

# РАЗВИЕНИТЕ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ КАКО ГЕНЕРАТОР НА ЕКОНОМСКИ РАЗВОЈ

## АПСТРАКТ

Ништо не ја симболизира и овозможува интеграцијата во Европа подобро од физичките врски во транспортните системи и ништо не е позначајно за развојот на земјите апликанти од постигнување на ефикасна инфраструктура. Оваа идеја е промовирана во Спогодбата на ЕУ во која се споменува можноста за соработка на ЕУ со трети земји во промовирањето на транспортно-инфраструктурни проекти од взаеман интерес. Во Европската спогодба основни приоритети се насочени кон соработката за изградба и модернизација на транспортната инфраструктура и на развојот на транспортните мрежи како основен предизвик на пристапните процеси.

Со цел да постигне и овозможи рамномерен економски и социјален развој, Европската Унија во последните три децении се заложи, прво во промовирање на економска и финансиска кохезија помеѓу земјите членки на ЕУ и второ како дел од нејзината одговорност во глобалниот развој, за подршка на економскиот и социјален развој на земјите кои не се членки на ЕУ, но се во процес на пристапување кон ЕУ. Во тој контекст, ЕУ издвојува дел од својот буџет за подршка и социјални развојни цели за третите земји. Оваа помош се слева во овие земји преку бројни инструменти кои произлегле во согласност со специфичните прилики и потреби на индивидуалните групи на земји.

**Клучни зборови:** ЕУ, Европски инвестициони програми, транспорт, инфраструктура. Економска и социјална кохезија.

## DEVELOPED TRANSPORT SYSTEMS AS A GENERATOR OF ECONOMIC GROWTH

**Ph.D Riste Temjanovski**

## ABSTRACT

*"Nothing symbolizes or serves the integration of Europe better than the physical linking of transport systems and nothing is more important for the development of the applicant countries than the achievement of efficient infrastructures".* This idea is present in the Treaty of the EU when it mentions the possible EU cooperation with third countries in promoting network infrastructure projects of mutual interest. In the Europe Agreements, which foresee that, a priority area for cooperation shall be construction and modernization of transport infrastructure and in the development of transport networks as one of the central challenges for the accession process.

In order to achieve and promotes coherent economic and social development European Union throughout the last three decades have been engaged, firstly, to promote economic and financial cohesion among the EU Member States, and secondly, as part of its responsibility for global development to support the economic and social development of non-EU members states, both those in the process of becoming EU members. In this context, the EU allocates part of its budget to support the economic and social development objectives of third countries. This assistance is channeled into these countries through a large number of instruments designed according to the specific circumstances and needs of individual groups of countries.

**Key words:** EU, European investment programmes, transport infrastructure, economic and social cohesion.

## Вовед

Економскиот развој не е едноставен процес и со прецизност не можат да бидат опфатени сите варијабли, нивниот сооднос, интензитет кои го предизвикуваат неговиот развој. Некои од елементите како што се земјиштето, капиталот, количината на работната сила, образовната структура, технолошкиот напредок и др. кои имаат директно или индиректно влијание на овој процес, постојано се проучуваат од различни аспекти со цел што поточно и подолгорочно да се овозможи одржувањето и зголемувањето на економскиот развој. Уште пред точно педесет години

Киндлебергер<sup>1</sup> забележал како над одреден нумерички вредносен минимум постојат бројни можности за замена на една варијабла со друга, иако во исто време постојат некои комплементарни односи меѓу нив.

