваа мрежа е целосно изградена и асфалтирана.

Локална патна мрежа-Во Република Косово има 38 општини. Овие општини се одговорни за одржување, оперирање и развој на нивната патна мрежа. Исто така имаа одговорност за организацијата на патната мрежа, за неопходниот персонал и состојбата на локалните патишта.

Познато е дека условите за локалните патишта не може да се споредуваат со условите на главните и регионалните патишта. Регионалните патишта се дизајнирани според стандардите на бивша Југославија, со стандардна широчина од 6 метри. Дизајнот на локалните патишта е речиси ист како и оној за регионалните патишта, бидејќи не постои посебен стандард за нив, единствено може да бидат со широчина од 3 или помлаку метри.

Локалните патишта се неасфалтирани но и тие делови кои се покриени во повеќето ситуации се критични бидејќи преминот на ваквите патишта е ризичен. Оваа состојба се јавува како последица од дефицит на неопходни средства но исто така и на професионален кадар со менаџерско искуство во општините. Повеќето општини не сфаќаат дека проблемот околу функционалноста на патната мрежа е нивна одговорност. Министерството за инфраструктура располага со програма за рехабилитација и одржување на патиштата во соработка со општините, и оваа програма се реализира од 2008 година па наваму. Министерството инвестира во целата патна мрежа во Косово, а со тоа се оправда можната рекласификација на мрежата опфаќајќи повеќе патишта кои се под одговорност на националните фондови.

4.7. Стратегии за развој на транспорт како алатка на туризмот

Владата на Република Косово има изградено стратегија за период од десет години и тоа Секторијална стратегија на мултимодал 2015-2025 година и Акциониот план од пет години со што ќе се овозможи воспоставување на целокупна транспортна мрежа со државите во регионот односно со клучните гранични премини и во ова стратегија е згледување на капацитетите на Приштинскиот Аеродром со цел подигнување на еговите капацитети и транспорт на луѓе и храна.²⁶

Стратегијата за развој на транспортот во Косово е донесена во 2015 година кога Владата на Република Косово донесе одлука и преку Министерството за Инфраструктура ја реализирале стратегијата за развој на транспортот.

²⁶http://www.mitks.net/repository/docs/2017_01_19_081423_2015_12_07_081434_Strategjia_STMM_MI_14Gusht_e_koriguar.pdf

Согласно Стратегијата за развој на транспортот стратешки цели за развој на транспортот како алатка на туризмот во Република Косово се:

- **Стратешка цел бр. 1:** Поврзување со пан-европски коридори
Подоврзување, развој и одржување на транспорт на инфраструктура, која е интегрирана во пан-европските коридори и е во согласност со меѓународните стандарди;
- **Стратешка цел бр. 2:** Подобрување на квалитетот на услугите
Креирање на поволна и сигурна средина за подобрување на квалитетот на услугите во транспортната област;
- **Стратешка цел бр. 3:** Подобрување на безбедноста во сообраќајот
Подобрување на безбедноста во сообраќајот и заштита на средината;
- **Стратешка цел бр. 4:** Соработка со меѓународни организации
Членство и соработка на Косово со меѓународни организации во областа на транспортот;
- **Стратешка цел бр.5:** Изградба на функционална структура
Функционална структура со доволен број човечки ресурси, мотивирани и компетентни за транспортниот сектор²⁷.

Освен стратешките цели во истата стратегија се наведени и оперативните цели за развој на транспортот на Косово, кои за цел ја имаат интеграцијата на мултимодалниот транспорт.²⁸

Интеграција на мултимодалниот транспорт според Секторијалната Стратегија за Транспорт 2015 – 2025 се разива во овие насоки:²⁹

- Предложено поврзување на мултимодалниот транспортен систем со важните ММТ мрежина ЕУ, преку воспоставување на соработка со локални, регионални, меѓународни субјекти, стратешки сојузи и со сродни компании. Железничката

²⁷ Министерство за Инфраструктура на Косово, Секторијална Стратегија за Транспорт 2015 -2025, Приштина, 2015, стр. 12

²⁸ Ибид, стр. 14

²⁹ Ибид, стр. 17

линија 10 и Патот 6 и 7, Преостанатата секција Беси - Мердаре, во иднина обезбедуваат алтернативни патишта за железничките коридори X и VIII.

- Пред-физибилити студија за железничката линија, сегмент Призрен – границата со Албанија;
- Подобрување на мултимодален постоечки терминал во Миради, така што ќе примаат возови кои доаѓаат од ЕУ со должина од 550 метри, и разгледување на можностите за изградба на други терминали во Република Косово.

Патна инфраструктура и интеграција на транспортот:

- Подобрување на приоритетните сектори на Патиштата Р6 (N2, Вучитрн – Митровица, N9, Кјев e-Dollce - Пеќ) и патот Р7 (Беси Мердаре);
- Изградба, подобрување на професионалното проектирање на патиштата и барања за одржување во согласност со ЕУ стандардите;
- Подобрување на информацијата за транспортна стока со прифаќање на Европски одредби (ЕС) бр. 1172/98 за собирање на статистички податоци за патен транспорт на стоки и поставување на задачи за операторите на патниот транспорт на стоки, за давање на информации за возило, нивната врска и стоката што се пренесува.

Железничка инфраструктура и интеграција на транспортот

- Прогресивно спроведување препораки од пред-физибилити студијата за Железничката линија 10, за како овој пат да се врати во добра оперативна состојба;
- Да се направи физибилити студија во интерес на изградба на железничка линија која недостига со Албанија, нејзините главни центри и пристаништа;
- Да се направи истражување на пазарот за да се сфатат потребите на мултимодалните терминали за потребите на Република Косово и да се сфати нивното место во мрежата на интермодални терминали на Балканот во врска со развојот на центрите за дистрибуција и логистика во регионот.

Интеграција на цивилната авиација

- Треба да се обезбеди целосно спроведување на сите безбедносни критериуми, акти што ги регулираат и прецизираат мерките за сигурност предвидени со анексите ИСАО и европското законодавство за безбедност на цивилна авиација.

Пораст на квалитетот на услугите на мултимодалниот транспорт

- Модернизација на терминалите за стока во Миради, со цел пораст на понудата на услугите на ММТ;
- Физибилити студија за модернизација на постоечките терминали за патници и изградба на нови терминали за транспорт на патници, и модернизација на мултимодалниот терминал во Приштина, опфаќајќи ја неговата поврзаност со аеродромот, Пеќ, Призрен, Гнилане, Урошевац, Ѓаково и Митровица;
- Подготвување на Планот за интермодален коридор за патници во Железничката линија 10 и Приштина – Пеќ.

Подобрување на безбедноста во сообраќајот- Прашањето за патната безбедност е третирано во посебна компонента од Стратегијата за патна безбедност и Планот за дејствување. За да се избегне удвојување и повторување на поврзаните препораки, тие не се опфатени во овој документ.

Исто така, прашањата поврзани со безбедноста во железничкиот транспорт се третирани во друг посебен дел од проектот и не се претставени во овој документ. Меѓутоа, овие стратегии се стремат кон пораст на квалитетот на транспортните железнички услуги а исто така имаат за цел и подобрување на безбедноста во сообраќајот и се дизајнирани во согласност со оваа Стратегија.

Што се однесува на **сигурноста на цивилната авиација** се препорачува целосно спроведување на сите мерки за безбедност кои се регулирани и прецизирани во анексите ИСАО и европското законодавство за сигурност на цивилната авиација од сите учесници во цивилната авиација.

За развојот на транспортот во Косово во аспект на туризмот, која е и една од начелата за истражување во овој труд, се добиваат податоци од *Агенцијата за Статистика во Косово*, која се занимава со секој вид статистика во Република Косово. Според

статистичките податоци на агенцијава произлегува дека во Косово патувањето и транспортот се основни елементи на туризмот и влијанието на патувањата врз туризмот во Косово е позитивно и доста значајно за туризмот во суштина.

Овие статистички податоци ни даваат шифри поврзани со патувања и сместување на туристи во Косово кои се доста задоволителни.

За третото тромесечје од 2019 година, Агенцијата за статистика во Косово ја објави "Статистиката за транспорт и телекомуникација" за 2019 година.

Агенцијата за статистика на Косово ја објави и Статистиката за транспорт и телекомуникации за третото тромесечје од 2019 година, со податоци околу воздушниот, водниот, железничкиот и патниот сообраќај и телекомуникации.

Од добиените податоци и броевите со кои располага и Агенцијата за статистика може да се заклучи дека Косово спаѓа во земјите со развиен туризам благодарени на природните увани и атракции со кои располага нашата земја. На територијата на Република Косово постојат вкупно 333 км железничка пруга за транспорт.

Во третото тромесечје од 2019 година, бројот на патници што користеле воз како превозно средство изнесувал околу 90 илјади. Транспортот на стока со воз во третото тромесечје од 2019 година изнесувал околу 372 илјади тони. Што се однесува на бројот на летови, во третото тромесечје (ТМ3) од 2019 година, регистрирани се 2896 летови, или 14% повеќе во споредба со истото тромесечје од изминатата година (ТМ3 2018 година).

Околу 783 илјади патници патувале со авион во текот на ова тромесечје. Во однос со истото тромесечје од минатата година (2018 година) е евидентиран пораст за 8.52%.

Табела 2. Број на странски посетители и ноќи на престој според региони, во периодот на првиот квартал од 2017 –2019 година

Ред. број	Региони	Прв квартал 2017		Прв квартал 2018		Прв квартал 2019	
		Посетители	Ноќи	Посетители	Ноќи	Посетители	Ноќи
1	Ѓаково	1,663	2,180	1,572	1,638	959	1,643
2	Гнилане	245	325	520	824	426	937
3	Митровица	425	428	536	648	821	932
4	Пеќ	2,476	4,925	4,983	6,233	4,010	8,591
5	Призрен	6,478	8,681	7,193	10,288	8,622	11,261
6	Приштина	21,766	32,596	20,523	29,635	21,429	37,197
7	Урошевац	1,448	1,752	1,641	1,866	1,688	2,700
Вкупно		34,500	50,885	36,968	51,132	37,953	63,260

Извор: АСК, Годишен извештај за туризмот во Косово,

Во 2019 година бројот на странски посетители изнесува 37 953 додека бројот на ноќи за престој изнесува 63 260. Најголемиот број на странски посетители се сместени во Приштина, Призрен итн.

ДЕЛ ПЕТТИ: Вонредни состојби и негативното влијание врз економијата и туризмот во Косово

5.1. Поим за вонредни ситуации

Вонредна ситуација претставува елементарна непогода или техничко – технолошка несреќа чија последица ја загрозува безбедноста, животот и здравјето на поголемиот број на луѓе или туристи, материјални и културни добра или животната средина, а чие настанување или последица не може да се спречи или отстрани со делување од страна на надлежните органи и служби.

Вонредните ситуации се сериозни како за локалното население, така и за туристите и луѓето на кои им е потребна, така што во итни случаи и во исклучителни околности треба да се внимава и да се разгледа безбедноста на луѓето во невоља и да не се заборава туристите во земјата наша. Врз основа на меѓународните договори, обврзно во итни случаи и во вонредни ситуации како да се третираат туристите како и локалното население, да им се пружи соодветната помош, да се снабдат со храна и потребни санитарии.

Во вакви ситуации односно вонредни услови од особено значење е да се понуди посебен третман аз туристите во споредба со домашните жители во дадено туристичко место зашто тие се странци и се наоѓаат пред се во ситуација која за нив е конфузна и нејасна. Во вакви ситуации секоја земја која располага со туристички зони, треба да располага со голема подготвеност за справување со туристите во вонредни ситуации бидејќи од туризмот имаат голема корист како тие што се занимаваат со туризмот така и државата. Туризмот влијае на семејната економија особено на семејставата кои се занимаваат со туризам а исто така е тесно поврзан и со економскиот развој на земјата.

Проблемите поврзани со вонредните ситуации, туристите и несаканите катастрофи кои можат да предизвикуваат опасност за туристите сместени во одредени туристички места во земјата не е довршено решението определувајќи ја мисијата, начинот на организација на силите, планирање и услуги, создавајќи панорама на управување со планови за итни ситуации, наменети за туристите; начинот на носење на одлуки за планирање и менаџирање на вонредните ситуации според ова планирање, организација на работата и

силите; значењето на сообраќајот за управување со плановите за вонредни ситуации во туризмот и за туристите; познавање на стратегијата за составување на планови за вонредни ситуации; управување со плановите во меѓународни средини; предвидување на настаните и случувањата во туристички сезони (во зима скијање додека во лето туризам на море), туристички прошетки на планини, искачување на алипинистите од различни места од светот како дел од планот за справување со вонредните ситуации во туристички период; средства и опрема што се користи за дејствување со вонредните ситуации при управување со соодветни планови; планирање на можностите и капацитетите; проблеми кои се поврзани со мобилноста и распоредувањето на туристите; човечки ресурси, организација и процена на нивната работа при менаџирањето на плановите во итни ситуации; управување со синџирот на набавки; менаџирање со резервите менаџирање со квалитетот на работа и конкуренција; одржување; како и менаџирање со плановите за итни случаи во иднина. Во суштина, ќе се земат најнеопходните познавања за праксата за управување и стратегии, како и описите на клучните играчи, опфатени во процесот на управување со планови и вонредни ситуации во рамките на Република Косово како и во другите земји низ светот.³⁰

Катастрофите предизвикуваат тешки последици, за туристите и за општеството. Тие претставуваат постојан ризик и за граѓаните, и за туристите и за средината. Треба да се трансформираат истите во случувања без одредени последици. За да се постигне такво нешто треба да ги познаваат добро изворите на несреќите и да се планираат неопходни мерки за спречување или намалување на ваквите опасности. Треба да преземаат мерки и да се биде подготвен со резерви на храна бидејќи во спротивно ќе имаме и додатна катастрофа која влијае исклучително лошо во кризни ситуации и вонредни ситуации, па според ова, храната, водата и топлиите напитки се навистина неопходни и треба да се креираат планови за храната, незаборавајќи дека дел од оваа сметка се туристите од други земји и дека со меѓународните договори во вонредни ситуации да ги третираме подеднакво со граѓаните од земјата домаќин.³¹

³⁰ Kudusi Lama & Sherif Sejdiu "Kerkim shpetimi ne situata emergjence", Prishtine, 2018, стр. 20

³¹ HUMANITARIAN/DISASTER RELIEF OPERATIONS, Operacionet humanitare të lehtësimit të pasojave të katastrofave, Qeveria e Mbretërisë së Bashkuar, botim 2002, стр. 1-2

Ниту една земја, општина ниту пак поединците вклучувајќи ги овде и туристите не се имунизирани од влијанието на катастрофите. Но, соочувањето со катастрофите кој можат во голема мера да нанесат штета по безбедноста, здравјето и животот на туристите, може да се планира со цел да се намалат последиците од истите, овозможувајќи олеснителни околности во процесот на елиминација на последиците од природните катастрофи.

Целта на овој труд е да обезбеди сознание за начинот на кој функционираат надлежните органи и силите за спасување на туристи во вонредна ситуација која настанала поради појава на природна катастрофа и како би влијаеле во процесот на нормализирање и сигурност на животот на туристите, но и на останатите граѓани треба да се создаде целосна убеденост дека во случај на последица од катастрофа не смее неуспешно да се одговори односно реагира. Во такви ситуации е присутен стравот и кај туристите и кај граѓаните кои се жители на местото погодено од некоја природна катастрофа. Во ризични ситуации, проценката на ризикот независно од јавните, политичките и медиумските агенди, управувањето со итни ситуации треба да се менаџира тргнувајќи од научни и статистички анализи за ризиците, потсетувајќи ги сите применувачи на менаџмент со итни планови дека тие носат најголема одговорност за овие ситуации. Државниот институции за управување со итни ситуации во земјава се повеќе напредуваат во нивна професионализација. Ова се должи на континуираното подобрување и надополнување на законодавството во земјава но исто така и на искуствата од земјава и надвор од неа. Добиените искуства како и новите трендови се во постојан развој, бидејќи во денешно време е зголемен бројот на природните катастрофи како и изворите за појава на вакви катастрофи, како на природните така и на они кои произлегуваат од човечкиот фактор а може да бидат намерни или несакани. Лекциите добиени од овие искуства, промените направени како одговор на овие настани, и како системот продолжува да се развива поради климатските промени и другите новопојавени препреки, обезбедуваат средина во која треба да се разгледа што треба да се подобри со цел да се реализира управувањето со итните ситуации и можностите за подобрување на овој процес во насока на развој на управувањето со плановите за итни ситуации во иднина во сферата на туризмот.

5.2. Планови на вонредните состојби

Планот во вонредни ситуации претставува значаен и развоен елемент за туризмот што ќе се користи секогаш од страна на силите за спасување, од страна на сите државни органи од сите нивоа, како и од секторот за приватен туризам во целата земја. Тие претставуваат можност за успешно соочување со последиците од катастрофите, ставајќи ги во функција професионалните капацитети, како што се силите за итни случаи. Менаџирањето со планови за вонредни ситуации претставува дисциплина на планирањето, организацијата и управувањето со извори со цел задоволување на специфичните цели на овие планови и реализација на целите, ефикасно користејќи го перформансот, времето и изворите. Во овие услови клучната способност на управителите, менаџерите на планови за итни ситуации е да знаат инстинктивно каква контрола да спроведат за плановите со цел да не страдаат од непотребна бирократија што може да бидат карактеристични за спроведување на генерални планови за вонредни ситуации во сезона на туризам. Тоа може да се постигне со точност на правилата и упатствата, синхронизирани со карактеристиките на силите за спасување во туристичка сезона: организациска структура, внатрешно ниво на комуникација, владина делегација и одговорности.

Генерално, планот може да ги содржи следните компоненти:³²

1. На почетокот името на институцијата која го одобрува планот.
2. Насловот на планот, на пр. "Акционен план за работа во управување со поплави создадена за вонредни состојби (земјотрес, несреќа, пожар, епидемија, тероризмот, снег)".
3. Упатувањата на кој на функционалноста на овој план, тоа може да биде соодветно законите за да ја принуди на зградата на овој план и поддршка на нејзиното спроведување во ситуација на итен случај, национална стратегија за безбедност, различни владините директиви, одделенија, управување со вонредни состојби, оперативни наредби издадени од страна на супериорен ниво, договори со други институции такви ситуации, заеднички планови со други државни органи и локалната власт, на мапи на кои ќе се следат планот за работа и динамиката на нејзината имплементација.

³²Leka Dr. Ahmet (kolonel) dhe Kollçaku Dr. Bardhyl (kolonel), Sistemi i shërbimit të Kërkim – Shpëtimit dhe kapacitetet operationale të Republikës së Shqipërisë, Konferenca kombëtare (shërbimi i Kërkim - Shpëtimit në RSH), Tiranë 2015, стр. 19

4. Рокови за кои е изграден план, со наведување на датумот, времето, минута, секундата кога се случила несреќата, што се однесуваат на регионалната астрономски часовник единица;
5. Оперативни капацитети на итни сили, кои може да се праваат со силите што се на располагање.
6. Организацииска структура на силите за кои се составуваат планови за вонредни состојби, возач, персонал, транспортни единици, единици за интервенција, сили за обука и извидување, национални центри за вонредни состојби, конзерваторски сили, единици за поддршка итн. силите од страна на единиците на ентитетот, состојбата на присутните сили и на оние кои ќе бидат ангажирани во моментот на операцијата, што укажува на изворите за тоа каде овие сили, копнени, воздушни и поморски возила да бидат достапни, ситуацијата достапноста на алатки и алатки кои имаат потреба од сервиси за поправка, органска структура на ентитетот, детали за функциите од единиците што учествуваат во работењето, силите и центрите за одржување.
7. Ситуацијата создадена од катастрофалниот настан или предвидена.
8. Детали на одговорностите од единиците и професиите на различни групи за време на операцијата.
9. Потенцијалните извори на катастрофи и последиците што произлегуваат од нив ако изгледаат во земјата домаќин.

5.3. Сили за спасување при опасност на туристите

Силите за спасување претставуваат структури што се организираат и координираат за постигнување на определена цел. Тие минуваат низ ефикасен процес на организација, употреба и контрола на човечки и материјални извори за постигнување на утврдената цел за заштита на туристите и туристичкиот персонал. Сево ова се прави преку планирање и управување. За да успеат овие сили да ја спроведат комплексноста на нивната работа и да создадат можност за ги исполнат сите работи предвидени со планот со цел воспоставување на сигурност на туристите и заедницата. Управувањето на плановите за вонредни ситуации се реализира преку коорганизација и дејствување на поединци, групи,

сектори или одделенија и видови на структури, што ги чинат силите за спасување, за да работат заедно, под сеопфатна координација за реализација на задачите како дел од операциите во туристичката сезона. Задачата за планирање и реализација на плановите за заштита на туристите претставува одговорност на управителите на операциите и менаџерите за итни ситуации. Менаџерот има одговорност за дејствувачка организација на структурите за итни ситуации, за управување со персоналот кој е ангажиран во операциите, за команда на силите под одговорност во соодветен регион, комбинирајќи ги менаџерските задачи со оние на управителите во определена зона односно регион.

Природните извори на ризикот се оние кои постојат во природниот амбиент како резултат на хидролошките, метеоролошките, сеизмичките, геолошките, вулканските процеси кои претставуваат закана за човештвото и општеството во целина. Изворите на природните ризици многу често се зголемуваат поради дејствувањето на човекот преку развој и модификација на природата и атмосферата како изградба на земјиште кое е под ризик од поплави, кое е речиси постојано под ризик од поројни дождови, бури и поплави. Кога се градат различни структури на или околу местата склони кон земјотрес, веројатноста тие структури да бидат уништени во иднина е многу голема. преку подобро разбирање на изворите на природни опасности и процесите со кои тие влијаат врз човековите средини и изградените средини, општествата можат подобро да ги испланираат овие тешкотии и да ја намалат ранливоста. Катастрофите носат тешки последици, што го ставаат општеството во тешка ситуација. Тие претставуваат континуиран ризик како за околното население така и за туристите во дадена средина. Со анализите и препораките треба да се трансформираат во настани без тешки последици.

5.4. Улогата на туристички менаџери во итни случаи

Менаџерите се управители на дејностите на другите лица во организацијата. Во процесот на управување со планевите за итни ситуации, менаџерите имаа неколку клучни одговорности, преку кои успеваат да ја прикажат нивната дејност и тоа:

1. Утврдување на мисијата- Силите за вонредни ситуации создаваат и дејствуваат, за да извршат определена задача, во различни услови и околности на теренот, во зависност од времето и ситуациите што се очекува да се појават или да создадат катастрофи со последици врз животот на граѓаните и на туристите. За достигнување и реализација на оваа цел, најпрво треба да се дефинира мисијата, правејќи ја јасна, разбирлива и мерлива за сите сили, и поддржана од страна на раководството. Секој план се составува за услуга на некоја одредена цел, а се темели на мисијата за која се организирани силите и условите кои ги наметнуваат или предвидуваат ситуациите.

2. Организација на силите- Да се обезбеди ефективност во реализацијата на задачите, од особено значење е организацијата на силите потпирајќи се на ситуацијата на местото, потребите и капацитетите со кои располага државата, со цел да ја превземе одговорноста за спречување и соочување со последиците од катастрофите на места кои се посетувани од туристите.

3. Планирање- Планирањето претставува друга важна задача за силите за хитна помош, бидејќи без детален план не може да се користат вредностите на овие сили во служба на граѓаните, па дури и туристите кога така налага ситуацијата.

4. Услуги- Услугите се конкретизација на постоењето на сили за хитни случаи. Граѓаните и туристите имаат потреба од овие сили, особено кога се наоѓаат во тешки ситуации. Но, тие доаѓаат во такви ситуации многу често, доколку не би постоела интензивна дејност на силите за итни ситуации и за спречување на последиците од катастрофите, нема да постои успех во соочувањето со последиците од истите. Овие сили стојат на располагање постојано за граѓаните и за туристите или граѓани од другите земји, не само кога тие ќе имаат потреба или треба да се соочат со последиците од катастрофите претходно споменати.

Туристите го чинат најранливиот слој во случаи на кризи бидејќи се претежно странци во земјата домаќин и самиот факт дека се наоѓаат во странска земја ги прави најранлива категорија, и треба да се има хуман однос со нив бидејќи на тоа не обврзуваат и спогодбите, меѓународните договори со соседните земји за туризам и туристи.

Лидерот на операциите е директно одговорен за управување со човечки ресурси при операциите за спасување на туристи. Тој управува со активностите за напорите на трупите

за итни случаи за реализација на задачите според плановите за итни ситуации поврзани со туристите. Во услови на пазарна и демократска економија се бара изнаоѓање на мотивирани човечки ресурси, бидејќи вака може да се добијат далеку повисоки резултати. И мотивацијата е слаба во сиромашно место. Затоа треба порастот на нивото на туризам да е показател за обезбедувањето на моќни сили за итни ситуации. Секој менаџер, специјалист во ваква операција за итни случаи ќе биде одговорен за подготвување на документи, нивно одржување, во врска со управувањето со планот за операцијата за итни случаи во вонредни ситуации за туристите и за туристичкиот персонал. Во меѓувраме извршуваат серија на комплексни, административни и технички задачи во подготовката и спроведувањето на плановите, програмите и услугите за развој на операцијата. Тој носи голем број одлуки што се однесува на планирањето и извршувањето на неговата дејност.³³

Итните планови се прават од специјализиран кадар што има познавања од многу животни сфери незаборавајќи исто така и туристичките зони, туристичкиот персонал како и самите туристи кои во итни ситуации можат да се најдат во потешкотија односно ризик поради недоволно информираност за ваквиот тип на ситуации, поради непознавање на туристичкиот терен.

Турстите и туристичкиот персонал можат да доближат информации поврзани со можните несреќи во туристичките зони, а безбедноста на туристите може да се регулира и преку спроведени анкети во кои ќе се потенцираат можните проблеми на туристите во одредена туристичка зона.

Земајќи ги во предвид и добиените сознанија од туристичките земји, од лицата кои се бават исклучително со туристички менаџмент, потребно е да се направи анализа, анкета и точни туристички извештаи кои би биле подостапни за туристите а на тој начин и да се донесат одлуки за план за заштита на туристичките зони и туристите.

Особено значаен е фактот дека безбедноста и вниманието врз туристот, претставува дополнителен мотив за туристите и порастот на нивниот број во одредени туристички зони. Секој турист кој се смета себе си за безбеден на местото во кое се наоѓа директно влијае на развој на туризмот, а со тоа и на економскиот развој на земјата, бидејќи секој

³³Manuali i Shërbimit të Kërkim – Shpëtimimit në FA (SAR), Tiranë 2005, стр. 9 - 10

турист кој ја посетува земјата домаќин, првин се интересира за својата безбедност, а потоа започнува да ги истражува и самите туристички зони. Туристот кој се чувствува безбеден и сигурен во нашиве туристички зони потоа прави бесплатен маркетинг предлагајќи им на други потенцијални туристи да ги посетат и истражат туристичките зони во нашава земја а со се поголемиот број на туристи да придонесат и кон економскиот развој на земјата.

5.5. Проценка и носење одлуки во итни случаи

Секој член на персоналот според поставените проблеми со цел пронаоѓање на решение, прави избор на конкретизација на различни алтернативи, што се сметаат за прифатливи за решавање на неопходните прашања, за реализација на превземените задачи. Идеите се поставуваат без влијание од колегите, претпоставените и подредените, туку едноставно соочувајќи се со дадената задача, ситуацијата и стремежите. Во вакви моменти, во ниту еден случај не треба да има појави како: Манипулативна намера; групата да се користи за да се суди за донесените одлуки со цел отфрлање, надминување на можниот отпор; стремеж да се излезе на виделина; групата да се повика на работа само за некој да излезе на виделина; стремеж за демонстрирање на власт; групата се повикува само за извршување наредби и упатства; проценката е тешка, кога решението е незадоволително преку предвидени форми за одлучување, бидејќи често води до фатално одложување на процесот на носење на одлука, кога во услови на управување со плановите за вонредни ситуации се бара забрзано време. Во овие услови често се јавува став за заштита на членовите на персоналот кој се одразува преку: Избегнување, кога специјалистите разговараат нарекувајќи ги нивните мисли глупави, е доказ дека лицето има страв од можна критика. Оправдување, кога специјалистот е критикуван и не го прифаќа тоа, па го штити својот став иако во себе прифаќа дека другиот има право.

Контранападот, кога го критикувате предлогот на некој друг специјалист; тој ја прифаќа ладно критиката, дозволува да го критикуваат и наводно ја обработува критиката наменета за него; избегнува дискусии и дебати за различни прашања, но во одреден момент се спротиставува бидејќи колегата кој го критикува има слабости во извршувањето

на своите задачи; непокажување реакција: Специјалистот кој се критикува не реагира, но останува рамнодушен, како да не зборува за тоа.

5.6. Економскиот трошок за менаџирање на итните случаи за туристичките простори и туристите

Синцирот на снабдување претставува составен дел од стратегијата за спасување во вонредни ситуации и е најскапата активност во целата овој процес. Структурите за вонредни сили не се деловни компании. Тие немаат постојани приливи на приходи за да обезбедат независни извори. Иако е од интерес за нив да се користат во една заедничка ситуација, да обезбедат финансиски приходи, самостојно да извршуваат задачи, но тоа не е нивната мисија, па затоа е потребно да стане научна проценка на начинот на трошење на монетарните вредности во процесот на управување со синцирот на снабдување. Така, синцирот на снабдување има важна улога во намалувањето на трошоците и зголемување на продуктивноста. За успех во снабдувањето на заедницата во итна ситуација, е од интерес за некои производи кога е можно да се произведат сами по себе. Снабдувањето со храна и оброци треба да бидат добро контролирани и имаат рок на траење на очигледно место, затоа што во случај на демнење ситуации не може да се знае каде и кога да се користи денот или ноќта, светлина или темнина, така што времињата за храна треба да се стават на лесно видливи места и можеби дата или пишување во нив со повеќе и задебелен текст. Во вонредни ситуации, не треба да се дозволи на луѓето кои имаат потреба да обезбедат храна што може да биде тешко да се вари, а специјалистите за храна треба да ја проверат нивната храна за да избегнат ризик да го загрозат нивното здравје со таа храна. Значи, во овие случаи треба да се мобилизираат инспектори за храна преку соработка со Агенцијата за ветеринарство и храна. Во итни ситуации луѓето кои имаат потреба може да бидат неконтролирани во нивното однесување, бидејќи добиваат храна што може да се биде во емоционална отежнато состојба и несвесно да може да се хранат неправедно, и ако немаме соодветна контрола, ситуацијата може да ескалира во болест и епидемии, и овој феномен може да ја измери вонредната состојба и да има уште поголеми последици.³⁴

³⁴Kudusi Lama & Sherif Sejdiu "Kerkim shpetimi ne situata emergjence", Prishtine, 2018, ст. 135

5.7. Стратегии и планирање во вонредни ситуации за заштита и евакуација на туристите во итни случаи

Движењето и распоредувањето на структурите на вонредните сили е од суштинско значење во остварувањето на мисијата со највисок капацитет за искористување на можностите за помош на заедницата која има потреба. Движењето на жителите и средствата на структурите на силите за спасување во вонредни ситуации, за да се спроведат определени задачи, ќе претставува континуирана појава во сите видови на приказ на овие ситуации, бидејќи преку движењето ќе се реализираат маневрите на силите и средствата, во услови кога средината е во вонредна ситуација. Органите одговорни за итни случаи треба да бидат постојано подготвени да извршат движење во било кое време, сезона или терен, во услови на хитни и неодложни барања, за да се појавата во реонот кој е погоден од несреќа.

Распоредувањето е процес кој значително ја зголемува вредноста на работата во услови на итна операција, намалувајќи ги трошоците. Ова се должи на фактот дека дислокација во оптимални услови, му обезбедува на вработените добро расположение, создава капацитети за директно управување со активностите, подобро ги поврзува загрозените со оние кои ја презеле задачата за управување со оваа ситуација, обезбедува повеќе можности за комуникација лесни и непрекинати, подобра реклами за работа, постигнува поголема ефикасност во извршувањето на операцијата, подобро ја прави класификацијата на потребите на заедницата.

Потребата за производи и услуги да се прилагодат на локалните услови претставува предизвик за управување со плановите за итни случаи. Од една страна, се чини дека има поместување кон стандардизација со цел да се постигне ниски трошоци преку економизација на обемот на услугите. Од друга страна, постои промена кон специјализација со цел да се исполнат специфичните локални барања. Но, зголемувањето на варијантите на услуги го прави управувањето со плановите за итни случаи комплексно, тешко и потенцијално поскапо. Плановите за управување со итни случаи имаат за цел не само една цел, туку неколку цели истовремено, како што се трошок, квалитет, брзина, безбедност.

Задачата за управување со планови за итни случаи, пред многубројни услуги во различни заедници, е вистински предизвик со кој мора да се соочат менаџерите за итни случаи. Секоја заедница бара преку управување со планови за вонредни ситуации да се постигнат различни цели за да се задоволат потребите според нивните преференци.

Многу е тешко за процесот на управување со план за вонредни состојби истовремено да ги задоволува барањата, да се постигнат најниските можни трошоци за услугите со цел да се натпреваруваат врз основа на цена и да се обезбедат дополнителни карактеристики или потребни адаптации потребни за заедницата. Но, каков и да се користи третман, во услови на меѓународна соработка, исполнување на различни побарувања за производи и услуги од различни заедници, се предизвици за планирање на итни случаи со цел да се исполнат барањата на заедниците, кои се потенцијално барања за квалитет. Разни, секогаш под притисок на зголемувањето на трошоците. Како резултат на тоа, мрежите за поддршка за управување со итни планови можат да бидат долги, со што дистрибуцијата станува сè потешка за да се исполнат барањата на заедниците и да се зголемат трошоците.

5.8. Надзор врз реализација на плановите за итните случаи применети врз туристите

Во итни ситуации и во вонредни ситуации, туристите треба да се во преден план со цел да им се даде неопходната помош како во спасување на животите така и во процесот на снабдување со храна и санитарни средства. Туризмот претставува дел од животот на човекот, и со туризмот треба да сме многу внимателни бидејќи во XX век туризмот како гранка доживеал континуиран развој и исто така влијае и на растот и развојот на економијата во земјата. Туризмот игра значајна улога особено ако зборуваме за туризмот во нашата земја, бидејќи Република Косово располага со голем број туристички места кои

се доста посетени од домашни и странски туристи, кои приходи придонесуваат и кон порастот на економијата на земјата.

Менаџирањето на една вонредна ситуација е особено важно, бидејќи импактот и резултатите што ги дава тој процес влијаат врз целокупните општествени процеси. Токму заради овој факт постојат низа аргументи кои го подржуваат овој став, и тоа:

Прво, од особено значење е поради одговорноста на користење на финансиски и материјални средства кои стојат на располагање, за справување со итната ситуација. Но секогаш кога планот е претходно добро обработен, составен и усвоен. Ниту една институција нема да е успешна, доколку не е во состојба да ги менаџира планираните операции во итни случаи што е можно поефективно, користејќи ги ресурсите кои стојат на располагање. Високиот степен на ефикасност на операцијата помага во сигурноста на силите за спасување во итни ситуации за реализација на што е можно пониски трошоци околу операцијата. Постигнување на ниски трошоци при менаџирањето со плановите за вонредни ситуации има големо значење бидејќи влијае на реализацијата на другите показатели на интерес за граѓаните кои имаат потреба во итни ситуации, поради преголемите потреби што произлегуваат од овие ситуации. Но секогаш внимавајќи да не се влијае на квалитетот, безбедноста и силата за реализација на задачите за државата, заедницата и средината на кои работиме за да се реализираат програмите според планот за итни случаи. Треба да се има во предвид дека заедницата и политичките органи, судат за вредноста на работата на менаџерите на планевите за итни ситуации, Значи, колку по универзално и моќно е управувањето односно менаџментот, толку повисоки оцини и награди и перспектива на развојот на овие структури на системот за управување со итни ситуации.

