



СПИСАНИЕ НА ТРУДОВИ НА ДНУ BULLETIN OF PAPERS ASA

ТОМ 28-29 ГОДИШТЕ
2012-2013
ПРИЛЕП
PRILEP

СП. ТР. ДНУ – ПРИЛЕП 28/29
BUL.PAP.ASA – PRILEP 28/29

Стр 1-150, Прилеп, 2012-2013
Page 1 - 150, Prilep, 2012-2013

**СПИСАНИЕ НА ТРУДОВИ НА ДНУ - ПРИЛЕП
BULLETIN OF PAPERS ASA - PRILEP**

**ДРУШТВО ЗА НАУКА И УМЕТНОСТ - ПРИЛЕП
ASSOCIATION OF SCIENCE AND ART - PRILEP**

Излегува: еднаш годишно

**Главен и одговорен уредник
Editor in chief**

Доц. Д-р. Силвана Пашовска

**Редакциски одбор
Editorial board**

Доц. Д-р. Силвана Пашовска
Проф. Д-р. Љубен Попоски
Проф. Д-р. Јованка Тутеска
Проф. Д-р. Гордана Мицеска
Билјана Трчкоска, проф.

**Превод на резимеата на англиски јазик
Translated in to English**

од авторите

**Превод на резимеата на француски јазик
Translated in to Franch**

Билјана Трчкоска, проф

За издавачот

Доц. Д-р. Силвана Пашовска

Списаниена трудови на ДНУ-Прилеп, бр.28-29, 2012-2013

Печати: печатница ``Ацетони`` - Прилеп

Тираж: 150 примероци

Адреса на Редакцијата на списанието:

ДНУ - 7 500 ПРИЛЕП Ѓорче Петров бб, п.фах.172

ISSN 0352 - 3497

СПИСАНИЕ НА ТРУДОВИ 2013
ДРУШТВО ЗА НАУКА И УМЕТНОСТ - ПРИЛЕП
ASSOCIATION OF SCIENCE AND ART - PRILEP

СОДРЖИНА

ПРЕДГОВОР 7

Д-р. Светлана Павлова, Проф. д-р Трпун Митревски 9
„Анализ на можностите за издвигано навестировање“

Тодор Алексоски 15
„Краток осврт на законот за обвита управата поставени (ЗОУП) обврски во
СЛ на РМ бр. 124/15 од 23.07.2015, со промена од 31.07.2016“

Елиза Алексоска 27
„Работно време“

д-р. Властимир Караџоски 35

СПИСАНИЕ НА ТРУДОВИ НА ДНУ
BULLETIN OF PAPERS ASA

Ване Катев 45
„Улогата на архитектурата, проектите, народната вештина, себорските
мајки и ората во развојот на белискиот туризам во италијанско Ново-Сево“

Ване Катевски, Никола В. Димитров, Златко Јаксковиќ 55
„Улогата на македонските себорскијачи мрежа и мајките мајки во
развојот на меѓународниот туристички сообраќај“

Ване Катевски 71
„Улогата на мерџа на колекционерски турски и доминантни
туристички центри за ген - Батка при мџа - Прилеп под револуција 2014“

Ване Катевски, С. Гирѓовска, К. Боцеска, Х. Манџеска 77
„Улогата на македонските фактори на витамини Д“

Ване Катевски, Златкоја Анџевска 87
„Улогата на македонските мајки (проекти и стили) - мајки, проектот за
мајки“

Ване Катевски, Т. Манџеска, С. Павлова 91
„Улогата на македонските ресурси за тржиштата на работените“

СОДРЖИНА

ПРЕДГОВОР	7
Доц. д-р. Силвана Пашовска, Проф. д-р. Трајко Мицески	9
„Анализа на можностите за капитално инвестирање“	
Тодор Алексоски	15
„Краток осврт на законот за општа управна постапка (ЗОУП) објавен во с.в. на Р.М.бр. 124/15 од 23.07.2015, со примена од 31.07.2016“	
Тодор Алексоски	27
„Работно време“	
Д-р. Владимир Караџоски	35
„Прилог кон биографијата на Али Фети Окјар: војник, дипломат и политичар“	
Цане Котески, Никола В. Димитров, Златко Јаковлев	45
„Влијанието на архитектурата, црквите, народната носија, соборските песни и ората врз развојот на бањскиот туризам во штипско Ново Село“	
Цане Котески, Никола В. Димитров, Златко Јаковлев	53
„Состојбата на македонската сообраќајна мрежа и нејзиното влијание врз меѓународниот туристички сообраќај“	
Каролина Кочоска	71
„Морфолошки мерења на колекционирани странски и домашни крупнолисни сорти за ген – банка при нит – Прилеп под реколта 2014“	
Д-р. Мирјана С.Ѓорѓиоска, К. Боцеска, Х.Манческа	77
„Влијание на надворешните фактори на витаминот Ц“	
Дипл. Инж. Благоја Ачкоски	87
„Брендони на некои мариовски производи и етно – наслови, предуслов за селски туризам“	
Д. Гелевски, Т. Мицески, С.Пашовска	91
„Улогата на менаџментот на човечки ресурси за грижата на вработените“	

