

**УНИВЕРЗИТЕТ „ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ” – ШТИП
ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ**

ISSN: 1857- 7296



**ГОДИШЕН ЗБОРНИК
2017**

YEARBOOK

ГОДИНА 9

VOLUME XII

**GOCE DELCEV UNIVERSITY - STIP
FACULTY OF ECONOMICS**

**ГОДИШЕН ЗБОРНИК
ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ
YEARBOOK
FACULTY OF ECONOMICS**

За издавачот:
Проф.д-р Трајко Мицески

Издавачки совет Editorial board

Проф. д-р Блажо Боев	Prof. Blazo Boev, Ph.D
Проф. д-р Лилјана Колева - Гудева	Prof. Liljana Koleva - Gudeva, Ph.D
Проф. д-р Трајко Мицески	Prof. Trajko Miceski, Ph.D
Проф. д-р Ристо Фотов	Prof. Risto Fotov, Ph.D
Проф. д-р Круме Николоски	Prof. Krume Nikoloski, Ph.D
Проф. д-р Еленица Софијанова	Prof. Elenica Sofijanovska, Ph.D
Доц. д-р Емилија Митева-Кацарски	Emilija Miteva-Kacarski, Ph.D
Доц.д-р Благоица Колева	Blagica Koleva, Ph.D
Доц.д-р Љупчо Давчев	Ljupco Davcev, Ph.D

Редакциски одбор Editorial staff

Проф. д-р Трајко Мицески	Prof. Trajko Miceski, Ph.D
Проф. д-р Ристо Фотов	Prof. Risto Fotov, Ph.D
Проф. д-р Круме Николоски	Prof. Krume Nikoloski, Ph.D
Проф. д-р Ристе Темјановски	Prof. Riste Temjanovski, Ph.D

Главен и одговорен уредник Managing & Editor in chief

Проф. д-р Трајко Мицески	Prof. Trajko Miceski, Ph.D
--------------------------	----------------------------

Јазично уредување Language editor

Даница Гавриловска-Атанасовска (македонски јазик)	Danica Gavrilovska-Atanasovska (Macedonian)
--	--

Редакција и администрација Address of editorial office

Универзитет „Гоце Делчев“ - Штип	Goce Delcev University
Економски факултет	Faculty of Economics
бул „Крсте Мисирков“ 66	Krste Misirkov b.b., PO box 201
п.фах 201, 2000 Штип, Македонија	2000 Stip, R of Macedonia

ПРЕДГОВОР

Економскиот факултет во Штип е основан на 27 март 2007 година како дел од Универзитетот „Гоце Делчев“ - Штип.

Од самите почетоците на овој факултет како високообразовна и научно истражувачка институција се иницира и потоа брзо се разви силен елан и ентузијазам како во наставно едукативните процеси, така и во научно истражувачките активности. Голема желба да се твори како придонес во унапредување на високообразовните и истражувачките процеси во Република Македонија, беше преточена во тековни активности на едукација и забележување на добиените сознанија и размислувања во пишани текстови на разновидни трудови. Се разбира, сето ова е во согласност со глобализацијата и евроинтеграцијата и нивните процеси на постојана примена на усвоените светски европски приоди и стандарди во научно-образовниот процес за обезбедување на квалитетно образование за нашите студенти.

Во тој поглед, оваа е дванаесетото издание на Годишниот зборник на Економскиот факултет. Зборникот на виделина ги изнесува дел од научно-истражувачките остварувања кои се зацртани со целите на Економскиот факултет, а тие се истражувањата на научно-стручни кадри од наставниот, соработничкиот и студенскиот профил, од областа на деловната и меѓународна економија, здравствен менаџмент, менаџментот и претприемништвото, финансиски менаџмент, банкарство, финансии и осигурување; сметководство, финансии и ревизија, и маркетингот на прв циклус студии, како и економијата на Европска унија, здравствениот менаџмент, MBA-менаџментот, банкарството и финансииите и финансиското известување на втор циклус студии, дополнително и студиска програма на трет циклус студии - Деловна економија.

На тој начин, Економскиот факултет придонесува во промовирање на научноистражувачката работа, со што се поттикнува унапредувањето на научната и развојната мисла во функција на нивна примена во секојдневниот живот. Особено радува фактот што во овој број, покрај наставниот кадар, со свои трудови се пројавуваат нашите млади научноистражувачки кадри, постдипломци и докторанти.

Со објавувањето на трудовите во овој зборник, односно со неговото презентирање пред научната, стручна и поширока јавност со право очекуваме дека ќе се пополни една значајна празнина во домашната економска литература.

УГД, Економски факултет- Штип,

Декан

22 Август 2017 година

Проф. д-р Трајко Мицески

УРБАНИОТ ТУРИЗАМ ПРЕКУ МОДЕЛОТ НА ТРАНЗИТНИОТ ТУРИЗАМ НА ГРАДОТ СКОПЈЕ

Ристе Темјановски

Економски факултет, Универзитет „Гоце Делчев“, Штип

riste.temjanovski@ugd.edu.mk

Апстракт

Во овој труд се разгледува корелацијата меѓу транспортната инфраструктура и транзитниот туризам во урбаните средини. Транспортната инфраструктура го претставува 'рбетот на економскиот раст на една од најважните човекови активности во светот. Размената на стоки, патувањата и туризмот меѓу народите може да се развива само со добро разработена транспортен систем. Транспорт е составен дел на туристичката индустрија и значаен катализатор без кого туризмот не може да опстане. Зголемувањето на обемот на туристичкиот сообраќај има значителни последици за транспортот и подобрувањето на транспортот има силно влијание и континуиран успех на туристичката индустрија во многу региони. Но, транспорт и патувањата би можеле да се дискутираат без да се земе во предвид туризмот, но туризам не може да напредува без да се опфатат патувањата.

Транзитниот туризам е една од најсилните економски погони во туристичката понуда на секоја земја. Овој туристички модел несомнено станува важен туристички погодност и се бара постојано поголема вклученост на јавните власти, бидејќи економските и социјалните прашања кои се вклучени кај инвестициите на високо ниво (често јавно) побаруваат инфраструктура, опременост и промоција.

