

# ТРАНСПОРТНИТЕ КОРИДОРИ: ПРЕДИЗВИЦИ И ОГРАНИЧУВАЊЕ ВО ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ

Проф.д-р Ристе Темјановски

## Апстракт

Транспортот е клучен елемент за развојот на секое општество. Транспортната инфраструктура е фундаментална за мобилноста на лицата и добрата и за територијалната кохезија на ЕУ. Погодностите на транспортната технологија влијаат на проширувањето на пазарите, нови методи во производството, унапредување, специјализација и јакнење на социјалните, политичките и економските врски помеѓу земјите и главните географски подрачја.

Барањата за транспортните услуги на лица и добра се зголемуваат од ден на ден, и последиците се рефлектираат со отежнат транспорт и несразмерност на транспортната инфраструктура. Транспортниот услужен сектор во ЕУ опфаќа околу 4% од БНП на Унијата и вработува околу 6,3 милиони луѓе во транспортната индустрија. Секојдневно, транспортната индустрија и услугите во ЕУ опфаќаат повеќе од 150 милиони лица кои одат и се враќаат од работа, опфаќајќи најмалку 100 милиони патувања на работните места, пренесувајќи 50 милиони тони на добра, пренесувајќи 15 милиони пратки кои служат за потребите на патувања и трговија надвор од границите на ЕУ. Во поглед на порастот на сообраќајот меѓу земјите членки, се очекува дуплирање во 2020, инвестициите бараат да се комплетираат и модернизираат ТЕТМ и проширувањето на ЕУ со износ од 500 милијарди евра од 2007 до 2020 година, од кои 270 милијарди евра за приоритетните оски и проекти. Според скалата на инвестиции, неопходни се приоритетните проекти, во тесна соработка со националните влади, и обезбедување на ефективна европска координација.

Клучни зборови: транспорт, коридори, транспортни оски, промет,

## TRANSPORT CORRIDORS: CHALLENGES AND CONSTRAINTS FOR ECONOMIC DEVELOPMENT

RISTE TEMJANOVSKI, Prof. Ph.D.<sup>1</sup>

### Abstract

Transport is a key element in the development of any society. Transport infrastructure is fundamental for the mobility of the persons and goods and for the territorial cohesion of the European Union. Advances in

---

<sup>1</sup> Д-р Ристе Темјановски, Вонреден професор. Економски факултет, Универзитет „Гоце Делчев“, Штип. [riste.temjanovski@eurm.edu.mk](mailto:riste.temjanovski@eurm.edu.mk)

Associate Professor, Riste Temjanovski, Goce Delcev University, Faculty of Economics, Stip, Republic of Macedonia, [riste.temjanovski@ugd.edu.mk](mailto:riste.temjanovski@ugd.edu.mk).

transport technology have extended the range of markets, enabled new methods of production, fostered specialization and strengthened social, political and economic ties between countries and major geographic areas.

The demand for transport of people and goods is rising from day to day, and the consequences are reflected in an overburdening of parts of the transport network and an imbalance in the overall transport infrastructure. The transport services sector in the European Union delivers benefits in its own right: the sector accounts for an estimated 4 % of the Union's gross national product and employs approximately 6.3 million people employed in the transport equipment industry, and over 6 million in transport related industries. Each day, the transport industries and services of the European Union have to get more than 150 million people to and from work, enable at least 100 million trips made in the course of the work, carry 50 million tones of goods, deal with 15 million courier, express and parcel shipments apart from serving the needs of travel and trade outside the boundaries of the European Union. In view of the growth in traffic between Member States, expected to double by 2020, the investment required to complete and modernise a true trans-European network in the enlarged EU amounts to some € 500 billion from 2007 to 2020, out of which € 270 billion for the priority axis and projects. Given the scale of the investment required, it is necessary to prioritise projects, in close collaboration with national governments, and to ensure effective European coordination.

Key words: transport, corridors, transport axes, trafic

## **Вовед**

Транспортот претставува еден од најзначајните фактори за економски развој присутен во сите сфери на човековите активности. Тој овозможува зголемена мобилност и поврзување на сите дестинации ширум светот, ја стимулира трговијата, формира нови пазари, има директно влијание во секторот на услуги (посебно туризмот), па поради тоа има големо значење во економскиот развој на секоја земја. Напредокот во транспортната технологија има силен одраз во примената на нови методи во производните процеси, нови и зајакнати социјални, политички и економски врски помеѓу земјите во географскиот простор. Транспортот е дел од широките социо-политички интеграциони процеси кој помага во обединувањето на различните култури, земји и раси. Транспортната инфраструктура ги надминува географските бариери на прометот и патувањата.