Спонзориранио е од Локалната самоуправа – Прилеп, која конституирано го следи долготрајниот ситуијатам, прогресивните и творечки идеи на членовите и соработниците на друштвото, чју круг на

М-р. Николче Стојаноски дипл.ек. Гоце Јанушески	99
„Анализа на трошоците како императив на менаџментот на деловниот субјект”	
М-р. Петровска Александра	115
„ Невработеноста во Македонија”	
М-р. Николче Стојаноски	125
„Примена на кејзовиот модел во интерпретацијата на макроекономските показатели и прогноза на БДП на Р.Македонија”	
Дипл.ек.Гоце Јанушески	137
„ Менаџментот како процес на раководење и управување”	

СОСТОЈБА НА МАКЕДОНСКАТА СООБРАЌАЈНА МРЕЖА И НЕЈЗИНОТО ВЛИЈАНИЕ ВРЗ МЕЃУНАРОДНИОТ ТУРИСТИЧКИ СООБРАЌАЈ

Цане КОТЕСКИ

*Универзитет Гоце Делчев-Штип, Факултет за туризам и бизнис логистика-Гевгелија,
Цане, cane.koteski@ugd.edu.mk*

Никола В. Димитров

*Универзитет Гоце Делчев-Штип, Факултет за туризам и бизнис логистика-Гевгелија,
nikola.dimitrov@ugd.edu.mk*

Златко ЈАКОВЛЕВ

*Универзитет Гоце Делчев-Штип, Факултет за туризам и бизнис логистика-Гевгелија,
zlatko.jakovlev@ugd.edu.mk*

АПСТРАКТ

Туристичкиот сообраќај овозможува туристичката услуга да добие и конкретна општествена употреблива вредност. Со тоа самиот сообраќај учествува во создавањето на вредноста на туристичкиот производ. Исто така сообраќајот е значаен и во однос на транспорт на стоки и пренесување на вести, информации и пари. Во туризмот положбата на сообраќајниот фактор битно се разликува од она што овој фактор ја има во другите дејности.

Клучни зборови: Сообраќај, транспорт, туризам, услуга.

Abstract:

Tourism provides tourist transport service to get specific and workable social value. Thus the traffic involved in the creation of value turistichkit product. Also traffic is significant in relation to transport of goods and transfer of news, information and money. The position of tourism traffic factor significantly different from what this factor has in other industries.

Key words: Traffic, transport, tourism, service.

ВОВЕД

Поаѓајќи од фактот што современиот туризам е мошне сложен, лесно може да се разјасни и состојбата од постоењето на бројни фактори кои го создаваат. Фактори кои ги задоволуваат туристичките потреби тие се: понуда, сместување, разонода, забава, спорт и друго. Што се однесува за значење на сообраќајот може да го кажеме следново: туристичка активност на природното и општественото богатство може да се валоризира само со учество, односно со дејствување на туристичкиот сообраќај. После војната и во Македонија порасна обемот на превозот во целина, но различно во одделени сообраќајни гранки. А денес поголема безбедност во сообраќај ни ветува Министерството за транспорт и врски.



Слика бр.1 Пристаниште во Малага/

Picture no.1 Port in Malaga

1. Состојба на светската сообраќајна мрежа

Сообраќајот од секогаш претставувал и претставува основен фундамент во развојот на туризмот. Тоа е и разбирливо ако се знае дека сообраќајното поврзување и создавање на сообраќајни услуги претставува императив за просторно поврзување на разни делови од светот кои се туристички активни. Со каков квалитет ќе се одвива тоа сообраќајно поврзување многу зависи од степенот и карактеристиките на развиток на сообраќајот. Во светски размери постои нерамномерност во распространетоста на сообраќајната мрежа. Делови кои се карактеризираат со развиена сообраќајна мрежа се во Западна Европа (Велика Британија), јужни делови на Јапонија и источна половина на САД. А делови кои немаат доволно развиена или воопшто немаат сообраќајна мрежа се јужното и северното поларно подрачје. Досегашната состојба на сообраќајна инфраструктура има две групи: подрачја со богата сообраќајна инфраструктура и подрачја со недоволна покриеност со патна мрежа.

Брзиот пораст на туристички патувања нужно барало зголемување на сообраќајни капацитети на патиштата, терминали, превозни средства и опрема. Покрај зголемување, неминовна е и нивна модернизација и реконструкција.

Табела 1. Туристички патувања во светот за 2005 г.

	Патувања % разлика	Приходи % разлика
	2005/2004	2005/2004
Блиски Исток	+14,8	+33,5
Јужна Азија	+13,0	+19,0
Источна Азија		
(Пацифик)	+11,6	+14,5
Америка	+7,4	+2,5
Европа	+4,3	+10,7
Африка	+2,0	+4,0
СВЕТ	+4,8	+8,2

Глобалниот пораст на меѓународен туристички сообраќај се движел од 25 милиони туристи во 1950 година на 700 милиони во 2005 година. Според изворите на WTO (Светска туристичка организација) во периодот 2010 година се очекувале 937 милиони туристи. Ако сакаме да одговориме на прашањето: зошто сообраќајната мрежа и сообраќајните средства се нерамномерно распоредени во светот, мора да истакнеме дека тоа е резултат на фактот што повеќе од две третини од општествениот производ во светот се создава во само една петтина од земјината површина.