Земајќи ги во предвид подрачјата со туристички потенцијал кои постојат во нашата земја, во овој труд е анализиран главниот град Скопје, како транзитно туристичко подрачје, чии разновидни ресурси можат да понудат безброј можности за развој во оваа област. Во текот на последните неколку децении, настанаа брзи технолошки, архитектонски и културно промени, со што дојде и до целосна трансформација на духот и туристички структурата на нашите градови, посебно на нашиот главен град, Скопје. Подобрување на транспортната конекција значително ќе помогне на поддршка на растечката економија на туризмот во Република Македонија, стимулирање на повеќе туристи и јакнењето на транзитниот туризам. Скопје станува транзитна и викенд туристичка Мека за повеќето странски туристи од соседството.

Клучни зборови: транзитен туризам, транзит проток, транспортни модели, транспортните коридори, транспортни јазли, мобилност

URBAN TOURISM THROUGH THE TRANSIT TOURIST MODE OF SKOPJE CITY

Riste Temjanovski¹

¹ Faculty of economics, Goce Delcev University, Stip, Macedonia

riste.temjanovski@ugd.edu.mk

Abstract

This paper examines the correlation between transport infrastructure and transit tourism in urban areas. Transport infrastructure represents a backbone to economic growth and one of the most important human activities worldwide. The trade of goods, travel and tourism among the nations can be developed only with a well-planned transport system. Transportation is an integral part of the tourism industry and the catalyst factor of which tourism can't survive. The increasing volume of tourist traffic has widespread consequences for transport and improved transport has a strong impact on the continued success of the tourist industry in many regions. But, transportation and travel can be discussed without taking tourism into consideration, but tourism cannot thrive without travel.

Transit tourism is one of the strongest economic engines in tourist offers of each country. This tourist model is undoubtedly becoming an important tourist opportunity, requiring an ever-greater involvement of the public authorities because of the economic and social issues involved and the high-level investment (often public) needed for infrastructure, facilities and promotion.

Taking into consideration the areas with touring potential existing in our country, in this paper we will analyze Skopje like a transit tourist area, whose variety of resources in this field, can offer countless possibilities of developing the area. During the last few decades technological, architectural and cultural changes have so quickly transformed the spirit and the tourist structure of our cities, especially of our capital, Skopje. Improving transport connectivity will help support the growing tourism economy in the Republic of Macedonia, stimulating more tourist arrivals and strengthening transit tourism. Skopje is becoming a transit and weekend tourism mecca for most of foreign tourists from neighboring countries.

Key words: Transit tourism, transit flow, transport modes, transport corridors, transport nodes, mobility

1. Вовед

Транспортот како просторна категорија заема значајно место во развојните системи во просторот. Динамиката на развитокот на сообраќајот, постојаното зајакнување на неговата улога во функционирањето на стопанството и промените кои во врска со тоа се наметнуваат во областа на организацијата на животот и работата на еден простор, имаат широко дејство врз целокупната општествено-производна организација. Во овој труд истражувањата се насочени кон поврзаноста на транспортот во насока на туристичкиот промет, односно како транзитниот туризам влијае врз зголемувањето на туристичкиот промет во големите градски јадра, особено во нашиот главен град Скопје.

Современиот развој на туристичкиот промет во светски рамки, а посебно во Европа претставува одраз на длабоките економски и социјални промени кои се случиле во сите развиени земји, каде туризмот се фаворизира како важна стопанска гранка. Ваквите состојби влијаеле кон создавање и модернизација на сместувачки капацитети во туристичките места, но и битно влијаеле и на подобрување на сообраќајната поврзаност. Но на карактерот и експанзијата на тоа поврзување дополнително влијаеле и тенденциите на создавањето на заеднички европски пазар, а во тој контекст и потребата на трансевропски транспортен систем, кој ќе ги овозможи и поттикне четирите слободи: слободно движење на луѓе, стоки, услуги и капитал, кои претставуваат основни инструменти на европската интеграција.

Предвидувањата на Светската туристичка организација се дека во 2020 година, меѓународните патувања ќе ја надминат бројката од 1.6 милијарди туристички патувања, од кои 1.2 милијарди ќе бидат на меѓу регионално ниво, додека 378 милиони на подалечни туристички патувања. Во тој поглед, во 2020 година топ три туристички региони: Европа (717 милиони туристи), Источна Азија и Пацификот (397 милиони) и Америка (282 милиони), а потоа ќе следат Африка, Среден Исток и Јужна Азија.[10]

Од мобилниот туризам кај нас основен вид претставува транзитниот туризам, во кој доминантно учество имаат моторизираниите туристи. Ова е последица на фактот што во нашата земја се вкрстуваат повеќе магистрални патишта од меѓународно значење. Сите правци на друмскиот туристички транзит се одредени со главните друмски сообраќајници. Посебно треба да се респектира фактот што низ земјата поминува еден од најзначајните коридори што ги поврзува Скандинавскиот и Прибалтичкиот регион, преку земјите на Средна Европа со земјите на Блискиот Исток, односно Северна Африка. Во системот на транс-европските транспортни коридори, едно од најзначајните места го заземаат двата европски коридора: коридорот 10 и коридорот 8.

Постоењето на добра патна инфраструктура со соседните земји, подобрување на меѓусоседските односи (особено со Албанија и Грција), можат да влијаат во голема мера на доближување на главните директни и индиректни туристички пазари (посебно се мисли на Јадранското и Егејското крајбрежје), при што се интересни и реално остварливи комбинирани аранжмани - поврзување на езерата и морето.

Сигурно е дека континенталната спона помеѓу Јадранската и северно-грчката, ќе претставува развојна оска на просторот на Македонија и би била драгоцената втора оска на развиток, што директно би влијаела на вкупниот развиток и растеж на Западно-македонскиот макро регион како почетен правец од каде започнува движењето на овој коридор. Со комплетно завршување на мрежата на автопатишта низ државата, како на коридорот 10, така и на коридорот 8 во

голема мера ќе се интензивира туристичката посетеност на Скопје, но и сјајот на Охрид и Битола, што овие два града ја имале во минатото. Сообраќајната оска која доаѓа од Албанија, преку соодветни сообраќајни правци кои поминуваат низ просторот на Охридско-преспанскиот регион, опфаќајќи ги Струга-Охрид-Ресен и Битола ќе се приклучат кон автопатот “Неа Виа Егнатија” кој всушност претставува и северно-грчка оска на развој, чија крајна дестинација води до Александропулос, а од таму преку Едрене до Истанбул. Несомнено дека една ваква балканска литорална оска на развојот има енормно значење за сите земји што лежат на неа и сигурно ќе биде огромен импулс за нивните економии.