Денеска движењата во светската економија, вклучуваат нови правила на водење игра. Глобализациските процеси побаруваат државите и претпријатијата да учествуваат и да се натпреваруваат во разни сфери на животот. Соработката, но и натпреварот се главен императив во денешниот свет.

Ниедна земја во светот, без разлика на степенот на својата економска развиеност, во овој свет на соработка и на ширење, не може да биде доволна сама за себе. Процесите на економска интеграција,

примената на новите технологии, слободниот протек на добра, луѓе, капитал и услуги, не можат да застанат пред нејзините граници. Најдиректен начин на поврзување на земјите во интеграциските процеси претставуваат транспортните врски.

### **Економска оправданост од изградбата на транспортните коридори**

Последните децении на просторот на Европа, а посебно во Југоисточна Европа, се случува такви политички и општествено-економски промени, да неопходно се наметнува потребата за комплетно редефинирање на сообраќајната политика и прилагодување на сообраќајниот систем на нашата земја кон европски сообраќаен систем.

Понапред наведените глобални цели на идниот европски сообраќаен систем се општоприфатливи со кои се допринесува и за развој на нашиот сообраќаен систем. Основната цел на сообраќајот, во согласност со тоа би било задоволување на општествените потреби за превозот на стока и патници, со минимални општествени трошоци (земајќи ги предвид сите ограничувања и екстерни ефекти).

Со оглед на тенденцијата за интеграција во европските размери, сообраќајот останува како еден од клучните фактори за тоа поврзување. *“Ништо не симболизира или не ја поттикнува интеграцијата во Европа, подобро од воспоставените физичките врски во транспортните системи и ништо не е позначајно за развојот на земјите апликанти од постигнување на ефикасна инфраструктура”* (Kinnook, N 1998). Но со оглед на фактот што економската структура и потенцијал во нашата земја се доста пореметени, целите мора да бидат поскупо од одбегнување на сериозни проблеми и диспропорции во односот на развојот на сообраќајот во ЕУ, соседните земји и нашата земја.

Една од основните определби на ЕУ за економски и социјален развој е вклучувањето и на просторот на Западен Балкан. Во периодот на реконструкција и стабилизација, земјите од Балканскиот регион се соочуваат со политичка, а пред сè економска нестабилност што се одразува на стратешките интереси на ЕУ за обединета Европа. За надминување на вакваквите состојби и со цел овој простор да не претставува остров на нестабилност во поширокиот регион, ЕУ настојува преку одредени инструменти долгорочно да помогне со јасни сигнали дека ветувањето за европеизација кај земјите од Балканот не е илузија.

На формирањето на транспортните коридори влијаат сите оние елементи и услови кои доведуваат до концентрација на транспорт на стока и патници, како што се стопанската развиеност на просторот, населеност, меѓународните врски и транзит, туризам, способноста на

транспортните артерии да го собираат или насочуваат прометот од останатите подрачја или кон нив и сл.

Развојот на транспортните коридори на Европа на кои се концентрира главнината на прометот, зема сè поголем замав, особено затоа што само голема количина на стока и промет претставува услов за рационално вложување во скапата транспортна инфраструктура и превозните средства, за постигнување на големи брзини, капацитет и сигурност во транспортот.

Најголема густина на автопатишта имаат земјите од Бенелукс, каде Холандија со 77 км/1000 км<sup>2</sup> е водечка земја, потоа следат Белгија (58), Луксембург (57), и Германија (35) од останатите земји на ЕУ. Со најмала густина на автопатишта се издвојуваат Ирска и Финска (двете земји со по 4), Шведска (4) и Грција (8км/1000 км<sup>2</sup>).

Што се однесува до состојбата со автопатиштата кај земјите од Централна и Источна Европа, таа бележи пораст. Просечна густина кај овие земји изнесува 2,7 км/1000 км<sup>2</sup>, споредено со 15,8 кај земјите од ЕУ. Од овие земји посебно се издвојува Словенија, која има просек поголем од оној кај ЕУ и изнесува 29. Потоа следат Чешката Република (8,0), Словачка (7,0) и Литванија (6,4), Три земји од оваа групација имаат вредност под 3 и тоа Полска (2,0), Романија (1,0) и Латвија која не располага со мрежа на автопатишта. (Eurostat, 2009).