- **Железнички сообраќај во светот**

Првиот редовен железнички сообраќај почнува на 26 септември 1825 година на маршрутата Stockton-Darlington, во Англија. Во светот во 1933 година имало изградено вкупно 1 739 800 км пруга.

Табела бр.2 Распространетост на железничката мрежа

Континент	% површина	% железничка мрежа
Европа	7,4	31,5
Северна Америка	17,4	39,6
Јужна Америка	13,3	7,6
Азија	32,9	12,1
Африка	22,3	5,5
Австралија	6,7	3,7



Слика 2. Автобус/Picture no.2 Bus

- **Патен сообраќај во светот**

Парната машина, моторот со внатрешно согорување на бензин, возилата по сувоземни патишта. Сега човекот е во состојба побрзо да се движи во просторот. Во услови на зголемен број на превозни средства, нормално е да се зголеми и обем на патната мрежа.

Табела 3. Остварен степен на моторизација во светот во 2005 г.

Континент	Жители на 1 моторно возило
Африка	56
Северна Америка (и САД)	1,7
Јужна Америка	25
Азија	59
Европа	4,6
Австралија	6

- **Воздушен сообраќај во светот**

Авио сообраќајот иако е млада сообраќајна гранка, сепак може да се рече дека е соочен со една растечка потрошувачка за авионски превоз, што доведува во долгорочна перспектива да стане една од гранките кои најбрзо ќе се развиваат.

Табела 4. Патнички и товарен сообраќај по региони (2005 г. Во споредба со 2004 г.)

Регион	Превезени патници	%	Превоз на стока (метрични тони)	%
Африка	4 176 955	4,4	54 862	-36,4
Азија	24 940 663	12,9	601 806	17,9
Европа	278 521 028	7,9	4 223 869	11,7
Л.Америка	32 310 373	-2,9	1 191 036	10,5
С.Америка	476 175 327	8,2	9 679 838	13,1
Тихоокеански регион	128 145 526	9,9	3 921 760	13,5
Вкупно	944 269 872	8,0	19 673 171	12,6

- **ПТТ сообраќај во светот**

Поштенскиот и телеграфско-телефонскиот сообраќај претставува мошне значајна гранка за одвивање на сообраќајот во меѓународни рамки. Во 1865 година е формирана Меѓународна телеграфска унија со седиште во Берн. Развојот на ПТТ е се позабележителен. Особено постигнати резултати се во телефонскиот сообраќај.

Најголем подем во светот има забележано мобилната телефонија. Во 2010 година има над 150 милиони корисници. А колку пратки и телеграми се пратени – за тоа нема број. Како и да е, факт е дека современиот туризам е незамислив без ПТТ сообраќајот т.е. без пренос на информации во далечина со помош на телекомуникација.

- **Поморски сообраќај во светот**

Табела 5. Десет најголеми поморски флоти во светот и општествен производ по глава на жител

Земја	Општествен производ по глава на жител во САД \$ за 1979 г.
Либериа	490
Јапан	8 800
Грција	3 890
Англија	6 340
Норвешка	10 710
Панама	1 350
Поранешен СССР	4 110
САД	10 820
Франција	9 940
Италија	5 240

Наведените земји во табелата 5, ја претставуваат светската флота во големина од скоро 72%, само Либериа зафаќа околу 20%. Во сегашни услови на развојот на

економијата во светот, поморската флота е особено значајна за превоз на нафта со т.н. супертанкери, како и некои производи во масовна количина.

2. Јужна Европа

Во регионот на Јужна Европа чија вкупна површина изнесува 845.4 км², а број на жители 498.539, на 1 км² живеат просечно по 93,2 жители. Просечна должина на пругите изнесува 4.559 км, при што најголема должина имаат Италија и Шпанија, а со најмали се одликуваат Албанија и Македонија. Вкупна должина на автомобилските патишта во просек изнесуваат 135,8 км по држава. Најголема должина имаат Шпанија и Португалија, а најмала Македонија. Просечниот број моторни возила на 1000 жители е 331. Големо значење во одвивањето на сообраќајот има морскиот.

Флотите на некои од овие држави како што се на пример Грција, Италија, Шпанија и Португалија, се вбројуваат во едни од најголемите во светот, и тоа како по бројот на превезени патници, така и по количество на пренесена стока. Оде поголеми пристаништа би ги издвоиле Ценова, Трст, Торонто и Венеција во Италија, Лисабон и Сетубал во Португалија, Барселона, Аликанте, Малага и Билбао во Шпанија, Атина, Солун Патра и Ираклион во Грција, Копер, Дурес и Флора во Албанија, Бар, Котор и Тиват во Црна Гора итн.

Вкупен број на пристаништа изнесува 160. За потребата на авионскиот сообраќај изградени се 72 комерцијални аеродроми, од кои “Фиумичано” и “Леонардо да Винчи” во Рим се едни од најефикасните во Европа. Европскиот поштенски сектор се развива брзо и националните поштенски сервиси се соочуваат со нови предизвици.

