

Българска Академия на науките  
Географски институт



ТРАНСПОРТНО-  
ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ  
НА ПРИЧЕРНОМОРСКИЯ  
РЕГИОН



София, 2000

Сборникът се посвещава на 50-годишния юбилей на Географския институт при БАН. Статиите в него отразяват резултати от научно изследване по проект, финансиран от НФ "Научни изследвания" на МОН, както и разработки, свързани с международното сътрудничество на Института.

**ТРАНСПОРТНО-ИКОНОМИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА  
ПРИЧЕРНОМОРСКИЯ РЕГИОН**

Сборник статии под редакцията на ст.н.с.-р Ева. Терзийска

Илюстрация на корицата: Диего Хомен

Фрагмент от карта на Европа от морски атлас, рисуван върху пергамент във Венеция (1560 - 1570).

I SBN 954 - 9649 - 04 - 0  
София, ГИ БАН, 2000

## СЪДЪРЖАНИЕ

Б о р и с К о л е в - Основни нормативни документи и организация на опазването на акваторията на българския участък на Черно море.....	1
Documents normatifs de base et organisation de la preservation dans l'aquatorie du secteur Bulgare de la mer Noire.	
М а к с и м и л и а н а Е м и л о в а - Организации, работещи по проблемите на черноморската контактна зона „суша-море“ .....	7
Organisations and its problems in contact zone „land-sea“ the Black Sea.	
В л а д и м и р В л а с к о в - Сравнителна характеристика на природните условия в районите на черноморските пристанища Бургас, Одеса и Поти.....	13
Caracteristique comparative des conditions naturelles dans les regions des grands ports de la mer Noire - Burgas (Bulgarie)q Odessa (Ukraine) et Poti (Georgie).	
С е р г е й А л . Ф а д е е в - Трансформация на крайбрежните зони в европейска Русия.....	29
Transfomations des zones littorales en Russie europeenne.	
Е в г е н и я Т е р з и й с к а , Н . Л . Т а р а к а н о в - България и Украйна в транспортните схеми на Причерноморския регион.....	35
La Bulgarie et L'Ukraine dans les schemas du transports a la region de la mer Noire.	
С в е т л а К ъ н ч е в а - Ролята на транспортен коридор N 8 за трансграничното сътрудничество на Република България.....	43
The role of transport corridor N 8 for the transfrontier co-	

operation of the Republic of Bulgaria.	
Ристе Темјановски - Коридорот N 8 и можните влияние за стопанскиот развој на Република Македонија.....	54
Corridors 8 and possibility influence to economic deve- lopment in Republic of Macedonia.	
Илија Коправлев - Териториалноустройствени проблеми в развитието на българското Черноморско крайбрежие.....	62
Des problemes de l'organisation du developpement territorial sur le littoral Bulgarie de la mer Noire.	
Димитър Димитров - Природно-ресурсен и стопан- ски потенциал на черноморската контактна зона „суша-море“ .....	74
Natural-resource and economic potential of the Black Sea contact zone „earth-sea“.	
Михаил Ст. Михайлов - Транспортна специфика на българското Странджанско черноморие.....	85
Transport specificity of Bulgarian Stranja - Black Sea Region.	
Мария Грозева - Някои аспекти и тенденции от раз- витието на международния туризъм по българс- кото Черноморие.....	91
Some aspects and tendencies of the development of the international tourism on the Bulgarian Black Sea Coast.	

## КОРИДОР 8 И МОЖНИТЕ ВЛИЈАНИЕ ЗА СТОПАНСКИОТ РАЗВОЈ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

М-р Ристе Темјановски<sup>1</sup>  
Географски институт при Скопски универзитет "Св. Св. Кирил и Методиј"