Нагласено балканско и пошироко значање има и трансверзалната магистрала која го поврзува Јадранското и Црното Море односно ги поврзува нашите најдобри зимско-спортски центри и езерски туристички локалитети за кои во Европа постои евидентно голем интерес. Тоа се потенцијали кои за Републиката се и можат да бидат голема шанса за развој на туризмот. Се претпоставува дека и во иднина голем дел од европските туристички текови ќе бидат насочени во голема мера кон медитеранот односно кон бреговите на топлите мориња. Во рамките на овој простор значајни туристички мотиви се и нашите природни езера: Охридското, Преспанското и Дојранското. Слични тенденции се очекуваат и кај домашните туристи, односно кај домашниот туристички пазар на побарувачка.

Република Македонија може да има и во европски констелации голема туристичка перспектива. Се претпоставува дека интересот и барањето на простори со посебни природни убавини, простори сочувани во природна состојба и незагадени, во Западна Европа ќе биде поголем бидејќи современите потреби на туристите се насочени кон здрава животна средина. Затоа е многу значајно како ќе се организира и користи просторот за развој на туризмот и рекреација и колку ќе се има смисла и умевање да се изврши негова резервација за овој вид намена кој во секое време може да биде исклучителен мотив за развој на странскиот туризам. Од ова произлегува дека гео-политичката положба на Република Македонија во функционален поглед може да се оцени како: транзитна, контактна и поливалентна. Фактот што низ нашата земја транзитирале во одредени временски периоди огромен број на странски туристи годишно, недвосмислено ја потврдува констатацијата дека таа има голема туристичко-транзитна функција. Се претпоставува дека со реализацијата на сите транзитни коридори Републиката во туристички поглед ќе стане уште пофреквентна.

Туристичките движења ќе дадат посебен импулс на развојот на сообраќајот. Туристите не само што доаѓаат и го напуштат регионот, но тие исто така интензивно комуницираат и во времето на својот престој. Туристичкиот сектор има потенцијал за раст и е еден од приоритетите за развој, со што се препознава потенцијалот за отворање нови работни места и можноста да даде поддршка за другите, пошироки национални цели.

Посебно значајни се т.н. мултипликативните ефекти од туризмот, економски ефекти што се остварени од странските потрошувачи, што значи дека националниот доход од странство се прелива во нашата земја. Од тие причини туристичката пропаганда кон странските земји треба да се стави во прв план, со активно и професионално учество на сите туристички саеми и манифестации.

2. Методолошки објаснувања

Според нашата и според меѓународната методологија, туризмот не се однесува само на пазарот на понудата и побарувачката на годишните одмори, туку под туризам се подразбира светскиот пазар на патувањата, односно во општите рамки мобилноста и движењето на населението. Дури и самиот збор туризам во некои јазици означува патување. Затоа, оправдано се наведува дека без сообраќај нема туризам [6], тој е од суштисно значење за објаснување на туристичкиот систем [5] како и дека сообраќајот е значајна дејност која влијае и која е основен предуслов за развој на туристичкото стопанство. [9] Значи, сообраќајот претставува основа за туристичките движења и тој има примарна функција во развојот на туризмот. Туризмот опфаќа активности на лицата што патуваат или престојуваат во местата коишто не се места на нивно постојано живеење, за период од најмногу една година, но не само заради одмор, туку и поради деловни и други причини, под услов целта на патувањето да не е извршување дејност за која што лицето би добило надоместок во местото што го посетува.

Општо, стопанскиот и туристичкиот развој, на сообраќајот како стопанска област му создава широка платформа за интензивен развој. Тоа претпоставува и изградба на значителни сообраќајници, како и опремување со значителни сообраќајни средства, сервиси и сл.

Во рамките на методолошко разграничување на поимот турист, користена е методологијата според Државниот завод за статистика, од каде се преземени податоците околу бројот, движењето и структурата на туристите во овој труд. Според оваа методологија турист е секое лице кое привремено престојува во некое место надвор од местото на своето постојано живеење и преноќева барем една ноќ во угостителски или друг објект за сместување. Причините за престојот можат да бидат различни, како на пример: одмор, рекреација, лекување, спортување, студирање, деловни и други причини, за период од најмногу една година. Оваа дефиниција, во основа, одговара на меѓународната препорака за статистиката на туризмот, донесена во Рим во 1963 година и во Женева во 1967 година, како и со подоцнежните препораки на Светската туристичка организација. Со овие препораки се дефинира поимот привремен посетител, турист и излетник.

Привремен посетител е секое лице кое посетува земја која не е земја на неговото постојано живеење, од кои било причини, освен за да врши дејност за која му плаќа земјата што ја посетува. Турист е привремен посетител кој во земјата што ја посетува престојува најмалку 24 часа, а чии мотиви за посета можат да бидат: одмор, рекреација, лекување, спортување, студирање, деловни и други причини. Излетник е привремен посетител кој во земјата што ја посетува престојува помалку од 24 часа. [2]

3. Инфраструктурни погодности на Скопје за развој на транзитниот туризам

Геопрометната положба на Скопје и неговата сообраќајна поврзаност има одлучувачки фактор во вкупниот туристички промет во Република Македонија. Скопје претставува природна точка преку која проаѓа дел од најфреквентните туристички текови од и за Блискиот и Далечниот Исток, како и за Средна и Источна Европа. Исто така, Скопје претставува транзитен и дистрибутивен пункт на најголемиот дел туристи кои доаѓаат или одат од нашата земја, а со тоа превзема улога и на најважна рецепција на македонскиот туризам. Исто така Скопје како голем град претставува најважен извор на домашни туристи кои користејќи ги угостителските и туристичките услуги во туристичките места во државата, имаат големо влијание врз нивниот натамошен развој.