3. Посебен осврт на сообраќајната мрежа во Македонија

За туризмот постојат одлични услови за развој. 3 природни езера со 145 км брегова линија, 8 бањски лекувалишта, 14 планини со 80 врвови повисоки од 2000 м.н.в.. Во државата можат да се посетат 700 културно историски споменици.

Најпосетувано туристичко место е Охрид. Централното место на Балканот и отвореноста на речните долини традиционално ја прават Македонија сообраќајно фреквентна територија. Должината на патната мрежа во Р.Македонија изнесува 11.513 км (асфалтирани 65%) од кои 230 км се автопат. Најважен патен правец е автопатот Е-75.

Вкупна железничка мрежа во Р.Македонија изнесува 922 км (електрифицирани 233 км) со 168 железнички станици. Основна карактеристика на железничката мрежа е недоволната опфатеност и краците кои завршуваат слепо. Главна и меѓународна е линијата Белград-Ниш-Скопје-Гевгелија-Солун-Атина.

Македонија не излегува на море и нема сопствена поморска флота. На охридското езеро езерскиот сообраќај е слабо развиен, главно за туристички цели.

Воздушниот сообраќај во нашава држава е воведен во 1928 година кога во Скопје бил изграден првиот аеродром. Денес државата располага со два меѓународни аеродроми во Скопје и Охрид. Национален превозник е турски “ТАФ”.



Слика 3. Аеродром/
Picture 3 Aeroport

- ✓ Според податоците на државниот завод за статистика, во јавниот патнички транспорт во 2013 година, во однос на 2012 година, бројот на превезените патници со такси-превоз е намален за 18.6%.
- ✓ Во вкупниот товарен транспорт, во периодот 2003-2013 година, учеството на товарниот патен транспорт просечно изнесува над 90%, додека во железничкиот транспорт учеството е помало од 10%.
- ✓ Во 2013 година, во однос на 2012 година, превозот на стоки во товарниот патен транспорт е на ниво од претходната година, додека во железничкиот транспорт намалувањето изнесува 10.1%.
- ✓ Бројот на регистрирани патнички автомобили во 2013 година, во споредба со 2012 година, е зголемен за 14,9%.
- ✓ Во 2013 година, во споредба со 2012 година, бројот на сообраќајни незгоди е зголемен за 3,0%.

➤ Патен сообраќај во Македонија

Патниот сообраќај во нашава земја игра значајна улога во развојот на туризмот.

Тоа пред се, се должи на фактот што голем број туристи, сакајќи своето туристичко патување да го направат што поудобно и поатрактивно, се повеќе се одлучуваат за патните превозни средства. Инаку согласно туристичките карактеристики на патната мрежа и возниот парк, може да се рече дека нашата земја заостанува во степенот на развојот на овој вид сообраќај во однос на земјите од западниот свет. Имено, според дадената состојба, може да се рече дека патната мрежа е

неповолна. Македонија има сега, но и долгорочно, директен патен допир до Србија, Црна Гора, Бугарија, Албанија и Грција. Тоа се воедно земји преку кои во Македонија би пристигнувала главнината од патниот туризам, што се гледа и од статистичките податоци од 2005 година: во Македонија тогаш влегле преку српска граница 31%, преку грчката 18% и преку бугарската околу 22% авто туристи.

Овој однос може да се третира прилично веројатен и за понатамошна иднина.

Без сомнеж и во иднина околу 85% од странскиот туристички промет во Македонија ќе биде насочен спрема Охридско-Преспанскиот регион. При тоа ниту еден од соодветните влезови нема приклучок на европските автопатни мрежи.

Македонија во тој поглед е блокирана со едно бавно напредување на изградба на сопствени патишта спрема границите. Тоа значи дека и покрај добрата геополитичка положба на нашата земја, на планот на геотуристичка положба нема да има некои подобрувања за уште подолго време. Се додека не се воспостави квалитетна патна трансвезала во правец на коридор исток-запад, Македонија во главно ќе биде интересна само за потрошувачи со мали парични можности.

Табела 6. Состојба и структура на патна мрежа (во км).

Вид на пат по категорија	1980	%	1994	%	2001	%
Магистрален	919	9,40	909	9,19	937	6,87
Регионален	1977	20,19	2916	29,49	3643	26,74
Автопат	-		103	1,01	145	1,06
Меѓународни Е пат	-		520	5,25	548	4,02
Локални	6883	70,41	5439	55,06	8347	61,31
Вкупно	9779	100,00	9887	100,00	13620	100,00

Според податоците изнесени во табела 6, јасно е дека модернизацијата на патиштата за периодот од 1980 до 2001 година не била со некој посебен интензитет.

Просечно годишно се модернизирани само 10,8 км патишта, што е доволна причина нашата земја и понатаму да заостанува во однос на поголемиот број европски земји.

Табела 7. Патишта во Македонија

Површина (000 км ²)	Магистрални патишта (км)	Локални патишта (км)	Регионални патишта (км)	Земјени патишта (км)	Модернизирани (км)	Вкупна мрежа (км)
26	915	4,690	2,611	3,300	4,900	8,216

Вкупната патна мрежа во Македонија изнесува 8216 километри од кои 4900 километри (или околу 60%) се модернизирани, додека 3300 километри сеуште се земјени. Патиштата се класифицирани во магистрални, регионални и локални.