### ВОВЕД

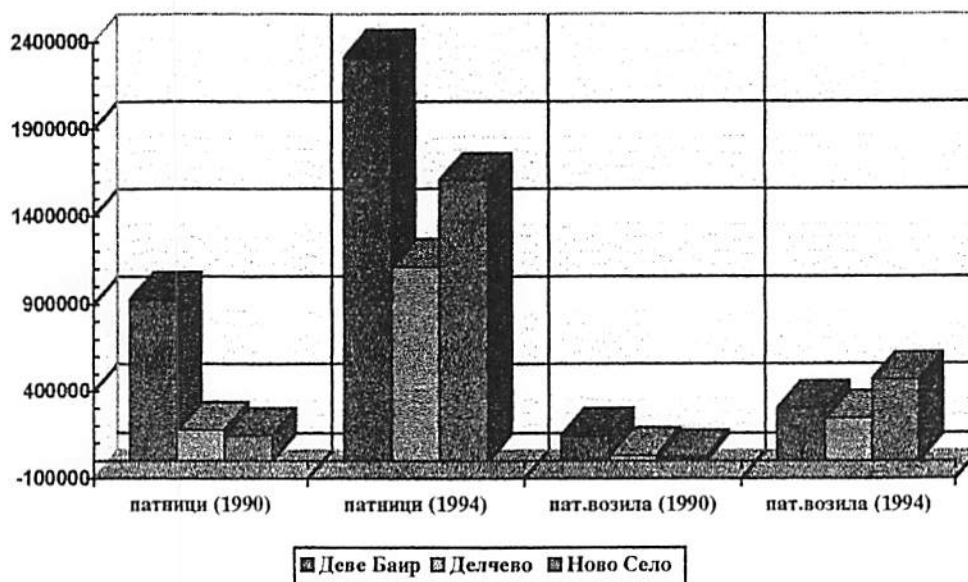
Современиот развој на сообраќајот во Европа, посебно во нејзиниот западен дел, се јави како одраз на длабоките економски и социјални промени кои се случуваат во сите развиени земји. Во тој период урбанизацијата достигна големи размери и покажа огромни трансформации. Учеството на градското во вкупното население достигна во просек 80-90%, а градовите развивајќи се во регионалните рамки, формираа пространи агломерации, со специфични конурбациски карактеристики. За се поголемата раздвиженост на населението влијаеја и постојаниот пораст на животниот стандард и вишокот од слободното време.

Последните десет години ЕУ направи огромни чекори во креирањето на единствен пазар, отфрлајќи ги границите помеѓу нејзините членки држави. Движењето на луѓето и слободната циркулација на добра се двете основни нешта за идниот пораст на единствениот пазар. За целосно ефектурирање на овие потреби, неопходен беше квалитетен сообраќаен систем.

Како посебена задача се наметна потребата за креирање на подобра рамнотежа помеѓу патиштата и другите транспортни добра, како и посебен акцент кон намалувањето на загадувањето и зголемената безбедност. На тој начин се формира моделот на Транс европската сообраќајна мрежа. Но, на карактерот и ширината на тоа поврзување додатно влијаеја и тенденциите на интеграција во Европската заедница. Со развивањето на Европската заедница, се повеќе јакнеше и поврзувањето, како меѓу членките на Заедницата, така и со соседните земји, а истовремено се намали улога на политичките бариери, посебно граници. Имајќи ги во предвид битните карактеристики на европскиот простор, особено големината на државите и релативно малата оддалеченост помеѓу нив, густата населеност, првостепеното значење на урбаните агломерации како и големата подвижноста на населението, произлезе и големата побарувачка за патување, што е главен предуслов за уредување на модерните европски патишта.

Главна цел на ЕУ во креирањето на моделот на Транс-европската транспортна мрежа (ТЕТМ) беше да изврши трансформирање на 15-те сообраќајни национални мрежи (15 држави членки на ЕУ) во една единствена сообраќајна мрежа со европски димензии. Со овој сообраќаен модел како приоритети беше нагласено: да се отстранат "тесните грла" и да се поврзат подрачјата со недоволна сообраќајна комуникација. Сите поодалечни региони на Заедницата да се интегрираат во еден единствен систем. Во овој сообраќаен модел прогресивно да бидат вклучени и земјите од ЕФТА, како и останатиот дел од Европа.

Grafikon 1: Promet na patnici i roba na grani-nite premini kon R. Bugarija vo 1990 i 1994 godina



Со цел да ги максимизираат придобивките од една интегрална сообраќајна мрежа, Комисијата на ЕУ и нејзините членки држави, се согласија за поголема интеграција на националната транспортна политика, повеќе конкуренција помеѓу транспортните снабдувачи, кординирано приближување кон инфраструктурниот развој. На тој начин на Крит во март 1994 беше одржана Пан-европска конференција, каде беа идентификувани 9 Пан-Европски транспортни коридори, за формирање на квалитетна транспортна инфраструктура низ Европа и создавање на една Пан-Европска мрежа која ќе користи за економски и социјална благосостојба на граѓаните на Европа.