Основните ефекти на сообраќајната политика мора несомнено да се засноваат кон побрзо вклучување на европските интеграциони процеси, како и намалување на потенцијалните негативни екстерни ефекти во сообраќајот на долг рок. За жал, нашата земја спаѓа во групата на релативно неразвиени земји, во кои побрзо се развива техничката и технолошката опременоста на населението, од развојот на свеста и мудроста на државата да ги избегне таквите диспропорции и негативни ефекти на таквиот развој.

Иако некои од законските прописи се усвоени и во нашата држава во овој домен, сега со “поагресивното ангажирање и аплицирање на нашата земја за статус земја кандидат во ЕУ” сериозно се поставува прашањето за креирање, водење и почитување на конзистентна и доследна сообраќајна политика во функција на општествениот развој, економија и екологија, како и донесување на соодветни прописи и стандарди во согласност со легислативата на сообраќајната политика во ЕУ.

Поголемиот број на стручњаци во доменот на економијата на транспортот, недвосмислено, се согласуваат со констатацијата дека сообраќајот кај нас, а и во земјите од опкружувањето е доста ефтин. Слободата на изборот на разни видови сообраќајни услуги ќе мора многу повеќе да се плати и државата ќе мора порационално да го раководи овој систем и со него да управува поефикасно.

## **Местото на македонските коридори во Балканската и Европската транспортна мрежа**

Развојот на регионалната и меѓународната мобилност е во голема мера условена од транспортната инфраструктура која претставува клучен елемент за стимулирање на економскиот развој на различните региони, балансирањето на нивото на развој и меѓурегионална соработка. За да ја стимулира трговијата и останатите економски и социјални врски со земјите партнери од источна и југоисточна Европа, ЕУ го подржува развојот на физичките врски и транспортни мрежи, како 'рбетник со кои би се формирале паневропските транспортни коридори<sup>2</sup> (друмски, железнички, воден) дефинирани на паневропските транспортни конференции на Крит и Хелсинки. Овие десет коридори претставуваат и врски на трансевропската транспортна мрежа од ЕУ со земјите од источна и југоисточна Европа.

Транспортната политика претставува и е значаен сегмент за регионално поврзување и на земјите членки од ЕУ со останатите држави, аспиранти кон зачленување кон семејството на ЕУ. Таквата политика е присутна и помеѓу државите на Балканскиот регион преку нивно интеррегионално и интеграционо поврзување со некои земји членки на ЕУ. Во инфраструктурен поглед, тоа се транспортните оски кои поминуваат низ Република Македонија, а тоа се паневропските коридори 8 (запад-исток) и 10 (север-југ). (European Parliament, 1999)

### **Коридорот 8**

Коридорот 8 опфаќа должина од 1,220-1,350 км во зависност од специфичните карактеристики на патната или железничката мрежа. Започнува од брегот на Јадранско Море на италијанската територија, поминува низ Албанија, Македонија и Бугарија, поврзувајќи ги градовите Бари/Бриндизи, потоа Драч/Влора со Тирана, Кафасан-Струга-Кичево-Скопје-Софија-Пловдив и Бургас/Варна на Црното Море. Како дел од паневропската транспортна мрежа, овој коридор се поврзува со патиштата на три останатите коридори: коридорот 4 (Берлин / Нинберг - Прага - Будимпешта - Констанца / Софија - Солун),

---

<sup>2</sup> *Објаснување:* Во политичката географија под терминот *коридор* се подразбира тесен дел од земјата кој ја поврзува една држава со море помеѓу туѓи територии.

*Извор:* Мала енциклопедија просвета: општа енциклопедија: А-Љ. Београд: Просвета, [1970]. стр. 867

Според меѓународното право, под *коридор* се подразбира тесен појас на територија која е доделена на една држава, обично раздвојувајќи ја националната територија на друга држава, со што на фаворизираната држава би ѝ овозможил премин во други делови или би ѝ овозможил излез на море.

*Извор:* Enciklopedija Leksikografskog zavoda. Zagreb: Izdanje i naklada leksikografskog zavoda, MCMLIX.