Второ, менаџирањето со плановите на операциите за итни случаи претставува центар за постигнување на целите на државите централни органи за постигнување на висок степен на ефикасност и ефективност. Постигнувањето на ефикасност и ефективност многу често можат да создадат конфликт. Тоа го прават менаџментот на плановите на итните ситуации предизвик но и значајна задача во секој државен централен и професионален орган.

Трето, управувањето со планевите за итни ситуации бара вредност на сите структури – учесници. Доколку не се успее да се определи точно вредноста на секоја сила

организација, во реализацијата на план за итни операции, можно е да се оди кон неуспех; или кон ненаучните проценки како последица на што, управувањето ќе биде неуспешно и ако за момент заедницата и средината можат да се спасат.

Четврто, преку процесот на управување може да се направи поделба на одговорностите меѓу политичките и професионалните органи. Само кога постои целосна воља во политиката и науката, тогаш може да се спроведе успешно менаџирање. Во составувањето на плановите треба да се има во предвид сложеноста на процесот на менаџирање и неговото спроведување во пракса, при реализација на одредена операција.

Петто, зголемување на улогата на менаџерите на плановите за итни ситуации преку сфаќањето за важноста на овој сектор и проширувањето на просторите каде се одвива дејноста; пораст или зголемување на одговорностите, процес на носење на одлуки за спроведување на задачите кои се дел од овој план. Сето ова укажува на фактот дека процесот на менаџирање со планови е од особено значење како во денешно време така и во иднина.

Шесто, без ефикасно менаџирање на плановите за итни ситуации не би постоело едно модерно но и сигурно општество. Кога станува збор за менаџирање со итни ситуации всушност се зборува за обезбедување на сигурност на целото општество.

Седмо, во секој државен орган, менаџерите на итните ситуации треба да имаат значајни позиции. Значењето кое го имаат менаџерите на итни ситуации, во големите бизнис компании имаат посебна позиција за менаџер за итни ситуации, што има одговорност да дава сигурност за бизнисот и вработените од сите извори на катастрофите.

Осмо, менаџерите на плановите за оперирање во итни ситуации, имаат значајн улога и во индустријата, во услугите, во приватните компании (како управители на хотели, ресторани, воздушна линија и банки). Исто така менаџерите на оперативните планови играат значајна улога во јавните услоги како во државната администрација, во општините, полициските структури итн. Но улогата која ја играат тие во процесот на управување со планови за итни ситуации, е на многу повисоко ниво, не за привилегии, туку на потешкотии и способности што се бараат за операциите да резултираат со успех. Плановите за итни ситуации се реализираат во случаи на несреќа, имаат многу поголема тежина другите кои ги спроведуваат менаџерите, а се од државна или економска дејност.

5.9. Мобилност и распоредување

Поместувањето и распоредувањето на структурите за вонредни сили е клучно во остварувањето на мисијата со најголеми можности за искористување на капацитетите за да и помогне на заедницата во која има потреба од поефикасно управување со вонредни ситуации и спасување на туристи. Движењето на силите и средствата на структурите за вонредни сили во контекст на вонредна состојба, за извршување на зададени задачи, ќе биде континуирана појава во сите видови на појава на овие ситуации, затоа што преку движењето ќе се маневрира сили и возила во услови на животна средина во вонредни ситуации. Организираното движење на силите и средствата на структури на вонредни сили има за цел да стигне до туристичките области навремено и во целосна готовност, што во голема мерка влијае на успешниот развој на операциите за управување со вонредни планови. Затоа, специјалците за итни случаи мора секогаш да бидат подготвени да се движат во кое било време, на теренот во услови на итни барања да се пријават во областа каде се случила катастрофата. Движењето бара висок морал на персоналот, бара висок физички тренинг, бара највисоко ниво на дисциплина на сите, бара континуирано и силно управување од страна на лидерите и менаџерите на планот, бара сеопфатно материјално, техничко и здравствено осигурување, како и многу тесни врски со органите на локалната самоуправа како на туристичкото место каде се случила катастрофата, така и при вкрстувањето во процесот на движење. Но, исто така треба да се разјасни и процесот на распределба и сместување во земјава, бидејќи е од особено значење за приносот од реализацијата на задачите. Распределбата претставува процес што ја зголемува вредноста на работата во услови на реализација на итните операции, а притоа намалувајќи ги трошоците. Тоа се случува бидејќи една распределба во оптимални услови, му обезбедува на персоналот добра душевна состојба, создава олеснителни околности за директно управување со дејствијата, го поврзува теренот со специјалците кои ја менаџираат ситуацијата, обезбедуваат можност за полесна и непрекинлива комуникација, прават многу добра работна реклама, појасно ги презентираат ефектите од операцијата, и прават подобра класификација на потребите на општеството.

Подвижноста и распределбата нудат сигурна реализација на задачите во процесот на управување со плановите во вонредни ситуации. Поради тоа, најпрво треба да се состави доверлив план. Но за успешно да се реализираат овие планови потребно е да ги изработиме и притоа самите ние да имаме голема доверба во нив

Човечките ресурси да располагаат со индивидуални квалитети бидејќи само на тој начин, односно преку добар менаџер и професионален тим се гарантира и постојаниот развој на работата. Успехот во операциите за итни ситуации зависи од пронаоѓањето на способни работници кои успешно ќе ги извршуваат доделените задачи а преку тоа и успешно да ги постигнат стратешките цели на операцијата за вонредни ситуации. Во случај итна структура, оваа функција треба да се анализира, имајќи ги во предвид и развојните карактеристики на дејноста во рамките на потребите на заедницата во случај на несреќа, кои треба поволно да се поврзат со процесот на избор, што заедно со профилот на формирањето и на критериумите за користење, заземаат учество во процесот на управување со персоналот (тимот).

Изборот на персоналот претставува деликатно и особено значајно прашање за иднината на силите за справување во итни ситуации. Тешко е грешките кои се направени во фазата на елиминација да се поправат покасно. Тргувајќи од тоа и имајќи ги во предвид барањата кои се поставуваат денес во врска со способностите и надлежностите што треба да ги имаат управителот и вработените во силите за итните ситуации, за да се справат со одредени предизвици, се цели на тоа преку внимателни анализи на изборниот систе, насочувајќи се на искуството на западните земји, да се подобро системот со цел да се гарантира здрав и правилен избор на персоналот од сите можни аспекти.

5.10. Менаџирање на набавката и контролата на храна во итни случаи

Стратегијата за управување со планови во вонредни ситуации, бара носење на серија значајни одлуки, како што се: планирање на услугите, менаџирање со квалитет, динамика, распределба, систематизација, човечки ресурси, управување со синцирот за набавки, управување со резерви и држување. Структурите на силите за итни ситуации добиваат

конкурентна предност преку нивниот супериорен синцир за набавка. Тие ги трошат парите кои се финансирани и ги добиваат преку донации, но би било од голем интерес доколку овие структури би имале простор и да обезбедат свои приходи за исполнување на најзначајните задачи. За исполнување на ефикасна дејност на теренот кој е погоден од несреќа, во служба на заедницата, треба да се воспостават што е можно поеластични и поефикасни односи во процесот на снабдување вклучувајќи го секого во неговата задача. Создавањето на непрекинливи врски и со постојан развој и подобрување, обезбедувајќи и реализација на мисијата со што помалку трошкови како дел од една широка стратегија за соработка, се подобрува и вредноста на услугите и се создава можност овие односи да се менаџираат. Токму ова дисциплина која ги менаџира овие односи се нарекува управување со синцирот на набавки. Мисијата не се реализира само преку структури на услугите. Тие би биле нефункционални без перфектен систем за набавки кој е совршено управуван. За структурите на силите за итни ситуации, синцирот за набавки укажува на еден значаен дел на можности, на вредности и на квалитет на услугите и продуктивноста на работата на сите елементи, кои учествуваат во успешно реализирање на операцијата преку управување со плановите за итни ситуации.

Безбедните активности можат да се комбинираат со различни активности на дистрибуција, складирање и резерви и со тоа да се формира логистички систем. Целта на логистичкото управување е да се добие резултатот потребен за преземените активности. Кога трошоците за испорака и за резерва се од суштинско значење при започнувањето и завршувањето на производниот процес, акцентот на логистиката може да биде многу важен. Кога логистичките прашања се скапи, структурите за вонредни сили треба да се обидат сами да ја пронајдат логистичката функција. На пример, логистичките компании имаат технологии кои ги намалуваат трошоците за испорака и воспоставуваат планови за дистрибуција за точна испорака. Предноста на конкурентноста се наоѓа и преку намалување на цените и преку подобрена услуга во заедницата која има потреба.

5.11. Транспорт и транспортни средства на храна во итни случаи

1. Копнен транспорт познато е дека во повеќето ситуации особено во нашава земја разнесување на стоката се врши по копнен пат најчесто со камиони.
2. Железнички транспорт, доста користен, едноставен начин на разнесување на стоката со принос и ниски трошоци, се изведува со товарни возови.
3. Воден транспорт, со принос, но помлаку користен во Косово.
4. Воздушен транспорт, бесценет начин на разнесување на стока, но многу малку користен кај нас. Може да се применува при транспорт на стока со голем обем и огромна вредност, се изведува со авион.
5. Поморски транспорт е еден од најстарите и најчесто користени начини за транспорт на стока, но тој може да се применува која брзината на разнесувањето на стоката не игра клучна улога а од големо значење цената на разнесувањето на стоката.
6. Транспорт со цевковод, кој е особено значаен за транспорт на нафта, масло, гас се изведува со бродови различни видови.

5.12. Транспорт на резерви

Управувањето со плановите за вонредни состојби е тесно поврзано со управувањето со материјалните резерви. Колку повеќе внимателно и ефикасно се користат резервите, толку поуспешно ќе биде задоволување на потребите на луѓето во катастрофа. Затоа, планирањето и контролата на резервите треба да бидат постојана задача за итни менаџери. Тоа е обврска што не е оставена до последниот ден или до денот кога катастрофата ќе се случи. Управувањето со резервите е процес кој треба да се врши во услови на вообичаена состојба, со цел да сме спремни целосно доколку се случи одредена катастрофа односно вонредна состојба. За да ги обезбедиме потребните резерви, треба да го направиме планот за потребите на производот, да утврдиме кои материјали можеби ќе треба да ги

обезбедиме, кои може да бидат потребни за време на користење и кои ќе ги купиме и сместиме во складот како резервна. За тоа, најпрво се утврдува каква ќе биде материјалната разновидност и квантитет, што ќе бидат неопходни за различни варијанти. Откако ќе се преземе оваа одлука, другата етапа е да се предвидат можните ситуации и заедниците кои ќе имаат одредени потреби.³⁵

5.13. Менаџирање со резервите за храна во кризни ситуации

Резервите претставуваат значаен показател за силите во кризни ситуации и ситуациите низ кои поминуваат, со цел да се овозможи безбедност за населението и нивниот имот како и за туристите и туристичките комплекси во кои се сместени.

Менаџерите за вонредни планови знаат дека е неопходно добро управување со акции. Од една страна, структурата на вонредните сили може да ги намали трошоците со намалување на резервите. Од друга страна, кога има недостаток на резерви, заедницата станува незадоволна, бидејќи се јавува недостаток на основни производи како за локалното население така и за туристите во туристички региони. Целта на управувањето со залихите е да се одржи балансот помеѓу складирањето и услугата на потребната заедница. Не може да се постигне апсолутно ништо, ниту да се реализира стратегија за управување со кризни ситуации со мали трошоци ако не постои добро менаџирање со резервите.

Управувањето со плановите за итни и кризни ситуации е поврзано со управувањето на материјалните резерви. Колку по внимателно и ефикасно се користат резервите, толку по успешно ќе биде во исполнувањето на потребите на локалното население, но и на туристите кои се наоѓаат во туристичка зона која е погодена од некоја катастрофа. Планирањето и контролата на резервите, треба да претставува постојана обврска за менаџерите на итни и кризни ситуации. Тоа се обврски кои не се оставаат за последниот ден ниту за денот кога ќе се случи некоја катастрофа.

³⁵Kudusi Lama & Sherif Sejdiu “Kerkim shpetimi ne situata emergjence”, Prishtine, 2018, ст. 164

Токму заради овие причини количините со резерви на храна со кои се располага, пред сè треба да ја зголемуваат флексибилноста во управувањето на кризата. Па затоа, од страна на компетентните лица кои менаџираат со резерви на храна е потребно е да ги реализираат одредени функции и тоа:

1. Да се обезбеди целосна континуираност на потребите на заедницата со хранливите производи, кои е невозможно да се набават веднаш и за кои постои можност за чување бидејќи располагаат со долг рок на траење. Треба да бидат такви производи, што ќе го осигураат излезот од состојбата која е создадена како последица од некоја катастрофа.
2. Да се создаде можност за набавка на храна за заедницата без прекин, протегајќи се низ целиот оштетен простор, според мрежата за снабдување и складирање на хранливи производи, за да се реализира процесот на снабдување со храна, неопходна за одреден временски период и со пониски цени.
3. Да се реализира предноста на купувањето на храна во големи колични, бидејќи се создаваат можности за набавка на храна со ниски цени, бидејќи купувањето на големо може да ја намали цената на храната и нејзината распределба.
4. Да се елиминираат негативните последици кои произлегуваат од инфлацијата и порастот на цените.

За реализација на функциите на резервите, структурите на силите за итни и кризни ситуации во процесот на управување на оперативните планови чуваат неколку видови на резерви, од кои може да се издвојат:

1. Резерви на суровини, за оние области каде што структурите за вонредни ситуации ја организирале работата, сами да ги направат стоките, кои на заедницата ќе и требаат во итни случаи. Значи, залихите на суровини се материјали што биле купени, но не обработени во процесот на производство. Оваа резерва може да се искористи за да се гарантира независност на производниот процес од добавувачите. Претпочитаниот начин е да се елиминираат флукуациите на снабдувачот во квалитетот, количината или времето на испорака.

2. Резервите на производство во процес, претставува компонента на резерва на суровини што претрпе неколку преработки, но се уште не се готови производи. Резервите на производството постојат во процесот поради времето кое е потребно за реализација на еден готово производ (време на циклусот). Редукцијата на времето на циклусот, ја намалува и резервата. Најчесто ваквиот тип на работа не е сложен. Поголем дел од времето кога еден производ се реализира, во суштина претставува една сеанса при која не се работи. Ако ги подредеме процесите, ќе се види дека околу 90% од времето што го чини циклусот на производство на еден неопходен производ, не претставува време на производство. Значи ако ги подредеме процесите ќе видиме дека тие се: евиденција на суровините, контрола и инспекција на суровините, подготвеност за транспорт, време за транспорт, систематизација по транспортот, подготвеност за преработка, време на преработка, добивање на производ за разносување, испорака на производот во магацини. Овие процеси добиваат на време кога имаме стока во складиштето за резерви. И ова не се малку проблеми, па дури и кога самите ние би ги извршувале сите овие процеси. Но, особено кога ги извршуваат добавувачите од кои сме задолжени да купеме готово производ, кои покрај тоа што ќе бараат подолг временски период ќе бараат и повисоки цени. Значи како што може да се види продуктивното време за работа во производството е еден мал дел од времето за реализација на готововиот производ што може да оди од 5% до 10% од општото време.

Резервите за одржување, поправка и операции за снабдување, се резервен систем посветен на поправка, одржување и снабдување со кои се гарантира продуктивно работење на машини и процес на услуга. Постои затоа што не е познато времето и потребата за поправка и одржување на алати, опрема и агрегати. Треба да се чува резерва, не само за оние возила што се користат, туку и за други возила од кои ќе се бара да им служат на итните сили при управување со плановите за операција.

Резервите во готов производ, е завршниот производ, што нема потреба понатаму да се преработува, туку е наменет директно за потрошувачот. Ваквиот готово производ е сместен во складиште/магацин за резерви во очекување за да биде транспортиран. Значи, овие финални производи се сметаат за резерви за неопределен временски период, во рамките на

рокот за истекување, бидејќи идните побарувања на заедницата и на туритетите се непознати.

На процесот на управување со резерви и услуги треба да му се посвети посебно внимание. Иако постои мислење дека секторот за итни услуги нема резерви, ова тврдење не е секогаш вистинито. Ова се однесува на управувањето со резервите притоа обезбедувајќи ги од оштетување, злоупотреба, крадење, оштетување поради невнимание или од несоодветен амбиент за чување, како и од загубите или можните грешки во документацијата за приходи и расходи и на инвентар. Загубите, штетите или кражбите во секој сегмент од управувањето со резервите од снабдувачот па се до потрошувачот треба да биде под 1%. Ако се надмине оваа мерка значи станува збор за лош менаџмент или злоупотреба на резервите. Поради тоа, точноста на инвентарот на резервите и нивната контрола се од особено значење.

ДЕЛ ШЕСТИ: Природни катастрофи во туристичките места и институционални капацитети за евакуација на туристите

6.1. Природни катастрофи и ризици врз туризмот и нивни карактеристики

Република Косово располага со многу туристички ресурси а во почетокот на XXI век, туризмот почнува да се третира како значаен елемент за економскиот развој, особено значење има туризмот во делот на културното наследство. Врз основа на тоа туризмот зазема значајно место за развојот на економијата на Косово.

Може да се случат катастрофи и несреќи со или без вина или делување на човекот, а за сигурноста на населението и на туристите што ја посетуваат ни треба да сме внимателни и да преземеме неопходни мерки за подготвеност во случај на несреќа или природна катастрофа, за справување на луѓето или туристите од можните појави на природни катастрофи или несреќи. За овие можни појавни околности треба да се има изготвени планови пред да се случи несреќата. Свесни сме дека не сме во можност да ги спречеме несреќите и природните катастрофи, но доколку сме подготвени и имаме заштитна структура за несреќите, ќе се минимизираат штетите и последиците и истите несреќи ќе се надминат многу полесно со помалку загуби на луѓе и материјални штети.

Менаџирањето на итните случаи претставува сложен процес. Планирањето на активностите на силите за исполнување на задачите во такви ситуации, носат голем товар. Но доколку се изготват детални и соодветни планови, според развојот на ситуацијата или според видот на изворот на катастрофата, нивното управување е полесно и резултатот се мери со спасен човечки живот и заштитената средина. Многу е важно утврдување на тоа кои се тие неопходни сили за справување со итни случаи и како може да се управува со нив. При делувањето на надлежните структурни органи треба да имаат во предвид фактите, аргументите и евиденцијата на потребата за составување и менаџирање на вонредните ситуации со детален план според изворот на несреќата. Тимот има големо значење при процесот на донесување и одлучување за управување со планот за вонредните состојби и методологија на работа при овој процес. Истотака делувањето на тимот претставува посебно значење и детално ја оправдува улогата што ја имаат менаџерите за избор на најдобрата алтернатива која треба да се спроведува при

делувањето. При донесување одлуки и делувањето при ваквите состојби опишани се вредносите, значењето, начелата и правилата. При изготвувањето на стратегијата за градење на планови, посебно место зазема и предвидувањето на настаните, како и средствата и опремата што треба да се користи за реализација на задачите според планот за итни случаи. Треба да се градат и создават потребни капацитети според можностите и потребите за справување со ситуациите предизвикани од можните катастрофи кои би ја ризикувале населението, туристите и храната. При вонредни и итни состојби предизвикани од несреќи од страна на ловековиот или природниот фактор треба прецизна организација и делување на силите и средствата според потребите, преку продуктивно управување со човечките ресурси, со цел формирање синџир на операциите кои треба да се спроведат. Големо внимание треба да и се посвети на проблемите како што се: создавањето и управувањето со резерви, одржување на средствата и агрегатите, управување и квалитет на процесот на менаџирање на плановите за итни случаи при несреќи.

Соочувањето со несреќите, треба да биде подготвено и испланирано за да се намалат последиците од нив, создавајќи олеснителни околности во соочувањето со истите и елиминирање на последиците кои доаѓаат од нив.

Големо значење е третирањето на проблемот кој го рефлектираат катастрофите што ги создаваат вонредните ситуации, при ваквите создадени околности важност има показателот на силите во итни случаи и менаџирање на плановите. При делувањето треба да се утврдува мисијата, начинот на организација на силите за спасување, планот и услугите. При делувањето исто така треба да се создава целосна панорама за управување со плановите за итни ситуации и начинот на носење на одлуки за планирање и менаџирање на итните ситуации според истиот план.

Природните катастрофи не можат никогаш да се предвидуват но институциите на секоја држава треба да се спремат во смисла да: бидат спремни за работа силите за спасување, управување со плановите за итни ситуации, познавање на стратегијата за изготвување на планови за итни ситуации, управување со планови за итни ситуации во меѓународната средина, предвидување на настаните и случувашката, како дел од планот за соочување со вонредните ситуации, средствата и опремата кои се користат за операции во вонредни,

планирање на можностите и капацитетите, човечките ресурси, организацијата и проценката на нивната работа при управувањето со вонредните ситуации. Во суштина, ќе се искористат сите неопходни познавања за практиките за менаџирање со стратегиите, како и предвидувањата на клучните играчи опфатени во процесот на управување со природните катастрофи и ризиците со кои може да се соочува државата, населението и туристите.

Катастрофите носат тешки последици, кои за жал, го ставаат општеството во тешка ситуација. Тие претставуваат континуиран ризик како за граѓаните така и за средината. Државата има обврска и задача природните катастрофи да ги трансформира во настани без последици. За да се постигне такво нешто, потребно е добро да ги познава изворите на несреќите и да планира неопходни мерки за спречување и минимизирање на последиците од истите. За подобро да се запознаме со нив, подолу во текстот ќе ги разгледаме одделно секоја карактеристика од природните катастрофи кои можат да претставуваат ризик и за луѓето и за средината.

Познавајќи ги настаните на кои можеме да најдеме во нашиот живот, надвор од нашите желби и воља, во услови на постоење на процес на управување со кризни ситуации, можеме да ги пронајдеме алтернативите со кои нема да дозволиме ваквите несреќи да бидат пресудни за животот на населението, нивните имоти, за туристите и туристичките комплекси во кои се сместени.³⁶

Познавањето на можните катастрофи кои ги ставаат под ризик и локалното население но и туристите создаваат предности за претпазливост за кризни ситуации и можности за нивно менаџирање во временските стандарди. Природните извори на ризици се оние кои постојат во туристичкиот и природен амбиент како резултат на хидролошките, метеоролошките, сеизмичките, геолошките, вулканските процеси, лизгање и поместување на земјиштето и други кои претставуваат закана за населението а истовремено и за туристите. Изворите на природните ризици многу често се засилуваат поради човечките дејствија како што се развојот и модификацијата на природата и атмосферата. На пример, доколку ни е познато дека определена зона е под ризик од чести земјотресо во тој случај

³⁶Lama Kudus, Menaxhimi i Emergjencave, Kolegji BIZNESI, Prishtinë, 2013, fq. 3

на вакво место воопшто не треба да се градат туристички комплекси со што би можело да се нанесе голема матерјална штета но и загуба на човечки животи.³⁷ Катастрофите носат тешки последици како за заедницата така и за странските и домашните туристи. Надлежните институции имаат за задача своите активности да ги претвори во настани без потешки последици. За да може да го направи тоа треба да се запознати со изорите на природните катастрофи и да се испланираат неопходните мерки за спречување и олеснување при појава на вакви катастрофи.

6.2. Видови на природни катастрофи

Природните извори на ризик се тие кои постојат во природниот амбиент како резултат на хидролошките, метеоролошките, сеизмичките, геолошките, вулканските процеси како и придвижувањата на земјата, а кои претставуваат закана за човештвото и заедницата во целина.

Изворите на природните опасности често се интензивираат од полето на дејствување и степенот на човековите активности опфаќајќи развој и модификација на природата и атмосферата. На пример, кога се гради некој објект на земјиште каде постои ризик од полави или на остров, речиси секогаш расте ризикот од силни ветрови, бури и поплави. Кога одреден објект се гради над или околу места изложени на ризик од земјотрес, веројатноста тие објекти да бидат уништени во иднина е многу голема. Затоа како превенција од спречување на овие катастрофи и течките последици кои ги оставаат зад нив, од особено значење е и запознавање и анализа на истите и паралелно со тоа и создавање на стратегии и планови за нивно спречување или намалување.³⁸

³⁷Haddoë, George, D.; Bullock, Jane, A.; Coppola, Damon, P. *Introduction to Emergency Management* Fourth Edition. *Hyrje në Menaxhimit të Emergjencave*, (botimi i katërt), SHBA, 2010, fq. 30

³⁸Haddoë, George, D.; Bullock, Jane, A.; Coppola, Damon, P. *Introduction to Emergency Management* Fourth Edition. *Hyrje në Menaxhimit të Emergjencave*, (botimi i katërt), SHBA, 2010, fq. 30

Најчести природни катастрофи кои се појавуваат воопшто и кои предизвикуваат директна закана се: земјотресите, поплавите, блокадите од снег

6.2.1. Земјотреси

Земјотресот како природна катастрофа во голема мера ќе влијае и на развојот на туризмот бидејќи туристите кои посетуваат одредени туристички зони најпрво водат сметка за својата безбедност и сигурноста на туристичкиот комплекс во кој престојуваат.

Земјотресот како природна катастрофа може да предизвика уривање на згради, туристички комплекси, хотели, може да го уништи системот за гас, за електрична енергија, телефонските услуги, поместување на земјиштето, олуи, поплави па дури и пожари и цунами. Објектите поставени на неконсолидирана почва, старите водни кревети или во непостојани почви обично се со поголем ризик освен ако не се воведат сеизмичка стабилизација. Сеизмичноста не е ниту сезонска, ниту зависи од човековиот фактор. Знаењето за локацијата и однесувањето на сеизмичките зони се зголемува секоја година благодарение на напредокот во сеизмичко откривање и следење. Повеќе од една милијарда луѓе ширум светот живеат во сеизмички зони. Оштетување од земјотрес може да биде исклучително сериозно, особено кога зградите се градат без вклучување на сеизмички отпорни материјали и дизајни. Земјотресите можат да предизвикаат секундарни извори на опасности кога се пробиваат гасоводните линии и кога се загрозува резервите на материјал за горење. Овие пожари можат брзо да се шират низ разорените згради затоа што водните системи може да бидат пробиеани, а противпожарните служби не е возможно да се постигнат или се презаситени со други барања за интервенција така што ризикот врз населението и туристите се зголемува. Земјотресите се неочекувани настани кои не се забележани и покрај најголемите можни напори на научниците и пророците да го предвидат нивниот изглед. Технологијата на сеизмички сензори е ефикасна во мерењето и следењето на сеизмичката активност, но сè уште треба да се работи многу за точно да се предвиди голем сеизмички настан на кој било степен на точност.

Земјотресите претставуваат природна појава, која се јавува како резултат на поместувањето на тектонските плочи, движењето на земјината кора, при што се ослободува голема енергија што води до потресување на земјата. Јачината на земјотресот зависи од повеќе фактори, како што се количината на ослободената енергија, длабочината на хипоцентарот и составот на земјината кора. Земјотресот се манифестира со потрес или дислокација на земјиното тло.³⁹

Колку се безбедни нашите градови од земјотреси и колку сме подготвени да примаме туристи во нашава земја? Ова е прашање на кое мораме самите да си дадеме одговор со цел да се направи проценка на мерките за спречување на катастрофи во туристички земји. Се вели дека панорамата на градот покажува една многу посакувана духовна смиреност. Во секој случај кога се гради претходно треба да се постави прашањето што би се случило во случај на таква сеизмичка опасност?! Специјалистите од сеизмолошкиот институт никогаш не тврдат дека е невозможно да се случи земјотрес. И тука се поставува прашањето: Кога и како можеме да интервенираме со цел да се осигураме од овој вид на ризик и со цел да ги обезбедиме зградите издигнати низ целата територија на земјава, станбените простори, туристичките комплекси кои не се градени според нормалните инженерски стандарди? Живееме во време кога на секој чекор во нашава земја постојат сеизмички студии. Но сите тие кои градат во денешно време го гледаат само интересот но не претпочитаат да ги земат во предвид на проучувањата од сеизмичките институти. Особено расте и интересот за градење на туристички комплекси во туристичките зони, бидејќи се смета дека живееме во време на развој на туризмот.

Без оглед на текот на развојот на силен земјотрес, сите згради кои се над 7 спрата, како оние за колективно домување, туристичките комплекси или хотели, автоматски се под голем ризик. Иако згради, наводно, се изградени според современи параметри, кои би требало да покажат голема отпорност на тресење на земјата, сепак немаат направено сеизмичка, геолошка, хидролошка и физичка анализа и токму поради тоа се сметаат за небезбедни како луѓето кои живеат во нив така и за туристите кои престојуваат во нив. Повеќето од овие згради за домување но и туристички комплекси не се градени врз

³⁹Haddoë, George, D.; Bullock, Jane, A.; Coppola, Damon, P. *Introduction to Emergency Management* Fourth Edition. (Hyrje në Menaxhimit të Emergjencave, (botimi i katërt), SHBA, 2010, стр. 33

основа на веќе направени соодветни истражувања. Многу од овие објекти не само што се подложни на ризик од земјотрес туку и од лизгање на земјиштето.

Во Косово па и пошироко на Балканот за жал не сепридава големо внимание на етиката на туристичкиот бизнис. Во секоја друга развиена земја од Европската Унија на прво место е сигурноста и инвестирање во безбедност најпрво за персоналот во туристичките комплекси но и за туристите кои престојуваат во истите. Потребата за безбедност на туристите низ туристичките зони се неопходни и потребна е контрола од државата и соодветните институции кои дејствуваат доволно добро кога е во прашање собирање на данок од туристичките места но кога станува збор за безбедноста на туристите не ги преземаат неопходните чекори. Затоа сметам дека безбедноста на туристите и туристичкиот персонал не е на задоволително ниво, токму поради небрежност на државните органи поврзани со областа на туризмот да бидат свесни дека благодарение на туризмот економскиот развој напредува со сигурни чекори кон иднината и брзиот економски развој на државата.

Се верува дека еден ден науката ќе успее да го трансформира земјотресот во нештетна појава како што го има тоа направено и со други природни појави. Ќе се пронајдат механизми кои би ги направиле овие движења на земјата нормални. Се додека не се стигне до тоа научно ниво, во врска со оваа природна појава ќе се базираме на сеизмологијата. За да се направи процена на можните ризици од земјотресот треба да се реализираат што поцелосни и потешни сеизмолошки познавања, да се познава скалата на сеизмичкото дејствување. Да се направи проценка на здобиените искуства од земјотреси кои се случиле во одредени региони во различни временски периоди. Да дознаеме каков е начинот на дејствување во такви ситуации, не само во нашата земја туку и во други земји, бидејќи прибирањето на различни искуства во услови на соочување со катастрофите претставува моќно средство за соочување. Во планот за справување со оваа природна појава особено значење се придава на мерките за спречување и минимизирање на можните штети од оваа природна појава.

Последиците или ефектите од земјотресите вклучуваат, но не се ограничени, на следново: тресење и пукање на земјата, лизгање на земјиштето и лавини што претставува голема геолошка опасност, пожари кои се предизвикани поради оштетување на електричната

енергија или на гасните линии, топешње на почвата, цунами односно долготрајни морски бранови проилезени од ненадејно и стрмно движење на големи количини на вода, поплави и човечки влијанија. Земјотресот може да предизвика повреди и губење на животот, штета на пат и на мост, штета на имот, уривање на градбите и дестабилизација. Последицата исто така може да донесе болест, недостаток на основни потреби како и повисоки премии за осигурување.

Треба да се напомене дека бројот на жртвите од земјотрес во голема мера зависи од можноста на градилиштата да издржат сеизмички шокови, како и локалното време на кое настанува ударот. Времето на настанување на земјотресот, т.е. дали ќе биде ден или ноќ, работен ден или ден за одмор, топло или ладно време, сончево или дождливо време, го одредува бројот на луѓе во и надвор од објектот во тој момент и како резултат на тоа ја одредува и ранливоста на ефектите од природната непогода. Затоа, дури и кога се прават планови и програми за спречување или соочување со оваа природна непогода, овие услови треба да бидат евидентирани, без оглед на нивното влијание.

6.2.2. Поплави

Поплавите се природни непогоди кои се јавуваат заради високиот водостој во реките и езерата, поради што водата се прелива или излива од коритата и го поплавуваат околното подрачје. Причините што водат до висок водостој во реките и езерата се најчесто топење на снегот, обилни врнежи од дожд или некоја голема бура, попуштање на брана и слично. Поплавите имаат сила да ги покриваат зградите и мостовите, да еродираат во морски и речни брегови, вадење на дрвјата, уништување на патната инфраструктура, кои покрај материјалната штета која ја наносуваат можат да влијаат и на зголемен број на жртви. Поплавите најчесто се резултат на невреме кое носи големи количини на дожд за краток временски период. Тие се јавуваат без предупредување и можат да кулминираат за само неколку минути. Поплавите претставуваат најчеста природна непогода низ целиот свет а често и во нашите земји и поширно во нашиот регион. Сето тоа се случува бидејќи

доминираат градби на места кои се изложени на ризик од поплавување. Поплавите се мерат врз основа на порастот на нивото на водата над стандардот.⁴⁰

Знаејќи ја географијата на нашите држави и светот, знаеме дека земјата е вкрстена од големи групирани реки и сливови. Тие ја минуваат земјата од исток кон запад, од југ кон север, од север кон југ и од запад кон исток. Токму овие водни околии исто така создаваат премиса за поплавување кога има големи врнежи од дожд. Поплавите обично се од речно потекло и се појавуваат за време на периодот на врнежи од дожд. Овие врнежи од дожд за различни локации на светот се случуваат во различни периоди. Во нашиот регион на Западен Балкан тие се најинтензивни главно во периодот септември - март, период во кој паѓаат 80-85 проценти од годишните врнежи од дожд. Последиците од овие поплави се штетни за животот и имотот на граѓаните и општеството, за животната средина и претставува ризик во местата каде се развива туризмот.

Доколку се води постојана грижа од владините и научните институции поплавите како природна непогода можат да се елиминираат, како што и во секое време можат да се намалат на одредено ниво кое може да се смета за безопасно. Ова бара инвестиција во превенцијата од поплави. Исто така, сите изградени работи не смеат да се деградираат како што е системот за одводнување, чистење на речното корито, поправка на браната и одржување на хидроенергијата. Состојбата на пумпните станици и другата опрема за контрола на поплавите треба да се смета за приоритетна бидејќи тие се исто така елементи кои создаваат простор за поплавување.

Во секој случај на поплавување не се виновни силните врнежи од дожд, туку дека самите ние, по својата неактивност, предизвикуваме ваков вид катастрофа, што носи со себе и многу големипоследици. Во земјите од Балканот поплавите отсекогаш биле присутни.