Тоа се следните коридори:

1. Талин-Рига-Варшава;
2. Берлин-Варшава-Минск-Москва;
3. Берлин-Вроцлав-Лвов-Киев;
4. Берлин-Прага-Будимпешта-Крајова-Софија-Солун;
5. Трст-Љубљана-Будимпешта-Лвов;
6. Гдањск-Варшава-Зилина;
7. Дунав-Воден коридор;
8. Драч-Тирана-Скопје-Софија-Бургас-Варна;
9. Хелсинки-Киев-Кишињев-Букурешт-Пловдив.

Подоцна работната група за транспорт на Г-24 за Југоисточна Европа одржа состанок на 4 и 5 февруари 1997 година во Скопје, каде е иницирана и потребата на уште еден коридор, Коридорот 10, а подоцна прифатен на Конференцијата одржана во Хелсинки на 23.06.1997 година. Овој коридор најповеќе произлезе од политиката на консолидација на мировниот процес во земјите сукцесори на поранешна СФРЈ и кој воглавно ја следи традиционалната транспортна траса до Југоисточна Европа која беше интензивно експлоатирана пред избивањето на наепријателствата. Карактеристика на овие коридори е можноста за нивно проширување и надополнување во зависност од понатамошните потреби и соработка од заинтересираните страни. Сите проекти за дизајнирањето на овој транспортен модел се одобрени од државите членки на ЕУ и земјите од Централна и Источна Европа. Од степенот на нивното реализирање се гледа како на еден модел за идна погуста транспортна мрежа или пак како алтернативни врски меѓу земјите од Централна и Источна Европа и Европската Унија. Меѓутоа поради високите финансиски трошоци кои се пропратен и неодминлив дел отворени се можности и за вклучување на дополнителен приватен капитал во многу проекти.

Со овој транспортен модел и формирањето на 10<sup>те</sup> транспортни коридори се предвидува изградба на 15.000 км нови патишта, модернизирање на 58.000 км веќе изградени патишта, комбинирање на транспортни коридори и терминали; 70.000 км железници, вклучувајќи при тоа 22.000 км нови железнички пруги и приспособени за сообраќај на доста брзите возови, 267 аеродроми кои се од заеднички интерес, мрежи со внатрешни водени патишта и морски пристаништа.

## Основни карактеристики на Коридорот 8 во Република Македонија

Централната позиција на Република Македонија во однос на сето непосредно окружување, детерминирана како простор сместен во централниот дел на Балканскиот Полуостров претставува значајна погодност за интеграција со европските сообраќајни системи како можен генератор за развој на сообраќајот на балканско, а и европско ниво. Секако во тој контекст од големо стратешко значење за Република Македонија претставува Коридорот 8.

*Коридорот 8* во нашата земја се протега од Македонско-Албанската граница на запад, преку Струга-Тетово-Скопје-Куманово па се до граничниот премин Деве Баир кај Крива Паланка и се протега се до Бугарската граница со вкупна должина од 304 км. Преку овој коридор во согласност со новата економска и политичка констелација, Република Македонија треба повеќе да се отвори кон Албанија и кон Бугарија. Со ова се предвидува магистралните патни правци кои го тангираат овој коридор во иднина целосно треба да прераснат во автопатишта по целата своја должина.

Покрај со квалитетна патна мрежа предвидена е модернизирање и изградба на железничка пруга Албанска граница-Струга-Кичево-Скопје-Куманово-Белјаковце-Деве Баир во должина од 339 км. Од него досега се изградени 189 км, а во градба е делницата Белјаковце-Деве Баир во должина од 55 км (т.н. проект на векот). Во иднина се предвидува изградба на железничка пруга на делница Кичево-граница со Албанија со што би се комплетираал овој коридор и со целосно железничко поврзување.

Воздушниот сообраќај во оваа насока е застапен со новиот воздушен коридор "виски 31" кој е влезен и во структурата на европските воздушни патишта и претставува најдиректна врска меѓу Тирана-Скопје и Софија. Истовремено, нова директна врска е воспоставена и во областа на телекомуникациите, т.н. трансбалканска телекомуникациска линија. Реализацијата на проектот за гасификација што доаѓа од Бугарија, во наредниот период се очекува да продолжи и во Албанија, а актуелна е изградбата на нафтоводот Бургас-Валона што би минувал низ Македонија, а за која нашата земја е исклучително заинтересирана.

Значењето на Коридорот 8 за сообраќајната положба на нашата држава посебно треба да се разгледува и со оддалеченоста со четирите околни држави со кои таа непосредно контактира: СР Југославија, Бугарија, Грција и Албанија.