Од вкупната мрежа, 915 километри се магистрални, 2611 километри се регионални, а 4960 километри се локални. Околу 520 километри од магистралните патишта се дел од Европските патни мрежи („Е“ патишта). Магистралната мрежа опслужува седум главни коридори во земјата. Историски најзначајниот е претставен од 174 км долгиот магистрален пат број 1 кој е дел од Транс-Европскиот Е-75 автопат.

Овој пат го претставува ’рбет на мрежата и беше најупотребуваниот пат до 1990 година. Покрај него, најважен магистрален пат кој служи на меѓународниот и националниот сообраќај е коридорот исток-запад.

Долг е 302 километри и започнува од границата со Бугарија на преминот Деве баир, преку Скопје, Гостивар и Охрид до албанската граница. Го поврзува Скопје со Софија, главниот град на Бугарија и со Тирана, главниот град на Албанија и ја поврзува Македонија со пристаништата на Црното море. Третиот најважен коридор е исто така во правец исток-запад. Магистралниот пат е 320 км долг и почнува од бугарската граница кај Делчево преку Велес, Битола и Охрид до албанската и грчката граница. Овој правец минува низ централниот регион на републиката, но поради тешкиот терен и лошите геометарски стандарди не го опслужува меѓународниот сообраќај соодветно.

Табела 8. Состојба на патиштата според вид на коловоз (во км).

	1997	1998	1999	2000	2001
Асфалт	5932	6046	6362	6527	6626
Коцка	52	62	65	68	85
Макадам	1093	1123	1152	651	1176
Земјани	3388	4279	4585	5276	5041

Покрај патната мрежа, вториот битен елемент од кој зависи развојот на патниот сообраќај се туристички карактеристики на превозните средства. Постои одредена неповолна состојба. Сообраќајните средства со кои се врши превозна дејност се или застарени или пак не се соодветни на достигнатиот технички напредок во други земји.

○ **Градски и јавен сообраќај**

Јавниот сообраќај во Македонија се раководи од страна на Јавни сообраќајни претпријатија, по една во секој град во кој е присутен ваквиот сообраќај.

Претпријатијата се во јавна сопственост на градот но не се финансиски поддржани од неговиот буџет или пак од буџетот на државата. Претпријатијата се бават исклучиво со автобуски превоз. Од стана на надлежните во градот Скопје се направија напори за започнување на иницијатива за трамвајски или подземен транспорт (метро) но истите не успеаа со образложението дека Скопје има огромни количества на подземни води кои ги оневозможуваат ваквите видови на транспорт.

Автобусите се главно стари и загадуваат во големи количества. Истражувањата покажаа дека 60 % од вкупното загадување на воздухот во Скопје доаѓа од автобусите.

Ситуацијата во Скопје се влоши кога приватен конзорциум започна со превоз на истите линии со автобуси во многу полоша состојба од државните. На овој начин, не само што се предизвикуваат чести сообраќајни метежи туку и се зголемува бројот на сообраќајни несреќи и количествата на загадување.

Табела 9. Градски сообраќај во Македонија

Година	2000	2001	2002
Број на линии	208	205	213
Број на возила	894	915	889
Превезени патници (во илјади)	111 408	98 474	101 709

○ **Превоз на стоки и патници**

Табела 10. Превоз на стоки

Година	Железнички превоз во 000 тони	Воздушен превоз во тони	Патен превоз во 000 тони
2000	3231	3512	2123
2001	2799	2329	6661
2002	2208	2139	7359

Табела 11. Превоз на патници (во илјади)

Година	Железнички	Езерски	Воздушен	Патен	Градски
2000	1862	10	1009	15 407	111 408
2001	1344	3	508	13 724	98 474
2002	930	6	556	13 854	101 709

Врз база на досега кажаното може да се заклучи дека е потребно поцелосно модернизирање на патната мрежа и сообраќајните средства. Неопходно ќе биде да се отстранат тесните грла на одредени патни правци во наша земја како и тешкотиите со одредени инфраструктурни објекти, кои особено негативно се одразуваат на пасошката и царинската контрола. Покрај возилата и современите патишта за развото на патен сообраќај потребни се соодветни објекти за задоволување на патниците: бензиски пумпи, сервисни работилници, автокампови, мотели, ресторани и др.

○ **Безбедност на сообраќајот на патиштата во Република Македонија**

- Регистрирани возила во РМ: во 2009 г. 332 365, во 2010 г. 360 789, во 2011 г. 403 658.

- Сообраќајни незгоди со настрадани лица: во 2010 г. 1859, во 2011 г. 1973, во 2012 г. 1781.

- Настрадани лица во сообраќајни незгоди: во 2010 г. 2868, во 2011 г. 3111, во 2012 г. 2721.

- Загинати лица во сообраќајни незгоди: во 2010 г. 69, во 2011 г. 67, во 2012 г. 61.