Влезно излезна врата на нашата земја со странство претставуваат граничните премини, кои го овозможуваат и поттикнуваат транзитниот туризам во нашата земја.

Бројот на официјални гранични премини во Македонија е 20 [8]:

15 патни гранични премини:

3 кон Србија (најфреквентен е Табановце, близу Куманово);

2 кон Косово (Јажинце и Блаце)

3 кон Бугарија (најфреквентен е Деве Баир, близу Крива Паланка);

3 кон Грција (најфреквентен е Богородица, близу Гевгелија); и

4 кон Албанија (најфреквентен е Кафасан, близу Струга).

3 железнички гранични премини:

1 кон Србија;

1 кон Косово; и

1 кон Грција, се настојува да се оспособи и железничкиот премин преку Мецитлија

2 воздушни гранични премини: Скопски и Охридски аеродром

Скопје се наоѓа на еден од европските туристички текови кои од средна и северна Европа е насочен кон Грција. Европската димензија на овој туристички тек е овозможена со поминувањето на Коридорот 10. Расположено на просторот каде се вкрстуваат Европскиот коридор 10 и Балканскиот коридор 8, Скопје добива многу нагласена регионална, балканска, геотуристичка положба. За Скопје слободно може да се наведе дека претставува врата на македонскиот туризам. Тоа се потврдува со фактот што скоро целокупната странска туристичка клиентела влегува или излегува од овој Регион. Истовремено, Скопје како најголем и стопански најразвиен град во државата претставува најголемо туристичко емитивно подрачје што покажува дека националната геотуристичка положба игра важна улога и влијае врз развојот на туризмот не само во него, туку и во целата Република.

Главната природна сообраќајница која поминува низ Скопската Котлина е по течението на реката Вардар. На север е широката Кумановско-прешевска долина, преку која се отвара кон долината на реката Морава. На исток преку поедини помали превоји се отвара кон Овчеполието. На југоисток преку Таорската клисура се поврзува со Велешката Котлина и Средно Повардарје. На југ преку клисурата на реката Треска се поврзува со Поречието. На северозапад преку Качаничката Клисура се поврзува со Косовскиот природен басен.

Скопската Котлина од сообраќајна гледна точка претставува вистински сообраќаен јазол, со мрежа на автопатишта, железница и аеродромско пристаниште со што главниот град се поврзува и надворешно (со сите светски дестинации) но и со внатрешноста на државата. Магистрални патишта кои поминуваат низ овој просотр, со мошне добри услови за брзо и безбедно возење, како дел од меѓународните насоки; потоа регионални патишта кои го поврзуваат скопското подрачје со соседните региони и патишта од локално значење кои го превземаат превозот во регионот а ги поврзуваат населбите и туристичко-рекреативните локалитети со градот Скопје.

Скопје и неговото подрачје претставува крстосница на три меѓународни патни правци кои ги поврзуваат Р.Македонија со Европа и Блискиот Исток, а тоа се: Е-75, Е-65 и Е-871.

Сообраќајницата Е-75 (се поклопува со магистралниот пат А-1) е изградена како автопат на дел од регионот, на потегот Куманово - Велес, со две активни и една помошна лента во две насоки, со сите вкрстувања решени во две нивоа.

Од наведениот сообраќаен систем, поголем дел на сообраќајници е изграден така што е обезбедено поврзувањето на поголем дел од населените места со градот а и меѓусебно. Воспоставена е врска на градот со населбите во регионот со помош на јавен приградски сообраќај (автобуски превоз и железнички превоз). Големо значење за сообраќајниот систем на главниот град има и скопската обиколница која донесе нов квалитет сообраќајот и транзитирање низ градот. Обиколницата го пренасочи товарниот сообраќај од центарот на градот кој оди кон Косово и дел во западниот дел на државата кон Тетово, Гостивар, Охрид и кон Албанија. Сообраќајните проекции предвидуваат дека сообраќајната оптовареност ќе бележи постојан раст и до 2020 година ќе изнесува над 12.000 возила дневно.

Должината на трасата низ скопското подрачје изнесува околу 28,0 км и два крака кон Скопје, со должина од 27,0 км или вкупна должина 56,0 км во истоимениот дел од подрачјето. Изградба на овој потег ја зголеми безбедноста на сообраќајот како и на пропусната моќ на трасите помеѓу Куманово-Скопје и Велес. Изградбата на автопатот ја иницираше и поголемата фреквенција на возилата во двата правца помеѓу споменатите градови.

Втората насока носи меѓународна ознака Е-65 (се поклопува со магистралниот пат А-2), навлегува во градското подрачје од северозападната страна од граничниот премин Блаце-Визбегово. Овој правец е изграден како магистрала со еден коловоз во целиот потег низ Македонија. Должината на трасата во подрачјето до градот Скопје изнесува 19,0 км.

Магистралниот пат (Е-65) е директно врзана со автопатот (Е-75) со примарна (магистрална) врска која поминува и низ градското подрачје. Изградена е и обиколница од клучката Хиподром (спојувањето на автопатот Миладиновци - Хиподром и Петровец - Хиподром) до Сарај, како автопат и го поврзува градското подрачје од северната страна (во должина од 23 км.). Оваа врска со клучка кај Визбегово се поврзува со меѓународниот пат Е-65 (Јадранската магистрала). Постојаниот источен влез-излез од градот, кој служи како врска на градот со меѓународниот правец Е-75, има два коловоза со четири активни ленти со дневен волумен од над 6.000 возила. [7] Според изнесеното, вкупната должина на магистралната мрежа изнесува 77,5 км или вкупно примарните сообраќајници изнесуваат околу 128,5 км, што претставува важна туристичка погодност за поврзување со соседните држави и поширокиот регион.

Туризмот како специфичен пазар на услуги и форма на меѓународна размена, тесно е поврзан со просторните елементи. Тие ги искажуваат просторните односи на туристичките движења спрема ресурската основа во едно подрачје. Во просторните елементи спаѓаат: геотуристичката положба, бројот, разместеноста и атрактивноста на мотивите (природни и антропогени) и поврзаноста.