*Табела 1: Расстојанија од Скопје и нашата граница до главните градови на соседните држави:*

Главен град	Скопје	граница
1. Белград	440	388
2. Тирана	303	119
3. Софија	220	113
4. Атина	700	542

Расстојанието од главниот град на Република Македонија, Скопје, со главните центри на соседните држави кон кои водат или од каде доаѓаат во



Република Македонија најфреквентни сообраќајни движења се следни: оддалеченоста од Тирана до границата со Република Македонија е 119 км, од Софија е 123 км, односно се релативно на иста оддалеченост од границите со Република Македонија. Што се однесува на сообраќајната оддалеченост од Белград (388 км) и Атина (542 км) се карактеризира со подолги растојанија. Анализата на оваа состојба индицира дека како најкратко сообраќајно растојание се јавува трансверзалата Тирана-Скопје-Софија.

### **Состојба на сообраќајната инфраструктурата во Република Македонија за потребите на Коридорот 8**

Особено значајна карактеристика на Коридорот 8 е состојбата на веќе поволната постојна состојба на патната инфраструктура во Република

Македонија. Имено Коридорот 8 во целата своја должина е претставен со магистралните патни правци, кои всушност се дел и од меѓународната патна мрежа. Тоа се следните патни правци:

1. Кафасан-Струга-Подмоље, (Е-852)
2. Подмоље-Кичево-Гостивар-Тетово-Скопје-Миладиновци, (Е-65)
3. Миладиновци-Куманово, (Е-75)
4. Куманово-Ранковце-Крива Паланка-Деве Баир, (Е-871)

На коридорот 8 Исток-Запад досега се изградени делниците Скопје-Куманово и Тетово-Гостивар со вкупна должина од 53 км, а предвидени за градба се делниците Скопје-Тетово (како дел од Коридорот 8) во должина од 35.7 км, како една од најоптоварените делници на патната мрежа во Република Македонија. Во 1995 година просечната оптовареност на оваа делница изнесувала 8429 возила/ден, (ПГДС - просечен годишен дневен сообраќај), додека проценките за 2019 година се дека на оваа делница ќе се движат околу 23379 возила/ден (ПГДС). За потребите на овој коридор се предвидува и обиколна траса околу Скопје со должина од 23 км.

Со иницијативата на надлежните Министерства за транспорт на Албанија, Бугарија и Македонија, подржана од претставници на Владата на САД и нејзината Агенција за трговија и развој, фирмата Behtel Internacional inc од Сан Франциско (САД), зема обврска да изработи проект за Коридорот Исток-Запад, на седницата одржана во Тирана на 10.12.1997 година. Во статусниот извештај фирмата Бехтел го изнесе предлогот за реализација на Коридорот Исток-Запад во три фази и тоа:

1. фаза до 2003 година;
2. фаза до 2010 год;
3. фаза до 2020 год.

Имајќи го во предвид предлогот на компанијата Бехтел, Коридорот 8 треба да се развие во два крака, односно покрај автопатот на целата должина на делницата: *Кафасан - Сџируџа - Кичево - Скопје - Куманово - Крива Паланка - Деве Баир - граница со Р. Бугарија*, со вкупна должина од 304 км, како алтернатива понуди уште еден крак, на следната делница: *Кафасан - Сџируџа - Охрид - Биџола - Прилеп - Велес - Кочани - Делчево - граница со Р. Бугарија*, со вкупна должина од 311 км. Овие два патни правци се од стратегиско значење за патната мрежа во Република Македонија за нејзино поврзување на двете пристаништа Драч на Јадранско Море и пристаништето Бургас на Црното

Море.

Предвидена е градба на железничката пруга Албанска граница-Струга-Кичево-Скопје-Куманово-Бељаковце-Деве Баир во должина од 339 км. Од него веќе се изградени 189 км, а останува уште за градба делницата Бељаковце-Деве Баир од 55 км. и ќе се гради нова делница Кичево-граница со Албанија во должина од 65 км.

### Влијанието на Коридорот 8 врз регионалниот економски развој

Коридор 8 особено дојде до израз по осамостојувањето на Македонија и тоа како резултат на прекинатиот сообраќај со северниот и јужниот сосед на Македонија. Прекинатиот сообраќај кон север се должеше поради поради војната која се уште траеше на територијата на поранешна СФРЈ и меѓународното ембарго спрема СР Југославија. Од југ транспортот беше оневозможен поради воведените санкции од јужниот сосед Грција, па поради тоа целиот наш сток сообраќај беше принудно пренасочен преку Република Бугарија, а сосема мал дел кон запад кон Република Албанија. Од тие причини превозот на патници и на стока беше оневозможен како од Република Македонија, така и од останатите земји во Европа, па и пошироко.