Реално во денешно време се случуваат толку мали непогоди, што со нивното собирање несреќата е поголема од тоа што ние сме задолжени да составеме план за оперирање во кризни ситуации. Следејќи ја ситуацијата во земјите каде што се случуваат истите, се забележува се почеста појава на поплави во различни зони. Затоа сме задолжени да

⁴⁰Haddoë, George, D.; Bullock, Jane, A.; Coppola, Damon, P. *Introduction to Emergency Management* Fourth Edition. (*Hyrje në Menaxhimit të Emergjencave*, (botimi i katërt), SHBA, 2010, стр. 48

преземеме мерки за создавање на поволни услови со цел ваквите природни непогоди повторно да не се случуваат. Разгледувајќи го теренот на државите кои се погодуваат од ова несреќа може да проценеме дека поплавите се случуваат главно во западните крајбрежни низини. Од ова причина Косово не е загрозено од масивните поплави туку загрозена е повеќе Република Македонија и Република Албанија. Поплавите кои се предизвикани од малите реки и потоци често пати ги пресечуваат долините на тој начин што ја уништуваат патната инфраструктура и земјоделската обработлива почва. Малите реки и потоци претставуваат постојана опасност од поплавување. Нивната главна карактеристика е дека премногу брзи и многу често и непредвидливи и носат голем обем на нанос (алувијум) и можат да предизвикаат оштетување на инфраструктурата, земјоделското обработливо земјиште, домовите, хотелите и објектите кои вршат дејност на туризмот. Поплавите најчесто се резултат на излив на вода кој е неочекуван. Сепак не треба да се водиме по мислењето дека поплавите се непредвидливи. Искуствата со овој тип на природна непогода покажаа дека тие се непосредни. Поплавите се случуваат за многу брзо време. Оваа природна непогода може да биде критична за само неколку часа. Жртвите и материјалните штети нанесени од поплавите се поврзуваат многу повеќе со брзината на текот на водата, количината на црвст отоад и уништување на мерките за спречување на поплавите. Доколку насобраната вода од поплавите покрие поголема површина, почетното влијание би било помало, но поголема длабочина на водата може да има негативно влијание врз животот на луѓето и туристите кои се наоѓаат во таа зона, врз домовите во кои живее населението и туристичките комплекси каде се сместени туристите, а ќе биде потребно и поголем временски период за да се санираат сите штети нанесени од поплавите и се да се врати во нормала. Дури и со успешен план за евакуација, водата од поплавите ги остава луѓето надвор од своите домови за подолг временски период (зависи од времето за пружење на помош) и притоа предизвикуваат огромни штети врз земјоделските култури и голема штета и врз инфраструктурата во тој регион. Поплавите и големо количество вода кое го оставаат може да влијаат негативно и на егзистенцијата на овоштарските и земјоделски култури и за нив ќе биде потребно подолг временски период за да се вратат во нормала.

Во случајот со водоакумулациони брани, според ситуацијата треба да се донесат одлуки за отворање на портите кои се придружени со локални поплави, што е поедноставно од

катастрофалното уништување на водоакмулационите структури. Во вакви случаи особено значајни процеси се мониторингот, анализата и преземањето на мерки. Никогш овие дејствија не треба да претставуваат приоритети. Во секое време тие претставуваат секундарни активности, бидејќи приоритет им се дава на мерките за превенција. Мисијата на силите за вонредни ситуации е токму превенцијата. Одговорноста за природните катастрофи претставува оперативна задача, во случај кога мерките за превенција не го дале посакуваниот резултат. Континуираните поплави влијаат на намалување на економскиот раст во земјата. Некои од таквите зони можат да бидат несоодветни за постојани градби. Токму поради тоа е неопходно да се направат истражувања за секоја зона, со цел да се добијат финални и точни резултати за последиците во случај на поплави и со одговорност да се определат задачите кои треба да се извршат благовремено. Постојечките поголеми брани како резултат на поројните дождови можат да бидат ставени под поголем притисок од предвиденото, што доведува до поплави, прекини и поголеми ефекти кои предизвикуваат секундарни и терциерни проблеми во области без искуство во заштита од поплави или справување со нив. Високите брани претставуваат специфичен ризик од поплавување преку уривање. Може да се преземат ограничени активности за да се спречи рушење како резултат на голем сеизмички шок преку одржување и поправка на структурата и управување со протокот на вода што го намалуваат притисокот врз постојната структура. Управувањето со излевање на вода, канали, реки и структури поврзани со вода честопати се дели меѓу многу институции и структури. Координацијата и колежиското одлучување на локално, државно и национално ниво е неопходно да се обезбедат мерливи индикатори кога се појавуваат проблеми, а од друга страна, ефективната размена на информации и раното предупредување, како и мерките за предупредување играат многу важна улога.

Зоните без поголемо искуство во оваа област се соочуваат со поголеми проблеми и закани од оваа природна непогода. Планирањето, употребата на земјата и однесувањето на луѓето треба да се одрази во правец на намалување на заканите од поплавите како природни непогоди. Кога со сите преземени мерки не успеваме да ја спречеме оваа природна непогода, ќе се јави потреба да се креираат целосни мерки за заштита од катастрофи, со цел да се заштити животот на населението, на туристите но и имотот на граѓаните и туристичките објекти во таквите зони. Мерките за заштита од поплавите не се мерки кои

треба да се земат во предвид во последен момент. Училиштата, јавната администрација, болниците, приватната индустрија, локалните и јавни медиуми треба да се ангажираат и да ја прошират пораката преку сите можни средства за комуникација. Кога заедницата е навремено запозната со текот на поплавите и со можностите за заштита и превенција од оваа природна непогода, постои можност да се создадат услови за заштита и безбедност, да се елиминираат поплавите и да се спасеме од сите последици кои можат да ги нанесат овие природни катастрофи. Координираната информација, претходно инсталираниот систем за предупредување и планот за јавни информации се клучни за заштеда на човечки животи и имот во области со висок ризик од природни катастрофи. Граѓаните и институциите треба да бидат свесни за планот за евакуација на жителите и туристите во туристичките области и пошироко за идентификуваните безбедни места, доколку е потребно. Практични активности на теренот треба да се направат навреме за ова. Потребно е детална и целосна подготовка, доколу станува збор за туристичка зона во тој случај мора да се врши евакуација и спасување не само на локалното население туку и на туристите и треба да се обезбедат сите потребни услови за да не се чувствуваат обесхрабрани.

Специфичните планови за брза евакуација на населението што живеат во близина на големи брани се многу важни за превземање на такви безбедносни мерки. Во тие области, навистина загрозените семејства треба во секое време да знаат каде можат да најдат засолниште во случај на природна катастрофа. Треба да се советува јавноста да консумира чиста или зовриена вода 10 минути пред употреба и да не ги охрабрува децата да играат во водата. Познато е дека поплавите можат да предизвикаат многу опасни епидемии кои имаат последици по животот на граѓаните. Средните и терцијарните здравствени услуги треба да имаат планови за подготвеност, земајќи го предвид зголемениот број на пациенти како резултат на ефектите од поплавите и обезбедување на алтернативна електрична енергија и системи за пиење вода за одреден временски период.

Во зависност од непредвидените услови и ситуации, залихите на високи возила, соодветни чамци за спасување и опрема како што се мантили, пумпи за вода и резервоари што можат да се користат за време на поплави, треба да се одржуваат на локално ниво. Контактот со најблиската спасувачка служба за опасни области и други информации треба да бидат

ажурирани. Искуството покажа дека децата и жените се најранливи категории во случаи на поплави. Во вакви и слични ситуации кога зборуваме за последици од природните непогоди, сепак ќе има и одреден број на изгубени лица и материјални штети. Затоа е неопходно секое лице да ја извршува навремено и правилно работата за која е платен со цел да се намалат штетите и бројот на жртвите од секоја природна катастрофа. Особено треба да се обрне внимание на ранливите категории како што спомнавме и погоре во текстот тоа се децата и жените, но, да не ги изоставеме и туристите чија примарна функција кога патуваат во странство е одмор и рекреација. Затоа е неопходно постоењето на структури за вонредни и кризни ситуации кои ќе постапат според обврските и задачите кои ги имаат и ќе се потрудат да му пружат заштита и сигурност и на локалното население но и на туристите кои ги посетиле зоните кои во тој момент се погодени од некоја природна катастрофа.

6.2.3. Блокади од снег

Блокадите од снег се појавуваат во вонредни студени услови проследени со течна содржина во воздухот, проследено со обилни врнежи од снег и создавање на мраз. Ситуацијата е многу полоша кога обилните врнежи од дожд се проследени со силни ветришта. Врнежите од снег претставуваат природна појава која е константна од година на година, што за наши услови зазема значителен период од годината. Станува збор за масивно паѓање на снег кои формираат блокади на патиштата, голомразица и лавини во планинските предели. Силите за спасување во вонредни ситуации имаат за задача да создаваат капацитети оспособени за справување со ситуациите за на обилни врнежи од дожд. Со цел да се постигне ефикасност во соочувањето со последиците од обилните врнежи од снег, менаџерите на вонредните ситуации треба да ги предвидат сите можни сценарија, и да ги планираат сите можни варијанти во борбата против оваа појава, со цел да се обезбеди сигурност за животот на луѓето и да се формираат услови за никој да не претрпе материјална или било каква штета во зимски услови со обилни врнежи од снег.

Снежните врнежи се карактеристични за планинските региони и тие претставуваат ретки појави во низимските области, но и кога во тие реони има снег и голомразица, нема простор за ангажирање на вонредни сили.⁴¹

Снежните блокади се јавуваат во услови на екстремно студено време и во допир со течни содржини во воздухот, резултирајќи со обилни и брзи врнежи на снег и создавање на мраз. Без сомнение оваа природна непогода влијае на развојот на планинскиот туризам особено во зимскиот период од годината, и може да влијае негативно на животот на туристите и на туристичкиот персонал. Кога ветерот е посилен ситуацијата е уште полоша. Врнежите од снег се постојана природна појава од година во година, што за наши услови зафаќа значаен период од годината. Општо земјите од регионот се карактеризират со масивни падови што создаваат блокади на патиштата, тешки мразови и лавини на планинскиот терен. Силите за итни случаи и вонредни ситуации имаат задача да создадат капацитети за да се справат со ситуациите со снегот. Тие мора да обезбедат нормални услови па дури и во текот на зимата, така што граѓаните и туристите во планинските делови никогаш да не бидат заробени или загрозени.

Студената бура и температурите на замрзнување можат да имаат катастрофално влијание врз електричните водови и може да ги направат патиштата непроодни и опасни. Многу ниски температури можат да предизвикаат замрзнување и оштетување на системите за водоснабдување, замрзнување на канализацијата и значително оштетување на земјоделството и добитокот. Секундарните ефекти се поврзани со непосредно поплавување по брзото затоплување или последователно замрзнување што наведува премини на патот, како и блокирање на сообраќајот. Кога дебелината на снегот е поголема од 30 см, а кога има некои други параметри, лавините претставуваат специфичен ризик за стрмен терен. Нивната сила е непосредна и таа е погубна за животот на околното население, за животот на туристите во планинските туристички комплекси, имотот и хотелите. Справувањето со состојбата со снегот бара сериозност и искуство, а тоа бара и потреба од менаџерите за итни случаи, менаџери за туризам и управување со вонредни ситуации и структури кои ги извршуваат ваквите операции и притоа обезбедуваат

⁴¹Kudusi Lama “Menaxhimi i planeve te emergjencave”, Prushtine, 2014, ст. 64

сигурност за животот на граѓаните и ја го враќаат нормалниот тек на секојдневниот живот дури и во сурови зимски услови.

Никој не бара силите за вонредни состојби да стекнат вештините и можностите за да ги спречат снежните врнежи. Мора да се разбере дека со превенцијата од страна на вонредните сили се подразбира преземање на мерки на претпазливост на теренот, дека без оглед на тоа колку паѓа снег и колку се ниски температурите, тоа не треба да влијаеврз одвивањето на нормалниот живот на граѓаните и туристите кои се наоѓаат и дејствуваат под условите на таа клима.

Навременото предупредување е обично возможно и населението треба да биде подготвен преку стандарден и практичен систем. Во денешно времеможностите за информации станаа многу полесни, бидејќи и моќта за точно определување на временската прогноза е поголема. Иако знаеме дека обилните врнежи од снег не можеме да ги предвидеме и спречеме сепак за лавините е познато дека можат да се предвидат со голема точност и можат да се спречат да направаат огромна штета. За тоа е потребна високо специјализирана работа, вклучување на навремени мерки, преку пошумување на планинските падини, создавање на терени што го прекинуваат процесот на создавање на лавини, изградба на градби за усмерување и успорување на снежните маси и спречување на акумулација на снег во загроени места. Свесност на населението за важноста да се сочуваат резерви на храна што не може да се расипе, да се обезбеди топла просторија или засолниште, да има топла облека, ќебиња и вода за пиење. На населението и туристите треба да им се забрани да патуваат надвор од безбедната зона за време на обилните снежни врнежи. Во случај на големи врнежи од снег, треба да се постои извор на информации, како што е локална радио станица, за да се советува населението за ситуацијата и како ќе се бара помош доколку е потребно.

Снежните врнежи постојано носат проблеми во животот на заедницата. Граѓаните и туристите се често соочени со ситуации кога не знаат како да ги решат. Тие се нашле во такви критични ситуации што во многу случаи дури го загрозиле животот на семејствата. Кога тоа се случува денес, менаџерите за вонредни состојби и силите за итни случаи треба да видат дека не се во вистинската позиција за задачата што ја презеле да ја извршат. Во

денешни услови, со напредната техника и технологија, до граѓаните па и до туристите во секое време може да допре информација за ризиците со кои можат да се соочат во планинска зона особено во зимски услови, како и начинот на кој можат да се заштитат од ризикот кој ги демне. За туристите кои не го познаваат добро планинскиот регион би било добро да добијат мапа, прирачник или туристички водич кој е запознаен со ризиците од природни непогоди во таа планинска зона со што би ги заштитил туристите од несакани ситуации кои, за жал, понекогаш можат да бидат и фатални за нивниот живот.

Државните структури исто така ја имаат секоја можност да преземат навремено дејствување. Потребно е да се изготват посебни планови за зајакнување на основните услуги, како што се згради каде што се обезбедени медицински услуги, за да се обезбеди континуитет на овие услуги навремено. Исто така треба да се обезбеди топлина, гориво, осветлување, храна, вода за пиење и доволно професионални лица кои се обучени да се справуваат во вакви вонредни ситуации. На локално ниво, треба да се одржува и одржува попис на алатки за чистење снег, разни возила што се користат за итен транспорт и друга важна опрема. Точките за контакт треба да бидат познати и да се подготват прелиминарни договори што може да бидат поврзани со приватни субјекти доколку е потребно. Контактите со најсоодветната услуга за пребарување и спасување за членовите на семејството и на туристите, на локации со најголем ризик треба да се одржуваат секој ден.

Треба да се реализираат и спроведат и планови за подготвеност за да се понуди помош од поголеми размери доколку лошите временски услови траат подолг временски период. Тука може да се вклучат оброците за храна и друг вид на помош, сместување на оние кои биле принудени да ги напуштат своите домови или хотели поради вонредната состојба. Во вракви вонредни ситуации и лоши временски услови на обилни врнежи од снег и мраз, под најголем ризик се спасувачките екипи за итни и кризни ситуации

6.2.4. Лизгање на земјиштето

Категоријата на движење на земјиштето опфаќа неколку различни извори на опасности предизвикани од хоризонтално или латерелно лизгање на големи количини на земјиште.

Движењето или поместувањето на земјиштето предизвикува штети и жртви преку неколку различни процеси како што се, закопување, покривање на објектите, излегување на реките од своето корито, цунами уништување на патната инфраструктура и на природниот амбиент, а се тоа влијае негативно на луѓето и на туристите во одредени туристички зони. Опасностите од движење на земјиштето ги покриваат зоните со различна топографија, но тие движења можат да се појават тури и на израмнети земјишта. Земјата без континуирано управување од наша страна ќе биде уништена. Искуството покажува дека човековото внимание за земјата е исто како и мајчината рака за детето. Лизгањето на земјиштето е опасно и за човековиот живот. Од оваа природна непогода може да страда и трпи тешки последици економскиот развој на семејствата, а како последица голема криза ќе претрпе и економијата на земјата. Како последица од лизгањето на земјиштето и другите појави и опасности кои следуваат по оваа појава, не трпи само економскиот развој во земјата, туку, уште полошо, претставува закана и зачовечкиот живот. Во сите случаи на лизгање на земјиштето се случило многу луѓе да исчезнат и никогаш да не бидат пронајдени. Најранлива категорија во вакви кризни ситуации се децата и постарите и изнемоштени лица. Како причина за појавата на лизгање на земјиштето се смета долгите и обилни врнежи од дожд. Институциите за справување со вонредни ситуации се свесни дека дождот е поволен за општеството и дека тоа не е штетна појава, но сепак мораат да ги имаат во предвид и опасностите со кои би се соочила заедницата во случај на обилни дождови и други негативни појави по нив. Мораат да бидат спремни да ги менаџираат и ваквите вонредни ситуации што би било во интерес на локалното население каде се случува оваа природна непогода, но и за туристите кои се нашле на тоа место во моментот.

Земјата во секоја земја нема иста отпорност (цврстина) наспроти природните фактори и наспроти обилните дождови. Непостојаноста и лизгањето на земјиштето се јавуваат во главно по обилните дождови или обилните врнежи од снеги особено во периодот кога почнуваат да се топат или да создаваат лавини. Лизгањето на земјиштето може да се претстави како:

1. Паѓање (одрон) на карпи или цврсти камења што е карактеристично за планинските региони и варовниците откриени под многу студени услови и многу обилни дождови.

Ваквите одрони се јавуваат најчесто во периодот по дождовите и по промената на температурите од минус до плус степени. Институциите за справување со вонредни ситуации, треба да состават карта за критичните терени и да програмираат мерки, да спроведат план за превенција од секоја можна штета на земјата како последица од овие појави.

2. Лизгањето на земјиштето со тркалање или превртување е постојана појава во услови на климатски промени во плочестите карпи или на глинестите меласи како и падините од конгломерати со стрмнина од 45 степени и стрмнина (косина) на слоевите во обратен правец.

3. Лизгање на земјиштето со разместување е најчесто лизгање. Карактеристично за овој тип на лизгање на земјиштето е носењето на релативно тенки покривки, формирани над ацидни карпи, средно ацидни и магматични карпи, во тектонски кршливи зони или во плочестите карпи. Ваквите појави се ретки, но со голема можност за лизгање на земјата во зони каде има такви слоеви.

4. Истекувањата се карактеристични за плочест (шкрилести) зони и во внатрешните планински ровови (вдлабнатини). Истекувањата на површината, во форма на струење на кал од цврсти неотпорни парчиња од планинскиот срт, кои се разносуваат со водите на потоците при лоши бури со дождови можат да се носат и десетици километри далеку. Тие влијаат на проширување на просторот на потоците кои што имаат постојана влажност и чија влажност расте во периоди на облични дождови. Тие се доста опасни, бидејќи во поголемиот број случаи завлекуваат голема површина од земјата и во повеќето случаи во опасност се и куќите кои се поставени близу овие потоци со постојана влажност. Иако лизгањето на земјиштето во повеќето случаи се јавува како директна последица од земјотресите, поплавите, или од обилните дождови, тогаш и карактеристиките и факторите кои треба да се земат во предвид во различни фази од вонредната ситуација треба да се гледаат исто како и оние кои се опишани во делот за земјотресите, поплавите и снегот.

5. Ерозијата предизвикана од реките, или истенчени карпи во крајниот дел од окенските, морските, езерските бранови. Ваквите лизгања на земјиштето во древната историја велат дека биле со огромна сила да уништат еден цел град. Исто така и археолошките

истражувања ни даваат факти за лизгање на земјиштето, што привлекува внимание за голема работа што се бара од структурите за вонредни ситуации, со цел да се избегнат вакви катастрофи.

6. Карпести делови кои заслабнуваат при топењето на снегот или од честите врнежи на дожд, особено во есен предизвикуваат ослабнување на варовниците, кои во текот на летото биле изложени на високи температури.

7. Вулканските ерупции кои создаваат трансформации, остатоци и заслабнување на структурата на земјата. Овие појави не се многу присутни во регионот, но сепак специјалистите треба да имаат познавање и за ваквиот тип на природна појава, за да се предвиди секоја можност и да се преземат неопходните мерки, доколку дојде до случување на ваков природен феномен. На тој начин може да се проценат и подземните пештери кои се создавале низ времето.

Лизгањето на земјиштето е појава која се случува во секоја земја во светот. И покрај тоа што причината за појавата на оваа појава не може да се избегне, добрата инженерска пракса и преземањето на соодветни и навремени мерки можат да ги намалат создадените штети од лизгањето на земјиштето. Потребно е анализа и проценка на секоја појава, со стремеш да не се случи ниту една појава на лизгање на земјиштето што не е позната, и со претходно одредени мерки за спречување и олеснување на една ваква природна појава. Создавањето на една карта за опасност од случување на лизгање на земјиштето и информирање на граѓаните за таква можност е првичната задача на специјалистите за вонредни ситуации во земјата домаќин и во секоја друга земја каде постои стремеш за функционална политика за безбедност и заштита од заканите од лизгање на земјиштето..⁴²

6.2.5. Пожари

Туризмот и ризикот од пожар влијаат директно на безбедноста на животот на туристите во туристичките зони, а особено значаено е да се биде што е можно внимателно во зачувувањето на животот на туристите во земјата домаќин.

⁴²Kudusi Lama "Menaxhimi i planeve te emergjencave", Prushtine, 2014, ст. 69

Пожарите најчесто се јавуваат во период на суши. Сушата се дефинира како недостаток од расположливост со вода за подолг временски период, најчесто поради недостаток од дожд или друг вид на врнежи. Ваквите ситуација се јавуваат како последица од високите температури и влажноста поради што се сушат земјоделските култури и исчезнуваат резервите од вода.

Пожарите претставуваат континуирана закана за животот и имотот на човекот и за заедницата. Тие се истовремено и штетници за општествената економија и на средината во која живееме. За пожарот секогаш сме учеле и сме го процениле како опасност кој може да ни нанесе многу проблеми но никогаш не сме сфатиле дека тој претставува и витален елемент, без кој човекот не би бил човек. Кога се поставува прашањето дали огнот е добар или лош, за чудо се веле дека тоа е лоша појава. Тоа е погрешен одговор, кој специјалистите за менаџирање со вонредни ситуации треба да го корегираат и да објаснат дека огнот дека освен добри работи никогаш не му нанел штета на човекот. Кога човекот има желба да гори, тогаш огнот има задача да гори. Тој во форма на пожар се јавува секогаш кога ние не сме внимателни и гори се што се наоѓа на неговиот пат; објекти, полиња и шуми.

Шумите најчесто можат да бидат во голема мерка оштетени од пожар само поради човечкиот фактор и неговото невнимание. Ова особено важи за туристите кои се релаксираат во планинските предели и кои треба да бидат многу внимателни со цел да ги заштитат своите животи но и за да придонесат кон зачувување на природната убавина на секоја земја. Неограничено пасење и неконтролирано пожари, предизвикано од несреќа и честопати заради намерно палење на пасиштата, продолжуваат да се случуваат на многу места. Оштетување на градините, грмушките и пасиштата и придружните загуби се штета на животната средина. Штетите на високите шуми и придружните загуби, во висина од стотици милиони евра годишно, се директни економски загуби. Обемот на овие загуби бара внимание на сите засегнати страни, вклучително и служби за итни случаи, каде специјалистите мораат да бидат многу активни за да преземат мерки на претпазливост, но и да се борат против нив кога се присутни пожари.

Мерките за управување со пожари треба континуирано да се зајакнуваат со воспоставување на систем за набљудување и сигнализација, предупредување за пожар во текот на целиот период на зголемена опасност од пожар и изградба на противпожарни брани, водни канали, патишта и планински теренски возила, создавање на сливови на планински височини, расчистување на шумите инепостоење на отпад. Соочени со овој проблем, се јавува потреба да се создаде стратегија за заштита на шумите, која бара ефективна работа со цел да се постигнат очекуваните резултати за заштита на ова национално богатство, како што се шумите.

Главните причини за пожари доаѓаат од човечкиот фактор, вклучувајќи небрежност, неконтролирано земјоделство, како на пример палењето на пасиштата, несреќи и намерно предизвикување на пожар. Како резултат, специфичните области во опасност од пожар се лесно препознатливи, додека превенцијата, ублажувањето, заштитата и подготовката се можни и може да имаат значителни ефекти за намалување на ризикот и последиците од него. Многу потешко се контролираат пожарите кои зафаќаат поголема површина било да се тоа пожари предизвикани од човечкиот фактор или природни пожари. Во сите случаи на пожари правецот и силата на ветерот претставуваат клучни фактори за нивно предвидување и влијаат на растот на нивотот на штети како во случај на полски пожар така во случај на планински пожар.

Превенцијата, како и кај другиот вид на катастрофи така и во случај на пожари игра клучна улога во зачувувањето на животот на туристите, на локалното население, имотот и на животната средина. Мерките за превенција треба да бидат перманентни и континуирано да се обновуваат.

За спречување и превенција од пожари треба да се направат проценки, анализа и планирање на државно и национално ниво, на регионално и локално ниво, според специфичните потреби на критичните зони во земјата. Јавноста и институциите треба да бидат поодговорни во однос на постоечкиот закон кој забранува палење на оган во ризични зони, законите и правилата треба да даваат јасна порака на граѓаните и на туристите, да бидат строго почитувани и доколку не се спроведуваат онака како треба ќе се соочат со строги казни. Сериозен систем на набљудување, и патрола помага во одговорноста, информацијата и спроведувањето на законодавството. Можно е да бидат

неопходни и промени во земјоделската практика во однос на зголемениот број на ризици од пожар. Алтернативите, опците и упатствата ја зголемуваат одговорноста преку забрана за палење на пасиштата во периодот кога опасноста од ширење на пожар и излегување надвор од контрола да е многу висока. За превенција од пожар треба да се креираат посебни програми, каде би се планирале сите неопходни и можни мерки, со трајна и континуирана поделба на обврските и одговорностите.

Пожарот не претставува закана само за шумите но и за населените и туристичките места. Тие носат катастрофални последици во градот и во руралните средини. Појавата на пожар во населените места предизвикува големи човечки штети, многу поголеми отколку оние кои ги предизвикува пожарот во шумата. Пожарите кои се шират во градот, го будат немирот на жителите кои живеат во високи згради и туристички објекти, поради недостаток од скали за вонредна ситуација, но и поради недостаток од мерки за заштита. Оваа појава е карактеристична за речиси сите згради во последниве 15 до 30 години, кога градежништвото и туризмот особено се развивале, но условите за безбедност од пожарот се на многу ниско и незадоволително ниво. Ова се јавува како резултат на непостоењето и невреднувањето на улогата на менаџерите за вонредни ситуации, кој би требало да биде авторитет како што е тоа случај во другите европски развиени земји, каде без одобрување од специјалистите за менаџмент на вонредни ситуации никој нема да има право да започне со реализација на градежен проект, изградба на кула, хотел, куќа, пат, тунел, автопат, железница или бизнис. Во законот треба да се специфицираат сите барања што носат сигурност од вонредни ситуации, вклучувајќи и избегнување на опасноста од пожарот. Но, се додека не се усвојат овие законски определби не смее никако да се помисли дека животот на граѓаните и на туристите се во опасност од пожар. Само тогаш кога ќе се дефинираат критериуми за градежни дозволи и кога во проектот ќе стои потпис од специјалист за управување со вонредните ситуации, граѓаните и туристите ќе бидат сигурни од заканите од оваа природна непогода (пожарот). Можноста за евакуација од јавните станбени згради и хотелските објекти би била овозможени доколку градбите ги исполнуваат градежните критериуми за случај на евакуација, кои се вметнати и во градежниот проект според меѓународните стандарди.

Привлекувањето на странски туристи во земјата е од особено значење за развојот на туризмот но и развојот на економијата во земјата. Поставувајќи критериуми и правила за заштита од пожарот, или систем за заштита од пожар и евакуација е неопходно ова правило да постои за новоизградените објекти, но и за оние кои веќе постојат, бидејќи ова е феномен што не се случува само во новите градби, туку може да се случи и во старите, па треба да се преземат неопходни мерки, за да се спречи оваа закана и опасност од пожарите. Во секоја развиена земја, безбедноста од пожар претставува задолжителна норма а не избор на оној што гради, на оној што проектира или оној кој живее во објектот. Овој критериум мора да се примени и во нашава земја, доколку сакаме да се приближеме до светот во кој се трудеме да бидеме дел.⁴³

6.2.6. Вонредни ситуации предизвикувани од индустриски и технолошки развој

Денес, индустрискиот развој презеде големи размери. Во сите области на животот индустријата е присутна и доста влијателна. Овој развој носи со себе и неколку опасности, кои се заканувачки за човековиот живот. Тие се видливи но и невидливи. Во секој случај се спремни да предизвикаат голема штета за човековиот имот па дури и да посегне по неговиот живот. Технолошките ризици претставуваат неизбежен производ на технолошките иновации и човечкиот развој. Овие случаи, кои можат да се појават по неуспехот на постоечката технологија имаат тенденција да бидат помалку разбирливи од нивните други колеги, односно природните катастрофи. Најчести технолошки ризици кои се појавуваат се од: различни транспортни компоненти, инфраструктурата, индустријата и градежните објекти.

Во секојдневниот живот ризиците од развојот на технологијата и сеопфатното зајакнување на индустријата се секогаш над нас. Развојот е од витално значење, но тој со себе носи и многу ризици, кои треба да ги земаме во предвид и да влијаеме со неопходни мерки за да

⁴³Haddoë, George, D.; Bullock, Jane, A.; Coppola, Damon, P. *Introduction to Emergency Management* Fourth Edition. (*Нурје нѐ Менакхимит тѐ Emergjencave*, (botimi i katërt), SHBA, 2010, стр. 51-52

обезбедиме сигурност за граѓаните и нивните имоти. Се до несреќата во Чернобил, се мислеше дека нуклеарна катастрофа може да се случи само во капиталистичка земја каде здравјето на населението е жртвувано за еден прекраток период. Сите институции и одговорни лица за вонредни ситуации треба да бидат свесни дека интензивирањето на индустриализацијата во економијата и разновидноста во користењето на оваа индустрија, може да доведат до несреќа со тешки последици. Ваков тип на ризик не се јавува само во одредени земји, овој тип на несреќа може да се случи во секоја земја, институција, зона или претпријатие.

Вонредните технолошки односно индустриски ситуации, можат да се појават поради различни причини во индустриски објекти, како на пример во рудници, рафинерии, складишта со тешно погонско гориво и опасни матерјали, во цевки и други инсталации, во индустриски комплекси каде се употребуваат супстанции кои во слободна состојба или комбинирани една со друга можат да предизвикаат пожар или експлозија. Технолошките опасности се вознемирувачки појави како за вонредните сили и бараат планирање и организација за реализирање на вонредните операции. Проширувањето на технолошка опасност во ситуација на природна катастрофа, може да создаде неповолна средина за фазата на соочување со истата. Директна закана може да претставуваат пожарите, контаминирана вода, уривање на рудници или други слични градби или ослободување на штетни гасови. Економските ограничувања не дозволуваат пораст на безбедноста во веќепостоечките индустриски објекти, но подготовтеноста и организираноста за заштита и соочување со овие појави може да го намали непосакуваниот ефект од овие непогоди. Катастрофите кои се јавуваат како последица од директни индустриски дејствија или како секундарен елемент на друга катастрофа, влијае врз животот и здравјето на луѓето и на нивниот имот.

Идентификација на опасните зони на државно (национално) и локално ниво е од особено значење за да се испланираат неопходните мерки за заштита. Државните структури и структурите за вонредни ситуации треба да создадат точна и јасна карта за сите индустриски дејности во државата и да креираат план за контрола на состојбата во сите бизнис компании, рудници и фабрики, кои треба да се поодговорни и да создадат мерки со кои ќе се одстранат ваквите можни катастрофи. Плановите и програмите за вонредни

ситуации, вклучувајќи ги и системите за известување-евакуација на вработените од овие објекти и заедницата во близина на овие објекти, се од голема користа во ваква и слична ситуации. Овие мерки треба да се преземат бидејќи и нам ни овозможуваат безбеден живот и развој на туризмот, бидејќи располагаме со многу туристички зони а туристите бараат безбедно и мирно место за релаксација. Зголемениот број на туристи во нашите туристички зони кои би биле безбедни и сигурни, директно ќе влијае на економскиот развој во нашата земја.⁴⁴

6.2.7. Терористички напади

Тероризмот претставува незаконско користење на сила и насилство од страна на поединци или групи кои имаат директна врска со странските сили или пак, чии активности ги преминуваат националните граници, насочени против лица или објекти со цел да ги заплаши или да го принуди населението или било кој сегмент од општеството во остварување на своите политичките или општествени цели. Во денешно време, најголем број на меѓународни терористички организации се спонзорирани од една или повеќе држави. Терористичките организации добиваат целосно поодршка од владите на државите- спонзори односно за своите активности имаат охрабрување во вид на финансиска помош, обука и заштита од една или повеќе влади.⁴⁵

Појавата на терористички напади видливо расте и влијае лошо на безбедноста и на сигурноста во туризмот. Искуствата покажуваат дека овој ризик е многу почест од порано и носи многу тешки последици за заедницата но исто така и за развојот на туризмот.

Денес општество обележано со големи промени во областа на туризмот. Владите, хотелит и сите оние стејкхолдери кои имаат туристичка понуда ги прават сите можни напори за најдобро промовирање на нивната туристичка понуда и привлекување на што повеќе различни туристички категории. Овие туристички дестинации понекогаш се поврзани со терористички напади кои можат да ја претворат славната туристичка област во крајно избегната. Тероризмот може да биде трајно штетен за туристичката дестинација на социјално и економско ниво. Преку пропорциите и формите што ги презеде, тероризмот стана едно од сè поактивните и заканувачките несреќи што влијаат на меѓународната

⁴⁴Collins, Alan, *Studime bashkëkohore të sigurisë*, Tiranë, 2010, fq. 342-358

⁴⁵Collins, Alan, *Studime bashkëkohore të sigurisë*, Tiranë, 2010, ст. 342-358

заедница. За некои организации, тероризмот стана средство за решавање на нивните политички, културни и религиозни проблеми, земајќи го туризмот како ниша преку која можат да ги извршуваат своите цели.

Методите за мониторинг се значително проширени благодарение на напредокот на технологиите за мониторинг и на правните органи кои издадоа дозволи за следење на телефонските повици, на банкарски трансакции и други активности. Можноста на Владата да го следи ризикот од тероризам е деликатна рамнотежа помеѓу разбирањето на граѓаните за она што го прави власта со цел справување со тероризмот и слободата и личната приватност на граѓаните. Справувањето со заканата од тероризам е уште еден метод на контрола прикажан во форма на контролни пунктови (како на пример на комерцијални аеродроми ширум светот), на барикади во јавни и обезбедени згради, поставувајќи безбедносни камери и персонал на стратешки места.⁴⁶

Терористичките напади станаа доста масивни и имаат огромно негативно влијание врз безбедноста и животот на луѓето. Кога се случува терористички напад, поголем број на луѓе живеат во страв и паника за што може да се случи со нивните животи, поради присуството на ваква катастрофа присутна во земјата во која живеат. Експертиза за терористички акти и нивна превенција се постигнува преку високо специјализирана работа (разузнавачки служби), специјализирани единици на полицијата и вооружени сили и честопати вклучување на специјализирани меѓународни мрежи. Како резултат, овие проблеми не спаѓаат во надлежностите и параметрите на работата на оние што се занимаваат со проблеми со управување со итни случаи.