Геотуристичката положба го искажува односот на поедините мотиви и места спрема правците на туристичките движења. Скопскиот регион располага со богата туристичка ресурсна основа односно туристичко мотивско богатство. Дел од нив е сконцентриран во градот, пред се споменичкотот богатство, но се јавуваат и во сите делови на регионот. Спрема нивното влијание за привлекување туристи геотуристичката положба на регионот може да ја дефинираме како континентална, национална и регионална.

Во рамките на поттикнување на транзитниот туризам се надополнува и железничката мрежа, која во Скопската Котлина ја претставуваат следните железничките правци:

- Куманово-Миладиновци-Илинден-Скопје,
- Скопје-Драчево-Зелениково-Велес,
- Скопје-Волково-Блаце (граница со Република Србија)
- Скопје-Ѓорче Петров-Радуша-Тетово

Железничките пруги Скопје-Куманово и Скопје-Велес со терминалите (станиците) Илинден, Миладиновци, Драчево и Зелениково се електрифицирани и вршат функција на приградски железнички терминали. На овие пруги исто така сообраќаат и меѓународни возови.

Железничките линии Скопје-Блаце и Скопје-Радуша не се електрифицирани, а станиците во Радуша, Волково и Ѓ.Петров служат за промет на патници и стока во локалниот и регионалниот сообраќај.

Во непосредна близина на Скопје е сместен аеродромот. “Александар Велики”. Тој е оддалечен на 17 км југоисточно од градот Скопје и претставува главно воздухопловно пристаниште во Р.Македонија.

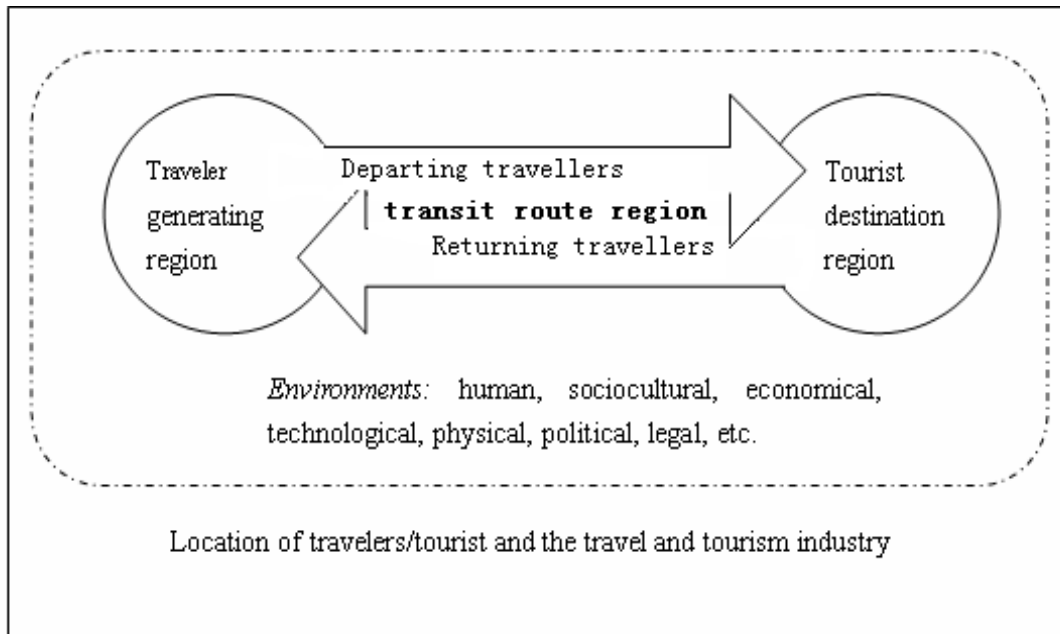
Сообраќајната врска со аеродромскиот комплекс се остварува преку современ автопат, односно аеродромот “ Александар Велики “ е сообраќајно извонредно поврзан со градот Скопје.

3.1 Туризмот и неговото влијание врз идниот развој на Скопје

Скопското туристичко подрачје зазема значајно место во вкупниот туристички промет во државата. Скопскиот туристички регион располага со бројни ресурси и има реални можности за остварување на уште подобри резултати, посебно во странскиот туризам. Покрај природно-атрактивните, општествено-културните, комуникациско-сообраќајните, просторните и други фактори на туристичката понуда, Скопје располага и со значителни материјално-рецептивни фактори и угостителските објекти го чинат јадрото на материјалната основа, а истовремено најнепосредно се вклучени во сите програми на туристичката понуда. Кон ваквото расположиво природно туристичко богатство се надополнуваат и многубројните саемски манифестации, културно-забавни и спортски приредби, кои заедно со големиот број културно-историски споменици, несомнено претставуваат голема туристичка погодност и му даваат на градот посебен туристички белег на атрактивен туристички центар.

Скопското туристичко подрачје може да се разгледа и преку специфичниот модел на Леипер каде во рамките на туризмот како систем се потенцирани три географски карактеристики за еден туристички регион:

- Регион за генерирање на патувања
- Транзитен регион
- Регион како туристичка дестинација



Слика 1 Моделот на Леипер (1990) – локација на патници, туристички патувања и туристичка индустрија

Figure 1 Leiper's model Location of travelers/tourist and the travel and tourism industry

Скопското туристичко подрачје според овој модел ги поседува сите три елементи, односно:

1. се јавува како емитивно туристичко подрачје
2. претставува транзитно туристичко подрачје, и
3. и претставува важна туристичка дестинација на голем број на туристи.

Големата концентрација на населението, образованието, културните, научни, здравствени, административни и друг вид институции, како и стопанските и нестопанските активности, големата аерозагаденост, условуваат и жителите на Скопје да имаат голема потреба од туристичка понуда. Отаму, најголемиот дел од туристичките движења се јавуваат кон и од Скопје. Во оваа смисла и покрај значајната дистрибутивна улога што ја имаат во вкупниот туристички промет, Скопје останува најголемо емитивни подрачја во вкупните туристички движења на домашниот туристички пазар.

Општа оценка е дека мобилноста на туристите, без оглед на мотивите на патувања, стануваат егзистенцијална потреба, а тоа подразбира дека субјективните прераснуваат во објективни причини, а индивидуалните во масовни потреби за постојано движење, стопанисување и комуницирање меѓу луѓето и народите. Од овие причини произлегува дека детерминантите на туристичкиот развој, не се ниту временски, ниту просторно ограничени, туку тие се вклопуваат во рамките на вкупниот општествен прогрес и развој.