За ова можат да послужат следните податоци:

Табела 2: Промени на патници, сообраќајни возила и роба на граничните премини кон Р. Бугарија во 1990 и 1994 година

Гран. Премин	патници		патнички возила		автобуси		камјони		во тона	
	1990	1994	1990	1994	1990	1994	1990	1994	1990	1994
Деве Баир	928272	2310404	144218	301759	5171	19774	3130	141117	38000	1500000
Делчево	177413	1110139	32619	245818	798	2629	5201	144618	40646	1650978
Ново Село	145135	1606975	18817	467431	452	3605	8050	176674	93100	1795600
Вкупно	1250820	5027518	195654	1015008	6421	26008	16381	462409	1717746	4946578

Извор: Петковски Бранко, Каличанин Божидар (1998): Македонски сообраќајни коридор и нивно користење: Macedonian Corridors and there usage. Зборник од трудовите на Меѓународниот научен собир "Перспективи и унапредување на планирањето и уредувањето на просторот. Охрид: Министерство за Урбанизам, Градеништво и заштита на животната средина, 1998. стр.301-308.

Од горната табела се гледа значењето на граничните премини Деве Баир, Делчево и Ново Село и големината на меѓуграничниот сообраќај што била реализирана за време на блокадите од страна на северниот и јужниот сосед на Република Македонија.

Соочени со барањата на трансформацијата на нашата сообраќајна мрежа што се спроведува во нашата земја, на постојната економска, посебно индустриска структура, како и потребата за пазарна ориентација и посилно вклучување во европските и светски развојни текови, проблемот добива и меѓународна димензија<sup>1</sup>. Од тие причини, проблемот е истакнат и во европските

<sup>1</sup> Поради недостиг на доволно домашни средства, автопатиштата и до сега бса финансирани од

кругови, првенствено од потребата на сообраќајните интереси на Европската заедница. За таа цел преку неколку проекти се створија услови за финансирање за изградба и модернизирање на неколку делници, кои се од меѓународно значење за патната мрежа. Тоа се следните проекти:

- проект за реконструкција на патниот правец Скопје-Тетово, во вкупна должина од 35.7 км, кој претставува дел од Коридорот 8 (дел од ТЕМ);

патниот правец Тетово исток-Тетово-југ, како дел од автопатот Скопје-Тетово, исто така односно дел од Коридорот 8 (ТЕМ), во должина од 3.5 км

Во тие рамки преку финансирање од страна на Светската банка, Европската Инвестициона Банка, ФАРЕ програмата, во координација со Владата на Република Македонија преку своите служби во Министерството за сообраќај и Фондот за магистрални и регионални патишта на Република Македонија ќе се финансираат следните патни правци кои се од посебен интерес за Транс-европските автопатишта (ТЕМ).

За таа цел Европската Унија финансира многу проекти кои се однесуваат на поделни региони во Европа како што се: *VIKING* (модернизирање на патната мрежа со примена на најновите достигнувања од областа на автоматиката и технологијата во следните земји: Финска, Шведска, Норвешка, Данска, Германија), *CENTRICO* (Патната мрежа во Централно-европските земји), *ADRIA* (Подобрување на безбедноста во сообраќајот, а учествуваат Холандија, Франција, Г.Британија, Германија), *AMADEUS* (Проект за дизајнирање на патиштата, со учество на Белгија, Австрија, Шпанија, Британија, Словенија, Шведска, Финска, Швајцарија, Германија, Данска) и др.

### Заклучни согледувања

Со функционирањето Коридорот 8 ќе се овозможи изградба на одржив и ефикасен регионален транспортен систем. Овој коридор ќе овозможи намалување на регионалните диспаритети, ефикасен економски пазар со силна и здрава економија способна да генерира многу заеднички работи како помеѓу државите низ кој транзитира овој коридор, туку и во пошироко гравитационо влијание поради тесната поврзаност со останатите транспортни коридори. Се проценува дека изградената транспортна инфраструктура ќе овозможи поголема понуда на патниците и добрата на широк избор на транспортни можности до сите дестинации со највисок степен на ефикасност и безбедност. Коридорот 8 целосно се планира да биде во контекст со концептот за одржив развој преку мерките за подобрување на квалитетот на сегашната животна

---

страна на меѓународни кредити како што се Меѓународната банка за обнова и развој (IBRD) и Европската инвестициона банка (EIB).