Во случај на терористички напад врз објект или луѓе, во тој случај свој удел имаат и силите за вонредни ситуации кои треба да делуваат исто како во ситуации кога се справуваат со природните непогоди. Изложеноста може да бара итна интервенција на тимовите за пребарување и спасување и управување со масовни жртви, со цел да се спасат животи на ист начин како и во случај на помал земјотрес. Во многу заканувачки терористички ситуации, се бара брза и масовна евакуација на луѓе за да ги заштити од

⁴⁶Haddoë, George, D.; Bullock, Jane, A.; Coppola, Damon, P. Introduction to Emergency Management Fourth Edition. (Hyrje në Menaxhimit të Emergjencave, (botimi i katërt), SHBA, 2010, fq. 54-55

потенцијални закани, дури и предупредување направено од самите терористи или едноставно предупредување за провокација.

Постојат дополнителни специјални фактори кои треба да се земат предвид, вклучително и секундарни напади по напад од надворешен изглед, како и необични настани како што се напади со масовно уништување. Дури и во ситуации кога се врши терористички напад врз објекти можат да се појават секундарни ефекти како: уривање на езерска брана, уништување на рафинерија, рудник, железница, метро, фабрика, хемиска или фармацевтска индустрија.

Тргувајќи од природата на терористичките напади, тие обично се случуваат без најава, или со дојава во последен момент, но може да бидат проследени од бројни поврзани и понекогаш координирани настани кои предизвикуваат голема паника и стрес меѓу луѓето.

Превенцијата е задача на специјалните структури и институции, надвор од доменот на специјалистите и силите за вонредни ситуации.

Како резултат, координацијата за решавање на ситуацијата останува клучна, додека кохерентен проток на информации и кампањи за подигнување на свеста на заедницата и релевантни структури се секогаш неопходни. На овој начин, релевантните структури и пошироката јавност треба да бидат охрабрани да бидат колку што е можно подготвени за итни случаи преку олеснување на нивното влијанието врз животот и имотот на луѓето. Но, тие исто така можат да бидат спречени доколку се преземат соодветни мерки за создавање на потребната безбедност во земјата.⁴⁷

6.2.8. Епидемии

Епидемијата претставува необично и често појавување на некоја болест во една популација. Епидемичните болести меѓу другите се: колера, грип, тифус и чума. По правило секогаш се работи за заразни болести. За оваа категорија на ризици од катастрофи, треба да се земат во предвид предусловите за појава на катастрофа, можности

⁴⁷Collins, Alan, Studime bashkëkohore të sigurisë, Tiranë, 2010, fq. 274-283

за избегнување на катастрофата, одговорностите и задачите на сите институции за избегнување на несреќите и барање за враќање во нормала. Денес не се веќе тие епидемии што биле претходно познати, бидејќи се знае дека за нив не постои предуслов, како што е на пример маларијата, иако комарците и нивното ширење не се исчезнати, но се пронајдени средства кои се користат за да ги направат истите безопасни. Реално и денес се јавуваат модерни епидемии, како што е употребата на дрога, епидемија која се прошири во последниве две декади. Поради тоа, силите за вонредни ситуации треба да влијаат повеќе за спречување на оваа појава било преку информирање на граѓаните за штетите кои ги носи, било за ништење на силите кои ја произведуваат истата, како и изградба на капацитети за сместување и рехабилитација на оние кои станале редовни корисници на дрога.

6.2.9. Несреќи на пат, железница, поморски и воздушни несреќи

Користењето на средства за копнен, воздушен и воден транспорт предизвика и појава на масовни несреќи. Искуствата се многу трогателни. Превентивните мерки треба да се присутни во секоја земја, бидејќи последиците може да бидат многу тешки. Во услови на интензивен транспорт, можноста за несреќа во сите области на движење е многу голема. Патиштата се преполни со сите видови на транспортни средства, чии маневри се со различни способности, од оние кои имаат извонредни вештини за управување па се до почетниците кои управуваат со возилата надвор од критериумите на својата дозволена способност. Исто така, во тој контекст, треба да се зборува за техничката контрола на возилата, која во повеќе случаи се прави формално и без голема грижа, во повеќето случаи на барање на сопствениците на возилата.⁴⁸

Туризмот е тесно поврзан со поморскиот транспорт, а влијанието на меѓународниот и домашниот туризам е особено значаен. Поморскиот сообраќај има за цел директно да влијае на развојот на туризмот но и на економскиот развој во една земја. Поради тоа кога

⁴⁸Collins, Alan, *Studime bashkëkohore të sigurisë*, Tiranë, 2010, ст. 274-283

станува збор за туризмот не може, а да не се спомене и морскиот транспорт како клучен фактор и со огромно влијание на развојот на туризмот и економијата.

Во морскиот и воздушниот транспорт се јавуваат исто така различни проблеми, каде искуствата од пловењето и летовите покажале дека од мала невнимателност може да се предизвикаат несреќи со тешки последици. Истражувањата за поголемите сообраќајни, железнички, воздушни и морски несреќи и нивното спречување се реализира преку сеопфатна работа, која се поткрепува на моќта на државата, со цел изградба на соодветна инфраструктура со цел избегнување на ваквиот тип на катастрофи. Во тој случај одговорностите на оние кои се занимаваат со вонредни проблеми, започнува тогаш кога завршува работата на градителите на инфраструктурата и чуварите на законот, кои се примарни задачи во оваа сфера.

Во наши услови, патната, железничката и воздушната и морската инфраструктура е особено важна, бидејќи е првиот елемент за спречување несреќи. За да се добие најнапредна инфраструктура, специјалистите за управување со вонредни состојби мора да имаат темелно познавање на оваа област. Тие секогаш треба да бидат дел од работните групи за дизајнирање на проекти за изградба како и за спроведување на овие проекти. Со оглед на тоа што терминот зачувување на законот не треба да значи само сообраќајна полиција, туку и сите одговорни страни за спречување несреќи. Специјалистите за вонредни ситуации немаат мисија да го контролираат сообраќајот, туку да ги контролираат мерките на претпазливост, кои вклучуваат, покрај инфраструктурни услови, и институции за техничка контрола на возила, препознавање на ризици и закани и нивно избегнување, информирање и подигнување на свеста за маневри, програмирање на мерки за кревање на свеста кај граѓаните и персонал за вонредни и итни состојби.

Несреќните ситуации може да бараат брза и масовна евакуација на луѓето за да ги отстранат од загрозената состојба и да преземат мерки за да се обезбеди прва помош на повредените. Мерките за справување со масовни несреќи не можат да бидат детални, бидејќи не можат да го предвидат местото, времето, теренот, возилото до кое може да пристапат луѓето во дадениот момент. Исто како што несреќите можат да бидат во контекст на терористички напади, или како секундарни ефекти од друга голема катастрофа, како земјотреси, поплави, лавини, блокирања од снег и мраз и лизгање на

земјиштето. Сите подготвителни мерки ќе бидат приближни, но секое искуство во планирањето треба да ги земе предвид претходно искуствата за создавање на такви ситуации.

Превенцијата е во главно задача на спејилацизирани транспортни структури и институции како и на сообраќајната полиција. Тие имаат одговорност за обезбедување на такви услови во кои не би се случила ваков тип на несреќа. Затоа не треба да се вели дека силите за итни ситуации немаат свое учество во превенцијата и спречувањето на ваков тип несреќи. Во сите надлежни власти се вметнати и структурите на специјалистите за менаџирање на итните ситуации кои мораат да ги предвидат постоечките опасности и да бараат да се преземат неопходни мерки со цел да се избегне заканата од нив. Силите за итни ситуации се исто така одговорни за секој недостаток што постои во земјената, воздушната и морската инфраструктура. За сите опасности кои создаваат претпоставка за несреќа, специјалистите за итни ситуации треба да дадат соодветни препораки и да ги посочат сите можности за избегнување на несреќата. Планирање за соочување со несреќите се прави исто како и за секој друг вид на вонредна ситуација, со цел да се овозможи решавање на ситуацијата доколку би се случила ваков тип на несреќа. Процедурите за евакуација, информирање на јавноста и волонтери за итни и вонредни ситуации, логистичка поддршка и сите други одговорности поврзани со нив се преземаат од страна на институциите за соочување со итни и вонредни ситуации, според стратешкиот план и плановите за вонредни ситуации, изготвени на централно, регионално и локално ниво.

ДЕЛ СЕДМИ: Влијанието на природните катастрофи врз средината, храната и туризмот

7.1. Мисија, организација, струкура и функционирање на услугите за спасување

Загубата и исчезнувањето на луѓето и туристите, поради различни причини, претставува честа појава во туристичките зони. Оваа појава е со се посилен интензитет во сите видови на операции за итни ситуации, тие се чести при појава на природни катастрофи и оние предизвикани од човечкиот фактор со неговото дејствување или недејствување. Воздушните, морските и копнените несреќи се доволни за да се мисли дека во секоа од овие несреќи е загрозен животот на луѓето и на туристите, па тука се јавува и потребата од екипите за спасување и пребарување со цел да се спаси животот на туристите.

Ресурсите кои се даваат за операцијата за пребарување и спасување потребно е да бидат организирани и координирани со цел да овозможат брзо и ефикасно извршување на операциите за пребарување и спасување за заедницата или за туристите. Потребно е претходна подготовка и формирање на структури за спасување и пребарување со соодветни средства со цел да се овозможи дејствување во такви ситуации, со претходна убеденост за успешноста на нивната операција. Пребарување и спасување е првиот дел од дејствијата при операциите за управување со итни ситуации. За оваа спасувачка дејност за граѓаните и туристите треба да се формираат и спроведат законски и подзаконски акти, барања за оспособување на силите за вонредни ситуации и средства за такви дејствија кои се сметаат за комплексни и кои бараат континуирана подготвеност. Исто така за овие екипи и нивните дејствија треба да се познаваат и спроведуваат и меѓународните конвенции ратификувани со закон, користејќи ги досегашните најдобри искуства како тие во државата така и они од другите земји.

Во сите земји и така во земјите домаќин, се препознава големата важност за спасување на животи и потребата за вклучување во помагање на луѓето во неволја преку операциите за пребарување и спасување. Ќе има моменти кога ќе биде соодветно да се користат воени

средства за да се помогне за странски хуманитарни итни случаи или напори за помош при катастрофи, или на национална основа или како дел од меѓународен напор.⁴⁹

Секоја земја го знае значењето на спасувањето на човечки животи и потребата директно да се вклуче во процесот навоздушно и морско пребарување и спасување (SAR) на лица кои сенаоѓаат во тешка ситуација.⁵⁰ Покрај тоа што се намалува загубата на човечките животи и страдањето, со услугите за спасување, државата со процедурата SAR нуди авантажи како:

1. Побезбедна средина за индустријата, трговијата, рекреација и туризам и авионски патувања. Зголемувањето на безбедноста може да ја поткрене употребата на воздушниот и поморскиот сообраќај а со тоа да придонесе кон развој на туризмот и економијата во земјата.⁵¹
2. Располагањето со SAR ресурси многу често обезбедува почетни реакции и олеснување, што се критични за да се спасува човечкиот живот во раната фаза на природните катастрофи и оние предизвикани од човекот.,
3. Добро извршените SAR операции може да понудат позитивен публицитет во врска со ситуациите, кои поинаку би биле негативни. Спротивното е исто така вистината, слабиот одзив или неефективен одговор на една несреќа или голема катастрофа која може негативно да резултира кај јавноста од целиот свет и ќе влијае негативно во одделни индустрии како што се туризмот и транспортот.
4. SAR системот обезбедува одлично средство за поттикнување на соработката и комуникацијата меѓу земјите и меѓу организациите на локално, национално и меѓународно ниво, бидејќи претставува и хуманитарна мисија.

⁴⁹HUMANITARIAN/DISASTER RELIEF OPERATIONS, Operacionet humanitare të lehtësimet të pasojave të katastrofave, Qeveria e Mbretërisë së Bashkuar, botim 2002,

⁵⁰Manual (Udhëzues) ndërkombëtar për kërkim dhe shpëtim ajror dhe detar - vëllimi 1 - organizimi dhe menaxhimi, Londër, Montreal, Botim i nëntë 2013, faqe 1-1

⁵¹Ибид, faqe 1-1 – 1-2

5. Вредноста на имотот што може да се зачува со соработка со активностите на системот SAR, може да биде висока и да понуди оправданост на додатната поддршка на услугите на системот SAR.⁵²

Системот за пребарување и спасување (SAR), како и секој друг систем, има свои компоненти, кои мора да функционираат усогласено за системот успешно да работи. Развојот на системот за пребарување и спасување бара назначување и сегрегација на регионите за пребарување и спасување (SAR), засновано врз можноста да примаат сигнали за опасност и да координира и да обезбеди услуги за пребарување и спасување во овие региони.

Во случај на вонредна ситуација или несреќа, каде е потребно хуманитарна акција, може да се вклучат и воените сили, со цел да се засилат напорите за помош во земјата или регионот во кој се случила катастрофата.⁵³

За создавање на целосна идеја за потребите од пребарување и спасување треба да се познаваат видовите на катастрофи, факторите кои влијаат на создавање на вонредна ситуација и нивните ефекти. Исто така и определувањето на можностите за мерки за намалување на ризикот, подготвеност за да се извршат задачите во такви ситуации и потребите за да се формираат капацитети за реагирање во ваква ситуација.

Вонредни ситуации или катастрофи за кои е потребна хуманитарна интервенција се редовен дел од глобалниот живот, без оглед дали се предизвикани од акти на природа или човечки акти. Овие настани стануваат хуманитарни итни случаи кога нивните ефекти влијаат врз општеството или населението чии ресурси се недоволни за да го апсорбираат влијанието и да се справат со последиците од настанот. Многу хуманитарни и итни случаи при катастрофи се долготрајни и недостапни за заедницата. Нивните ефекти можат да бидат ублажени со меѓународни програми за помош и развој дизајнирани да ги задоволат непосредните потреби на погодената популација и да градат капацитети што му

⁵²Manual (Udhëzues) ndërkombëtar për kërkim dhe shpëtim ajror dhe detar - vëllimi 1 - organizimi dhe menaxhimi, Londër, Montreal, Botim i nëntë 2013, faqe 1-2

⁵³HUMANITARIAN/DISASTER RELIEF OPERATIONS, Operacionet humanitare të lehtësimit të pasojave të katastrofave, Qeveria e Mbretërisë së Bashkuar, botim 2002, faqe 1-1

овозможуваат на локалното општество подобро да се справи со итни случаи и катастрофи што ги придружуваат.⁵⁴

Катастрофите се нарекуваат природни доколку се предизвикани од неконтролирана природна сила и од страна на човекот, во зависност од тоа дали за појава на катастрофата влијаел човечкиот фактор или не влијаел. Во оперативната пракса не постои разлика и се спроведуваат истите процеси и за двата вида на катастрофи.

Со цел да се гарантира организираноста, раководството и функционирањето на службата за потрага и спасување потребно е организирање и создавање на специјални структури, опремени со неопходни средства од современата технологија и обучени за такви сложени ситуации. Создавањето на овие структури е поволно но исто така и со особена значајност е и организацијата на соработката со други структури во земјата како и меѓународни организации познати со закон во земјите домаќин. Потрагата и спасувањето опфаќа процес на потрага на стручен кадар што знае или верува дека постои потреба за помош. Операциите за потрага и спасување можат да се јават во различни форми во зависност од случајот и потребите, важноста и сложеноста на операциите, специјализираниот кадар, екипажот и средствата кои стојат на располагање. Основната одговорност на службата за потрага и спасување е да се обезбеди ефикасен систем за потрага и за спасување со цел да му се даде помош на било кој кој има потреба или ќе има потреба за помош. Исто така оваа служба е задолжена за следење на вонредните ситуации, комуникации, координација и функции на потрага и спасување вклучувајќи и пружење прва медицинска помош и евакуација на преживеаните лица или туристи.⁵⁵

За да се постигне успех со ваква служба за потрага и спасување важно е да се создаде убедување кај државните органи и институции, за поволноста од формирањето, организирањето, модернизацијата и обуката на таков тип служби. За тоа е важно да се пронајдат и применат сите можни форми за креирање на убеденост кај политичките и државните органи.

⁵⁴HUMANITARIAN/DISASTER RELIEF OPERATIONS, Operacionet humanitare të lehtësimit të pasojave të katastrofave, Qeveria e Mbretërisë së Bashkuar, botim 2002, faqe 1-6

⁵⁵ATP-62 (AJP-3.3.4.6) COMBAT SEARCH AND RESCUE, February 2000 (Kërkim Shpëtimi në luftë, Shkurt 2000), NATO – Bruksel, faqe 1-1

Планинската потрага и спасување е едена од најтешката мисија за спасување која има за цел операција на пребарување и спасување во планинска зона, на големи височини како во тешки атмосферски услови на снег, лавини и голомразица. Висината на теренот и тешко достапната природа во која се извршува операцијата за потрага и спасување, често резултира со развој и употреба на специјализирана опрема и техники, каде најчеста е употребата на хеликоптер. Кога станува збор за туризмот и безбедноста на туристите во туристичките места вреди да се напомене дека во повеќето случаи хеликоптерот претставува најчесто употребувано средство.

Бидејќи се зборува за безбедноста на туристите вреди да се напомене фактот дека во туристичките зони во Косово е честа појавата на турсти во ризик, а со тоа се јавува и потреба од служба која ќе се грижи за нивната безбедност или за сигурно и навремено спасување од кризната ситуација. Косово како нова земја во сферата на туризмот ги прави сите подготовки и на тој начин е доста ефикасна за

Пребарување и спасување во урбана зона претставува операција на потрага и спасување на лица во урнати згради или други урбани и индустриски настани. Поради природата на специфичноста на оваа работа, повеќето екипи се повеќедимензионални и покрај специјалците на единиците за потрага и спасување вклучуваат и полициски персонал, пожарникари како и услови од брза помош. Цел на оваа операција за потрага и спасување е исто така спасување на луѓето во случај на земјотрес, терористички напади и екстремни временски услови како што се урагани и торнадо. Формирањето на капацитети за пребарување и спасување бара неколку важни елементи како што се: лидерство, менталитет, процес, средства, структура, кои влијаат на успешно и ефикасно извршување на операцијата. Лидерството е особено значајно за вистински успех на функционирањето на овој систем при извршување на операциите за пребарување и спасување. Системот за потрага и спасување претставува организација на менаџирањето со капацитети за спасување на луѓето во ризик. Овој систем овозможува комуникација, координација на функциите за потрага и спасување каде соработката и ефективната координација во работата на овие структури овозможува остварување на мисијата.

Операцијата за потрага и спасување опфаќа и проценка на ситуацијата и определување на ризиците, координација на дејствијата за пребарување и спасување на загубените или

преживеаните лица, спасување на преживеаните, пронаоѓање на жртвите и нивно документирање. На местото на несреќата, постојат можности за закана и на животот на спасувачите. Затоа е особено значајно да се знае што се случило, што се случува во моментот и што може да се случи понатаму. Спасувачите никогаш не треба да бидат жртви во операцијата за потрага и спасување.

Ефикасноста на операциите за потрага и спасување ќе зависи од бројот на спасени лица во однос на бројот на исчезнати лица, но особено значајно е да се отфрли улогата на херој во редовите на единиците за пребарување и спасување кога временската ситуација или природниот феномен покажува потенцијал за уште поголемо отежнување на ситуацијата.

Губењето и исчезнувањето на луѓето, од различни причини, претставува прифатлива појава. Ваквите појава на исчезнати лица и лица кои се во голема опасност се типични и карактеристични во вонредна ситуација предизвикана од различни фактори. Не зависно од типот на вонредната ситуација, човекот игра голема улога во делот за потрага и спасување на преживеаните но и потрага по жртвите од несреќата.

7.2. Обука и квалификација на силите на услугата за пребарување и спасување

Обуките се спроведуваат за оспособување на силите со цел да превземат одговорност за извршување на комплексни задачи, како што се и операциите за пребарување и спасување во вонредни ситуации. Само со посебна обука може да се постигнат резултатите во динамиката на развојот на операциите за вонредни ситуации или кога има ситуации кои бараат да се преземат дејствија за потрага и спасување, со цел да се спасат животите на луѓето во ризик. Врз основа на договорите за соработка за потрага и спасување, потпишани на државните простори, национални или меѓународни и со цел за подготвување на силите на органите – учесници за извршување на нивните функции, периодично се спроведува и обучување за операцијата на потрага и спасување. Обуките на меѓународно ниво, се програмираат на ниво на технички договор меѓу претставниците на службите за потрага и спасување на земјите потписнички во регионот, додека

националните обуки се развиваат според програмата од плановите на надлежните институции кои имаат одговорност за ваков тип на дејствија.

Обуките на силите за потрага и спасување имаат за цел да ги усовршат:

- Контролата и соработката на силите и средствата за операцијата;
- Спроведување и подобрување на процедурите на дејствието;

Тие ги опфаќаат сите фази на операцијата за потрага и спасување: фаза на аларм, фаза на пребарување и фаза на спасување. Персоналот во центрите за координација и во компонентите за пребарување треба да биде добро обучен за планирање и координација на мисиите за потрага и спасување на потребното ниво на команда. Добро обучениот кадар може да ја претставува разликата меѓу успехот и одмереното уништување на средината низ времето во операцијата за потрага и спасување во вонредни состојби.⁵⁶

Обуката е од клучно значење за перформансите и безбедноста. Обуката на вработените за правилно проценување на ризикот ќе помогне да се осигура дека овие обучени професионалци и вредни предмети остануваат достапни за идните операции.

Целта на квалификацијата е да се процени способноста на поединецот да извршува одредени задачи. Тоа е минимално ниво на знаења и вештини за кои треба да се бара правилно да се демонстрираат. Оваа валидациона активност може да се изврши во одредена позиција, со складирање на специфична опрема или со вршење како член на тимот во единица.

Квалификацијата не е дизајнирана како програма за обука, но може да резултира со обука. Квалификациските процедури ја покажуваат способноста за извршување на специфични задачи. Квалификациската програма ги опфаќа основните знаења, за задачите на таа позиција и тестирање на поединци во системи во кои ќе се бара да работат или одржуваат. Сите сили и средства вклучени во операцијата, во услови на потрага и спасување мораат да ги одржат условите за визуелно дејство помеѓу телата и средствата што работат на копно, воздух или море (езеро, река). Во случај на влошување на метеоролошките услови, центарот за управување може да го прекине развојот на обуката.

⁵⁶ATP-62 (AJP-3.3.4.6) COMBAT SEARCH AND RESCUE, February 2000 (Kërkim Shpëtimi në luftë, Shkurt 2000), NATO – Bruksel, faqe 3-5

Онаму каде обуката вклучува голем број сили и возила, а повеќе странци, активноста во областа за пребарување мора да биде забранета за друг сообраќај со испраќање на известување до надлежните органи на локалната самоуправа и на оние кои го регулираат водушниот и поморскиот сообраќај. Барањето за ова треба да биде испратено од надлежен орган за организирање и спроведување на обуката, обично од Генералштабот на вооружените сили (безбедносни сили) директно до надлежниот орган, кој има моќ да забрани движење во одредениот регион за непрекинато одвивање на обука. Развојот на обуката за потрага и спасување (SAR) вклучува предупредување, употреба на силите и средствата за пребарување и употреба на силите и средствата за спасување.

За успешно извршување на оваа мисија, клучниот носител на мисијата и сите други државни и приватни учесници кои оперираат во мисијата за потрага и спасување, треба да се добро подготвени за соработка и координација при реализација на мисијата. Остварувањето на операциите за потрага и спасување, бара веродостојна научна подготовка, бидејќи за нивно остварување се потребни пресметки, предвидувања, системи, техника и длабока научна анализа. Создавање на што подобри и професионални учесници вклучени во системот, со посредство на техника, опрема и средства со високи оперативни капацитети претставува клучен елемент за гаранција на сигурноста на територијата на државата и народот и на поморските простори каде државата има меѓународни задачи и обврски. Функционалноста и ефикасноста на овој систем зависи многу од познавањата и професионалноста на кадарот што го менаџира и му служи на овој систем. Ова е особено значајно и директно влијае на успехот на операциите за потрага и спасување. Познавањата за функционирањето и клучните начела на системот за потрага и спасување треба да бидат дел од културата и професионалноста започнувајќи од креаторите на политиката што се занимаваат со закони и одлуки во сферата на безбедноста, од донесување на одлуки од страна на управителите на овие системи на сите нивоа што се до координаторите и операторите на терен.⁵⁷

⁵⁷ Naxhia Dr. Idriz – kolonel dhe Ago Dr. Enrik – N/kolonel, Trajtimi i temave për operacionet e kërkim – shpëtimet në kurrikulat mësimore dhe stërvitore - si një përvojë edukimit profesional të FARSH, Konferenca kombëtare (shërbimi i Kërkim - Shpëtimet në RSH), Tiranë 2015, faqe 149

Единиците за потрага и спасување се особено значајни за заедницата но и за туристите во кризни ситуации во туристички зони и зоните кои се одликуваат со висок степен на ризик. Еден од клучните показатели, доколку условите за потрага се идеални и нормални, е широчината (пространоста) на чистката. Експериментите покажале дека ширината на чистката се намалува кога се влошуваат условите за потрага. Исто така експериментите покажале дека профилите на откривање на нормални услови за потрага се многу ниски одошто во идеални услови на потрага. Овие резултати се потпираат на теоријата на потрагата. Покрај тоа, теоријата за потрага продолжува да предвидува можност за откривање на исти фактори на покривање ќе биде пониска за пребарувањата извршени во нормални услови одошто во идеални услови.

Потрагата на исчезнатите лица на земјата може да вклучува голем број на пребарувачи. Логистиката (обезбедување на истражувачи и обезбедување храна и засолниште за нив) може да стане доста сложена, особено во оддалечените области. Опкружувањата за пребарување, а со тоа и вредностите за зафаќање на географската ширина, може драматично да варираат во однос на кратки растојанија, како што се пасиштата и густите шуми кога се во непосредна близина. Задачите за потрага обично вклучуваат мали групи на лица. Областите за потрага се засноваат на теренот, вегетацијата, потребната брзина на пребарување и ширина на зафаќање. Одлуките за области што треба да се пребаруваат кога има недоволно јаки истражувања и алатки, треба да се утврдат на места каде што ефективноста може да се зголеми до највисок степен. Границите на областите за потрага обично се дефинираат со физички карактеристики како што се патеки, водни граници, патишта, патеки, огради, видливи далноводи и цевководи. Овие области за потрага може да имаат неправилни форми.

Треба да се преземат одлуки за подобар баланс меѓу големината на тимот (бројот на лица) и определената големина на зоната. Другите техники за пребарување вклучуваат пребарување на знаци на минување на изгубените лица (траги од стопала, некој паднат предмет и уништена вегетација). Ефикасноста на потрага може да се подобри со комбинирање на воздушните со копнените сили и средства. За единиците за потрага и спасување ќе служат копнените единици, хеликоптерите и поморски средства со нивните

екипи, вооружаните сили кои се способни да навлезат секаде и да ја извршат успешно операцијата за потрага и спасување. Длабоко познавање на можностите и ограничувањата на единиците за пребарување и спасување, вообичаено активирано од координативниот орган на мисијата за пребарување и спасување, е клучно за постигнување безбедност, ефикасност и економска корист во операцијата за потрага и спасување.⁵⁸

Во извршувањето на својата мисија, единицата за спасување врши задачи како што се:

- Спроведување на оперативниот план на органот на координаторот. Каде што е соодветно, дури и кога тој план е изменет од лидерот (командант на зоната);
- Воспоставување и одржување на комуникација по телефон, радио или други средства со органот за координација или директорот (командант) на областа од преземање на функцијата и пренесување на неговиот подреден до завршување на должноста и отстранување до постојано распоредување;
- Точно информирање на координаторот или на командирот за предвиденото време на пристигнување во дежурната зона, можните оперативни ограничувања, брзина на пребарување и можности за автономија при извршувањето на задачата во предметната област вонредна состојба;
- Врши "нормално оперативно" известување до координаторот или на командирот на зоната (операција) на секои 30 минути, без оглед на видот на единицата во работењето
- Доколку забележите некој неевидентен остаток од несреќа (на железница, со луѓе), задолжително да се известат надлежните органи или раководителот (командантот) на зоната во која се оперира, за она што е видено, давајќи и идеја за што може да се прави понатаму;
- Веднаш утврдување со точност местото каде настанала несреќата, евидентирајќи го тоа на карта и со точност информирајте ги институциите и раководителот на операцијата кога тој нема точна информација.

⁵⁸Manuali i Shërbimit të Kërkim – Shpëtimit në FA (SAR), Tiranë 2005, faqe 25

7.3. Канали за контакт за време на операцијата за пребарување и спасување

Комуникацијата се остварува преку испраќач на информацијата до примач на истата со посредство на различни средства. Екипата на SAR (Search and Rescue), преживеаниот, RCC (Rescue coordination centre) и RSC, структурата SAR и многу други треба да располагаат со одредени средства со цел да постои испраќач и примач на информацијата. Менаџерите на SAR треба да ги обезбедат суштинските елементи за комуникација за да се добие вест за спасување, и да се реализира мисијата. Исто така, тие треба да промовираат и употребуваат соодветна предупредувачка опрема, за оние кои имаат потреба од услугите на SAR. Радио врските претставуваат стандардна комуникација за многу служби како полиција, центарот за управување со кризи, аеродроми и други јавни и приватни сервиси, поединечните функционални системи на овие служби делуваат во рамките на своите интерни радиски поврзувања на начин како е тоа определено во нивните планови за врски, поради тоа користењето на нивните системи во SAR операции најчесто мора да биде преку нивните оперативни центри

Во SAR операциите исто така се користат и постоечките поединечни комуникациски средства на секоја SAR единица како јавни жични и безжични врски (телефон, телефакс, телекс, мобилен телефон NMT и GSM, интернет) така и функционалните врски на поедини стопански и дуги системи.⁵⁹

Комуникацијата се потпира на предупредувачкиот систем, координација и на функциите на пронаоѓање на објекти или луѓе во несреќа, дозволувајќи:

- Оние кои се во ризик да го известат системот SAR;
- Системот SAR да реагира и да ја изврши неговата мисија;

⁵⁹АТФ-62 (АЈП-3.3.4.6) COMBAT SEARCH AND RESCUE, February 2000 (Kërkim Shpëtimi në luftë, Shkurt 2000), NATO – Bruksel, стр. 1-1

- На преживеаните да им помогнат единиците на системот SAR со цел извршување на операцијата за спасување.⁶⁰

Информацијата во сите сфери на определени пораки на податоците треба да биде целосна, точна за да може лесно да се сфати. Затоа, системите наменети за тревога треба да бидат сигурни за да генерираат само сигнали во реални ситуации на загриженост, а алармот не треба да бара посебно време, напор или обука од страна на RCC за толкување. Податоците за комуникација за поддршка на SAR мора да бидат конзистентни, целосни и доставени веднаш по предупредувањето.⁶¹

Лажни аларми се сите аларми добиени од системот SAR кои укажуваат на тековна или потенцијална состојба со катастрофи, кога реално не постои таква ситуација. Некои причини за лажни аларми вклучуваат неправилно функционирање на опрема, мешање, тестирање и ненамерна човечка грешка. Намерно пренесениот лажен аларм се нарекува измама. Од суштинско значење е персоналот на SAR да го третира секој аларм како вистинит сè додека не се расчисти ситуацијата.

Доколку бродот или авионот што испраќа аларм е се уште функционален, RCC треба да биде во можност директно да го контактира или преку соодветен објект за комуникација со истата опрема која ја користеч за да се контактира RCC. Овој контакт е неопходен за познавање и поспратни комуникации во два правци за да се преземат информации со цел да се поткрепи планирањето на операциите на системот SAR.

Потребата тимот на RCC и екипите на единиците на системот SAR да бидат способни да зборуваат, пишуваат и да разбираат еден заеднички јазик, за да обезбедат ефективен трансфер на информации е од суштинско значење за успешно извршување на операциите на системот SAR. Во случај на акција на системот SAR, која вклучува податоци за соработка од голем број RCC и SRU во рамките на регионот, најсоодветен јазик може да биде заедничкиот регионален јазик. Во случај на акција на SAR, која веројатно ќе се прошири и надвор од регионалните области, соодветниот заеднички јазик е англискиот.

⁶⁰Manual (Udhëzues) ndërkombëtar për kërkim dhe shpëtim ajror dhe detar - vëllimi 1 - organizimi dhe menaxhimi, Londër, Montreal, Botim i nëntë 2013, faqe 4-1

⁶¹Po Aty, faqe 4-1 – 4-2

Во секој случај, англискиот јазик служи како оперативен јазик на системот SAR во сите прекугранични операции каде што не постои друг заеднички јазик.

Давателите на услуги SAR треба да ценат дека, кога станува збор за говорна комуникација, се покажа дека неправилното пренесување на оперативните информации е најчестиот причинско-последичен фактор за појава на несреќи и инциденти, и дека треба да се направат напори за да се ублажат горенаведените ризици, барајќи вработените во системот SAR треба да го достигнат нивото на користење на еден заеднички јазик.⁶²

Преземањето на сигнали за несреќа ги поставуваат во движење механизмите на системот за потрага и спасување. Средствата за комуникација во случај на несреќа може да бидат различни форми и видови на електронски и визуелни средства. Различните национални и меѓународни системи се создадени и ставени во функција, што значи повикот за помош не поминува без да е слушнат. Целта на развиените системи е да се открие сигналот и уредите за директно пребарување и спасување, додека одржуваат непрекинат контакт. Сигналот за катастрофа го активира системот за пребарување и спасување, но одговорот зависи од одлука на водачот на системот за пребарување и спасување.

7.4. Операција за потрага и спасување

Под операција за спасување и потрага се подразбираат сите активности превземени од Центарот за управување со спасувањето со цел да се соочат со вонредна ситуација или инцидент. Исто така под поимот мисија за потрага и спасување се подразбираат сите преземени дејствија од моментот на тргнување на екипите за спасување упатени кон зоната каде е случена несреќата. Најпосле оваа мисија може да се сфати и како сопствен лет, излегување на море или сопствено патување по копнен пат од базата се до зоната каде се случила некако инцидент односно несреќа.

Успехот на мисијата SAR зависи од брзината со која се планира да се изврши операцијата. Брзото превземање на сите информации кои се на располагање од страна на

⁶²Manual (Udhëzues) ndërkombëtar për kërkim dhe shpëtim ajror dhe detar - vëllimi 1 - organizimi dhe menaxhimi, Londër, Montreal, Botim i nëntë 2013, faqe 4-2

RCC се неопходни за процена на целата ситуација, и одлуката за текот на дејствието и навремено реагирање на силите и средствата на SAR. Треба да се појасни дека не постојат две операции на SAR за чија реализација треба со точност да се следи истиот модел за работа.

Инцидентите на SAR обично минуваат низ утврдени фази, кои може да се користат со цел да се помогне во организацијата на активностите за навремено реагирање. Овие фази треба да се интерпретираат со флексибилност, бидејќи многу од предвидените дејствија може да завршат истовремено или на некој друг начин за да се прилагодат кон специфичните околности.