коридорот 9 (Хелсинки - Киев / Москва - Одеса / Кишињев - Букурешт - Пловдив) и коридорот 10 (Салцбург - Љубљана - Загреб - Белград - Ниш - Скопје - Солун - Атина).

Коридорот 8 претставува мултимоделен инфраструктурен коридор, кој вклучува повеќе видови на транспортна инфраструктура: пристаништа (на Јадранското и Црното Море), друмски патишта, железнички линии и аеродроми. Во овој голем инвестиционен проект се предвидува и изградба на нови тунели, автопатишта и железници за брзи возови.

За коридорот 8 се разработени и се работат многубројни варијанти и можни решенија, технички, економски, еколошки, финансиски. Главни критериуми за оценките на овој проект претставуваат влијанието на сообраќајниот коридор врз околината, со сите негативни и позитивни влијанија, ризиците по околината и мерките за ублажување и отстранување на негативните последици од планираната градба. Направени се повеќе сценарија за протегањето на овој коридор, при што се користени постојните состојби на патната и железничката инфраструктура. Предвидена е изградба на нова и модернизирање на постојната патна инфраструктура, отстранување на тесните грла во сообраќајот, нејзино проширување и реконструирање во автопатишта.

Значењето на коридорот 8 покрај надлежните министри од Албанија, Македонија и Турција е поддржан и од страна на министрите за транспорт на Италија, Грција и Турција. На 9 септември 2002 година во градот Бари (Италија) е потпишан меморандум за разбирање, на кој е искажано значењето на коридорот за сите земји потписнички на овој договор за социјалниот и економскиот развој на регионот, вклучувајќи ги и процесите на евроинтеграција.

Физибилити студијата за Трансбалкански гасоводен систем, веќе е изготвена од меѓународната инженерска компанија “Браун и Рут”, од Лондон. Направените проценки за финализирањето на овој транспортно-енергетски проект јасно укажуваат дека овој гасовод би бил економски и стратегиски комплементарен со останатите предложени енергетски системи. Овој гасоводен систем е составен дел и на регионалниот инфраструктурен коридор Исток-Запад, кој опфаќа мрежа на автопатишта, железници, гас и телекомуникациски линии. Една од најзначајните погодности со функционирање на овој гасоводен систем е директното вклучување на Европскиот пазар со елиминирањето на танкерскиот транспорт низ еколошко чувствителните водени простори на Егејско и Медитеранско Море.

Од стратешки интерес за нашата земја претставува и гасоводот *Јужен тек*, проект за транспорт на руски гас преку Црно Море, Бугарија и Грција до Италија, преку рускиот енергетски гигант Гаспром. Овој проект директно конкурира на гасоводот Набуко, чиј креатор и изведувач се земјите од ЕУ. По голем дел од овој проект ќе биде граден на морското дно, на големи длабочини, што влијае и врз цената на

изградбата на овој инфраструктурен проект. Се проценува дека должината на овој гасовод ќе изнесува 3300 км, чии краци ќе започнуваат од Грузиско-турската граница и Иранско-турската граница, а ќе се протегаат до Австрија. Инвестиционите проценки на овој цевководен систем се предвидуваат на околу 7,9 милијарди евра. За таа цел Гаспром води активни преговори со Азербејџан и е подготвен да го откупи целокупното производство на азербејџански гас. Се интензивираат и преговорите со Туркменија, која извезува гориво исклучиво во Русија и Кина, но властите се подготвени да го снабдуваат и гасоводот Набуко. Но за да може овој гасовод континуирано да се снабдува со гас, неопходни се големи инвестиции и големи ризици, бидејќи транспортот треба да се одвива преку Каспиското Море. Проценките за европскиот пазар покажуваат дека од 2015-2020 година побарувачката на гас треба да се зголеми на 100-200 милијарди кубници покрај постојната потрошувачка.

### **Коридорот 10**

Потребата од Коридорот 10 е иницирана од страна на работната група за транспорт на Г-24 за Југоисточна Европа на состанокот одржан на 4 и 5 февруари 1997 година во Скопје, а подоцна прифатен на Третата конференција на европските министри за транспорт што се одржа во Хелсинки на 23.06.1997 година.

Коридорот 10 се протега во должина од 2,360 км и претставува комбиниран патен железнички коридор. Започнува од Салцбург (Австрија) продолжува преку Љубљана - Загреб - Белград - Ниш - Скопје - Велес - Солун и завршува во Атина.