средина и ќе ги заштити идните природни ресурси без да го жртвува денешниот економски пораст. Овој коридор несомнено ќе претставува и можност за приближување на овие три држави кон членството на Унијата бидејќи како приоритентни цели на Европскиот транспортен модел се планира обезбедување добра поврзаност помеѓу регионите и периферните делови на државите членки на Европската Унијата со земјите од Централна и Источна Европа.

Во тие рамки посебно место треба да заземе Коридорот 8, кој ќе овозможи поголем стопански развој не само за земјите во овој регион како што се Албанија, Македонија и Бугарија, туку и пошироко. Имено, голем интерес за овој коридор покажуваат и Италија и Турција, затоа што преку овој коридор ќе им биде овозможено на овие две држави поголема комуникација со источните, односно на Турција со западните земји.

Особена стратешка важност на овој коридор може да се согледа во фактот што е намалена пропусната способност на пловниот пат низ Босфор и Дарданели и впрочем во голема мера е ограничена пропусната моќ и протокот на бродовите низ горе споменатиот воден пат.

Со новите политички односи битно ќе се измени и значењето на нашиот главен град Скопје, како голем сообраќаен јазол и центар на нашата држава. Тој сега претставува најважен, примарен сообраќаен центар и се наоѓа во можност да, без конкуренција и ограничување во дадените политички граници, воспоставува врски со поедини градови во Европа и на најоптимален начин се вклопи во европската транспортна мрежа. При тоа посебно е важно поврзувањето на нашата држава со поедини центри на високоразвиените земји, а преку нив вклучувањето во економскиот европски простор и широките меѓународни текови. Тука секако спаѓа и поврзувањето на нашата држава во склоп на транс- европската патна мрежа и со центри кои со новата политичка транзиција, ќе се вклопат во европското пазарно стопанство.

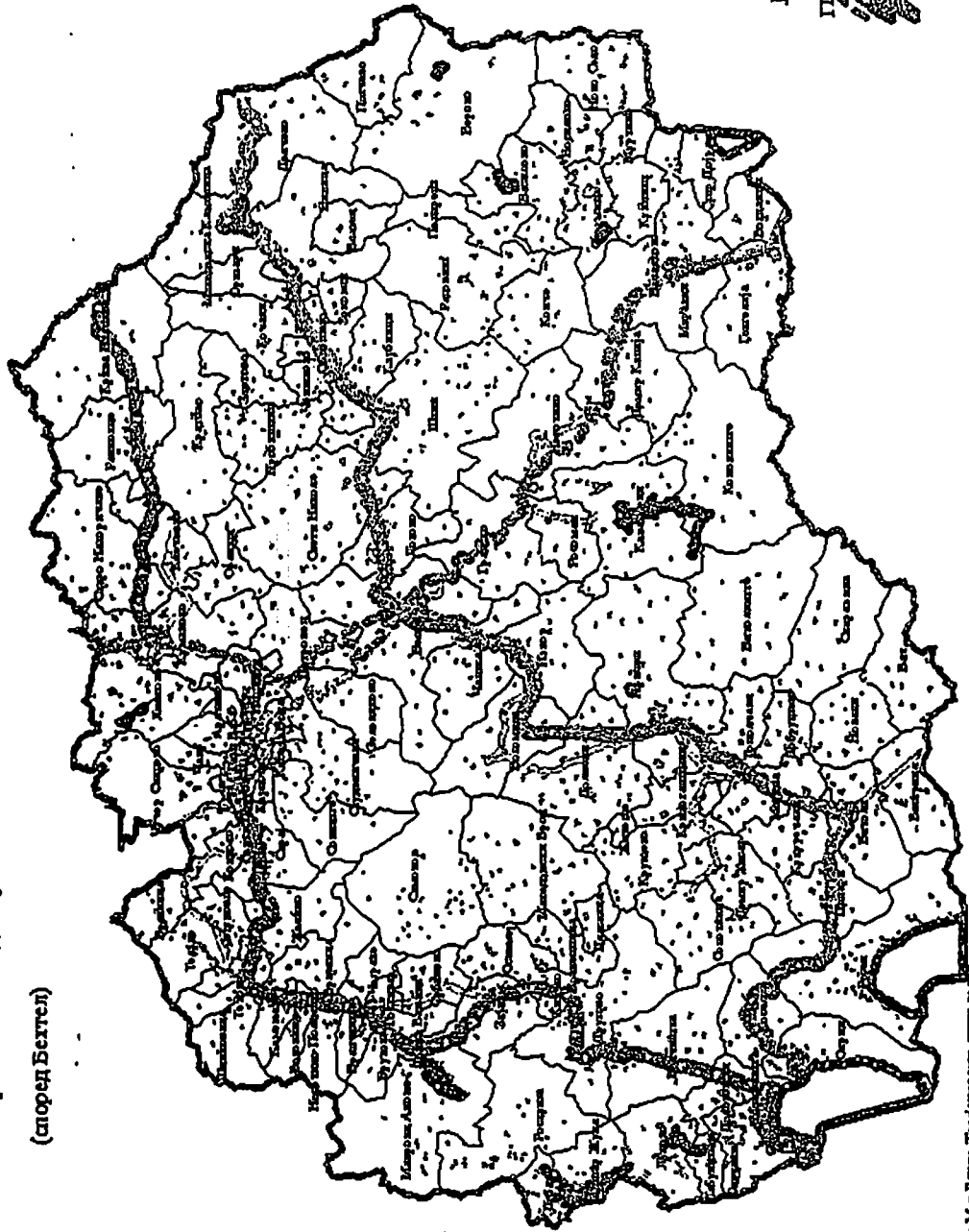
Секако тука посебен придонес ќе имаат и туристичките движења, кои особено беа масовни кон крајот на 90-те години, пред започнувањето на кризата на просторите на поранешна Југославија. Со изградбата на мрежа на автопатишта како финална фаза на Коридорот 8, ќе се обезбеди брз, ефикасен и безбеден сообраќај помеѓу земјите од Балканскиот Полуостров со останатите земји во Европа и Блискиот Исток, што ќе претставува генерирање поголем економски развој во овој регион.