Структурите на институцијата SAR не можат да реагираат на некој инцидент се додека не се свесни дека луѓето се во неволја и имаат потреба од помош. Пошироката јавност треба да се охрабри да известува за секој анормален настан за кој слушнале или за кој се сведоци.

Единиците за контрола на воздушниот сообраќај (ATS) добиваат многу информации околу летовитена авионите и се во периодичен контакт со авионот. Па доколку авионот се наоѓа во кризна ситуација, за тоа прв алармира ATS.RCC обично ќе се известат од единицата за контрола на воздушниот сообраќај за вонредната состојба во која се наоѓа авионот. Сепак, известувањето за вонредна состојба на авионите често се добива од локален аеродром, лице кое известува за тоа или сведок кој видел кризна ситуација на авион.⁶³

Операцијата за спасување треба да започне веднаш по пронаоѓањето на местото на несреќата. Одговорниот раководител на SAR системот треба да определи кои методи за спасување треба да се следат и кои инструменти за спасување треба да се користат. Тој треба да ги земе во предвид и следниве факти:

- Дејството кое треба да биде преземено од единиците SRU и други единици на местото на настанот;
- Локација на преживеаните, било да е на копно или во вода, видот на теренот, близина со брегот, и оддалеченост од оперативните бази;

⁶³АТР 10 (D) КЕРКИМИ ДНЕ МБРОЈТЈА, botim i NATO-s, 10 Janar 1995, faqe 6-1

- Потрага по преживеаните и доколку е потребно пружење на итна медицинска помош;
- Опремата за спасување со која се располага и подготвеност;
- Временски услови и период од денот.⁶⁴

Процедури на SRU (*Search and rescue unit*) за потрага на местото на несреќата. Кога местото на несреќата и можните преживеани се пронајдени, SRU ќе направи за да ја олесни задачата на RCC за извршување на операцијата за спасување. Оваа единица ќе им помогне на оние кои можат да одат на местото на настанот за да ја остварат спасувачката мисија или за да извршат истражување и да им пружат помош на преживеаните.⁶⁵

Контејнерите или пакетите што содржат опрема за преживување кои одат директно до преживеаните, покрај општата содржина на симболи кои кажуваат што се имаат и код со определена боја. Препорачаниот код е:

1. Медицински набавки и опрема за прва помош – Црвен крст или црвен крст на бела основа;
2. Храна и вода – сина боја;
3. Ќебе и заптитна облека – Жолта;
4. Различна опрема – црна боја;
5. Мешани набавки – соодветна боја во комбинации;

Секторот (центарот) за координирање на спасувањето определува како ќе се одвива спасувачката мисија и кои помошни средства ќе се користат, врз основа на подолу наведените фактори:⁶⁶

- Дејствија преземени од страна на средствата што реализирале набљудување и од другите средства присутни во зоната;

⁶⁴АТР 10 (D) KËRKIMI DHE MBROJTJA, botim i NATO-s, 10 Janar 1995, faqe 6-72

⁶⁵Po Aty, faqe 6-73

⁶⁶Manuali i Shërbimit të Kërkim – Shpëtimit në FA (SAR), Tiranë 2005, faqe 65

- Местото во кое се наоѓа изгубениот на копно или во море, типот на теренот или оддалеченоста од брегот, оддалеченоста од базата од каде тргнува или тргнуваат средствата за потрага и спасување;
- Наоѓање на изгубените; доколку тоа е непознато, треба да се мисли дека ним ќе им е потребна брза помош;
- Бројот на повредени лица на кои ќе им се помогне;
- Средства за пружање помош со кои се располага и степенот на нивната подготвеност;
- Метеоролошките услови и непредвидливиот ефект во операцијата за помош;
- Час во денот (време).

Кога регионот каде се случена несреќата е лоциран преку воздушна или поморска потрага, средството за потрага треба да биде присутно таму се додека операцијата за потрага и спасување не заврши. Операцијата за спасување може да биде посложена и поризична одошто операцијата за потрага. Во оваа операција се прави невозможното за олеснување на работата, што треба да се предвиди за спасувањето, доколку тоа не може да се направи од средствата за пребарување-спасување следува овој тек на работа:

1. Познати се изгубените што се видени преку еден од системите наведени подолу:
2. Испушта (исфрла) радиоапарат за итна комуникација и материјали за преживување.
3. Постојано е под надзор местото на настанот на несреќата, контролирајќи го истот и точно определувајќи ја позицијата со фрлена радиофреквенција, кутија за чад или ознака во боја.
4. Го известува секторот (центарот) за координација на спасувањето со следниве информации:
5. Испраќа и управува други средства за помош.
6. Останува во зоната се до пристигнувањето на другите помошни средства.⁶⁷

⁶⁷По Аty, faqe 67

7.5. Спасување на преживеаните и санитарен транспорт

Како што е наведено погоре, секој командант е одговорен за организирање на операции за пребарување и спасување во неговата област на борбени операции. Командантот на обединета сила во операцијата треба да ја делегира одговорноста за пребарување и спасување на командантите на составните компоненти за да ги пребарува и спаси луѓето кои се изложени на ризик. Иако ја доделува оваа надлежност и одговорност, тој повторно е одговорен за организирање на Обединето центар за пребарување и спасување. Овој центар треба да биде способен да планира, координира и спроведува операции за пребарување и спасување. Центарот е организиран со персонал од две или повеќе сили и одговори на:

- Составување и распределба на специфичните упатства во врска со спасувањето на луѓето, со концептите и специфичните инструкции;
- Известување за командите на компонентите за локализирање на изолираниот тим.
- Координација со национални средства во врска со зоната околу изолираниот тим.
- Мониторинг на дејствата во спасувачкиот процес од страна на центрите за спасување и потрага.

Потрагата и спасувањето е наука за потрага и пружање помош и спасување на лица кои имаат или се мисли дека имаат потреба од помош. Овие процедури, потрага и спасување, се поврзани и формата за нивна реализација зависи од она што се бара, зачестеноста на операцијата, кадарот и опремата која им стои на располагање.

Клучната задача, со која се соочуваат спасувачите при реакција во вонредна ситуација е да се бараат и спасат жртвите и да им се пружи прва помош.

За да започнат со потрагата по жртви, екипите за спасување мора да ги соберат и запознаат информациите добиени од ситуацијата, релевантните информации за областа на работењето, природата на итни случаи и можните методи на пребарување. За ефикасно набљудување на местото на работење, потребни се разни мапи и фотографии, резултати од најсовремени операции, временско прогнозирање, проучување на флора и фауна, опции за

превоз (патишта и железници), проучување на планински премини и многу други елементи.

Потоа спасувачите треба да ги изберат најдобрите методи кои ги користат во операцијата за спасување во несреќа или во случај на голема природна катастрофа или катастрофа предизвикана од човекот.

Основните методи за потрага ги опфаќаат:

- визуелите;
- методнаслушање;
- методнадлабинскапотраганакопно, насондажа, откривањенатраги;
- земањевопредвиднасведоците;
- воздушнапотрага;
- Потрагасопомошнаспецијализиранаопрема и сопомошнакучиња

Откако ќе се пронајдат жртвите, се воспоставува контакт со нив (звучно, преку радио или телефон). Спасувачите истовремено започнуваат со чистење и откривање на засолништата

Во операциите за потрага и спасување во урнатини, активирањето на возила и механизми во поголем број случаи е доста корисно бидејќи тие можат да помогнат во расчистувањето на премини и патишта, да ги поместат и да ги уништат тешките елементи од конструкциите и да им помогнат на спасувачите и жртвите да се движат понатаму.

Спасувањето на луѓе на височина опсадени на делумно урната зграда, започнува со испитување и контрола на степенот на оштетување на надворешните потпорни ѕидови на конструкциите, определувајќи ја локацијата на луѓето и проценувајќи ја можноста за евакуација.

ДЕЛ ОСМИ: Сопствено истражување, праткичен пристап и анализа на терен за управување со кризите, храната и транспортот на истата во Косово

8.1. Управување со кризите во Косово

Република Косово е склона на разни видови природни непогоди, вклучително земјотреси, поплави, суши, шумски пожари и лизгања на земјиштето. Поплавите, особено поројните поплави, во комбинација со лизгања на земјиште и кал, се најчестите непогоди. Земјоделството, коешто главно се одвива по течението на реките, е еден од секторите коишто се најмногу засегнати од овие непогоди. Покрај тоа, овој сектор е погоден и од суши поради намалената достапност на влага во почвата во текот на летото. Со климатските промени, се очекува овие екстремни временски појави да се јавуваат почесто и да бидат поизразени. Намалувањето на овие негативни влијанија врз земјоделскиот сектор е од посебна важност, особено за речиси половина од населението кое живее во руралните средини и кое во голема мера е зависно од овој сектор како извор на храна и приход.

Косово треба да биде подготвено за потенцијални кризни и непланирани ситуации кои може да настанат.

Прашањата за управување со вонредни состојби претставуваат еден од најсложените и најчувствителните сегменти на секое општество. Секоја земја има приоритет на подготвеноста за вонредни состојби бидејќи секоја мерка на претпазливост ќе ги минимизира природните непогоди што можат да ја загорзат државата.

Концептот на цивилна заштита главно се однесува на внатрешните работи на државите, но недостатоци е да се каже дека тоа е ексклузивна надлежност на само една држава. Природните непогоди можат да се појават не само во една држава - тие можат да имаат регионални реперкусии и пошироко. Навистина, прашањата за граѓанска заштита веќе добиваат меѓународен карактер. На Република Косово, како земја во развој, му требаат повеќе подготвени капацитети за да можат да одговорат на кризни ситуации кои можат да бидат од различна природа. Во овој случај, неизбежна е потребата од градење на капацитети и ресурси за справување со ситуации кои вклучуваат граѓански вонредни состојби.

Врз основа на перцепцијата и проценката на заканите и ризиците, плановите мора да бидат направени на стратешко и оперативно ниво. На стратешко ниво, недостасува сеопфатна стратегија. Постои тенденција да се смисли таква стратегија, но одложувањата се оправдани со недостаток на финансирање, иако оценките покажуваат дека донаторите придонеле и би можеле да придонесат понатаму. Националниот Совет на Безбедност треба да ги консолидира и да направи проценки, совети и дискусии за заканите и ризиците во Косово, во овој случај, за ризиците кои произлегуваат од елементарни непогоди, прехрамбени кризи и слични непогоди.

Стратегијата за одговор на природни непогоди треба да се заснова на безбедносната стратегија на Косово. Косово сè уште не ја нема подготвена оваа стратегија, иако нејзината важност е неоспорна.

Врз основа на законот за Агенцијата за управување со вонредни состојби, спомнатата агенција е главната институција надлежна за координација и управување со итни ситуации и намалување на ризикот од катастрофи која координира и соработува тесно со институциите на централно и локално ниво, невладини организации, граѓанско општество, приватен сектор.

Косово веќе е дел од економската интеграција во регионот, со цел уште повеќе да се прошири пазарот. Целта само по себе е да се зголеми конкурентноста на оваа економија со зголемување на нејзиниот извозен капацитет за намалување на трговскиот дефицит што Косово го има во моментот. Како важно место за развој на бизнисот, Косово нуди голем број компаративни предности, како што се: млада и добро квалификувана популација, значителни природни ресурси, поволни климатски услови, нова инфраструктура, географска локација со пристап до регионалниот пазар. ЦЕФТА и Европската унија, земја која се стреми кон други силни економски и финансиски механизми, како што е Светската трговска организација - СТО, итн.

Косово има богато културно наследство од античките цивилизации до денес, наследувајќи богато културно богатство, кое е составен дел на светското културно наследство. Ова богато наследство го има во секој дел на Косово, во: археолошки и природни паркови и центри, во уметнички галерии, фотографски и филмски архиви, во тврдини и кули, во

култни споменици и населби, во калдрма и тесни улици, во своите фонтани, како и во неговите музеи, уметнички збирки, занаети и др.

Вонредни состојби предизвикани од разни природни фактори или развој на активности на човечки фактори секој ден ги загрозуваат животите на луѓето, како и предизвикуваат губење на материјални добра. на општеството во целина, додека нивното појавување во која било земја може да предизвика загуба не само во земјата вклучена во катастрофата, туку и пошироко. Затоа е потребно креирање на национален документ кој би го анализирано нивото на ризик од природните непогоди и подготвеноста за реагирање на минимизирање на истите.

8.1.1. Историја на кризи и природни катастрофи во Косово

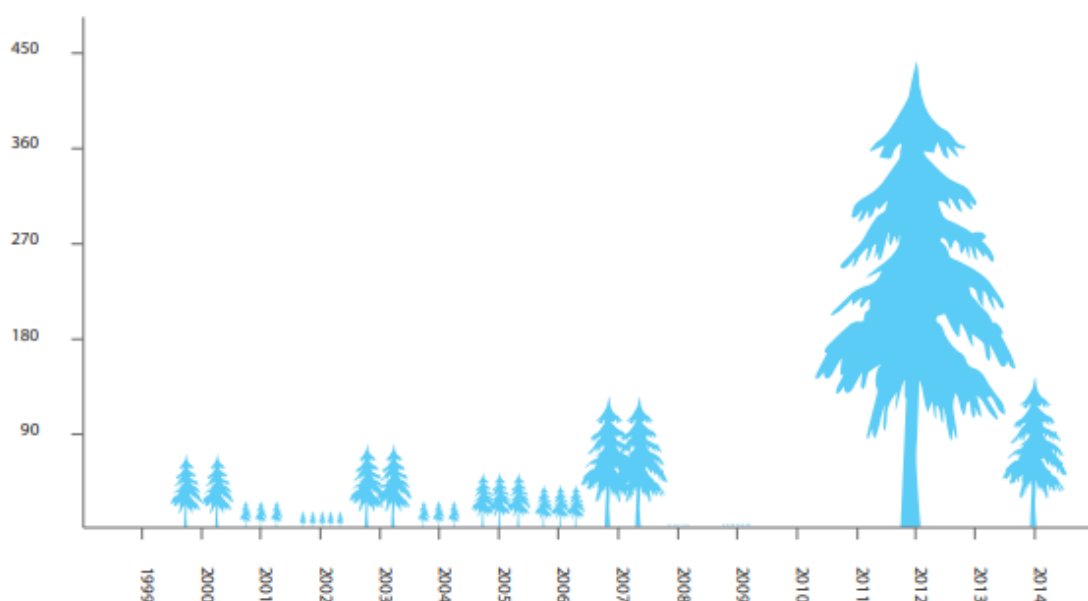
Природни непогоди што најчесто го погодуваат и го загрозуваат Косово се: поплави, пожари, геолошки, биолошки и метеоролошки настани. Најновата база на податоци за историски податоци креирана во 2015 година „Десинвентар Косово“⁶⁸ ги отсликува најголемите ризици од природни и други катастрофи во Косово. Свкупно, според сознанијата на ДесИневентар⁶⁹, во просек 14.400 лица се погодени од катастрофи секоја година, околу 1 ÷ 2 лица умираат, додека економските штети достигнуваат и до 8,5 милиони (€) со 1228 домови и 1261 хектари земја погодена од катастрофи. Според природните непогоди, Косово е погодено на следниов начин: шумски пожари (74%), главно во Приштина, Каменица и Дечан; поплави и поплави (82%), главно во Урошевац, Раховец и Скендерај. Метеоролошки настани (39%) со посебен акцент на: Подујево, Урошевац и Ѓаковица. Природните катастрофи се сметаат за феномени што можат да влијаат врз безбедноста и владеењето на правото. Со оглед на ниското ниво на социјални, економски и еколошки проблеми што растат, ризикот од природни катастрофи во Косово се проценува дека има значителна штета на социо – економскиот развој.⁷⁰

⁶⁸ Agjencia e Menaxhimit Emergjent, 2015, DesInventarKosova, <http://desinventar.cimafoundation.org/DesInventar/profiletab.jsp?countrycode=rks&continue=y>,

⁶⁹ DesInventar е методолошка алатка, развиена со поддршка на UN ISDR и UNDP за генерирање и изградба на бази на податоци за штети, загуби и воопшто, ефектите од катастрофи.

⁷⁰ Zupka, 2014, Integrimi I Zvogëlimit të Rrezikut për Investime.

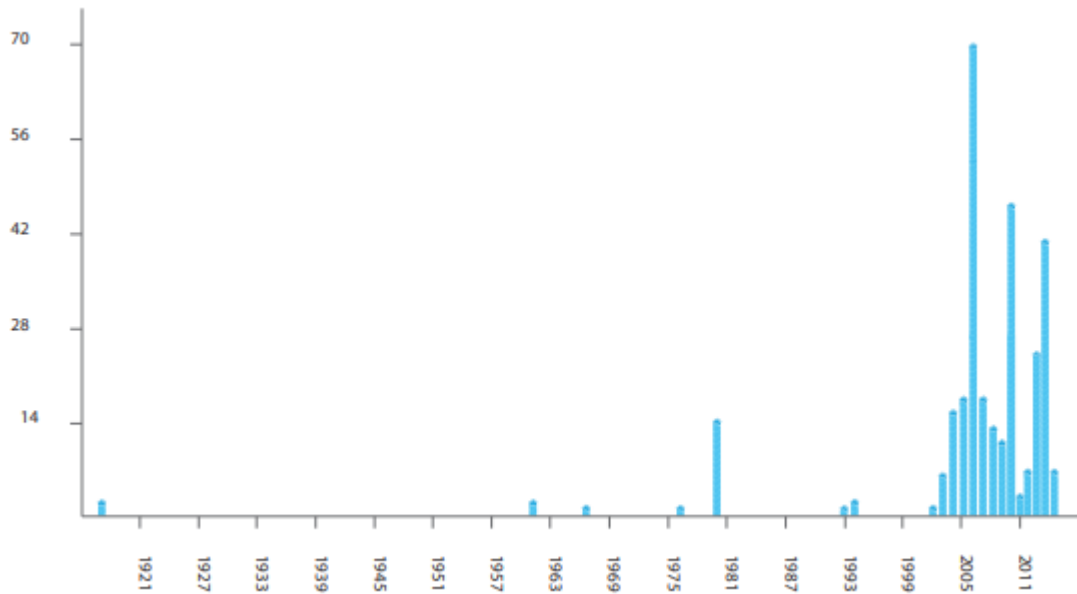
Обидот да се намали ризикот од природни непогоди во Косово, како и во светот, е проблем што се влоши во последните 15 години на транзиција, поради феноменот на климатските промени, индустријализацијата на земјата, штетите предизвикани од војната, неформалните населби, немање планови и неспроведување на мерките за заштита на животната средина, деградација на шумите и речните корита, депонирање на отпад итн. Врз основа на статистиката обезбедена од DesInventar⁷¹, бројот на катастрофи бележи зголемен тренд во текот на годините 1999-2014 година, започнувајќи со рефлексива на шумски пожари на следниов начин:



Слика 1. Временските трендови шумските пожари во период од 1999 – 2014

Извор: DesInventar Kosova, 2015

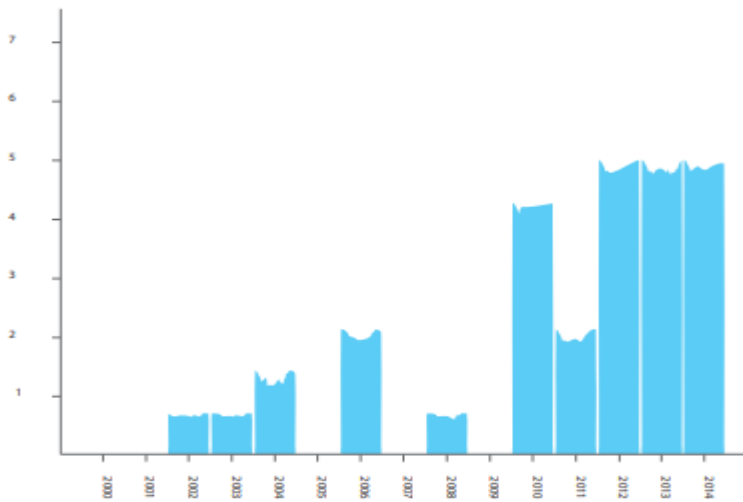
⁷¹ Agjencia e Menaxhimit Emergjent, 2015, DesInventarKosova, <http://desinventar.cimafoundation.org/DesInventar/profiletab.jsp?countrycode=rks&continue=y>



Графикон 1. Временските трендови на поплавите и брзите поплави во период од 1916 – 2015

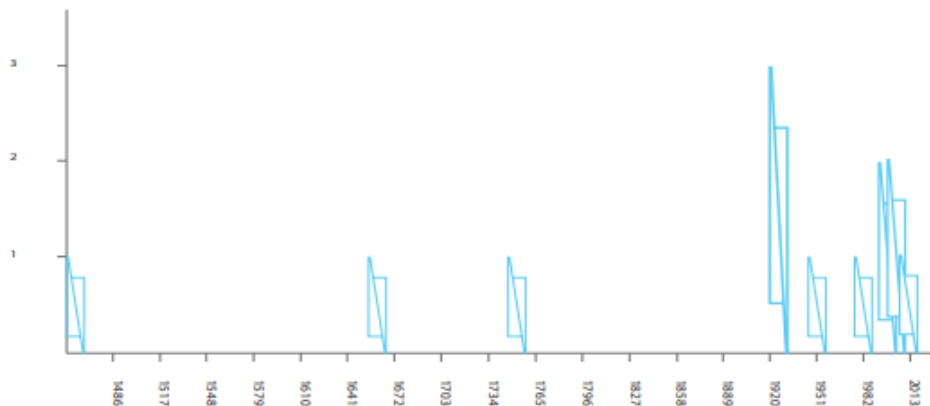
Извор: DesInventar Kosova, 2015

Истиот тренд е забележан и за поплави и брзи поплави каде феномените со години се зголемуваат. Речиси 90% од вкупно 262 настани што се случија во период 2000 - 2014 година. Општо, бројот на настани се зголемува и достигнувајќи максимална квота во 2006 година (68 настани). Во последните 15 години најмалку една поплава се случи секоја година во земјата или во просек 18 настани годишно.



Графикон 2. Временски тренд на лизгање на земјиштето, временски период: 2000-2014

Извор: DesInventar Kosova 15



Графикон 3. Временските трендови кај земјотресите 1456 – 2014⁷²

Извор: DesInventar Kosova 15

Земјотресите за периодот 1851 ÷ 2013 година исто така одразуваат на растечки тренд во последните 20 години. Но, ова може да се должи и на недостаток на податоци пред 1993 година кога беа идентификувани само големи природни непогоди.

⁷² Официјалните податоци од Дес Инвентар не даваат понови податоци од 2014 година. Воедно недостигот на понови податоци во одреден сегмент недостигаат

Во однос на финансиските услови, податоците од минатото за катастрофи, исто така од DesInventar, одразуваат на растечки тренд на економска штета од 2000 година.

8.1.2. **Политика на вреднување на ризиците во минатото во Косово**

Идентификувањето на заканите и ризиците е фактор за подобрување на подготвеноста било да е на превентивен или реактивен аспект.

Едноставно кажано, проценката на заканите и ризиците во безбедносниот сектор е еден вид „устав“ во безбедносниот сектор бидејќи се заснова на оперативни политики. Точно е дека на Косово и недостасува благодарност во оваа област. Најсеопфатната проценка беше спроведена во текот на 2005 и 2006 година од страна на УНДП, каде има посебно поглавје кое вклучува закани и ризици во Косово. Исто така, до независноста имаше проценки за закани и ризици поврзани со природни непогоди од страна на КЗК, Одделение за управување со вонредни состојби во Министерството за внатрешни работи и ОБСЕ, но сите овие или ограничени или веќе не постојат, затоа што истите треба да бидат обновени.

Од гледна точка на експертите, со оглед на развојот, инвестициите и промените во инфраструктурата, оценките и плановите треба да се прават најмалку еднаш на три години. На тригодишна основа треба да се подготват планови за превентивни и оперативни мерки. Ова ќе доведе до соодветно стратешко планирање.

Како што споменавме и во погорниот дел од оваа истражување во периодот од после војната до прогласувањето на независност се има направено одредена инвестиција во овој сегмент. Во овој поглед, постои структура која е дел од управувањето со итни случаи. Во Косово, КЗК и Одделот за управување со вонредни состојби (ДМЕ) досега се занимаваа со прашања од цивилна заштита.

Што се однесува до планирањето и евалуацијата, постојат слабости на ниво на општината и особено врз основа на специфичностите на општините, соодветна проценка и планирање е неизбежна. На пример, некои општини се изложени на поголем ризик од шумски пожари

заради густината на шумите и несоодветниот терен (Дечан, Пеја, Истог, Каменица итн) Или, во некои општини има проблеми со загадување на воздухот, токсични и радиоактивни средства (Митровица, Обилик, Приштина). Поплави и лизгање на земјиштето (Косово Поле, Качаник, Вучитрн) Најспецифичен е регионот Гилан / Гњилане кој е сеизмолошки нестабилен и најзагрозен.

Врз основа на овие карактеристики, не само плановите, но, исто така и подготвеноста на акција мора да се направи во согласност со околностите. Ова истражување покажа дека само неколку општини прават планови (исто така не се редовни), други воопшто не ги обновуваат а трети воопшто и ги немаат.

8.1.3. SWOT анализа на подготвеноста на Косово да ги менаџира непогодите и ризиците

Предности:	Слабости:
<ol style="list-style-type: none">1. Законодавството во сила ги дефинира задачите, одговорностите и механизмите на институционална координација.2. АМК е координативна институција за придроните ризици и непогоди во Косово3. Има широк спектар на владини и невладини институции кои се вклучени и активни во областа на менаџирање на ризици.4. Постојат основни национални документи: Документ за проценка на ризик (на национално и локално ниво) и Национален план за реагирање.5. Јавните и приватните високообразовни институции нудат акредитирани курсеви за Менаџирање со Ризици	<ol style="list-style-type: none">1. Системот за намалување на ризиците кој ги опфаќа законите, политиките и правилниците е сеуште неконсолидиран2. На косовските институции им недостасува капацитет за циклусот на управување со катастрофи3. Намалувањето на ризикот од катастрофи не е доволно вградено во владините планови и политики4. Не постојат јасни механизми за одговорност и одговорност за спроведување на законите и политиките за намалување на ризици од непогоди5. НРН сè уште не е приоритет на владата за распределување на потребните средства од националниот буџет, вклучувајќи превенција, подготвеност, одговор и закрепнување.6. Недостасуваат технички и организациски капацитети за управување со природен и друг ризик од катастрофи, вклучувајќи системи за рано предупредување.7. Статистиката и базата на податоци за НРН е многу ограничена.8. Непристапност до податоци во реално време, вклучувајќи локација и просторни податоци, како што се системи за географска технологија (GIS) за НРН9. Ниско спроведување на активности за подигнување на свеста на заедницата и подигнување на свеста за создавање безбедна и одржлива заедница

МОЖНОСТИ	РИЗИЦИ
<ol style="list-style-type: none"> 1. Косово има намера да ја спроведе Рамката за акција на Сиднеј (2015-2030). 2. Постои билатерален договор за поддршка со Турција, Хрватска, како и договори за соработка со Македонија и Албанија 3. Развој на систем на историски попис на катастрофи со цел развој на политики и планови во континуитет. 4. Дополнување на тековната законска рамка со пошироко вклучување во циклусот за управување со вонредни состојби: превенција, подготвеност, одговор и закрепнување.] 5. Вклучување на проценка на ризик во плановите за развој 6. Развивање и координација на системот за рано предупредување на сите нивоа на власта. 7. Инкорпорирање на евро-кодери и сеизмичко микро управување, како и научно истражување во планови за развој (просторно, урбано, инфраструктурно и друго). 8. Присуството на меѓународни организации е добра можност да се поддржи имплементацијата на оваа стратегија 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ниското ниво на економски и социјален развој е еден од показателите дека катастрофите во Косово имаат значителни последици. 2. Недоволно финансирање за НРН во владини и странски донаторски програми. 3. Косово не е членка на ООН и релевантните меѓународни механизми кои влијаат на недостаток на финансирање и финансирање од разни грантови на меѓународни програми за градење на капацитети за НРН 4. Градежната инфраструктура и третманот на речните сливови заради недостаток на урбанистички планови и конкретни проекти, не ги исполнува критериумите на НРН 5. Преоптоварување на меѓуинституционалните механизми за координација со бирократски и административни формалности кои би го забавиле протокот на информации и донесувањето одлуки 6. Неспроведување целосно на стратегијата во територијата на Косово

Што се однесува со емергенциите општа констатација за Косово кое може да се извади е дека:

- Недостасува опфаќањето на намалување на ризикот од непогоди во политике и развојните планови на Косово.
- Можностите за рано предупредување на владините институции треба да се зајакнат
- Потребата за дизајнирање, развој на програми и обука за создавање безбедни и одржливи заедници.

- Наведувањето нови ризици, анализирање и превентивни мерки се постојан предизвик за успешно спроведување на оваа стратегија.

8.1.4. Организациска поставеност при менаџирање на криза во Косово – практичен осврт

Најголемото институционално остварување за време на овие години е воспоставувањето, или поточно тенденцијата да се воспостави интегриран систем за менаџирање со кризи. Тој систем со обидува да воспостави механизми и алатки на дејствување при евентуални кризни ситуации коиби ја загрозиле безбедноста на граѓаните.

Наша примарна цел е да се анализираат потребите од храна во емергентни ситуации, па затоа при делот на анализа ќе се концентрираме само во овој домен.

Храната спаѓа во групата на потрошливи ресурси. За овие ресурси интегрираниот систем за менаџирање со кризи предвидува посебен статус. Тие ресурси се мерливи и како такви нивната проценка е полесна при понатамошна анализа и оценување. За да се случи целиот овој процес потребна е една многу важна премиса, т.е. идентификација и класификација на ресурсите.

8.1.4.1. ИДЕНТИФИКАЦИЈА И КЛАСИФИКАЦИЈА НА РЕСУРСИТЕ

Класификација на ресурсите е категоризација според капацитетот, потребните ресурси, распоредени и користени во инцидентот. Мерените стандарди кои го одредуваат капацитетот и нивото на изведба на ресурсот служат како основа за категоризација. Корисниците на ресурси на сите нивоа ги користат овие стандарди за да ги идентификуваат / дефинираат и инвентарраат ресурсите. Според својата природа ресурсите може да се поделат во подкатегории за потолна дефинирање на потребните капаците за исполнување на специфичните барања. Класификацијата на ресурсите е континуиран процес, дизајниран да биде што е можно поедноставен и да овозможи редовна употреба и точност во пополнувањето на потребните ресурси. Да им овозможи на ресурсите да бидат распоредени и користени на национална основа, ММЕ (со влез од централен, регионален, локален, приватен сектор, невладини и професионални

национални организации), е одговорна за овозможување на поставување и објавување на национални стандарди за класификација на ресурси и да се осигура дека овие класифицирани ресурси го одразуваат нивниот оперативен капацитет.

Во табелата може да се види класификацијата на ресурсите, според која може да се примети која е од поголема важност, а која не.

Во Косово според класификацијата на Интегрираната Стратегија за менаџирање со кризи категориите на ресурси се претставени овие елементи

- Транспорт	- Здравство и здравје
- Комуникации	- Истражување и спасување
- Јавни и инженерски работи	- Реагирање кон ризичните материји
- Противпожарна	- Храна и вода
- Информирање и планирање	- Енергија
- Владеење на правото	- Јавно информирање
- Менаџирање на ресурсите	- волонтеризам и донации

Извор: Интегрирана Стратегија за Менаџирање со Кризи⁷³

8.1.5. Пандемјата COVID - 19 во Косово и неговото менаџирање

На крајот на декември, здравствени лица од Кина ја известија Светската здравствена организација дека имаат проблем: непознат, нов вирус предизвикувал болест слична на пневмонија во градот Вухан. Тие брзо утврдија дека станува збор за коронавирус и дека брзо се шири низ и надвор од Вухан.

Коронавирусите се чести кај животните од сите видови, а понекогаш може да се развијат во форми што можат да ги заразат луѓето. Од почетокот на веков, два други коронавируси скокнаа на луѓето, предизвикувајќи ја епидемијата на САРС во 2002 година и епидемијата на МЕРС во 2012 година.

⁷³ Qeveria e Republikës së Kosovës, Strategjia e Integruar e Menaxhimit me Emergjencat, Prishtinë, 2012, faqe 49

Научниците сметаат дека овој нов вирус првпат станал способен да премине кај луѓе во почетокот на декември. Се чини дека прво се заразиле луѓе на пазарот со морска храна во Вухан, и се проширило од таму.

Типот на животното од кое потекнува вирусот не се знае. Еден тим истражувачи во Кина објавија извештај во кој се тврди дека потекнува од змии, врз основа на генетскиот код на вирусот. Сепак, научниците се мошне скептични кон тој заклучок. Друга анализа открила дека генетската секвенца на новиот вирус е 96 проценти идентична со еден коронавирус пронајден кај лилјаци. И SARS и MERS потекнуваат од лилјаци.

Симптомите кај заразените лица се движат од благи до тешки. Според СЗО, околу една четвртина потврдени случаи се сериозни. Досега, стапката на смртност е околу 4 проценти, иако тоа може да се промени како што напредува епидемијата. Стапката на смртност за SARS беше околу 14 до 15 проценти. Повеќето смртни случаи кај оваа епидемија се постари луѓе што имаат други здравствени проблеми, како срцеви заболувања, хипертензија и дијабетес. (Тоа е истата демографија што е под најголем ризик да умре од болести како грип.)

Не знаеме ни колку брзо или лесно може да се шири вирусот од личност до личност. Првичните докази сугерираат дека вирусот се пренесува само од болното лице на неговите блиски членови на семејството или на лекарите. Ова е знак дека - како и другите коронавируси - може да се пренесе само помеѓу луѓе што се во многу близок контакт едни со други, и веројатно се шири кога заразеното лице кива или кашла. Но СЗО на 23 јануари објави дека има стабилен синџир на луѓе што го пренесуваат вирусот од најмалку четири генерации: едно лице се разболело (веројатно од животно), му го пренело вирусот на друго лице, кое му го пренело на друго лице.

СЗО вели дека истражувачите сметаат дека секоја болна личност ќе зарази уште меѓу 1,4 и 2,5 луѓе, иако тоа е само прелиминарна процена. Овие броеви се нарекуваат R_0 на вирусот. R_0 е математичка претстава за тоа колку добро може да се шири инфекцијата - колку е поголем бројот, толку побрзо се шири. За споредба, R_0 за SARS беше помеѓу 2 и 5. Карантините и другите дејства преземени за контрола на епидемијата на еден вирус

може да го намалат бројот на заразените од болно лице. Откако тоа ќе се земе предвид, истражувачите ќе можат да го пријават ефективниот број на репродукција или Rt. Целта е Rt да се турне под 1, така што болните да не ги заразуваат другите и болеста да престане да се шири.

Потребни се информации за сериозноста и за преносливоста за да се утврди колку е „лоша“ болеста. Епидемиолозите често ја користат оваа алатка за да ги проценат новите грипови, на пример, и да можат да донесат одлуки.

Ако некоја болест не е многу тешка (и убива само мал процент на луѓе), но е пренослива, таа сепак може да предизвика разорни ефекти - ако нешто заразило милиони, малиот процент на оние што починале сепак ќе биде голем број починати луѓе.