➤ **Воздушен сообраќај во Македонија**

Авио сообраќајот во нашава земја со цел да ги задоволи се поголемите потреби од превоз на туристи и стока, прави посебни напори на планот на зголемување на својата летечка флота, како и на модернизација и усовршување на аеродромските пристаништа. Се разбира работите на тој план не одат ни така лесно, ни така едноставно. Се наидува на одредени проблеми кои во никој случај не значи дека се неразрешливи. Проблемите во прв ред се од економска природа и за нив може да одлучува самата држава во соработка со авио превозниците и другите учесници во авио сообраќајот. И покрај присутните проблеми авио сообраќајот во Македонија во последните години забележува резултати кои се за секаква почит. Особено се карактеристични годините 1999 и 2000 кога има пораст на превезените патници за скоро 100%. Според податоците на ЈП за аеродромски услуги во 2000 година на двете аеропристаништа во Македонија е регистриран вкупен превоз на патници од 969915. Тоа во споредба со претходните години и 2001г, значи зголемување за 100%. При превоз на стока постои изразито зголемување и тоа за 53,9% (во

2000 г. Се транспортирани 10 624 тони стока и ПТТ пратки, наспроти 6 900 тони во претходните години.)

Табела 12. Остварен превоз на патници на скопскиот и охридски аеродром

Година	Вкупно
1990	312492
1995	590144
2000	1019905
2005	521339

Главен аеродром во Македонија е Скопскиот меѓународен аеродром. Вториот е Охридскиот аеродром кој служи исто така како меѓународен, но главно за туристички сообраќај. ЈП за аеродромски услуги, финансирано од Владата е задолжено за управување и функционирање на аеродромите во земјата. Управувањето и одржувањето со објектите, пистата, системот за осветлување, објектите за управување на воздушната пловидба се овозможени од Управата за цивилна воздушна пловидба.

Независноста на Македонија комплетно ги промени работата и користењето на Скопскиот аеродром. Патничкиот транспорт се зголеми за 2,3 пати. Затоа, Владата се одлучи за реконструкција и проширување на Скопскиот аеродром. Европската банка за обнова и развој покажа интерес за финансирање на ваквиот проект.

Крајниот извештај треба да се подготви до декември 2004 година. Главната цел на оваа задача е да се подготват понуди за модернизација на Скопскиот аеродром, особено на објектите за патничките терминали, преку изградба на нова терминална зграда, подобрување на функционалната и финансиската ефикасност на ЈП за аеродромски услуги.



Слика 4. Автомат/Picture 4 Highway

➤ **Воден сообраќај во Македонија**

Водениот сообраќај има предност над другите видови сообраќај, затоа што за водените патишта не е потребна изградба на посебна инфраструктура, освен изградба на пристаништа за кои не се потребни големи финансиски средства. Поради тоа неговата традиција е најдолга. Како извонредни поморци историјата ги бележи

Феничаните. Нашата земја нема излез на море и овој факт треба да се свати како негативна околност во туристички развој. Во македонската географска средина е лоцирана богата хидрогеографска мрежа од езера и реки. Езерата се од природно и вештачко потекло. Охридското, Преспанското и Дојранското Езеро со крајбрежниот простор се туристички најразвиени регионални целини каде што се одвива езерскиот сообраќај.

Во Македонија на државно ниво во 2007 г. Располага со над 2000 пловни објекти, од кои над 1600 се во Охрид, место каде што е најразвиен езерскиот сообраќај.

Најголем дел од пловните објекти спаѓаат во регистарот на чамци.

Освен со категорија чамци, езерскиот сообраќај на Охридското Езеро се одвива и со бродови. Има вкупно 6.

Со напредок на индустрија и технологија во водениот сообраќај застапени се нови објекти. Кај нас од 1998 г. па наваму во езерскиот сообраќај се употребуваат глисери, скутери на вода, јахти, спортски чамци.

Посебно воодушевување претставува крстарење од Охрид до Свети Наум со нашиот познат брод “Галеб”. Пријатна музика, добро расположение и импресивна глетка. Со дозвола на Капетанијата во Охрид се овозможи една возбудлива атракција.

Станува збор за хидроавион од (чешко производство), брзина на летање 120 км на час. Трагачите по возбуда можат да уживаат во панорамски глетки на езерото.

Вредно е да се каже дека покрај многуте пловни објекти, езерската шир ја разбрануваат и бројните едрилици, сандолинки, педалилки и кајаци.



Слика 5. Чамец / Picture 5. Boat

➤ Железнички сообраќај во Македонија

Според основните карактеристики на железничкиот сообраќај во нашава земја, може да се рече дека тој се уште е на низок степен од својот развој. Причина за таквата состојба постојат повеќе но како најважни се од историско-политичка и економска природна.

Во напорите да се постигне развојот на железничкиот сообраќај кој постои во развиени земји, треба да се има во предвид следново: развојот на железницата треба да биде правилно грански, теритојално и структурно насочен; големи вложувања во реконструкција и модернизација на главните меѓународни правци, електрификација, носивост, брзина и сл. Тоа ќе овозможи поквалитетна превозна услуга.