Со самото крстосување на двете различни сообраќајни оски (Коридорот 10 и Коридорот 8) ќе се формира основен прометен јазол во регионот, со сите

реперкусии што од тоа произлегуваат, а посебно со квалитетно и квантитетно зголемување на туристичкиот промет. Со отварање на просторот се формираат услови за развој на туристичкото стопанство со комплетирање и зголемување на туристичката понуда, искористувајќи го во разумна мерка потенцијалот на природните убавини, не само на двете езера туку и на околните планини и речни долини.

Местоположбата на патните коридори од меѓународно значење  
во Република Македонија

(според Белтел)

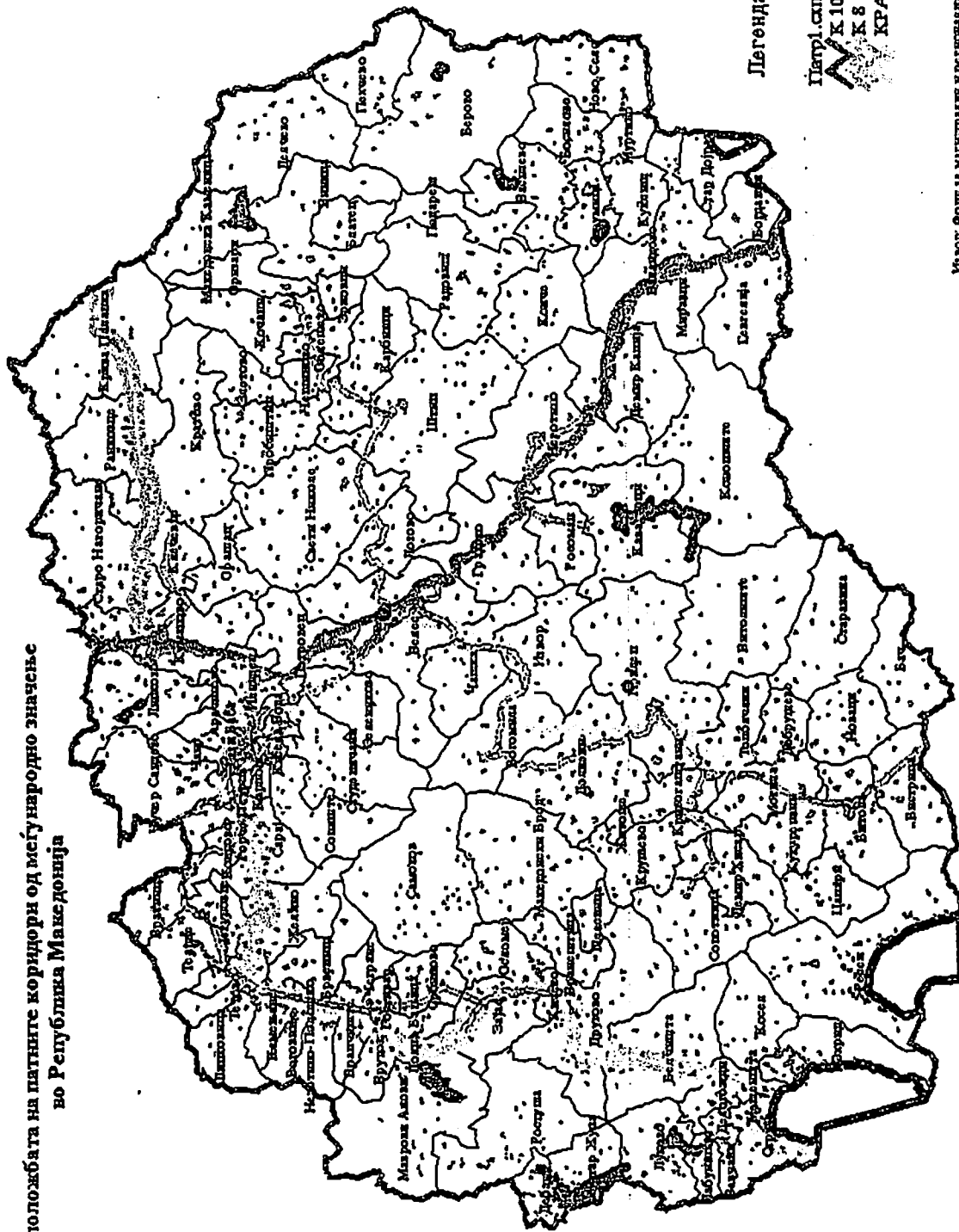


Легенда:

- Патри. сип
- К 10
- К 8
- КРАК К 8

Картограф. обраб.: М-р Радослав Тодоровски, РИИИ МАНУ

Местоположбата на патните коридори од меѓународно значење  
во Република Македонија



Легенда:

Патр. сип

К 10

К 8

КРАК К 10

## ЛИТЕРАТУРА:

- 1□ Петковски Бранко, Каличанин Божидар (1998): Македонски сообраќајни коридор и нивно користење: Macedonian Coridors and there usage. Зборник од трудовите на Меѓународниот научен собир "Перспективи и унапредување на планирањето и уредувањето на просторот. Охрид: Министерство за Урбанизам, Градеништво и заштита на животната средина, 1998. стр.301-308.
- 2□ Стојмилов А. (1996): Природни предиспозиции за формирање на сообраќајни коридори во Република Македонија.[воведен реферат]. 1 меѓународен симпозиум "Македонски сообраќајни коридори". Битола: Технички факултет, 1996.
- 3□ Темјановски Ристе (2000): Патната инфраструктура како генерички ресурс за циркулација на луѓето во Република Македонија. Скопје. ПМФ, 2000. (Магистерски труд).