Искористувајќи ги сите погодности од својата позиција и функција, особено во поглед на геопрометната, сообраќајната, стопанската, културната, образовната, научната, здравствената, административната, па дури и дипломатско-политичката функција, неопходно е Скопје да ги искористи ваквите погодности и сите тие да се вклучат во функција на туризмот.

3.2 Улогата на граничните премини за поттикнување на транзитниот туризам во Скопскиот туристички регион

Во зависност од бројот, квалитетот, пропусната моќ на граничните премини ќе зависи и интензитетот на транзитните премини низ Р.Македонија. Граничните премини претставуваат влезно-излезни врати на државата и во голема мерка го интензивираат транзитниот туризам во секоја земја. Што значи дека транзитните туристички правци претставуваат погодни потенцијали и генератор за развој на транзитниот туризам и се проценува дека со реализацијата на новонастантите “транзитни коридори” Републиката во туристички поглед ќе стане уште пофреквентна.

Историски гледано останува констатацијата дека најголем промет на патници и моторни возила се остварува на оската север – југ, што секако имаме големо влијание и за остварениот туристички промет во скопскиот туристички регион. Бројни анализи укажуваат дека преку граничните премини на оваа оска (Табановце и Богородица) поминале над 42% лица (домашни и странски). За споредба застапеноста на патници (домашни, странски) кои поминале во 2002 година преку граничниот премин Деве Баир и Кафасан (коридор 8) изнесува 1.374.981 лица, или 22,1% во однос на вкупниот број на патници кои поминале низ истражуваните гранични премини во 2002 година, а истата година преку Табановце и Богородица поминале 2.673.553 лица или 42,99%. [4]

Табела 1 Број на туристи по региони, по години

Table 1 Number of Tourists in the Republic of Macedonia, by region, by month

	2010			2012			2014			2016		
	Вкупно	Домашни	Странски	Вкупно	Домашни	Странски	Вкупно	Домашни	Странски	Вкупно	Домашни	Странски
Република Македонија	586	3245	2616	663	3122	3513	735	3103	4253	856	3463	5104
а	241	45	96	633	74	59	650	36	14	843	59	84
Вардарски	105			158		1139	206		1520	260		1768
	72	4166	6406	67	4471	6	67	5467	0	64	8375	9
Источен	130			188	1227		230	1430		305	2064	
	54	8463	4591	65	5	6590	35	6	8729	68	3	9925
Југозападн	234	1547	7993	251	1409	1104	269	1253	1442	322	1513	1709
	665	31	4	462	93	69	547	20	27	334	47	87
Југоисточе	848	5940	2545	106	5876	4821	124	7407	5063	135	8290	5218

н	56	3	3	978	1	7	707	1	6	092	7	5
Пелагониски	697	5554	1416	720	5242	1963	655	4453	2099	583	3701	2134
	12	6	6	54	2	2	27	3	4	55	2	3
	318	1735	1447	298	1709	1278	291	1588	1325	273	1380	1351
Полошки	28	0	8	84	8	6	43	6	7	18	5	3
Североисточен	309			444			693			977		
	8	1093	2005	6	1166	3280	7	2703	4234	4	2730	7044
	138	2379	1146	164	2508	1389	196	2805	1680	247	2954	2177
Скопски	456	3	63	077	8	89	087	0	37	338	0	98

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија 2017

<http://www.makstat.stat.gov.mk> [30.03.2017]

Туристичкиот промет претставува важен елемент за вреднување на туристичкото стопанство. Во Република Македонија, Скопскиот туристички регион е втор по големина регион, веднаш после Југозападниот туристички регион, според вкупниот број на домашни и странски туристи во земјата. Ваквата состојба е сосема оправдана, бидејќи Скопскиот туристички регион се уште не може да го преземе приматот за концентрација на сместувачките капацитети во споредба со капацитетите во езерските туристички места, каде претежно престојуваат домашните туристи. Но според регистрираниот број на странски посетители и реализирани ноќевања, овој туристички регион претставува најпривлечен туристички простор за странските посетители, со што се класифицира како важен туристички регион во земјата.

Во рамките на транзитниот туризам треба да се разгледаат и анализираат преминувањата на патниците на поважните гранични премини. Зголемениот број на транзитни туристи во Скопскиот туристички регион може да се бара и во транзитирањето на туристите од граничен премин Табановце, на македонско-српската граница, кон македонско-грчката граница. Токму преку овие гранични премини се регистрирани и најголем број на преминувања, како домашни така и странски. Во 2014 година преку граничниот премин Табановце е регистриран влез од 1.916.961 патник, а за излез во истата година се евидентирани 1.046.596 патници. Втор граничен премин преку кој се остварува најголем протек на патници е граничниот премин Богородица. Во 2014 година преку овој премин се регистрирани 1.439.298 патници за излез и 1.192.111 патници за влез во државата. Ваквите показатели упатуваат дека мора да се стимулира целокупниот инфраструктурен систем на Коридорот 10, на кој лежат овие два гранични премини, за да се овозможи и поголема пропусна моќ на транспортната инфраструктура, но и да се направат промотивни активности овие туристи кои транзитираат низ нашата земја да се задржат и да ги посетат главните туристички знаменитости, како во главниот град Скопје, така и во неговата непосредна околина и вдолж транспортниот коридор 10.