Што се однесува до Косово, првите два случаи на вирусот Корона (Ковид-19) беа потврдени и на Косово на вонредната конференција (13.03) од министерот за здравство, Арбен Витиа. Погодените од „Ковид-19“ се „20-годишен италијански државјанин и косовски државјанин на возраст од 77 години“.

Според Институтот за Јавно Здравје на Косово, од 08.02.2020 до 28.03.2020 година, во Лабораторијата за молекуларна микробиологија со метод РТ-ПЦР, биле тестирани вкупно 1.037 сомнителни примероци за вирусот САРС-КоВ-2 и од нив се добиени позитивни резултати. деведесет и еден (91) случаи со еден (1) случај на смрт на постара 82 годишна возраст.

Мерки на Косовските власти:

Владата на Република Косово одржа вонредна средба на која одлучи да преземе мерки, откако ги потврди позитивните случаи со „Корона вирус“ СОВИД-19 и тоа:

1. Забранет е излез на граѓаните во Општина Клина⁷⁴

⁷⁴ Најголем број на случаевите се концентрирани во три општини и тоа: Клина, Витија и Малишево

2. Забранет е влез и излез на граѓаните во Општина Вито;
3. Се прекинува меѓуградскиот транспорт во Република Косово веднаш, како и организираниот меѓународен транспорт;
4. Се затвараат копнените граници за патниците кои влегуваат во Косово, тоа не е случај за косовските граѓани, сите косовски државјани кои влегуваат низ овие граници ќе бидат подложени на дополнителни лекарски прегледи со наредба да бидат изолирани 14 дена;
5. Од 16 март 2020 година до 24:00 часот, привремено суспендирање на сите воздушни патувања на аеродромот во Приштина, освен воените летови и медицинските итни случаи (MEDIVAC). Исклучоците се линиски патувања, управувани од екипажот, но исклучуваат патници кои служат само косовски патници;
6. Се затвараат сите кафулиња, барови, пабови и ресторани, трговски центри со исклучок на аптеки и маркетите;
7. Се суспендираат сите културни и спортски активности.
8. Намалување на основните активности и основниот персонал на која било јавна установа, освен здравствениот и безбедносниот персонал;
9. Се затвораат пазарите на животни и пазарите на возила;
10. На приватните компании им е наредено да ја организираат својата работа така што повеќето активности да ги вршат работниците од дома;⁷⁵

8.1.6. Одговорниот сектор за менаџирање со прехранбена криза во Косово

Според Интегрираната Стратегија одговорен сектор за анализирање на резервите на храна и неговото менаџирање при случаеви на криза е секторот на логистика.

Секторот за логистика е одговорен за сите услуги за поддршка потребни за да се овозможи ефикасно и ефикасно управување со инциденти, вклучително и снабдување со ресурси.

⁷⁵ <https://insajderi.com/keto-jane-10-masat-ge-i-mori-geveria-per-shkak-te-koronavirusit/>

Секторот исто така обезбедува услуги, безбедност (инциденти и простории за командни простории) транспорт, одржување и полнење гориво на опрема, услуги за храна, поддршка за комуникација и информатичка технологија и медицински услуги за одговор при итни случаи, вклучително и вакцинирање по потреба. Во рамките на логистичкиот сектор, пет основни единици ги исполнуваат функционалните услови:

- Единица за снабдување: нарачува, прима, депонира и ги изработува сите ресурси потребни и поврзани со инцидентот, персоналиан и набавените артикли.
- Единица за копнена поддршка: Обезбедува секаков транспорт на земја за време на инцидент. Во тесна врска со обезбедување на транспорт, единицата е исто така одговорна за одржување и снабдување со возила, водење евиденција за нивната употреба и изготвување на планови за сообраќај / сообраќај.
- Единица за објекти: Ги поставува, одржува и расклопува сите објекти што се користат за поддршка на инциденти. Единицата исто така обезбедува услуги за одржување и безбедност потребни за поддршка на инциденти.
- Единица за храна: Ги одредува потребите за храна и вода, планира менија, нарачува храна, обезбедува места за готвење, готви, служи, одржува места за услуги за храна и управува со проблеми со безбедноста на храната.
- Одделение за комуникација: Клучни одговорности вклучуваат ефективно планирање на комуникацијата, како и стекнување, распоредување, одржување и одговорност на комуникациска опрема.
- Медицинска единица: Одговорна за обезбедување на ефективни и ефикасни медицински услуги на персоналот на инциденти.

8.1.7. Засилување на капацитети на Косово за менаџирање со кризи од природни и други непогоди

Управувањето со ризици според рамката на Senday мора да биде изградено во однос на ризик од катастрофи, вклучувајќи аспекти на ризик, ранливост и градење на капацитети.

Осврнувајќи се на SWOT-анализата, разбирањето на ризикот од феноменот природните и други непогоди останува недоволно за косовските институции. Косовските институции се кривки и неподготвени да се справаат со непогоди од поголем размер.

Исто така, постои недостаток на поддршка и чувство на разбирање дека природните и други непогоди треба да бидат приоритет за развој на капацитетите, оставајќи мала финансиска и човечка поддршка. Новите ризици исто така не се соодветно анализирани и проценката на ризикот од страна на природните и други непогоди, а во општинските планови не се спроведува според стандардите. Затоа е важно да се градат човечки и технички капацитети, како и да се дефинираат јасно улогите и одговорностите за системот намалување на ризиците од непогоди.

Зајакнување на системот на намалување на ризици од непогоди бара инвестиции во научни, технички капацитети и се третира како суштинска компонента на економскиот и социјалниот развој за да се произведат потребните ефекти со снимени, истражувани, предвидени, анализирани и моделирани информации за предупредување од катастрофи кои можат да заканувајќи се на земјата, од огромно значење е научните институти кои се занимаваат со мониторинг, обработка и истражување на причини од природна непогода, да овозможат ефективна превенција и што е можно помала штета од природни непогоди. Системот на намалување на ризици од непогоди треба да се зајакне во однос на набудување, евалуација и промовирање на податоците за опасност од катастрофи на сеопфатен начин што ќе овозможи понатамошно истражување и развој на системот.

8.1.7.1. Недостаток на акции на дисеминација на менаџирање на непогоди – проблем плус за Косово

Косово како нова и држава во развој, со нови институции и системи и некои од нив со значителна кршливост, но со јасна цел за одржливо зајакнување и функционализација, со премисата и можностите за брз развој во многу области, се соочува со предизвици и неочекувани појави во однос на природните и техничките катастрофи.

Косово има потреба од стратегија која ќе ја подигне свесноста и ќе ги унапредува институциите и институционалните механизми преку законско регулирање, мотивирање и стимулирање на иновации, истражувачки и научни работи, обезбедување и распределување на потребните финансиски и логистички ресурси, како и преземање на структурни и неструктурни мерки за подобро управување со ризици.

Градење на капацитетите треба да се спроведе преку промовирање на протоколи, размена на информации и регионална соработка за да се олесни размената на капацитети, како и создавање на објекти за одговор при итни случаи за време и по катастрофи. Состојбата на Косово во овој аспект остава голем простор за работа.

8.1.8. Законска и институционална рамка при менаџирање со кризи во Косово

Што се однесува до стратегиите кои што се поврзуваат со феноменот на менаџирање на непогоди, главна и основна стратегија и Стратегија за Намалување на Ризици од Непогоди и Планот на Дејствување (2016 - 2020). Оваа Стратегија е во согласност со националните и меѓународните планови и стратегии за животна средина, како што се: Стратегија за промена на климатските промени во Косово (2014-2024); Стратегија за вода на Косово; Основен документ на Република Косово: IEMS, безбедносна стратегија, милениумски развојни цели и рамка за дејствување на Senday (2015-2030). Таа, исто така се заснова на европски механизми како што се: Внатрешна безбедносна стратегија на Европската унија и Европската стратегија за поддршка на намалување на ризикот од природните и другите непогоди на земјите во развој

Главен закон со кој се регулира менаџирањето на кризи е Законот за Природи и други непогоди 04/-L-027, како и Документот за проценка на ризик од природни непогоди (одобрен во 2009 година и ревидиран во 2015 година).

Други закони кои ја поркиваат оваа област во Република Косово се:

- Закон за заштита на животната средина бр. 2009/03-L-025;
- Закон за проценка на влијанието врз животната средина, бр. 2010/03-L-214;

- Закон за заштита од пожари, бр. 2011/04-L-012;
- Закон за косовскиот совет за безбедност, бр.2008 / 03-L050;
- Закон за управување со јавните финансии, бр. 2013/04-L-194;
- Закон за Министерството за косовските безбедносни сили. 2008/03-L045;
- Закон за полиција, бр. 2011/04-L-076;
- Закон за јавно здравје, бр. 2007/02-L-78;
- Закон за служба за итни случаи, бр. 2006/02-L-50;
- Закон за црвен крст на Косово, бр. 2010/03-L-179;
- Закон за локална самоуправа, бр. 2008/03-L-040;
- Закон за просторно планирање бр. 2012/04-L-174;
- Закон бр. 04 / л-188 за третман на бесправните градби;
- Закон за градба бр. 04 / L-110,
- Закон бр. 2003/3 за косовските шуми,
- Закон за животна средина бр. 03 / L-02, и
- Закон за вода на Косово бр. 2004/24.

Стратегијата директно придонесува за управување со природни и други непогоди како дел од Владиноот план, особено на целта „Спроведување на посебни студии за да се спречат итни случаи од природни непогоди, како и да се подготви и да се насочи реакцијата на граѓанските капацитети. Владата, исто така, подготви Среднорочен извештај за приоритетна политика 2014-2016, кој го наведува управувањето со итни случаи како приоритет.

8.2. Истражување за резервите за храна во кризни ситуации во Косово

8.2.1. Прехрамбената индустрија и нејзината улога за време на кризи на храна

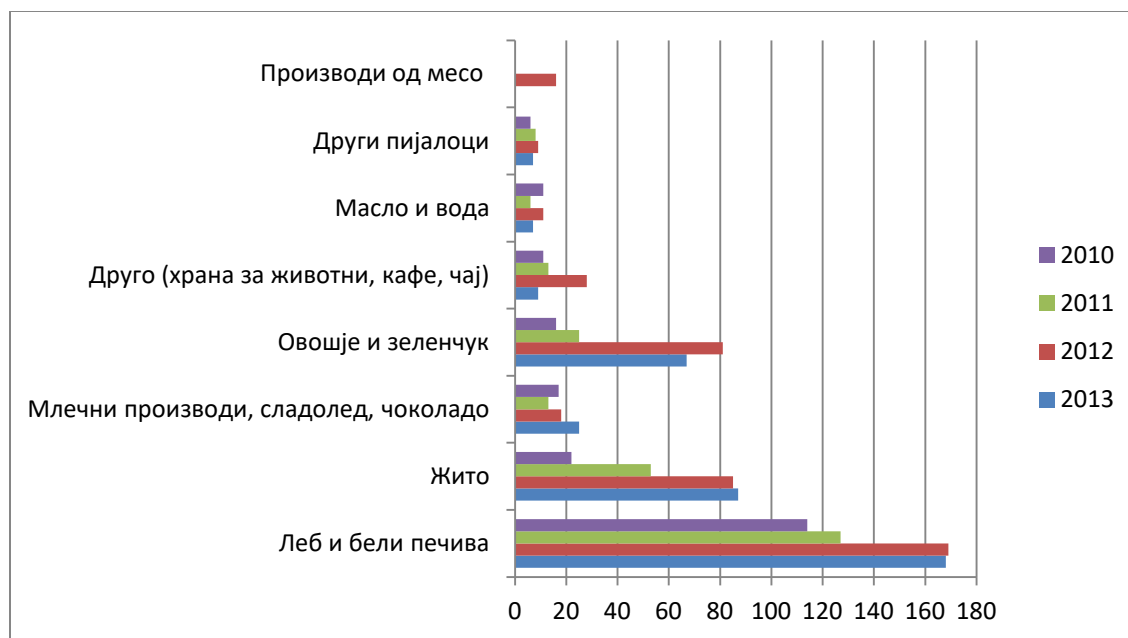
Во погорниот дел од текстот наравивме анализа на подготвеноста на државата за резервите на храна која таа ги има. За да се анализира оваа од подетален аспект, треба да се види и анализира и профилот на прехранбената индустрија, преку кој воедно ќе ги анализираме и импактот врз економскиот раст и развој и сите сектори кои се поврзуваат.

Од особена важност при секоја анализа на резервите на храна во време на кризи и можното влијаније врз одредени сектори од економијата како што се туризмот, транспортот и индустријата треба да ја опфати и анализата на секторот на прехранбената индустрија на Косово.

Евентуалната криза на храна воедно значи и немање можност на секторот на прехранбената индустрија да понуди и пласира основни прехранбени производи. Неуспехот на прехранбениот сектор да ги понуди основните производи воедно значи и услови за понатамошна економска рецесија имајќи ја во предвид тежианта која ја има овој сектор во целокупната економска активност на државата.

Индустријата за преработка и пакување на храна во Косово е поделена на следниве подсектори: зеленчук и овошје, житарици, украсни и лековити растенија, лозарство, месо и млечни производи.

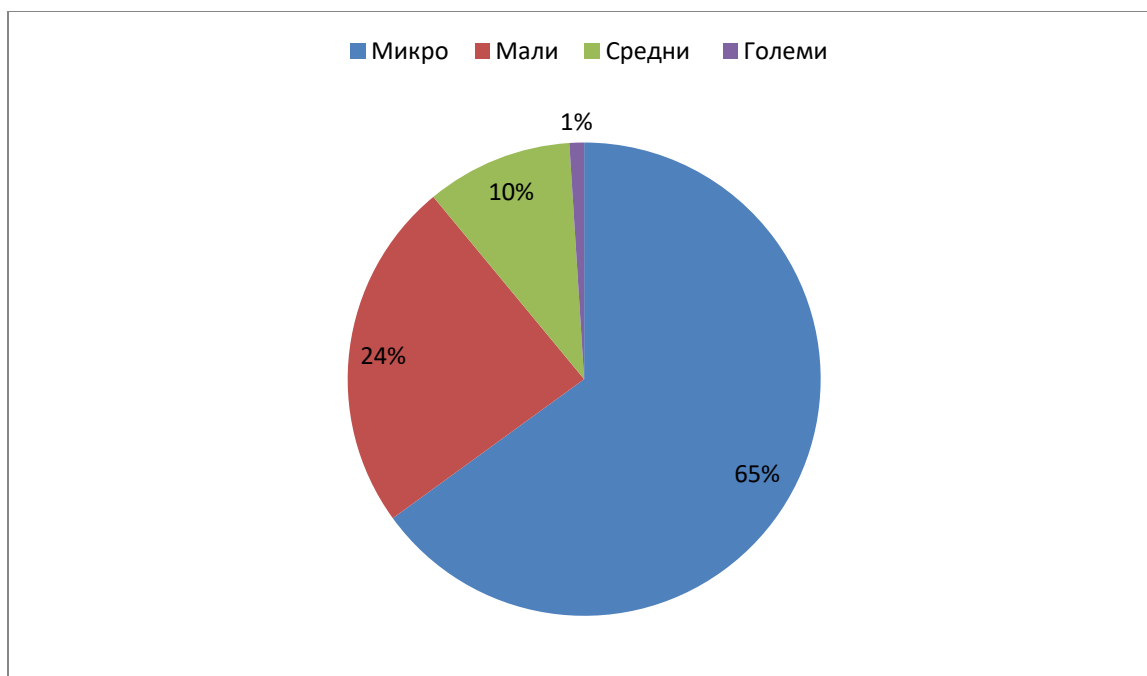
Податоците од Агенцијата за Регистрирање на Бизнис на Косово покажуваат дека 1.200 компании се регистрирани во овој сектор во последните години, што претставува 7% од вкупните компании регистрирани на Косово. Како и да е, имајќи предвид дека земјоделството се карактеризира со најголем степен на неформалност (Риинвести, 2009), реалниот број на компании кои работат во овој сектор може да биде уште поголем. Најчесто регистрирана активност е производство на леб, свежо тесто и кондиторски производи (68%).



Графикон 4. Регистрирани бизниси за период 2010 – 2013

Извор: Агенција за Регистрирање на Бизниси на Косово, 2013

Недостаток на оваа истражување е дека не постојат понови кумулативни податоци за секторот на прехранбената индустрија преку кои би имале почиста слика за резултатите на овој сектор. Според последното истражување кое беше направено во овој сектор во 2013 од страна на Даночната Управа на Косово, прехранбената индустрија главно се состои од микро претпријатија со помалку од 9 вработени (65%), а потоа следат мали компании (вработени помеѓу 10 и 49 вработени) (24%), додека 10% од компаниите се со средна големина. (кои имаат помеѓу 50 и 259 вработени)



Графикон 5. Големината на бизните во прехранбената индустрија

Извор: Даночна Управа на Косово

8.2.1.1. Понудата на претпријатијата во прехранбениот сектор

УНДП има извршено една анкета околу тоа какви се производи се произведуваат во Косово поопшто, опфаќајќи го тука и секторот на прехранбената индустрија. Следствено на тоа наодите од истражувањето покажуваат дека околу 84% од компаниите произведуваат крајни производи, 18% произведуваат меѓупроизводи, додека производството на суровина е главна активност за само 9% од компаниите.

Врз основа на категоризацијата на Хармонизираниот систем за шифрирање и опишување на артикли (SH) 5 (Анекс 4), резултатите од истражувањето покажуваат дека млечниот сектор има најголемо производство, а потоа следат производителите на вино, пиво и масла, вода и минерална вода (Графикон 3).

Иако производството на бисквити и леб го сочинуваат мнозинството компании кои работат во овој сектор, заради малите производствени капацитети, овој подсектор има

најниско ниво на производство. Покрај тоа, четири сектори: житарки и пченица, овошје и зеленчук, месо и други (добиточна храна, кафе, чај и зачини) објавија иста просечна годишна стапка на производство од околу 75,000 € во анкетата на УНДП на кој му се реферираме во овој дел од истражувањето.



Графикон 6. Просечно годишно производство според бизнис категоријата (вредностите се изразени во евро)

Извор: UNDP, Kosovo Human Development Report, Prishtina, 2013

За оваа анализирана прехранбениот сектор биде покомплетна и да се поврзе со менаџирање на ситуации кога се појавуваат кризи на храна, сметаме дека е многу важно да се види колку од нивниот капацитет ги користат бизнисите кои се објект на нашата анализа.

И тука, најверодостојни податоци за анализа се од анкетата на УНДП која кажува дека 15% од анкетираниите компании одговориле дека користеле 100% од постојниот капацитет минатата година. Споредбата на пријавената искористеност на капацитетите за 2011 и 2012 година покажува дека процентот на компании кои користат 75-100% од нивното производство е зголемен од 27,2% на 32,3%, додека процентот на оние кои искористиле помеѓу 50 и 75% од нивното производство. нивниот капацитет се намали од 31,8% на

27,1%. Треба да се напомене дека додека 17,5% од компаниите пријавиле дека користат помалку од 25% од нивниот капацитет во 2011 година, 15,4% пријавиле ова ниво на искористување на капацитетите за 2012 година.

Млечниот под-сектор пријави највисоко ниво на искористување на капацитетите, проследено со под-сектор на вода, минерална вода и масла. Покрај тоа, разликите во искористувањето на капацитетите се исто така евидентни во различните големини на компанијата, каде средните и големите компании објавија помал просечен искористување на капацитетот (53%) како што е прикажано на табелата подолу.

Просек на искористување на капаците, изразени во %			
	Микро	Мали	Средни и големи
Житарки и пченица	53%	55%	50%
Овошје и зеленчук	56%	50%	45%
Млеко, чоколадо и сладолед	70%	70%	65%
Леб и бисквити	54%	52%	50%
Масло и вода	65%	66%	63%
Пиво и вино	64%	60%	58%
Производи од месо	59%	50%	45%
Други (добиточна храна, кафе, чај и зачини)			
Вкупно	60%	57%	53%

Табела 3. Ниво на користење на капацитетите на подсекторите според големината на компаниите

Извор: UNDP, 2013

8.2.2. Институционалниот пристап на кризите со храна

Опсегот на производи предвидени со закон е прилично широк и тешко може да се постигне кога се земат предвид буџетските можности на Република Косово и економскиот

раст. Затоа, пристапт е на производи кои се неопходни за најосновните потреби на граѓаните за надминување на било каков итен случај.

Резервите на државните стоки се постојани залихи на стоки и се создадени од: Буџетот на Република Косово како примарен извор, стоки што можат да бидат како хуманитарна помош, донации во добра и финансиска помош и од конфискувани производи што се пренесуваат на државата заради престапи и сторени кривични дела.

Според стратешкиот план на резерви на Република Косово, државните резерви на храна се користат за потреби на снабдување во случаеви на војна или директен ризик од војна, природни непогоди од поголеми размери и техничко – технолошки катастрофи.

Во случај на војна или директна закана за територијалниот интегритет на Република Косово, Владата ги суспендира надлежностите на Управата за државни резерви и ја презема ситуацијата во нејзина надлежност. Одделот за резерви, по нарачки, врши услуги од својата област на активност преку обезбедување на податоци за состојбата на резервите, тековните потреби, обезбедувањето на потребните производи во резерва, соработката со приватните економски оператори како производители и трговци кои произведуваат и тргуваат стоки за кои се сметаат како Државен резерват на стоки заради усогласување на потребите претставени во случаите опишани во „Закон за државен резерват на стоки“.

Со оглед на улогата и важноста на државните стоковни резерви што ги имаат за државата Косово и нејзините граѓани, Владата на Република Косово, односно Министерството за трговија и индустрија, презеде иницијатива да создаде државни резерви на стоки засновани врз Законот за државни резерви на стоки “.

Државните резерви на стоки на Република Косово не се регулирани со ниту една специфична европска директива и затоа Косово нема обврска да го прилагоди законодавството со европските директиви, затоа, резервите се како државен стандард и обврска и се регулирани со „Законот за државни резерви на стоки“ бр 03 / L-244 кој е одобрен од Собранието на Република Косово на 28.10.2010 година.

Како што се напоменавме и во погорниот дел на оваа анализа, органот кој се занимава со резервите на храна во Косово е Управата за државни резерви на стоки. Целите на овој орган се:

1. Понатамошно консолидирање на правната инфраструктура и подзаконски акти,
2. Обезбедување магацини за складирање на резервни производи,
3. Истражување на можностите за финансиска и материјална поддршка од буџетот на Република Косово и потенцијалните донатори,
4. Дистрибуција на материјални резерви до дестинацијата.

Државните резерви на стоки на Република Косово имаат значење на собирање, складирање и менаџирање;

- основни земјоделски производи, вклучително живо животинско месо и индустриски прехранбени производи,

- одредени непрехранбени индустриски производи,

- сировини, репродуктивни материјали, нафта и неговите деривати,

- лекови за примарен список, санитарен материјал и неопходни превозни средства за превоз на овие производи до дестинација,

- готовина,

- машини и друга опрема за итна интервенција

8.2.3. Критериуми за определување на потребна количина на храна во Косово

Оваа анализа се заснова на Стратешкиот План за Косово за Државни резерви каде што се опфаќа и храната. Истиот документ врз основа на практиките на државите ширум Косово и околностите околу утврдувањето на критериумите за ограничувања на резервите, ги има во предвид следниве елементи:

- вкупното население,
- бројот на популации што можат да бидат изложени на ризик,
- реалниот потенцијал на природни непогоди како што се земјотреси, поплави и снежни врнежи врз основа на податоците од Сеизмолошкиот институт и Хидрометеоролошкиот завод на Косово,
- минималното ниво за едно лице на ден за прехранбени производи и
- буџетските можности на Косово.

8.2.4. Актуелна ситуација на резервите на храна во Косово

Годишната програма 2016-2018 година е планирана во целосна согласност со Среднорочната рамка на расходи 2016-2018. Во текот на тригодишниот период на спроведување на Стратешкиот план и Годишната програма, се виде дека покрај двата најстратегиски производи (пченица и дизел) има потреба од проширување на видот на резервни производи со хигиенски производи и производи за пиење (детергент за перење и сад, сапун, основен список на лекови и санитарни материјали, како и вода за пиење).

Во последните три години согласно стратегијата за државни резерви Косово има остварено набавка на овие добра:

Производи	2016		2017		2018	
	Количина	Износ (во евро)	Количина	Износ (во евро)	Количина	Износ (во евро)
Жито		218.000		218.000		217.000
Дизел		95.150		95.150		75.150
Листа на есенцијални лекови		50.000		50.000		50.000
Амбулантско возило		%		%	1 парче	50.000
Детергент за алишта		%		%	10 тон	10.000
Детергент за садови		%		%	3000 л	3000
Сапун		%		%	7500 парчиња	3000
Вода за пиење		%		%	21300 л	4000
Вкупно		363150		363150		363150

Табела 4. Набавка на храна и други елементарни производи

Извор: Стратегиски План за набавка на стоковни државни резерви на Косово

8.2.5. Организација на складирање и дистрибуција на храна во вонредни ситуации

Во итни случаи, заради уништување на природните ресурси, се случува оштетување на производството на храна, неможност на редовно снабдување и нарушување на секојдневната исхрана, снабдувањето со храна и исхраната на населението. Последиците од недостаток и неисхранетост може да доведат до појава на масовни заболувања и разни појави, а во најтешки случаи до смртни случаи.

Концептското означување на складирањето во литература е поблиску до објаснување и дефинирање на истите за работни цели, токму со цел нивно чување во итни случаи (одбрана на земјата), а не во функција на бизнисот и економијата. Така, во многу литература се дефинира дека: „Складовите се распоредени комплекси на објекти, магацини и друга придружна инфраструктура наменети за складирање, магационирање и манипулација со подвижни предмети“, додека Упатството за складирање ги дефинира магацините донекаде пошироко како: „Уредени комплекс на објекти, магацини и други инфраструктура наменета за: примање, сместување, складирање, манипулирање, издавање и одржување за време на складирање, а складиштето е „комплекс на објекти и магацини за складирање за привремено складирање на различни производи.

За работни цели, најсоодветна е формулацијата, во која се вели: „Складирање значи отстранување на материјал во рефус, парчиња, течност, гасовити и други услови.“ Основната задача на складирањето е да се заштити складираната опрема од губење на својства, физичко-механички, биохемиски и хемиски промени, нелегално и неовластено отуѓување, уништување и исчезнување. Од сите погоре и за целите на работата, можеме да извлечеме заедничка формулација дека објектите за чување храна се објекти што мора да ги исполнуваат општите и посебните услови пропишани со стандардите, како и технички, технолошки и ветеринарни - санитарни услови за сместување на одредени прехранбени производи, за одреден временски период.

Без оглед дали магацините се типични или не, складирањето храна и други стокковни резерви се наменети за снабдување и стабилност на пазарот за време на вонредни состојби, за време на појава или нарушување на пазарот, како и за време на вонредна состојба и војна.

Ситуацијата низ која се наоѓаше Косово не остави многу време да се размислува за државните резерви на стоки, особено во однос на обезбедување на објектите што се користеа денес за складирање на резервни артикли. За жал, до моментот на пишување на овој труд сме во фаза само на предвидување и планирање на потенцијална локација каде што би се складираше робата за која зборевме.

За таа цел, беше посетена Агенцијата за приватизација на Косово, од каде добивме одговор дека објектите што останала без приватизација и кои можат да ги задоволат потребите на државните резерви се со недефиниран статус и не можат да бидат дадени на употреба. Ова ја утврди потребата за прелиминарно истражување на приватна сопственост со економски оператори врз основа на взаемни интереси, секогаш земајќи ги предвид пониските трошоци за чување и одржување. Резултатите од тековното детално истражување се ветувачки во приватниот сектор, особено за некои од пообемни и неопходни артикли како што се: пченица, нафта и неговите деривати, итн.

Од тековната опсежна работа е забележано дека Државниот резерват има потреба од само магацин од 1.500 м² за складирање на непрехранбени артикли, како што се разни шатори, ќебиња за постелнина и други резерви потребни за резерва. Интересот на Министерството за државни резерви има потреба од складишта и располага со нив, како што е Министерството за земјоделство е сопственик на саемската зграда на патот кон Косово Поље каде се наоѓа и Централната Изборна Комисија.

Со еден добар договор и добро разбирање помеѓу двете министерства може да се постигне договор за нејзина заедничка употреба. Овој објект најдобро одговара на условите за складирање и трошоците може да бидат минимални. Доколку овие алтернативи не се успешни, тогаш друга алтернатива е директна инвестиција во изградба на потребни резервни места во соработка со министерот за безбедносни сили и министерот за внатрешни работи (Агенција за управување со вонредни состојби), финансирана од Буџет на Косово, или во ко-инвестиција со други правни и физички лица и зошто не со Црвениот крст на Косово.

Првата опција за складирање кај економските оператори е процес обезбеден преку постапки за јавно тендерирање според законот за јавни набавки или други алтернативи преку преговори и договори со засегнатите страни. Според Стратешкиот план и Годишната програма за создавање резерви почнато е со набавка на агро-храна и нафтени производи, а други непрехранбени производи откако ќе се обезбедат складишни објекти.

8.2.6. Начин на распределување на резервите на храна во Косово

Дистрибуцијата на државни резерви на материјали е предвидена во „Законот за државни резерви“ како посебна акција. Сепак, оваа акција не може да ја спроведе Одделението и нејзините службеници, кои заедно со директорот се (4) државни службеници.

Затоа, ова наметнува потреба од соработка и координација со: Министерот за Безбедносни Сили, Министерот за Внатрешни Работи (Агенција за управување со вонредни состојби) и зошто не со кое било невладино здружение кое се протега на целата територија на Република Косово како што е косовскиот Црвен крст.

Со оглед на тоа што Владата на Република Косово го усвои „Интегриран систем за управување со вонредни состојби“ систем кој обезбедува конзистентна, светска рамка за превенција, интервенција, заштита и одговор на итни случаи кои го загрозуваат животот, здравјето и безбедноста на граѓаните на Косово, треба и Одделението за стокковни резерви да го има своето место во овој систем во однос на обезбедување на материјални добра со кои располага со резерви што им се потребни на граѓаните.

Оваа соработка или координираната врска на активности требаше да обезбеди цврста основа за воспоставување на системот на итни случаи предвидени со „Законот за државни резерви и стоки“ и други закони кои се однесуваат на вонредни ситуации.

Доколку интервенцијата со производи на државни резерви се случи како што е предвидено со закон, постои итна потреба од нивно обновување, со цел да се одржи минималниот лимит на резерва под кој резервата не смее да падне. Обновувањето на резервите се врши преку снабдување на предмети што ја намалуваат нивната физичка количина и ова снабдување може да се изврши преку економските оператори со кои Секторот има договори за снабдување, ако не преку редовни постапки за набавка. Ова е примарна форма за побрзо и побезбедно да се пополнуваат резервите. Другите форми како заеми и размена, иако се предвидени со закон, не се практични за обновување. Овие форми најчесто се користеа за ажурирање на резервите кога резервните производи излегоа на продажба пред датумот на истекување и овие производи се обезбедени на институции

финансирани од државниот буџет кои ги користат тие производи или други правни лица кои имаат слични договори за снабдување за овие производи.

8.3. Истражување и анализирање на транспортот на храна во Косово – анализа на терен

Истражувачки дел со транспортните компании кои се занимаваат со транспорт на храна

За целите на оваа истражување е направено анализа на терен и анкетање на транспортни компании од Република Косово на кои главна дејност им е транспортот во Република Косово и во регионот. Прашалникот е направен со цел податоците кои ќе се извадаат од оваа истражување да ни послужат како елемент на анализа.

Прашалникот има три дела. Првиот дела на прашалникот е структуриран да ги добие општите информации за анкетираниите субјекти и се однесува на полот, возраста, стручната подготвеност итн. Вториот дел се однеува на профилот на компаниите кои дејствуваат во секторот на транспортни услуги во Косово, а третиот дел од прашалникот е со прашања поврзани со транспортот, патната инфраструктура во Косово, а посебен осврт му се дава на предизвиците на поддејноста на транспортот за храна во Косово, нивото на подготвениост во итни случеве итн.

Анкетирањето е направено во временски период од две месеци (октомври и ноември 2019 година). Прашалниците беа доставени во две форми, едната лично а другата преку е – mail. Прашалниците кои беа доставени преку електронска форма имаа подршка во форма на Google Docs, а истовремено вреди да се напомене дека истиот беша анонимен. Беа доставени над 90 прашалници било тоа да е во големи транспортни компании или во мали транспортни компании кои нудат минимални транспортни услуги, но полн одговор, вредоносен за анализа, добивме 65 прашални чии податоци се обработени во декември 2019 година.

Податоците од истражувањето се статистички обработувани со помош на софтверската програма SPSS Statistics Software. При обработката на податоците се јавува отстапување

од -0,1% и +0,1%, но се заокружува на 100% со цел заокружување на процентуалната вредност. Овие варијации не влијаат на крајните резултати од истражувањето.

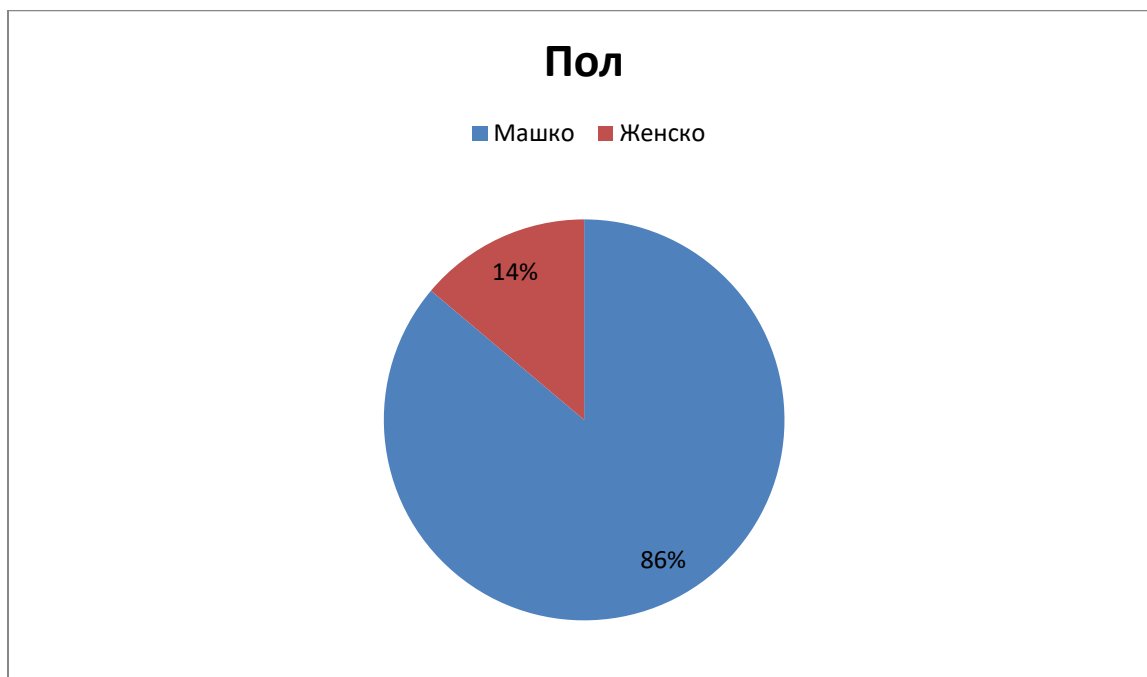
Анализа на резултатите

I. Општи демографски податоци за испитаниците

1. Полова структура на прашалникот

На анкетниот прашалник одговориле вкупно 65 испитаници, од кои 56 припадници од машкиот пол и 9 од женскиот пол.