При тоа неминовна е потребата од решавање на одредени прашања од нејзината внатрешна организација, примена во работењето на резултати од современа наука, воведување на современо менаџерско раководење, зајакнување на кадровската екипарност и сл. Железничкиот сообраќај во Македонија претставува многу значаен транзитен коридор во Европа. Но, покрај транзитниот на овие пруги се одвива и увозно-извозен и внатрешен сообраќај. Учество на меѓународниот во вкупниот превоз на патници е 25%. Тоа е малку. Основните карактеристики на моментната состојба на нашата железница се следниве: електрифицирано е околу 233 км пруга со која се поврзани само 14 единици; подобрен се постројките за врска и осигурување како и состојба на горниот слој; недоволно учество на двоколосечните пруги во вкупна мрежа, а особено на главни магистрални правци.



Слика 6. УББ Воз во Уседом /

Picture 6. UBB Train in Usedom

Табела бр.13 Обем на извршени услуги во Македонски железници по години.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Патнички сообраќај						
-превезени патници	1882	1334	930	901	917	917
Товарен сообраќај						
-превезени тони	3230	2799	2208	2390	2641	30 000

Оваа година во Музејот на град Скопје, градоначалникот на град Скопје, Коце Трајановски, ја отвори изложбата „140 години железници во Македонија – со осврт на железниците во Скопје“.

➤ **ПТТ сообраќај во Македонија**

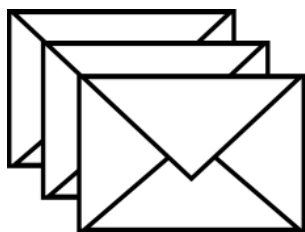
По осамостојувањето на Македонската држава, ПТТ системот ја изврши својата трансформација во национален ПТТ систем и се приклучи на светската поштенска структура како независна национална организација за вршење на поштенска дејност.

На 12 јули 1993 год. Македонија станала членка на Светскиот поштенски сојуз.

Во периодот од 1991 до 1995 год. биле реализирани следните активности: отворање на нови меѓународни поштенски линии со соседните земји; организирање и опремување на главниот поштенски центар во Скопје за вршење на меѓународен сообраќај; интензивирање на процесот на автоматизација на шалтерското работење во единиците на поштенската мрежа; воведување на современа опрема за автоматизација на технолошките процеси во поштенските центри; опремување на возниот парк со современи транспортни средства за превоз на поштенски пратки и подобрување на квалитетот на постојните и воведување нови услуги.

Меѓународниот поштенски сообраќај во Република Македонија започна со работа на 1 јуни 1992 год., кога во ГЦП Скопје 2 се формира изменичната пошта 91003 Скопје во која се вршеше целокупната концентрација на пратки од и за странство преку две одделенија. Процесот на поделба на поранешната ПТТ „Македонија“ започна согласно Договорот со ЕБРД кој особено беше интензивен кон крајот на 1996/97 год.

Од 1 јануари 1997 год. Јавното претпријатие за поштенски сообраќај Македонска Пошта работи како независен правен субјект.



Слика 7. Писма/Picture 7. Letters



Слика 8. Телефон/Picture 8. Telephone

Табела 14. Поштенски сообраќај (во илјади.)

	2006	2009	2012
Писмоносни пратки	32 026	39 175	50 842
-вкупно			
Национален промет	27 809	36 132	48 594
–испратени			
Нерегистрирани	23 599	31 123	43 102
Писма	19 312	26 612	40 539
Поштенски картички	809	920	155
Весници, списанија	3 478	3 591	2 408
и др.печатени работи			
Регистрирани	4 210	5 009	5 492
Препорачани пратки	3 860	4 664	5 189
Вредносни писма -	350	345	303
испратени			
Меѓународен промет	4 217	3 043	2 248

*** Други видови сообраќај

Од другите видови на сообраќај, карактеристични се: градски и цевководен.

Цевководниот има значително место во обавувањето на севкупниот сообраќај и во последно време добива поголема важност. Таков е случајот со гасоводот кој доаѓа од Бугарија и преку Крива Паланка и Куманово води до Скопје. Неговата вкупна должина изнесува 120 км. Изградба на нафтоводот Солун-Скопје во голема мерка го олесни транспортот на сурова нафта до рафинерија ОКТА. Тој се протега во должина од 143 км и има можност за годишен транспорт од 2,5 милиони тони нафта.

Уште еден вид сообраќај, а тоа се жичниците и ски лифтовите. Тие се изградени во планински зимско-спортски, рекреативни центри како шт се Попова Шапка, Маврово, Пелистер, Галичица и Пониква. Со развој на туризам се очекува нивен број да се зголемува.

*** Проблеми поврзани со животна средина

Министерството за животна средина и просторни планирање ги достави следните податоци, само за вкупните количества на емисии на загадувачи од сите сектори:

Табела 15. Емисии на аерозагадување во Македонија

Година/Вкупно за сите сектори	SO ₂ тон/годишно	NO тон/годишно	CO тон/годишно	Прав тон/годишно
2001	105 595,9	28 832,0	75 094,0	27 529,0
2002	137 127,5	31 841,7	76 059,0	5 672,4
2003	138 974,5	35 045,7	76 529,0	26 744,0

4. Одржлива мобилност на сообраќајот и нејзините импликации во меѓународниот туризам

Моменталните високи нивоа на туризам во светот се должат во голем дел поради развојот на сообраќајните системи низ минатите неколку декади. Сите форми на туризам користат сообраќајни системи или превозни средства. Поимот одржлива мобилност е фраза користена пред се во Европа но е и идентична и за Северно Американската идеја на одржлив сообраќај.