Табела 2 Преминување на патници на поважните гранични премини

Table 2 Passenger traffic at major border crossings

		Патници / Passengers				
		домашни		странски		
		domestic		foreign		
		влез	излез	влез	излез	
		entrance	exit	entrance	exit	
Кон Бугарија						To Bulgaria
Деве Баир	2013	226 656	226 206	304 079	301 003	Deve Bair
	2014	233 410	231 555	278 183	273 547	
	2015	262 087	263 697	282 536	278 459	
Делчево	2013	144 622	142 620	44 339	43 866	Delchevo
	2014	151 970	149 330	51 818	50 448	
	2015	171 166	169 204	64 179	63 464	
Ново Село	2013	141 125	146 241	185 040	182 659	Novo Selo
	2014	139 353	151 698	155 844	152 802	
	2015	162 579	177 184	156 194	151 890	
Кон Грција						To Greece
Богородица	2013	453 655	570 871	1 278 626	1 044 152	Bogoroditsa
	2014	498 392	630 406	1 439 298	1 192 111	
	2015	502 442	607 791	1 106 162	1 004 971	
Медитлија	2013	188 210	205 059	377 842	296 279	Medjitlija
	2014	180 747	199 646	373 978	284 560	
	2015	184 555	217 755	396 671	268 219	

Дојран	2013	69 812	84 761	188 216	161 517	Dojran
	2014	78 715	94 108	184 257	170 265	
	2015	75 754	97 166	190 167	168 704	
Кон Албанија						To Albania
Ќафасан	2013	210 458	241 754	292 229	266 676	Kjafasan
	2014	255 470	276 244	294 144	280 889	
	2015	228 302	283 803	374 134	328 341	
Свети Наум	2013	34 990	31 646	98 306	105 129	Sveti Naum
	2014	39 841	36 355	104 650	113 292	
	2015	38 106	34 189	120 101	126 291	
Блато	2013	36 230	48 717	178 057	149 938	Blato
	2014	44 589	52 851	175 586	148 097	
	2015	44 520	58 590	224 790	178 420	
Кон Косово						To Kosovo
Блаце	2013	227 526	507 525	987 531	306 916	Blatse
	2014	255 464	545 849	1 139 069	375 335	
	2015	194 226	517 043	1 235 278	286 366	
Јажинце	2013	116 434	149 097	158 237	109 758	Jazhintse
	2014	110 006	149 493	160 170	104 918	
	2015	112 487	162 390	158 674	99 209	
Кон Србија						To Serbia

Табановце	2013	761 846	900 127	1 595 347	992 228	Tabanovtse
	2014	794 208	969 713	1 916 961	1 046 596	
	2015	694 343	981 425	1 679 967	774 332	
Извор: Министерство за внатрешни работи						
Source: Ministry of Interior						

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија (2016): Транспорт и други услуги, 2015 = Transport and other services, 2015. - Скопје :State Statistical Office of the Republic of Macedonia, 2016.стр.82.

Ако се анализираат туристите според земјата на потекло, за анализираниот временски период (2010-2016) доминираат туристите од Република Турција, освен 2010 година, кога поголем број на посетители имало регистрирано од Република Србија, кои во најголем дел го користат граничниот премин Табановце. Во 2016 година бројот на турски туристи изнесувал 55.836, кои оствариле 76.135 ноќевања. Бројот на туристи од соседна Србија во истиот период изнесувал 19.347, кои оствариле 32.233 ноќевања. Потоа следат туристите од Бугарија, Германија, Хрватска, Словенија, Италија, а од прекуокенските земји најмногу се застапени туристите од САД.

Табела 3 Број на туристи и ноќевања по земја на припадност, по години - Скопски регион

Table 3 Number and nights spent of tourists by countries of origin, 2010-2016 – Skopje Region

	2010		2012		2014		2016	
	Турис	Ноќева	Турис	Ноќева	Турис	Ноќева	Турис	Ноќева
Вкупно	138456	305345	164077	346643	196087	390798	247338	479284
Домашни	23793	94547	25088	97413	28050	102791	29540	106726
Странски	114663	210798	138989	249230	168037	288007	217798	372558
Австрија	4259	7047	4080	6579	4361	6889	4490	7420
Албанија	3093	4647	3008	4435	4029	6488	5620	7944
Белгија	990	1800	1326	2857	1621	3006	2337	5301
Белорусија	45	81	104	208	143	367	317	717
Босна и	2564	5605	2398	4927	2861	5539	3112	6230
Бугарија	5666	9587	7180	13696	7768	12608	10621	16135
Велика	3750	9495	3917	9303	4854	10418	5480	11828
Германија	5446	11745	6013	13077	7451	14242	9409	18288
Грција	4366	6626	4550	7700	5231	8244	5476	9280
Данска	759	1351	628	1226	1435	2801	1946	3878
Ирска	506	1391	468	1153	549	1109	689	1848
Италија	3588	7436	4168	8316	6323	12578	7423	14360
Косово	1516	2312	2425	3288	2897	4476	4374	6598
Латвија	104	217	223	357	218	410	227	549
Литванија	111	196	222	495	227	421	343	690
Норвешка	1024	1899	939	1812	801	1399	1960	4329
Полска	1323	2279	2119	4425	3128	5161	3204	6209

Португалија	448	847	498	848	440	882	843	1690
Романија	1396	2929	2681	5405	2711	5824	4338	7222
Руска	1278	2630	1619	3333	2034	4374	2308	5230
Словачка	589	1232	628	1336	1563	2395	1314	2384
Словенија	6876	11340	6666	11790	6923	11194	5238	9553
Србија	16143	24058	17470	27354	18199	27656	19347	32233
Турција	10996	18148	24780	36205	31048	42432	55836	76135
Украина	397	1043	626	1616	768	1577	1457	2541
Унгарија	2506	3864	1470	2668	1650	3240	2065	3638
Финска	786	1532	858	1572	1010	1884	1266	2383
Франција	2465	5238	2939	5271	2623	5730	3472	6622
Холандија	2803	5855	3490	6339	4040	7202	3599	7593
Хрватска	8027	14771	8667	15964	8067	14734	8660	15660
Црна Гора	2344	3839	1402	2469	2304	3952	2670	4398
Чешка	1184	2091	1095	2443	1396	2199	1364	2423
Швајцарија	1260	2281	1551	2909	2044	3775	2357	4380
Шведска	1386	2706	1272	2473	2911	5698	3989	8045
Шпанија	1045	2317	1214	2940	1220	2968	2296	4099
Други	1452	2727	1272	2816	2029	4192	2608	5369
Африкански	156	389	205	562	466	1258	458	996
Канада	686	1404	626	1173	968	1673	1102	2088
С А Д	4694	13338	4605	10395	5858	13830	7293	18814
Други	209	490	189	435	329	808	238	388
Северноамерикански								
Земји од	264	409	626	1058	867	1627	1057	1761
Израел	1369	2833	1509	3859	1685	3091	1806	3244
Јапонија	858	1449	1317	1945	1613	1996	1759	2482
Кина	672	1508	2269	3650	3390	4597	5174	7811
Кореја,	617	770	727	820	1792	2024	1033	1204
Други азиски	557	1160	1165	2321	1968	5287	3149	5732
Австралија	1142	1932	1472	2662	1743	3068	1827	3574
Др.земји од	948	1954	313	745	481	684	847	1262

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија 2017

<http://www.stat.gov.mk> [30.03.2017]

Македонскиот транспортен систем се соочува со потребите за креирање на ефикасен транспортен систем, интероперативен со транспортните системи на соседите, со што би ги задоволил своите потреби и транспортните потреби за транзит на економско развиените европски пазари.