Општите состојби на инфраструктурната екипираност (градежно техничките карактеристики) на коридорот 10 се со големи варијации. Патната мрежа се движи од макадамски коловози со две ленти со широчина помала од 7 м, до модерни автопатишта со 4 ленти. Потребни се одредени интервенции на одделни делници, во првата фаза со цел да се обезбеди сигурен и непречен проток, за во наредната фаза целиот коридор се моделира со автопатни решенија. Што се однесува до состојбата со железницата, во овој момент таа е во состојба да одговори на сегашниот сообраќаен волумен. Меѓутоа, самиот факт што само 11% од железницата од коридорот 10 којашто поминува низ балканските земји, е класифицирана како поволна состојба, додека останатиот дел поседува средни или неповолни услови, укажува на потребата за нејзино реконструирање.

Инфраструктурниот развој на овој коридор опфаќа: одржување, изградба, надополнување на главни и помошни инфраструктурни објекти, кои ќе овозможат целосна операционализација во поглед на поттикнување на ефикасни транспортни модели (друмски, железнички, воден, воздушен, со соодветна помошна инфраструктура и сигнализација).

Главните интервенции во краткорочен поглед треба да се насочат кон обезбедување поголема брзина и технички стандарди на мрежата.

Коридорот 10 од вкупната должина 176 км колку што се протега во нашата земја, опфаќа 93 км автопат со четири сообраќајни ленти, погоден за брзина од 120 km/h, а останатите 83 км се патишта со две ленти со широчина на коловоз од 8 м.

Коридорот 10 во нашата земја е составен и со еден крак (КК-10) кој започнува од Велес поминува преку Прилеп, Битола се до македонско-грчката граница во должина од 127 км. Овој крак се поклопува со дел од магистралниот пат М-5 (Подмоље-Охрид-Ресен-Битола-Прилеп-Велес-Отовица-Штип-Кочани-Делчево-Звегор) и се поврзува со меѓународниот пат Е-65 (Битола - Меџитлија).

### **Економски погодности и ограничувања од активноста или пасивноста на Р.Македонија со транс-европските транспортните коридори**

Со функционирањето на овие два коридори се очекува создавање на еден регионален пазар кој, од една страна ќе овозможи поголема економска интеграција на земјите од Балканскиот регион во рамките на ЕУ. Од долгорочен аспект, преку солидна инфраструктурна база ќе се овозможи полесно интегрирање на овој дел кон единствениот економски простор и ќе се намали влијанието на концентрацијата на економските активности и моќ во постоечки централни региони во развиените делови на Европа. Политиката на ЕУ настојува со ваквата позиција да овозможи овој југоисточен дел да создаде своја економска рамнотежа кон постоечките макро-региони во ЕУ (како и економско поврзување на Европа со пазарите околу Медитеранскиот и Црноморскиот басен.

Но треба да се има предвид дека Грчкото министерство за животна средина, просторно планирање и јавни работи интензивно работи на реализација на проектот Игуменица/Патрас-Атина-Софија-Будимпешта автопатот, со што нашата земја би можела да биде изземена и заобиколена од европските транспортни текови. Овој проект е составен од две основни оски на автопатишта: 1. Виа Егнација (од Игуменција до Кипи) и Пате (Патрас-Атина-Солун и Евзони), што значи едната гранка е Софија и Будимпешта, а другата до пристаништето Констанца.

Ова укажува дека и покрај комплементарните предности на географската местоположба, Македонија може во одредени ситуации да биде и потценета, па и навредена, ако одредени важни меѓународни институции и тела го игнорираат значењето на нејзината географска местоположба во транспортниот систем на Европа. Од тие причини нашата земја мора преку своите надлежни институции, поуверливо да настапи во промовирањето на сообраќајно-географската местоположба на Македонија, кај европските стручни кругови во



поврзувањето на Западна и Централна Европа со Југоисточна Европа и во заокружувањето на комуникациите во европската транспортна мрежа.