Дефиниција: “Развој кој се грижи за потребите на сегашноста без да ја компромитира способноста на идните генерации да се грижат за своите сопствени потреби.”

- ✚ Исцрпување (потрошување) на нафтата
- ✚ Влошување на квалитетот и промените во атмосферата
- ✚ Таложење на киселини или кисели дождови
- ✚ Загадување на воздух во градски средини
- ✚ Цепење на озонскиот слој во стратосферата
- ✚ Глобално затоплување
- ✚ Сообраќајни несреќи и жртви

5. Сообраќајни трошоци

Во туристичкиот сообраќај како и во другите стопански дејности, за нормално одвивање на производствениот процес, потребно е да се трошат одредени средства како и жив човечки труд.

Формула: $C=K+V+M$ каде што K е константен капитал, V е варијабилен капитал и M е профит.

Од аспект на економските процеси на трошењето на фактори за производство, сообраќајните трошоци се збир на вредности од соодветни трошења на сообраќајните средства, погонско гориво и друг материјал и додатна вредност на живиот труд вложен во процес на транспорт.

Како пример ќе го дефинираме трошокот за едно патување со возило во смисла на ресурси испуштени заради ова патување.

Постојат три елементи на трошок за туристичко патување:

- Оперативни трошоци на возило - гориво, амортизација на возило и плата на возач - кои ги сноси патникот со возилото.
- Варијабилни трошоци за одржување, кои главно се однесуваат на амортизација на коловоз и на трошоци за контрола на сообраќај кои ги сноси органот одговорен за патот.
- Трошок за метеж - трошокот кој го наметнува друго возило врз остаток од сообраќајниот тек - кој го сносат сите корисници на патот.

Одредување на трошоци според дефиниција: трошоци кои можат да се припишат на одредена сообраќајна услуга со оние издатоци кои би можеле да се избегнат кога претпријатието сосема би се повлекло од тој посебен сообраќај или од таа активност.

Врз таа основа трошоците се пресметуваат еден по еден за секоја услуга.

Одбеглив трошок во туристичка сообраќајна услуга: одбеглив трошок е збир на оние издатоци кои би можеле да се заштедат кога обезбедувањето на услуга би се смалило на одредено ниво или кога се потребни дополнителни издатоци, ако целта е да се прошири услугата.

Овој трошок е разлика меѓу вкупните издатоци за управување со транспортен систем во овој миг и предвидениот обем на услуга која треба да се обезбеди. Има две општи категории на трошоци: економски и сметководствени.

Системација на трошоци според структура каква е денес во сообраќајните претпријатија ги формира следниве категории: трошоци поврзани со основни средства, трошоци на разни материјали, трошоци поврзани со работа, трошоци на име услуги од надвор, трошоци кон општествена заедница и режиски трошоци.

Сообраќајните трошоци исто така можеме да ги анализираме и од 3 аспекти: трошоци од аспект на превозникот, трошоци од аспект на корисникот на услугата и трошоци од аспект на државата.

Поделба на туристички сообраќајни трошоци:

- според степен на вработеноста на капацитетите
- според сообраќајната гранка на која и припаѓаат
- според начин на учество во процес на производство
- според учесник, носител на сообраќајната услуга

- според нормираната и реализирана големина
- според место на нивно настанување



*Слика 9. Пари (профит) /
Picture 9 Money (profit)*

ЗАКЛУЧОК

Од сето ова може да заклучиме дека во минатото најатрактивно било пешачењето и велосипедизмот, но како што минува времето и технологијата се развива денеска најупотребувани превозни средства се авионот и автомобилот.

Автобусот најчесто го користат групи или за кратки дестинации, но и тоа е често застапено.

Туристичките агенции многу вложуваат во подобрување на патната ситуација во нашата држава.

Во иднина се очекува развојот на морскиот туризам или крстарењето да го достигне својот врв.

Како и да е, секој турист пред да избере дестинација или превозно средство, проверува колку му се финансиските можности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Котески, Ц. (2010). Авторизирани предавања за интерна употреба на посдипломски студии, Меѓународен туристички сообраќај, Штип - Гевгелија
2. Велкоски, С. 2010, Напредно ниво, Сообраќај и туризмот, Охрид
3. Чингоски, Г. (1984), Туризам Македоније, Туристичка штампа, Београд
4. Котески, Ц. (2011), Интерни предавања, Меѓународен туризам, Гевгелија – Штип.
5. Котески, Ц. , Јаковлев, З. (2014). Маркетинг во угостителство и туризмот, издавачка куќа “Втори Август” – Штип
6. Јаковлев, З. (2011). Анимација во туризмот, Гевгелија – Штип
7. Петревска, Б. (2011), Интерни предавања, Економика во туризмот, Штип

Користени веб страни:

- ww.roads.org.mk
- www.mzi.mk
- www.build.mk
- tocka.com.mk
- www.stat.gov.mk
- ekosvest.com.mk
- www.stat.gov.mk