Со новонастанатите политички односи во регионот, битно ќе се измени и значењето на нашиот главен град, како голем сообраќаен јазол и центар на нашата држава. Тој сега претставува најважен, примарен сообраќаен центар и е во можност, без конкуренција и ограничување во дадените политички граници, да воспостави врски со поедини градови во Европа и на оптимален начин да се вклопи во европската транспортна мрежа. Притоа, посебно е важно поврзувањето на нашата држава со поедини центри на високоразвиените земји, а преку нив и вклучување во економскиот европски простор и широките меѓународни текови. Тука секако спаѓа и поврзувањето на нашата држава во склоп на трансевропската патна мрежа и со центрите 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 изградба на мрежата на автопатишта како финална фаза на овие коридори, ќе се обезбеди брз, ефикасен и безбеден сообраќај помеѓу земјите од Балканскиот Полуостров со

останатите земји во Европа и Блискиот Исток, со што се очекува генерирање поголем економски развој во овој регион.

Заклучок

Се проценува дека туристичките патувања во иднина посебно место ќе му посветат на транзитниот туризам, посебно можностите за искористување на туристичките знаменитости на Скопје, но и останатите градови во државата. Скопје се наоѓа на еден од европските туристички текови кои од средна и северна Европа е насочен кон Грција. Европската димензија на овој транзитниот туристички тек е овозможена со вкрстувањето на Европскиот коридор 10 и Балканскиот коридор 8, Скопје добива многу нагласена регионална, балканска, гео-туристичка положба. За Скопје слободно може да се наведе дека претставува врата на македонскиот туризам. Тоа се потврдува со фактот што скоро целокупната странска туристичка клиентела влегува или излегува од овој Регион. Туристичката понуда покрај културните знаменитости во градовите не смее да ги занемари природните погодности, како пејзажот, амбиенталната околина со што се наметнува потребата да се посвети посебно внимание на т.н. живописни рекреативни патишта. Тие всушност претставуваат развиен систем на патишта со мултифункционални и мултинаменски содржини, кои служат за задоволување на сите потреби на граѓаните, од нивен поширок интерес. Во нив се програмирани туристички, рекреативни, спортски, забавни, културни и други намени и функции. Со богато изградените капацитети за одмор, рекреација, забава, спортување и активности на вода, овие патишта ќе претставуваат посебен интерес за секој граѓанин за време на дневните и викенд рекреативните патувања. Така покрај главните магистралните патишта, во вкупниот туристички развој големо значење ќе заземат и регионалните и локалните патишта. Оваа патна мрежа може да понуди преку една нова акциона национална програма, нови перспективи за севкупниот развој на Република Македонија.

Пенетрацијата на сообраќајниците исто така треба да ги почитува барањата во однос на природата, со тоа што туристичките магистрала треба да овозможат максимално доживување на природните убавини.

Тргнувајќи, пред сè од економското, а респектирајќи го истовремено и општественото значење на туризмот, треба да се нагласи и да се активира во поголема мера туристичката политика на нашата земја. Водечката улога на државата во стимулирањето на туризмот, посебно на странскиот туризам, произлегува од специфичностите на туристичките дејности, односно на нејзино директно влијание на економската положба на сите дејности кои учествуваат во туризмот, а посебно на туристичкиот маркетинг, даночните олеснувања на хотелиерството и угостителството како основни форми на туристичкото стопанство. Државата може да ги координира активностите на различни дејности кои учествуваат во креирањето на туристичките услуги, од аспект на водење на единствена туристичка политика, со посебен акцент на оние туристички региони, зони и локалитети кои имаат значајна улога во туристичкиот промет на земјата.

Користена литература

1. Државен завод за статистика на Република Македонија (2016): Транспорт и други услуги, 2015 = Transport and other services, 2015. - Скопје :State Statistical Office of the Republic of Macedonia, 2016.стр.82.
2. Државен завод за статистика на Република Македонија (2016): Туризам во Република Македонија 2011-2015. – Скопје: Државен завод за статистика, 2016.стр.6.
3. Државен завод за статистика на Република Македонија 2017 <http://www.makstat.stat.gov.mk> [30.03.2017]
4. Државен завод за статистика: *Транспорт и други комуникации во Република Македонија 2001-2002 година*. “Статистички преглед” бр. 452, 2003. стр. 54; “Статистички преглед” бр. 337, 1999. стр. 57; “Статистички преглед” бр. 289, 1997. стр. 56.
5. Leiper, N. (1990). The Tourism System. an Interdisciplinary Perspective. Department of Management Systems, Massey University, Palmerston North, New Zealand .p.11
6. Стојмилов А. (1992): основи на туризмот. Скопје: Просветно дело, 1992. стр. 85.
7. Темјановски Ристе, Атанасоски Драшко (2015): *Меѓународен транспорт и шпедиција*. Штип: УГД, Економски факултет, 2015. [Универзитетски електронски учебник]. стр.163-164.
8. Темјановски Ристе, Стојмилов Александар (2016): Економско-географски процеси и промени во светот и Република Македонија. Штип: УГД, Економски факултет, 2016. [Универзитетска електронска монографија] стр.270.
9. Štetić S.(1995): Saobraćaj i turizam. Beograd, 1995.str.33.
10. UNWTO (2010): UNWTO Tourism Highlights. UNWTO Publications Departments, 2010. p.11.