**CORRIDORS 8 AND POSSIBILITY INFLUENCE TO ECONOMIC DEVELOPMENT IN  
REPUBLIC OF MACEDONIA**

MSc Riste Temjanovski<sup>2</sup>

**ABSTRACT**

During the last ten years The European Union has made enormous efforts to breaking down the barriers between west and east country in Europe. To achieve this goal one of possibility is to enable single market and free circulation of peoples and goods. To release and maximize the benefits need to establish better connections between EU and other part of Europe. To be fully effective EU plan to create an integrated Trans-European transport network. In framework of this Trans-European model characteristic place has Corridor 8.

Corridor 8 is expected to be one of the impulse to generate economic development among Albania, Macedonia and Bulgaria and also play a role in domain the Economic and Environmental Programs in this regional policy. Corridor 8 would be assisted by the establishment of set of multilateral principles and encourage the transfer of passenger and goods.

The European Community is supporting the implementation of this project to attain greater, efficient transport system which reduce regional disparities and effective better balance between European countries.

**Key Words:** Corridor 8, roads, road traffic, passengers, Trans-European road network, traffic evaluation.

---

<sup>2</sup> MSc Riste Temjanovski, Natural Sciences and Mathematics, Institute of Geography, Skopje, 1000 Republic of Macedonia, E-mail: riste@iunona.pmf.ukim.edu.mk