Нема сомнение дека политиката која има за цел намалување на конкурентноста на македонскиот транспортен простор, сериозно може да го наруши геопрометниот потенцијал на Македонија и да ги дестабилизира стопанските интереси на нашата земја. Кон остварување на таквата политика, можат во голема мера да придонесат и одредени потези на “посилните страни”, кои во стилот на развивање на транспортната интеграција ги фаворизираат своите интереси. Уште поштетна би била политиката која за крајна цел би имала заобиколување, односно маргинализирање на нашата положба. За зголемување на прометот на стока и патници, не треба да се занемари и улогата на Скопје како единствен транспортен јазол од таков вид во државата. Во тој поглед можеби би требало да се разгледува можноста и за формирање уште еден паралелен транспортен јазол, а тоа е градот Битола. Битола во сегашното и идното поврзување, во голема мера може да ги привлече и пренасочи транспортните текови од југозападниот дел на државата кон централниот и источниот дел. Би било сосема недоволно кога политиката на зајакнување на транзитот би била насочена кон зголемување на физичниот обем на транзитниот промет. Транспортната политика која не води сметка и за степенот на искористување на нашиот транспортен систем, од ангажирањето на потребните инвестициони средства и работна сила, до трошоците на одржување на тој систем, потрошувачката на гориво, екстерните трошоци како што се загадување на животната средина и сл., не може да биде прифатлива основа за поголемо привлекување на транспортните текови.

### **Заклучни согледувања**

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.

Транспортниот потенцијал на Република Македонија е во голема мерка зависен од географската местоположба и постојните состојби на транспортната инфраструктура. Македонија со целосна изградба, модернизирање и функционирање на транспортните коридори 8 и 10, ќе се приклучи и кон транспортните системи на Централна, Западна, Источна Европа и далечниот Исток. Предностите на местоположбата на нашата земја не би можеле да се реализираат со запустени и неефикасни патишта и железници.

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 (потпишување на Меморандумот за разбирање). Оснобен интерес за овие две земји е зголемувањето на транспортниот промет кон запад за Италија, односно кон исток за Турција, а особено со интензивирањето и јакнењето на нејзината економска активност во светскиот промет.

Особена стратешката 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, 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.

Македонија приоритетно ќе мора да го подигне квалитетот на своите транспортни врски кон развиениот простор на Европа, со доизградба на железничките врски и мрежата на автопатишта. Тоа би бил најбрз и најуспешен начин за вклучување во европскиот стопански простор и остварување на непосредна интеракција со неговите стопански жаришта. Транспортните врски би овозможиле и разновидна понуда на специфични инфраструктурни услуги врзани за прометот, како на пример, складирање, претовар или користење на безцарински зони.

Само на таков начин Македонија може да ги развива и јакне комуникациските и стопанските врски со светот. Способноста на Македонија проблемите на трансформацијата и вклопувањето во новиот европски поредок брзо и успешно да ги решава и да ги искористи развојните шанси кои се нудат во тој процес, може трајно да влијаат на нејзиниот иден развој и положба во меѓународното опкружување. Интерес за целиот македонски народ е со интеграција во европските процеси, да го зголеми значењето на Македонија и во нив да го добие соодветното место и значајна улога.

### **Литература:**

1. Borruso G.: *The Adriatic Corridor*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 1. <http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>

2. EUROSTAT (2009): Transport infrastructure in the European Union and Central European Countries 1990-2009. Statistics in focus: Transport, Theme 7 - 4(2009). 2.0.1105.
3. European Commission: *Thematic Evaluation of the Impact of Structural Funds on Transport Infrastructures*. (Final Report). Oscar Faber, United Kingdom..et al., 2000, pp.1-3.
4. EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-15.
5. Kinnock Neil, fragment od govorot odr`an na konferencijata vo Amsterdam na tema "Premostuvawe na jazot vo Finansisirawe na infrastrukturata", 31. 03. 1998 god. <http://europa.eu.int/en/comm/dg07/speech/sp9861.htm>
6. Лепавцов А.: *Просторниот развој на Република Македонија во функција на современата концепција на сообраќајниот систем*. "Сообраќај и комуникации 2000 стратегиски правци за развој": зборник на трудови. Охрид 28-30.09.2000. стр. 16.
7. Memorandum of understanding on development of the Pan-European Transport Corridor X.
8. Петковски Б., Каличанин Б.: *Македонски сообраќајни коридори 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, Градежништво и заштита на животната средина, 1998. стр.305
9. *Report of the preliminary atudies of the creation of a new transport corridor "west-east": across Albania, Macedonia and Bulgaria*. Sofia: Transproekt, 1993. p. 28.
10. Transproekt (1993): *Report of the preliminary atudies of the creation of a new transport corridor "West-East": across Albania, Macedonia and Bulgaria*. Sofia: Transproekt, 1993. str. 4.