Во релативни показатели 86% од испитаниците се припадници на машкиот пол, споредбено со женскиот пол кој е застапен во ова истражување со скромни 14%.



Графикон 7. Полова распределеност на истражувањето

Овој факт пред се се должи на фактот затоа што занимавањето со логистички и транспортни услуги не е многу атрактивно за припадниците на понежниот пол

2. Старосна структура на испитаниците

Според добиените податоци од истражувањето се согледува дека најголема старосна структура на испитаниците кај компаниите е помеѓу 36 и 50 години. Од вкупно 65 испитаници, 33 или 51 % се на возраст 36 – 50 години, 19 или 29% се на возраст од 51 – 64 години и 13 или 20% се на возраст од 20 – 35 години.

Возраст	Абсолютни показатели	Релативни показатели
20 – 35	13	20%
36 – 50	33	51%
51 – 64	19	29%
Вкупно	65	100%

Табела 5. Старосна структура на испитаниците

Извор: Податоци од спроведната анкета за потребите на овој труд



Графикон 8. Старосна структура на испитаниците

Средната генерација е најзаинтересирана да се занимава со услуги на транспорт на храна во Косово. Тоа пред се се должи на самата природа на работата. Најнеатрактна е за најмладата општествена старосна структура кои како такви многу малку се гледаат себеси во оваа дејност.

3. Ниво на образование на испитаниците

Според степенот на образованието на испитаниците, дури 47 или 73,6 % од испитаниците се со високо образование, додека со средно се 15 или 20,8 % и со магистерски студии се 3 или 5,5 %. Со докторски студии немаме ниту еден испитаник.

	Абсолютни показатели	Релативни показатели
Средно образование	15	23%
Вишо или високо образование	47	72%
Магистерски студии	3	5%
Докторски студии	0	0%
Вкупно	65	100%

Табела 6. Ниво на образование на испитаниците

Извор: Податоци од спроведната анкета за потребите на овој труд



Графикон 9. Ниво на образование на испитаниците

4. Позиција во транспортното претпријатие

Многу важен елемент во текот на оваа истражување ни беше и да дознаеме од која работна позиција ни ги даваат одговорите испитаниците поставени во прашалникот. Што повисоко во хиерахијата на претпријатието толку порелевантен ни е и одговорот. Повеќето испитаници кои одговориле на овој прашалник биле или сопственици или главни менаџери, додека помалку се испитаниците кои им припаѓаат на секторот на логистика или финансиски менаџери. Анкетата покажа дека дури 28 испитаници кои оговориле на прашалникот се сопственици, 18 испитаници се главни менаџери, 14 испитаници се во секторот на логистика, додека 5 испитаници се вработени во секторот на финансии.

	Абсолютни показатели	Релативни показатели
Сопственици	28	43%
Генерални менаџери	18	28%
Сектор на логистика	14	21%
Финансии	5	8%
Вкупно	65	100%

Табела 8. Позиција во транспортното претпријатије

Извор: Податоци од спореведената анкета за потребите на овој труд



Графикон 10. Работна позиција на испитаниците во транспортното претпријатије

Овој факт е доста важен бидејќи одговорите добиени во оваа анкета доаѓаат од најкомпетентните и најрелевантните лица на компанијата, а добиените податоците се со највисоко ниво на веродостојност.

II. **Анализа на профилот на транспортните претпријатија**

Овој дел од прашалникот содржи податоци за сопственичката структура на компаниите, нивното седиште, големината на претпријатијата според бројот на вработени, правниот статус, и период кога е почнато со оваа дејност.

1. Сопственичка структура на компаниите

Сите испитаници ни одговорија дека транспортната компанија е во приватна сопственост, односно ниту една од компаниите не е во државна сопственост.

Сопственичка Структура	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Приватна сопственост	65	100%
Државна сопственост	0	0%
Вкупно:	65	100%

Табела 9. Сопственичка структура на транспортните компании во Косово

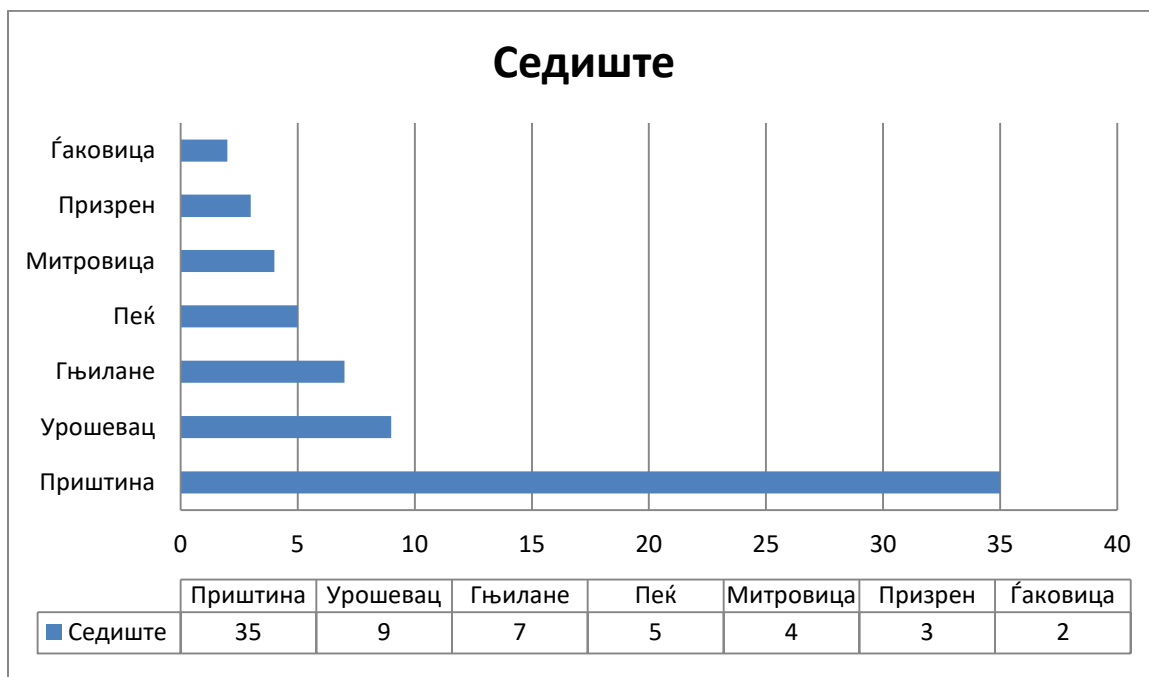
Извор: Податоци добиени од организираната анкета за овој труд



Графикон 11. Сопственичка структура на транспортните компании во Косово

2. Распределба по градови на транспортните компании

Според местоположбата на компаниите, опфатени се компании од целата територија на Република Косово, додека најмногу испитаници се од главниот град Приштина и тоа дури 35. Втор град е Урошевац, па Гњилане, Пеќ, Митровица и Призрен.



Графикон 12. Местоположба на транспортните компании во Косово

3. Големина на претпријатијата според бројот на вработени

Од добиените одговори се констатира дека повеќето фирми кои се занимаваат со транспортни услуги се или микро (24) или мали претпријатија (30), односно бројот на вработени не поминува повеќе од 50. Многу малку претпријатија (8 од нив) се средни претпријатија, а уште помалку се големи претпријатија кои имаат над 250 вработени.

Големина на претпријата	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Микро (од 1 до 9 вработени)	24	37%
Мали (од 10 до 49 вработени)	30	46%
Средни (од 50 до 249 вработени)	8	12%
Големи (над 250 вработени)	3	5%
Вкупно	65	100%

Табела 10. Големина на претпријатијата кои се во секторот на транспорт во Косово

Извор: Сопствено истражување за потребите на овој труд



Графикон 13. Класификација на транспортните претпријатија според бројот на вработени

Фактот која кажува дека дури 83% од транспортните претпријатија немаа повеќе од 50 вработени, укажува дека овој сектор го доминираат микро и малите претпријатија.

4. Правниот статус на транспортните претпријатија во Косово

Оваа прашање е поставено со цел да се направи увид за тоа каков правен статус имаат претпријата во Косово. Правниот статус меѓу другото покажува и за начинот на донесување одлуки претпријата и за нивото на ризик и одговорност кое го превземаат истите. Како можни опции им беа дадена неколку и тоа: друштво со ограничена одговорност, друштво со неограничена одговорност, акционерски друштва и друг правен статус.

Правен статус	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Друштво со ограничена одговорност	45	74%
Друштво со неограничена одговорност	4	6%
Акционерско друштво	16	20%
Друго	0	0%
Вкупно	65	100%

Табела 11. Кој е правниот статус на вашето претпријатије

Извор: Податоци добиени од организираната анкета за овој труд

Повеќето анкетирани транспортни претпријатија во Косово се друштво со ограничена одговорност, што значи дека за првата и обрските на претпријатија сопствениците одговораат солидарни до нивото на нивната инвестиција. Имено, овој вид на правен статус е застапен не само во транспортните претпријатија, туку и на целокупната економија воопшто.



Графикон 13. Правен статус на транспортните претпријатија во Косово

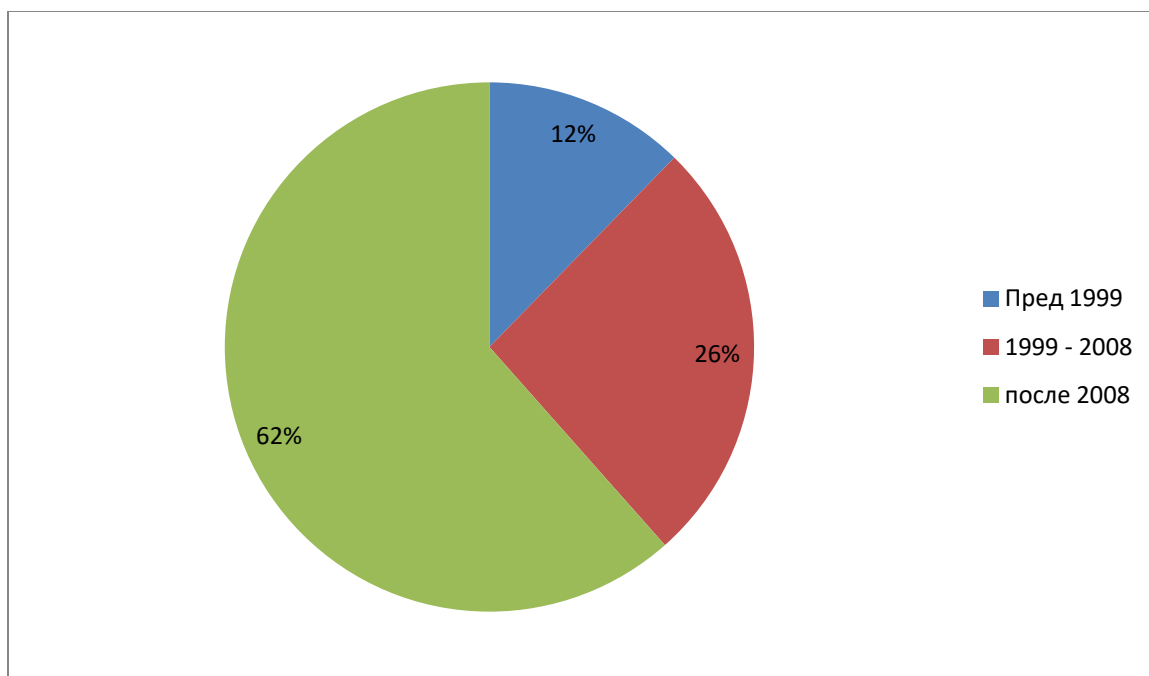
5. Период на започнување на бизнисот

	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Пред 1999	8	12%
1999 – 2008	17	26%
После 2008	40	62%
Вкупно	65	100%

Табела 12. Период на започнување на бизнис со транспортни услуги на транспортните претпријатија

Извор: Податоци од истражувањето добиени од анкетата организирана за овој труд

Поголем дел од транспортните компании во Република Косово ја започнале оваа дејност после објавувањет на независноста и тоа дури 40 од испитаниците, додека во периодот додека Косово имаше статус на протекторат на ООН со транспортниот бизнис започнале 17 испитаници од испитаниците, а само 8 или 4,1 % од испитаниците имаат започнато бизнис на транспортни услуги пред периодот на војната. Тоа пред се се должи на строгите мерки и тесниот бизнис простор кој постоел заради политички причини.



Графикон 14. Период на започнување на бизнис со транспортни услуги на транспортните претпријатија

III. Анализа на функциите и дејствувањето на транспортни компании во Косово

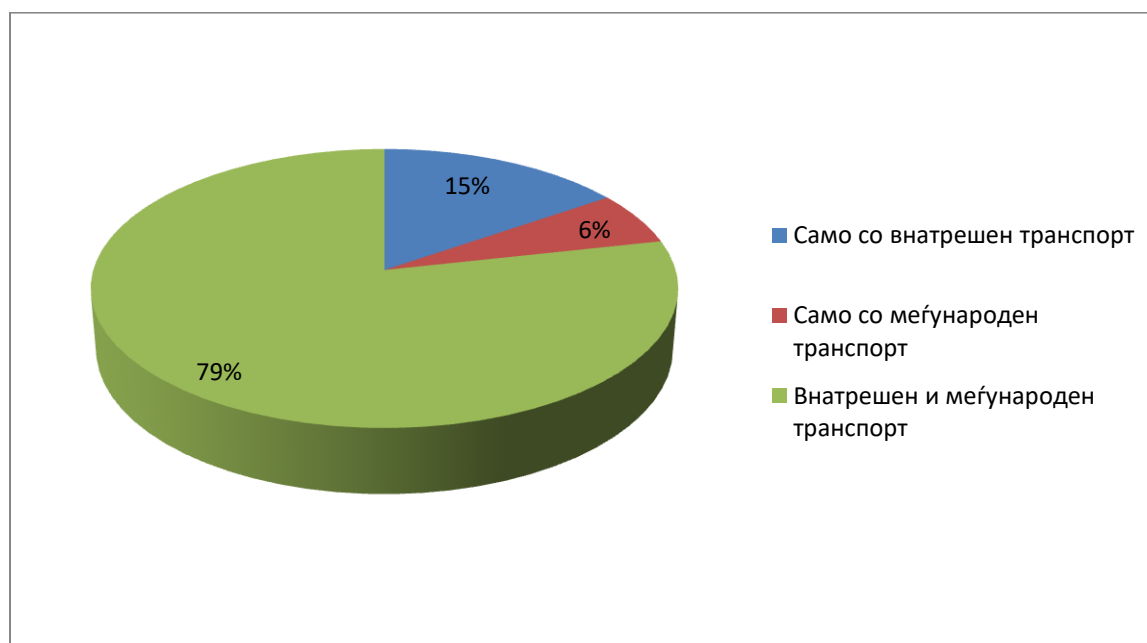
1. Вид на транспорт

На прашањето Со каков вид на транспорт се бавите? одговориле вкупно 65 испитаници од кои само со внатрешен транспорт на добра и услуги се 10 или 15% од испитаните компании, со само меѓународен транспорт се 4 или 6 %, додека со комбиниран внатрешен и меѓународен транспорт се 51 или 79 % од испитаните компании. Очекуван беше високиот процент на компании кои се бават и со внатрешен и меѓународен транспорт 79 % имајќи го во предвид големиот увоз на стока и добра од меѓународните пазари.

Вид на транспорт	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Само со внатрешен транспорт	10	15%
Само со меѓународен транспорт	4	6%
Внатрешен и меѓународен транспорт	51	79%
Вкупни	65	100%

Табела 13. Со каков вид на транспорт се занимавате?

Извор: Податоци од анкета реализирана за целите на овој труд



Графикон 15. Вид на транспорт

2. Дали имате лиценца за транспорт?

Според анализата на податоците од прашањето Дали имате лиценца за меѓународен транспорт ? од вкупно 65 испитаници или транспортни компании 14 имаат дозвола за

меѓународен транспорт, 49 од испитаниците одговориле негативно и само 2 одговориле со не знам.

Очекуван беше високиот процент на компании кои немаат лиценца за вршење на дејноста меѓународен транспорт. Токму немањето лиценца за меѓународен транспорт е и еден од главните проблеми со кои се соочуваат поголем дел од компаниите кои се бават со дејноста транспорт.

Според податоците од Министерството за инфраструктура на Република Косово, а врз основа на важечките правни акти потребно е лиценцирање на сите транспортни оператори кои поседуваат комерцијални возила со тежина од над 3,5 тона. Па така, лиценците за транспорт на добра и услуги се поделени на две групи и тоа:

- Прва група:

- Лиценци за меѓународен транспорт на стоки за трети лица со изнајмување и

- Втора група:

- Лиценца за меѓународен транспорт на стока за лични потреби и

- Лиценца за превоз на опасни материи

Во 2017 година се лиценцирани вкупно 425 компании, односно 166 помалку лиценци од она од 2016 година, од кои:

- Лиценца за меѓународен транспорт на стоки за трети лица, 52 лиценци.

- Лиценца за меѓународен транспорт на стоки за лична потреба, 13 лиценци.

- Лиценца за превоз на опасни материи, 14 лиценци

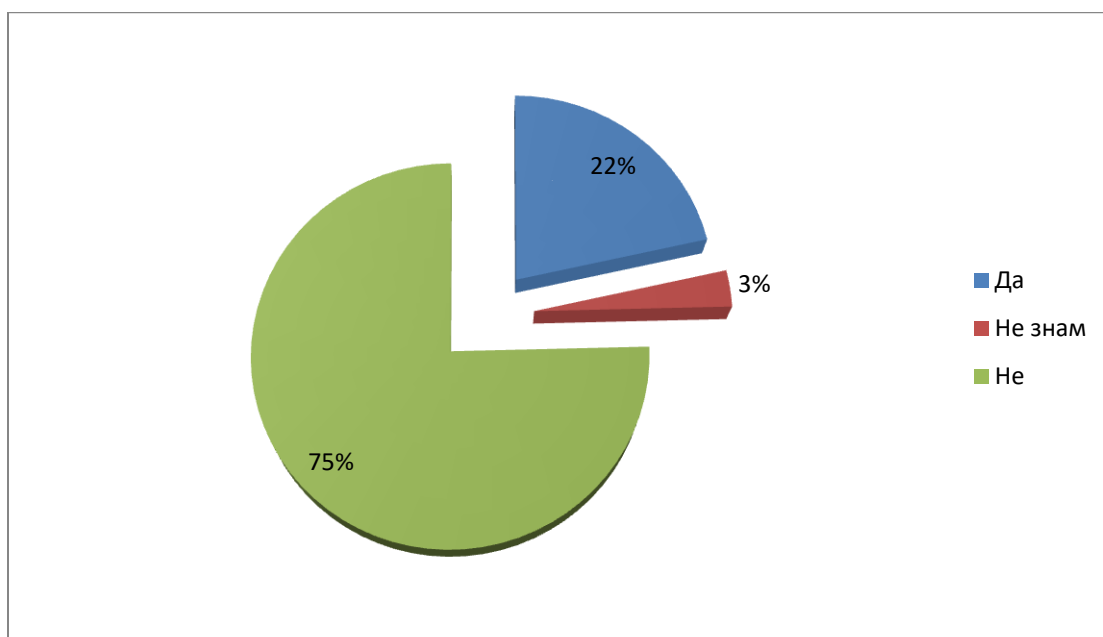
Сертификат за трети лица со изнајмување, 315 лиценци.

- Сертификат за лични потреби, 31 лиценца.

	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Да	14	22%
Не знам	2	3%
Не	49	75%
Вкупно	65	100%

Табела 14. Дали поседувате лиценца за транспорт:

Извор: Податоци добиени од организираната анкета за овој труд

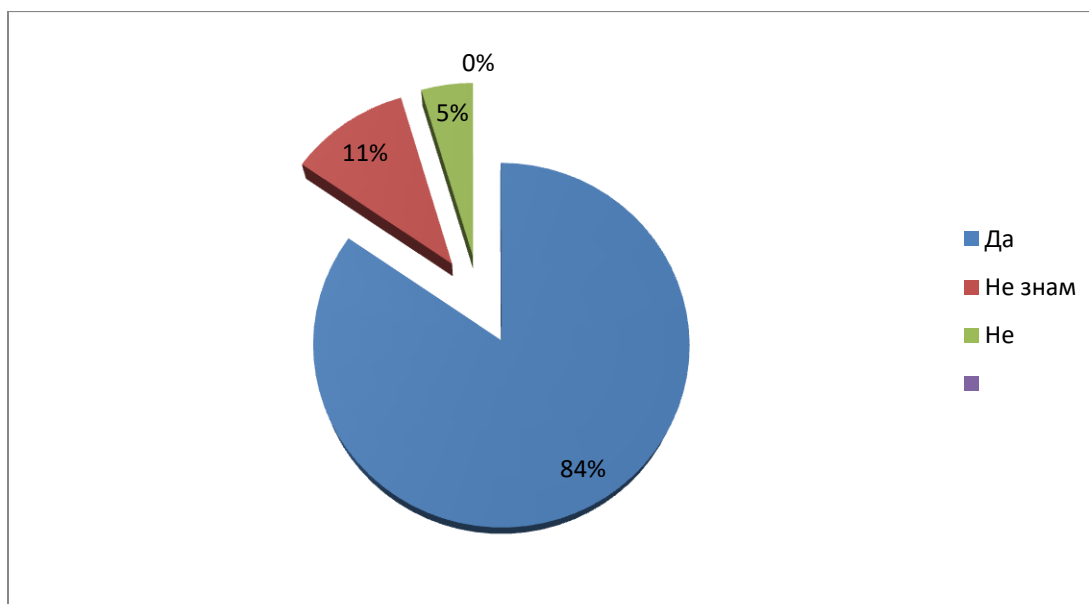


Графикон 16. Дали поседувате лиценца за транспорт

Високиот процент од дури 75 % од компаниите кои не поседуваат лиценца за меѓународен транспорт, пред се се должи на административни проблеми, проблеми при добивањето на виза за лицата кои го вршат транспортот, како и на различните бариери со кои транспортните компании од Косово се соочуваат при вршењето на дејноста меѓународен транспорт.

3. Дали вашиот возен парк ги исполнува условите за модерен транспорт на добра и услуги?

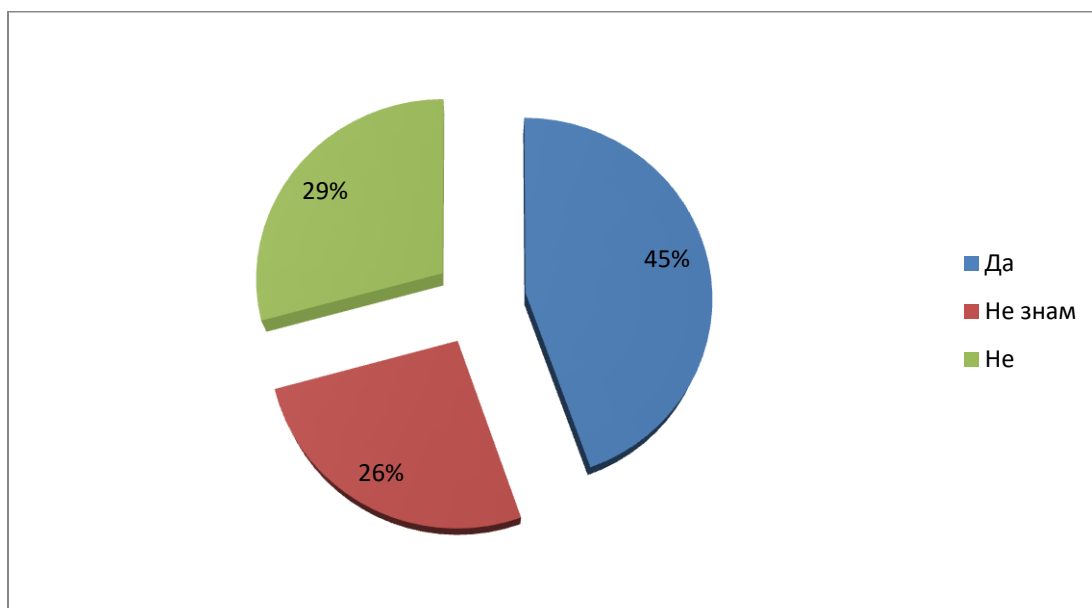
Од 2010 година до 2017 година бројот на возила кои се употребуваат за транспорт постојано расте, па така во 2010 година бројот на регистрирани возила во Република Косово изнесуваше вкупно 7288 возила од 3,5 и над 3,5 тона, за во 2017 година бројот на регистрирани возила да постигне на 18272 возила од 3,5 и над 3,5 тона. Ова само ги потврдува и податоците од прашањето Дали Вашиот возен парк ги исполнува потребните услови за вршење на меѓународен транспорт ? од кои 55 или --- % од испитаниците се изјасниле дека нивниот возен парк ги исполнува условите, додека 7 испитаници не знаат дали нивниот парк ги исполнува условите, додека пак 3 испитаници се изјасниле дека нивниот возен парк не ги исполнува условите. Бројот на возила во 2017 година (18272 возила од 3,5 и над 3,5 тона) пред се се должи и на големиот развој на градежниот сектор, но и на големата потреба на транспортот на добра и услуги во Косово и големиот увоз на добра и услуги кон Косово. Поголемиот дел од возилата регистрирани во 2017 година, односно возила од 3,5 и над 3,5 тони се со потекло од Германија.



Графикон 17. Дали вашиот возен парк ги исполнува условите за модерен транспорт на добра и услуги?

4. Дали косовската легислатура за транспортот е усогласена со она на ЕУ?

Од 2008 година до сега, Косовската Влада напорно работи во насока на усогласеноста на законите на Република Косово со оние на ЕУ, каде што Косово се стреми да се зачленува. Според Владата на Република Косово досега се усвоени голем број на закони кои се однесуваат на сообраќајот, инфраструктурата, како и на транспортот на добра и услуги. Но за жал, сепак нивното применување во секојдневниот живот е со слаб интензитет. Според анализата на прашањето Дали косовската легислатура е усогласена со она на ЕУ? дури 19 од испитаниците се изјаснија дека косовската легислатура не е усогласена со она на ЕУ, 17 немаат одговор и 29 одговориле со да. Високиот процент на лица кои што одговориле со не знам укажува на слабото познавање на домашните и законите на ЕУ.



Графикон 18. Дали косовската легислатура за транспортот е усогласена со она на ЕУ?

Во изминатите години Косово напорно работи во усогласување на законите со оние на ЕУ, па така за потребите на усогласувањето на законите со оние на ЕУ се донесени одредени закони како на пример: Закон Бр. 04 / L-179 за патен сообраќај (последна измена, јуни, 2013 год); Закон Бр. 04 / L-183 за транспорт на опасни материи во сообраќајот (последна измена, април, 2013 год.); Закон Бр. 02 / L-70 за безбеност во патниот сообраќај (последна измена април, 2013 год.); Закон Бр. 05 / L - 064 за возачка дозвола (усвоена во 2016 год.);

Закон Бр. 05 / L-088 за сообраќајни правила (усвоена во 2016 год.) и Проект-законот за автомобили кој е во јавна расправа)

	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Да	29	45%
Не знам	17	26%
Не	19	29%
Вкупно	65	100%

Табела 15. Дали законите во Косово се совпаѓаат со оние на ЕУ

Извор: Податоци добиени од анкета реализирана за целите на овој труд

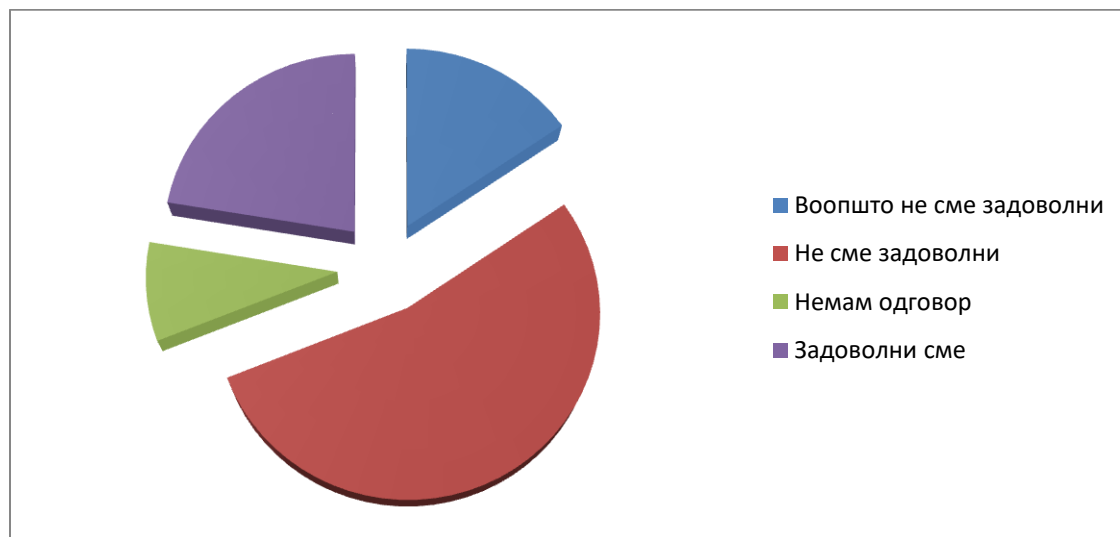
5. Дали сте задоволни од патната инфраструктура во Косово?

На прашањето Дали сте задоволни од општата патна инфраструктура во Република Косово? 40 од испитаниците воопшто не се задоволни и не се задоволни од општата патна инфраструктура во Република Косово, додека 20 се сосема задоволни и задоволни, а 5 немаат одговор. Во изминативе години Република Косово вложува многу финансиски средства во подобрувањето на патната инфраструктура. Огромни суми на пари се прелеани за одредени проекти или автопати, како што е автопатот “Ибрахим Ругова” и автопатот кон Скопје кој е во изградба, но незадоволството е пред се кон регионалните и локалните патишта кои се во многу лоша состојба. Во недостиг на финансиски средства многу патишта се во лоша состојба, често тие само се закрепнуват но не и целосно да се реконструираат.

	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Воопшто не сме задоволни	9	14%
Не сме задоволни	31	48%
Немам одговор	5	7%
Задоволни сме	13	20%
Многу сме задоволни	7	11%
Вкупно:	65	100%

Табела 16. Оценка на патната инфраструктура во Косово

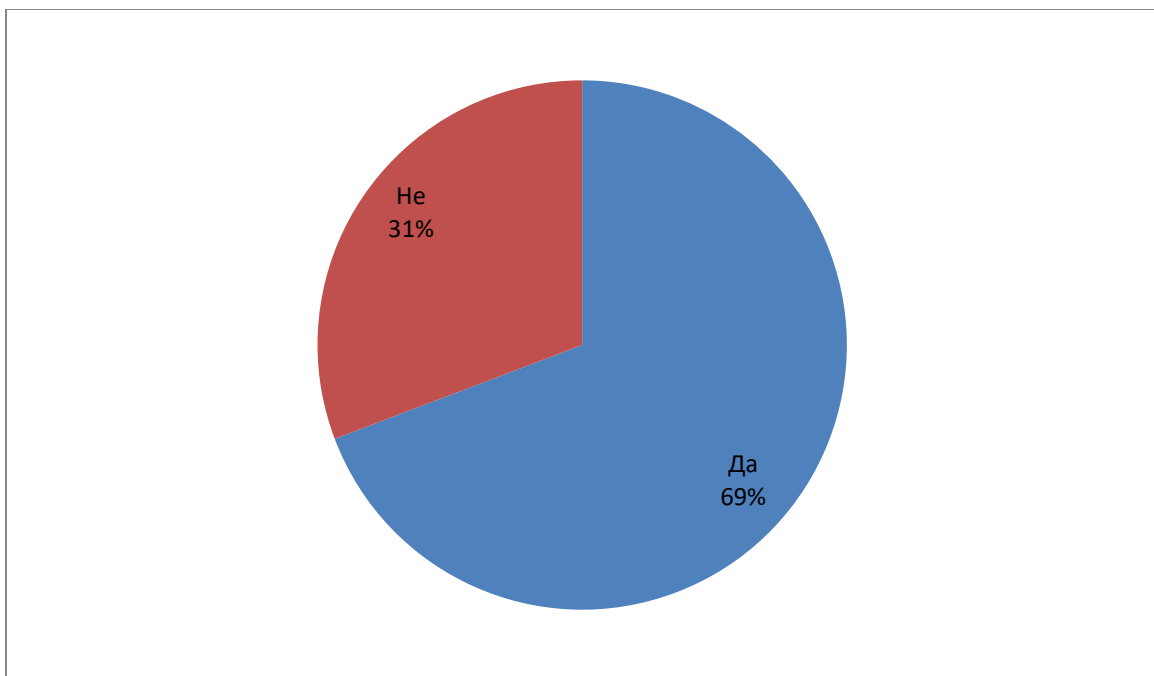
Извор: Податоци добиени од анкета реализирана за целите на овој труд



Графикон 19. Задоволство од патната инфраструктура во Косово

6. Дали транспортирате и прехранбени производи?

Повеќето фирми ни имаат одговорено дека Да, транспортираат и прехранбени производи, било тоа да се во внатрешен или меѓународен транспорт. Повеќе од 2/3 од испитаниците одговориле потврдно, додека останатите ни рекоа дека не вршат транспорт на прехранбени производи. Обично во оваа група спаѓаат оние транспортери кои транспортираат градежни материјали, а нивните превозни средства се од друга природа.



Графикон 20. Дали транспортirate прехранбени производи

	Абсолютни Показатели	Релативни показатели
Да	45	69%
Не	20	31%
Вкупно:	65	100%

Табела 17. Дали транспортirate прехранбени производи?

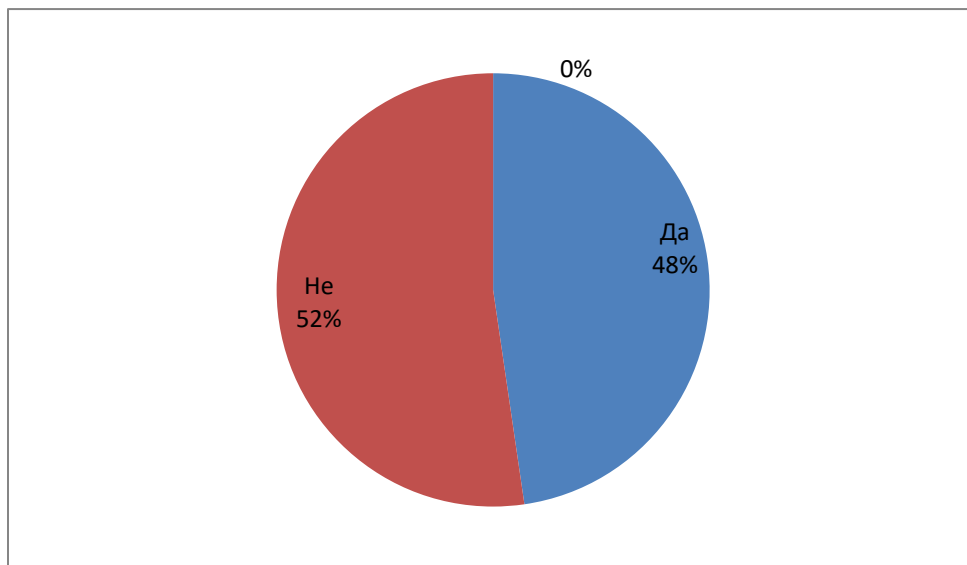
Извор: Податоци извадени од анкетата реализирана за целите на овој труд

Податоците кои ни кажуваат дека голем дел од анкетираниите транспортни компании, транспортираат и прехранбени производи е веродостоен показател кој ќе може да се зимаат како релевантни податоци, чии слика е вистинска.

7. Дали имате соодветни обуки за транспортирање на прехранбени производи?

Повеќе од половина од испитаниците ни одговорија дека не им организираат соодетна обука на својот персонал за транспорт на прехранбени производи. Овој факт е доста

сериозен показател кој укажува дека и покрај долгогодишното искуство, сеуште сериозен број на компани немаат организираат соодветни обуки.



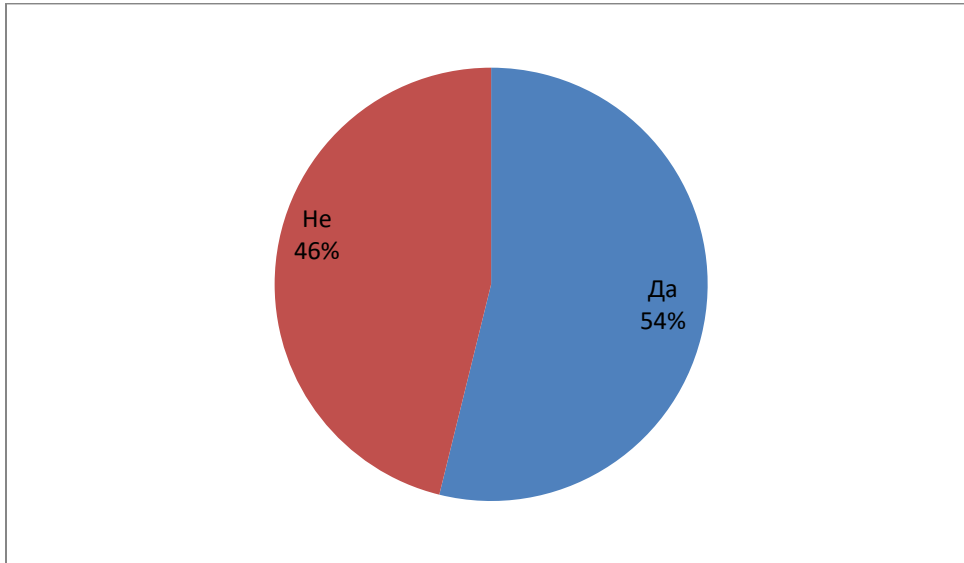
Графикон 21. Дали организирате соодветни обуки за транспортирање на прехранбени производи?

Дури 52% од испитаниците не организираат никакви обуки на својот персонал за транспортирање на храна, а храната ги има своите карактеристики и е поспецифична при транспортирање. Овој показател ни кажува дека транспортните компании не се совршено подготвени за транспортирање на храната. Недостигот на професионалноста пред се доаѓа од неспецијализираноста на компаниите да транспортираат само прехранбени производи. Интересен феномен на транспортните компании е дека повеќето компании не се специјализирани за транспорт на одредени производи, туку се обидуваат буквално да транспортираат се и сешто. Оваа е почетната точка која не ги остава компаниите за понатамошно реализирање на посебни специјализации. Напорите за да се добие што повеќе работа, притоа без да се има принцип за кој вид на стока се работи, не остава многу простор за специјализирање.

8. Дали имате специјализирани возила за транспортирање на храна?

Половина од претпријата имаат специјализирани транспортни возила за превоз на храна. Имајќи го во предвид фактот дека храната има посебни карактеристики, повеќе од

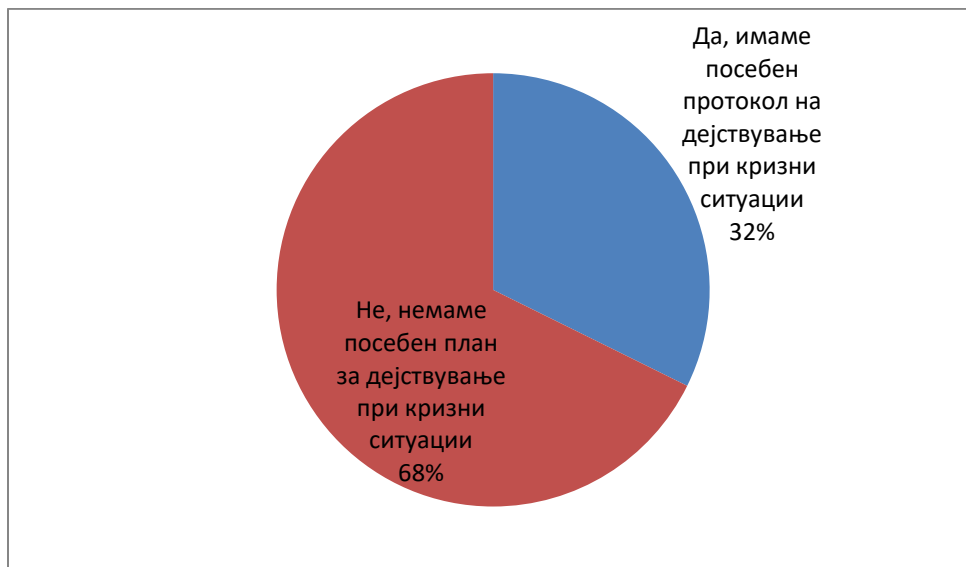
неопходно е при транспорт на храна компаниите да поседуваат специјализирани возила за транспорт на храна. Од анкетираниите 65 компани, 35 компании имаат во својот возен парк барем едно возило специјализирано за транспорт на храна, било тоа да е мало возило, пикап или камион.



Графикон 22. Дали имате специјализирани возила за транспортирање на храна?

9. Дали имате протокол за транспорт на храна во кризни ситуации?

Повеќето од компаниите немаат посебен протокол за начинот како и кога би ги транспортирале резервите на храна низ Косово во случаи на криза. Од анкетираниите 65 транспортни компании, само 21 од нив ни потврдиле дека имаат посебни правила и протоколи за транспортирање на храна во случаеви на криза, додека 44 од испитаниците одговориле дека немаат никако протокол за дејствување во такви случеви.



Графикон 23. Протокол за транспорт на храна во кризни ситуации

Оваа бројка е многу јасен показател за подготвеноста на нашите транспортни компании да реагираат во овие случаеви. Секоја можна природна катастрофа, криза на храна или друга вонредна ситуација може да ја доведе под знак прашалник професионалноста на транспортните компании во Косово имајќи го во предвиде соодносот на компаниите имаат протоколи за дејствување при вонредни ситуации на храна и другите кои немаат таков протокол.

10. Кои се најголемите проблеми при транспортирање на прехранбени производи низ Косово?

На прашањето Кои се најчестите проблеми на кои наидуваат при вршењето на домашниот транспорт ? одговориле вкупно 65 испитаници кои можеле да даваат повеќе одговори зависно од проблемите на кои наидуваат при вршењето на транспортот во територијата на Косово. Најчести проблеми при вршењето на дејноста транспорт во територијата на Република Косово се административните бариери и проблеми со 38 одговори, лошата инфраструктура 32 и високите давачки кон државата (ДДВ) со 42 испитаници.

Голем број на транспортни компании секојдневно се соочуваат со многу административни бариери, како и со лошата инфраструктура кои само ја отежнуваат и така тешката ситуација во која се наоѓаат поголемиот дел од транспортните компании во Косово

Најчестите проблеми на кои наидувате при вршењето на домашниот транспорт		
Лоша патна инфраструктура	33	50,7%
Застарен возен парк	9	13,8%
Голема густина во сообраќајот	28	43,1%
Проблеми при увоз на механизација	28	43,1%
Административни проблеми	38	58,4%
Несигурноста на патишата	8	12,3%
Високите плаќања кон државата	42	64,6%
Друго	6	9,2%

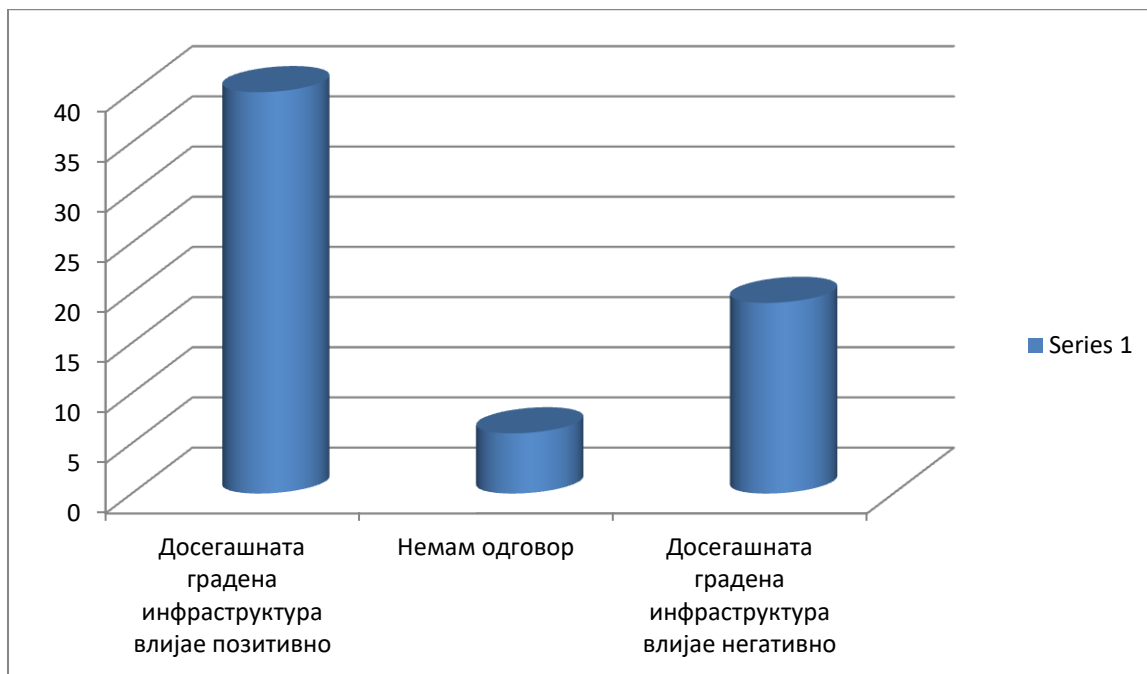
Табела 18. Најчести проблеми при кои наидуваат транспортерите во Косово

Извор: Сопствени резултати

11. Како влијае патната инфраструктура врз сигурното траспортирање на храна при кризни ситуации?

Од почетокот на 2000 година, од кога Косово почна да инвестира во патната инфраструктура, полека се гледа дека со инвестиции во патната инфраструктура почнува и економскиот развој на земјата. Иако Косово има многу проблеми, како и недостиг на доволно финансиски средства и ресурси за целосниот развој на патната инфраструктура, сепак се направени сериозни проекти, како автопатот Ибрахим Ругова, автопатот кон Скопје, како и многуте проекти за развој на локланата патна инфраструктура. Дека изградбата на патната инфраструктура влијае позитивно врз целокупната економија а и сигурниот транспорт на храна било тоа да е во време на криза или не, покажуваат и податоците од анкетниот прашалник, од кои од 65 испитаници дури 40 кои се согласуваат дека развојот на патната инфраструктура позитивно влијае врз целокупниот развој на сигурното траспортирање на храна при кризни ситуации. Додека бројот на оние кои што не се согласуваат е 19, а 6 немаат одговор. Развојот на патната инфраструктура, односно инвестициите во патната инфраструктура, нејзина модернизација и инвестициите во

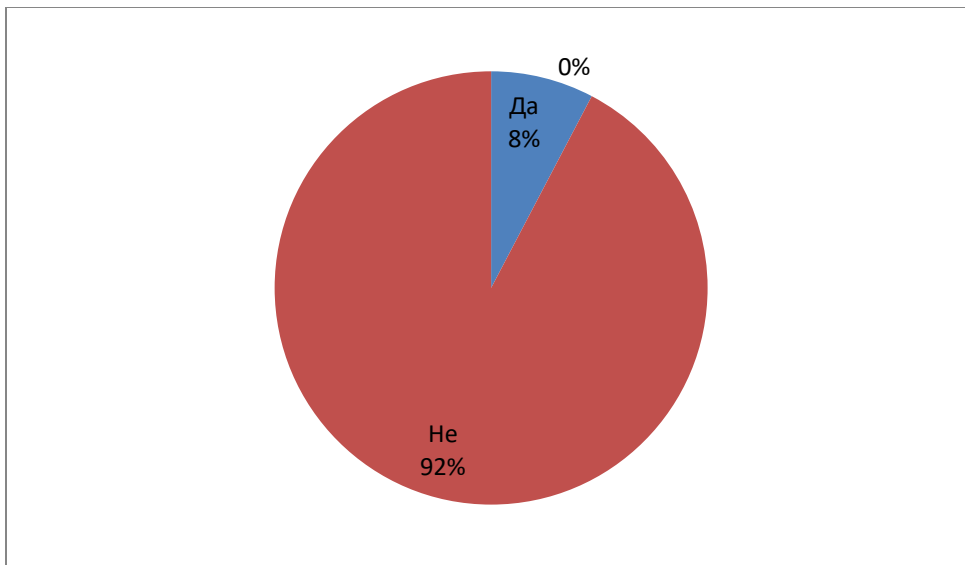
одржувањето и безбедноста на патната инфраструктура, според многу познати автори позитивно влијае врз целокупниот развој на една земја, и тоа: економски развој, социјален развој, како и развој на културата.



Графикон 24. Влијанието на изградената патна инфраструктура врз транспортот на храна при кризни ситуациии.

12. Дали сте имале потенцијална соработка со владините органи за транспорт на храна за потенцијални ситуации на криза на храна?

Досега повеќето од компании никогаш не биле контактирани за евентуална соработка при некоја потенцијална кризна ситуациии. Само 5 од 65 компании се контактирани и тоа само на информативен разговор без притоа на некој формален договор. Другите 60 анкетирани компани воопште не се конатктирани никогаш од државните органи за некаков договор од ваква природа.



Графикон 25. Дали сте имале потенцијална соработка со владините органи за транспорт на храна за потенцијални ситуации на криза на храна?

Овој факт уште еднаш ги потврдува нашите првични хипотези дека Косовските власти имаат ниско ниво на подготвеност и еспедитивност при евентуални ситуација на кризи со храна и нивен транспорт до соодвеното место.

Заклучоци и препораки

Врз основа на целокупната направена анализа во овој труд се констатира дека:

1. Република Косово е склона на разни видови природни непогоди, вклучително земјотреси, поплави, суши, шумски пожари и лизгања на земјиштето. Поплавите, особено поројните поплави, во комбинација со лизгања на земјиште и кал, се најчестите непогоди. Земјоделството, коешто главно се одвива по течението на реките, е еден од секторите коишто се најмногу засегнати од овие непогоди. Покрај тоа, овој сектор е погоден и од суши поради намалената достапност на влага во почвата во текот на летото. Со климатските промени, се очекува овие екстремни временски појави да се јавуваат почесто и да бидат поизразени. Намалувањето на овие негативни влијанија врз земјоделскиот сектор е од посебна важност, особено за речиси половина од населението кое живее во руралните средини и кое во голема мера е зависно од овој сектор како извор на храна и приход.
2. Стратегијата за одговор на природни непогоди треба да се заснова на безбедносната стратегија на Косово. Косово сè уште не ја нема подготвена оваа стратегија, иако нејзината важност е неоспорна.
3. Врз основа на законот за Агенцијата за управување со вонредни состојби, спомнатата агенција е главната институција надлежна за координација и управување со итни ситуации и намалување на ризикот од катастрофи која координира и соработува тесно со институциите на централно и локално ниво, невладини организации, граѓанско општество, приватен сектор, итн.
4. Што се однесува со емергенциите општа констатација за Косово кое може да се извади е дека: недостасува опфаќањето на намалзра на ризикот од непогоди во политике и развојните планови на Косово; можностите за рано предупредување на владините институции треба да се зајакнат, постои потреба за дизајнирање, развој на програми и обука за создавање безбедни и одржливи заедници. Од друга страна наведувањето нови ризици, анализирање и превентивни мерки се постојан предизвик за успешно спроведување на оваа стратегија.
5. Осврнувајќи се на SWOT-анализата, разбирањето на ризикот од феноменот природните и други непогоди останува недоволно за косовските институции.

Косовските институции се кривки и неподготвени да се справаат со непогоди од поголем размер.

6. Евентуалната криза на храна воедно значи и немање можност на секторот на прехранбената индустрија да понуди и пласира основни прехранбени производи. Неуспехот на прехранбениот сектор да ги понуди основните производи воедно значи и услови за понатамошна економска рецесија имајќи ја во предвид тежианта која ја има овој сектор во целокупната економска активност на државата.
7. Во текот на тригодишниот период на спроведување на Стратешкиот план и Годишната програма, се виде дека покрај двата нај стратешки производи (пченица и дизел) има потреба од проширување на видот на резервни производи со хигиенски производи и производи за пиење (детергент за перење и сад, сапун, основен список на лекови и санитарни материјали, како и вода за пиење).
8. Што се однесува до транспортот на храна во кризни ситуации констатираме дека повеќето фирми кои се занимаваат со транспортни услуги се или микро или мали претпријатија, односно бројот на вработени не поминува повеќе од 50. Многу малку претпријатија се средни претпријатија, а уште помалку се големи претпријатија кои имаат над 250 вработени.
9. Повеќето транспортни претпријатија во Косово се друштво со ограничена одговорност, што значи дека за првата и обрските на претпријатија сопствениците одговораат солидарни до нивото на нивната инвестиција.
10. Транспортните компании во Република Косово се соочуваат со многу предизвици и бариери, било да се тоа домашни или меѓународни. Тие мораат брзо да се адаптираат на сите промени кои што се случуваат на домашен терен, било да се тоа нови закони, нови барања или нов современ начин на работење. Една транспортна компанија не смее да дозволи да стане статична во работењето, туку напротив флексибилна, подготвена на нови предизвици и способна да се справи со сите бариери со кои се соочуваат поголем дел од транспортните компании во Косово.
11. Очекуван беше високиот процент на компании кои немаат лиценца за вршење на дејноста меѓународен транспорт. Токму немањето лиценца за меѓународен

транспорт е и еден од главните проблеми со кои се соочуваат поголем дел од компаниите кои се бават со дејноста транспорт.

12. Дури 52% од испитаниците не организираат никакви обуки на својот персонал за транспортирање на храна, а храната ги има своите карактеристики и е посспецифична при транспортирање. Овој показател ни кажува дека транспортните компании не се совршено подготвени за транспортирање на храната. Недостигот на професионалноста пред се доаѓа од неспецијализираноста на компаниите да транспортираат само прехранбени производи. Интересен феномен на транспортните компании е дека повеќето компании не се специјализирани за транспорт на одредени производи, туку се обидуваат буквално да транспортираат се и сешто. Оваа е почетната точка која не ги остава компаниите за понатамошно реализирање на посебни специјализации. Напорите за да се добие што повеќе работа, притоа без да се има принцип за кој вид на стока се работи, не остава многу простор за специјализирање.
13. Повеќето од компаниите немаат посебен протокол за начинот како и кога би ги транспортирале резервите на храна низ Косово во случаи на криза
14. Секоја можна природна катастрофа, криза на храна или друга вонредна ситуација може да ја доведе под знак прашалник професионалноста на транспортните компании во Косово имајќи го во предвиде соодносот на компаниите имаат протоколи за дејствување при вонредни ситуации на храна и другите кои немаат таков протокол.
15. Изградбата на патната инфраструктура влијае позитивно врз целокупната економија а и сигурниот транспорт на храна било тоа да е во време на криза или не.

Врз основа на истражувањата и анализите во овој труд во врска со поставени општи и посебни хипотези се констатира дека:

- Првата хипотеза *„Косово нема постоење на законска рамка хармонизирана со меѓународната рамка во сферата на храната и проблемите со кои се соочува Република Косово на меѓународната арена во сферата на транспорт на храна,„* се прифаќа;

- Втората хипотеза, „*Институционални државни капацитети во создавање на услови за транспорт на храна се ограничени и мали,*„ се прифаќа;
- Третата хипотеза, „*Косово има слаби институционални државни капацитети за хармонизација на државното законодавство со она на ЕУ, во сферата на храната, транспортот и вонредните ситуации во туризмот,*„ се прифаќа и ;
- Четвртата хипотеза „*Природните катастрофи и вонредните ситуации имаат негативни влијанија во економските активности и активностите во туризмот,*„ се прифаќа.

Затоа како резултат на горенаведените констатации, главни препораки и натамошни насоки за истражување на овој труд се:

1. Косово има потреба од стратегија која ќе ја подигне свесноста и ќе ги унапредува институциите и институционалните механизми преку законско регулирање, мотивирање и стимулирање на иновации, истражувачки и научни работи, обезбедување и распределување на потребните финансиски и логистички ресурси, како и преземање на структурни и неструктурни мерки за подобро управување со ризици.
2. Државниот резерват има потреба од само магацин од 1.500 м² за складирање на непрехранбени артикли, како што се разни шатори, ќебиња за постелнина и други резерви потребни за резерва
3. Косовската Влада мора да посветува повеќе внимание на проблематиката на управување со кризи и воедно да воспостави перманенти контакти со сите национални транспортери кои ги исполнуваат условите, со цел да се биде на ниво на подготвеност за секоја потенцијална ситуација која може да се случи во овој аспект.
4. Инвестициите во патната инфраструктура позитивно ќе влијаат врз целокупната економска состојба во Косово, но исто така позитивно ќе влијаат и врз зголемувањето на ефикасноста и ефективноста на транспортните компании. Намалувањето на времето за патување до посакуватата дестинација, намалување на трошоците за гориво, зголемување на безбедноста при движењето, се само дел од

бенифиците кои компаниите, но пред се граѓаните на Косово ќе ги придобијат од инвестициите во патната инфраструктура.

5. Што се однесува до транспортните компании во Косово, повеќе од неопходно е нивна усовршување и инвестирање во нивните човекови и материјални капацитети со цел на пружење на подобри резултати.

Користена литература

1. Affolter, D. 2001. The tourism marketplace: Neë Challenges. In Tourism and Hospitality in the 21st Century. Eds. A. Lockwood and S. Medlik. Oxford: Butterworth – Heinemann.
2. Arben Sula, Roli dhe përgjegjësitë e Autoritetit të Aviacionit Civil për mbështetjen e operacioneve të kërkim – shpëtimit, Konferenca kombëtare (shërbimiiKërkim - Shpëtimitnë RSH), Tiranë 2015,
3. Arjen Boin, Paul t'Hart, Eric Stern, Bengt Sundelius (2008), The Politics of Crisis Management.
4. ATP 10 (D) KËRKIMI DHE MBROJTJA, botimi NATO-s, 10 Janar 1995,
5. Bronn, P. S., & Olson, E. L.: Mapping the strategic thinking of public relations managers in a crisis situation (1999).
6. Coombs, W. T., Ongoing crisis communication: Planning, managing and responding (2007).
7. Dawn R. Gilpin, Priscilla J. Murphy (2008), Crisis Management in a Complex World (2009).
8. DogjaniYlber - Gjeneral brigade dhe Bali Msc. Ardian - Kolonel, Kapacitetet operacionale të Komandës Mbështetëse për kërkim – shpëtimin, Konferenca kombëtare (shërbimi I Kërkim - Shpëtimitnë RSH), Tiranë 2015,
9. Dollma, M., 2011, Trevat Shqiptare, Dajti 2000, Tiranë, fq.92-93
10. Doswell, R., 2000, Tourism How effective the management makes the differences,
11. Dushku Zyber - Gjeneral major dhe Marku Tonin Kolonel, Kapacitetet operacionale të Forcës Tokësore për kërkim – shpëtim, Konferenca kombëtare (shërbimi i Kërkim - Shpëtimitnë RSH), Tiranë 2015,
12. Edward S. Devlin (2008), Crisis Management Planning and Execution.
13. GordanaReckoska “Vetite teknologjike te mallit gjate transportit”, Oher 2005
14. Haxhia Dr. Idriz – kolonel dhe Ago Dr. Enrik – N/kolonel, Trajtimi i temave për operacionet e kërkim – shpëtimit në kurrikulat mësimore dhe stërvitore – si një përvojë e edukimit profesional të FARSH, Konferenca kombëtare ((shërbimiiKërkim - Shpëtimitnë RSH), Tiranë 2015,

15. Hoxha Dr. Përparim dhe Thodhorjani Dr. Spiro, Incidentet nga shkaqe natyrore dhe operacionet e kërkim – shpëtimit, Konferencakombëtare (shërbimiiKërkim - Shpëtimitnë RSH), Tiranë 2015,
16. HUMANITARIAN/DISASTER RELIEF OPERATIONS, (JOINT ĒARFARE PUBLICATION 3-52), Operacionethumanitaretëlehtësimittëpasojavetëkatastrofave, (publikimiiipërgjithshëmparalajmërimit 3-52), Qeveria e MbretërisësëBashkuar, 2002,
17. Ian I. Mitroff, Gus Anagnos (2008), Managing Crises Before They Happen: What Every Executive Needs to Know About Crisis Management.
18. Idriz Kovaçi, Alberta Kelmendi, Menaxhimi i turizmit, Prishtinë, 2017
19. Isufi Dr. Zylyf N/Kol (R) + ZekaValbona dhe Reso Dr. Elton, Mbështetjashëndetësore, element parësornëoperacionet e kërkim-shpëtimit, Konferenca kombëtare (shërbimi i Kërkim - Shpëtimitnë RSH), Tiranë 2015,
20. JOINT DOCTRINE NOTE 1/04 JOINT SEARCH (Kërkimetëpërbashkëta (doktrina e përbashkëtashënim 1/04)), Qeveria e MbretërisësëBashkuar, qershor 2004,
21. Leka Dr. Ahmet (kolonel) dhe Kollçaku Dr. Bardhyl (kolonel), SistemiishërbimittëKërkim – Shpëtimit dhe kapacitetetoperacionaletëRepublikësëShqipërisë, Konferencakombëtare (shërbimiiKërkim - Shpëtimitnë RSH), Tiranë 2015,
22. Ligj Nr. 10 435, datë 23.6.2011 – Përshërbimin e kërkim – shpëtimitnë RSH
23. Manual (Udhëzues) ndërkombëtarpërkërkim dhe shpëtimajror dhe detar - vëllimi 1 - organizimi dhe menaxhimi, Londër, Montreal, Botiminëntë 2013,
24. Manual (Udhëzues) ndërkombëtarpërkërkim dhe shpëtimajror dhe detar - vëllimi 2 – BashkëndimiiMisionit, Londër, Montreal, Botiminëntë 2013
25. Manual (Udhëzues) ndërkombëtarpërkërkim dhe shpëtimajror dhe detar - vëllimi 3 – objektetelëvizshme, Londër, Montreal, Botiminëntë 2013,
26. ManualiiShërbimittëKërkim – Shpëtimitnë FA (SAR), Tiranë 2005,
27. Nëkohën e EMERGJENCËS (doracakinjëqytetari), Departamentiimbrotjtjes - zyra e mbrotjtjescivile, Uashington, 2005,
28. ProceduraStandarde e kërkimshpëtimitnë FARSH 2015,
29. Proceduratstandarde operative, Brigada e Mbështetjessëoperacioneve, Prishtinë 2015,

30. Rosema Thompson (2008), Crisis Intervention and Crisis Management: Strategies That Work in Schools and Communities.
31. Shahu Agim - kolonel dhe Hoxha Luftim – K/kolonel, Domosdoshmëriapërshërbimtëefektshëm kërkim-shpëtimi dhe hartimii Planit Kombëtar në Republikën e Shqipërisë, Konferenca kombëtare (shërbimii Kërkim - Shpëtiminë RSH), Tiranë 2015,
32. Tran Van Hoa (2007), Economic Crisis Management: Policy, Practice, Outcomes and Prospect.
33. Vendim - Nr. 742, datë 16.10.2012, i qeverisë së RSH, Për organizimin dhe funksionimin e Qendrës Kombëtare të Kërkim – Shpëtimin
34. W. Timothy Coombs (2009), Crisis Management as Organizational DNA.
35. Гордана Петровска Речковска “Методи за испитување на квалитет на храна и пијалоци“, Охрид 2012
36. Гордана Петровска Речковска “Познавање на стока“, Охрид, 2005
37. Гордана Петровска Речковска “Познавање на стока“, Охрид, 2008
38. Гордана Петровска Речковска “Познавање на стоката со основи на технологијата и науката за исхрана“, Охрид, 2007
39. Гордана Петровска Речковска & Ангела Василевска “Нутрицизам“, Охрид, 2009
40. Договор од Лисабон
41. Закон бр. 04 / л-188 за третман на бесправните градби;
42. Закон бр. 2003/3 за косовските шуми,
43. Закон за вода на Косово бр. 2004/24.
44. Закон за градба бр. 04 / L-110,
45. Закон за животна средина бр. 03 / L-02, и
46. Закон за заштита на животната средина бр. 2009/03-L-025;
47. Закон за заштита од пожари, бр. 2011/04-L-012;
48. Закон за јавно здравје, бр. 2007/02-L-78;
49. Закон за косовскиот совет за безбедност, бр. 2008 / 03-L050;
50. Закон за локална самоуправа, бр. 2008/03-L-040;
51. Закон за Министерството за косовските безбедносни сили. 2008/03-L045;
52. Закон за полиција, бр. 2011/04-L-076;

53. Закон за просторно планирање бр. 2012/04-L-174;
54. Закон за проценка на влијанието врз животната средина, бр. 2010/03-L-214;
55. Закон за служба за итни случаи, бр. 2006/02-L-50;
56. Закон за собраќај на Република Косово
57. Закон за собраќај на РСМ
58. Закон за управување со јавните финансии, бр. 2013/04-L-194;
59. Закон за храна на Република Косово
60. Закон за Храна на РСМ
61. Закон за црвен крст на Косово, бр. 2010/03-L-179;
62. Мицески, Т. (2009). Лидерство, интерен авторизиран материјал. Економски факултет, Штип.
63. Мицески, Т. (2009). Менаџмент на човечки ресурси, интерен авторизиран материјал. Економски факултет, Штип.
64. Мицески, Т. (2009). Менаџмент, интерен авторизиран материјал. Економски факултет, Штип.

Прилози

Прашалник за транспортните компании

Докторска дисертација:

“Анализа на потребите од храна во вонредни ситуации и влијание врз економскиот развој на Република Косово,,

Прашалник

Почитувани,

Јас сум Шериф Сејдиу, докторант при Факултетот за Туризам и Угостителство при Универзитетот „Св Климент Охридски,. Овој прашалник е изработен за потребите на докторски труд и истиот е анонимен. Ве молам, одговорете на прашањата на тој начин што ќе означите еден или повеќе понудени одговори.

Ви благодарам однапре,

Со почит,

М-р. Шериф Сејдиу

I. Општи демографски податоци

1. Пол
 - а) Машко
 - б) Женско
2. Возраст
 - а) 20 – 35 години
 - б) 36 – 50 години
 - в) 51 – 64 години
3. Ниво на образование
 - а) Средно образование
 - б) Вишо или високо образование
 - в) Магистерски студии
 - г) Докторски студии
4. Позиција во транспортното претпријатие
 - а) Сопственик
 - б) генерален менаџер
 - в) сектор на логистика
 - г) финансии

II. Анализа на профилот на транспортните претпријатија

1. Сопственичка структура на компанијата
 - а) Приватна сопственост
 - в) државна сопственост
2. Кој град се наоѓате?
 - а) Гаковица
 - б) Приштина
 - в) Митровица
 - г) Урошевац
 - д) Гњилане
 - е) Пеќ

ф) Призрен

3. Големина на претпријатието според бројот на вработени
 - а) микро (од 1 до 9 вработени)
 - б) мали (од 10 до 49 вработени)
 - в) средни (од 50 до 249 вработени)
 - г) големи (над 250 вработени)
4. Правен статус на вашето претпријатије
 - а) Друштво со ограничена одговорност
 - б) Друштво со неограничена одговорност
 - в) Акционерско друштво
 - г) Друго
5. Период на започнување на бизнисот
 - а) пред 1999
 - б) 1999 – 2008
 - в) После 2008

III. Анализа на функциите и дејствување на транспортни компании во Косово

1. Вид транспорт
 - а) само со внатрешен транспорт
 - б) само со надворешен транспорт
 - в) внатрешен и надворешен транспорт
2. Дали поседувате лиценца за транспорт
 - а) Да
 - б) Не знам
 - в) Не
3. Дали вашиот возен парк ги исполнува условите за модерен транспорт на добра и услуги?
 - а) Да
 - б) Не знам
 - в) Не
4. Дали косовската легислатура за транспортот е усогласена со она на ЕУ?
 - а) Да

- б) Не знам
 - в) Не
5. Дали сте задоволни од општата патна инфраструктура во Косово?
- а) Воопшто не сме задоволни
 - б) Не сме задоволни
 - в) Немам одговор
 - г) Задоволни сме
 - д) Многу сме задоволни
6. Дали транспортирате и прехранбени производи
- а) Да
 - б) Не
7. Дали организирате соодветни обуки за транспортирање на прехранбени производи?
- а) Да
 - б) Не
8. Дали имате специјализирани возила за транспортирање на храна
- а) Да
 - б) Не
9. Дали имате протокол за транспорт на храна во крзни ситуации
- а) Да
 - б) Не
10. Кои се најголеми проблеми при транспортирање на прехранбените производи во Косово? (можете да заокружите повеќе одговори)
- а) Лоша патна инфраструктура
 - б) Затарен возен парк
 - в) Голема густина во сообраќајот
 - г) Проблеми при увоз на механизација
 - д) Административни проблеми
 - е) Несигурност на патиштата
 - ж) Високите плаќања кон државата
11. Како влијае патната инфраструктура врз сигурното транспортирање на храна при кризни ситуации?
- а) Досегашната градена инфраструктура влијае позитивно
 - б) Немам одговор

в) Досегашната градена инфраструктура влијае негативно

12. Дали сте имале потенцијална соработка со владините органи за транспорт на храна при потенцијални ситуации на криза на храна?

а) Да

б) Не

Кратка стручна биографија

М-р Шериф Сејдиу е роден на 15.03.1968 година во Приштина, Република Косово, каде што има завршено основно и средно образование. Дипломира во родниот град, при Економски факултет во Приштина, а првите постдипломски - магистерски студии ги завршува во Струга-Република Македонија. Вторите магистерски студии ги завршува во Приштина. Актуелно е докторант во Факултетот за Туризам и Угостителство - Охрид, при Универзитет Св. Климент Охридски.

Професионалната кариера ја започнува во приватен сектор како директор за финансии во приватното претпријатије „Кабаша,, Работи како професор/ предавач во високообразовната институција Kolegji Biznesi како професор по предметот Менаџирање со Кризи. Исто така актуелно работи и како директор во приватното претпријатије „Дидоле,,. Кандидатот има објавено бројни публикации во домашни и меѓународни списанија.