Сообраќајот денес, без сомнение, спаѓа во редот на најважните општествени дејности, бидејќи без него не може да се замисли размена на добра, превоз на лица, пренос на информации, циркулација на пари, хартии од вредност и др. Затоа низа најважни човечки активности се врзани за транспортот. Сообраќајот е значаен и за економистот, политичарот, сообраќајниот инженер, за експертот од меѓународно право. За економистот, транспортот е значаен во размената на добра, како неопходна алка во синџирот по кој се движи стоката на својот пат од производителот до потрошувачот, превозот на патници тој го разгледува како нераздвојна алка со туризмот. Во современата надворешнотрговска размена, како значаен фактор кој влијае на висината на купопродажната цена на стоки се и сообраќајните трошоци. Според тоа висината на сообраќајните трошоци во значителна мерка влијае на изборот на стока и од која земја ќе се увезува, можноста за пласирањето на стоките во извозот како и дали трети земји ќе го користат транзитниот пат на некоја друга држава.

Освен тоа развојот има повеќе димензии и може да биде ориентиран кон различни облици, како што се економски, политички, културни. Дури и кога би се опфатиле само економските аспекти, секако дека не смеат да се занемарат и социјалните, политичките и другите аспекти на тој развој. Тие во тој поглед се детерминирани и од социјалната урамнотеженост, просторната хармонизација на развиеноста, националното единство, интегритетот на земјата и сл. Во рамките на така дефинираната развојна политика, транспортот во голема мерка се користи за остварување на целите на дефинираната политика на државниот апарат.

Од гледиште на меѓународните односи, сообраќајот придонесува светската заедница сè повеќе да се чувствува како една целина и со брзи и сигурни комуникации да се постигне подобро меѓусебно зближување и запознавање на народите и по пат на материјални и нематеријални вредности побргу да се пронајде заеднички јазик на спогодување, кој ќе влијае врз меѓусебниот развојот и др.

## **Развојната улога на транспортот**

Економистите веќе подолго време се преокупираани со проблемот за поврзаноста меѓу инвестициите и промените во транспортниот сектор и економскиот развој, а со тоа и за односот меѓу транспортната политика и политиката на стопански развој. Во тој поглед се повеќе се актуализираат прашањата околу врската помеѓу промените во транспортниот сектор и стопанскиот развој, а со тоа и односот помеѓу транспортната политика и политиката на стопански развој. Се чини значењето на транспортот во општествениот развој сериозно никогаш и не бил доведен во прашање, но неговиот точен придонес кон овој процес, односно јачината на таа врска, сеуште не е доволно расветлена и измерена, односно доволно прецизно измерена. Од тие причини односот помеѓу транспортниот промет и стопанскиот развој често пати е подложен на одредени преиспитувања и вреднувања, а со тоа и доволна инспирација за комплексни мултидисциплинарни истражувања (економисти, планери, архитекти, социолози, географи и др.).

Сообраќајот е мошне важен, во одредени ситуации и клучен фактор во насочување на стопанските текови и моделирање на стопанството во една земја. Динамиката на развојот 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.

Сообраќајот се смета како продолжение на производниот процес во сферата на циркулација на стоките. Совладувајќи пространи оддалечености сообраќајот ги поврзува

---

<sup>1</sup> Padjen, J.(1996): Prometna politika i politika gospodarskog razvitka. Ekonomski pregled, 47(3-4). 187-197 str.

одделните производствени гранки и производствени региони во национални и светски размери во единствено економско подрачје. Сообраќајот е основната врска преку која тече дистрибуцијата на прометните текови во национални или меѓународни размери, нешто што претставува сигурен елемент во стопанската поврзаност на светот, а е предизвикана од се подлабоката и поширока територијална поделба на трудот.

Освен тоа разместеноста на производството во разни подрачја не е паралелно и рамномерно, туку многу често се присутни големи територијални диспропорции. Поврзувајќи одделни подрачја или цели региони, сообраќајот ги ублажува или елиминира нерамномерностите и диспропорциите во просторната дистрибуција на производството.

Од тој аспект е и големата актуелност што се јавува во врска со истражувањето на транспортот како еден незаменлив ресурс за пренесувањето на луѓето како од аспект на локално, регионално, државно, меѓудржавно и интерконтинентално значење.

Проучувањето на транспортот, како фактор на економска ефикасност, бара целосен пристап, бидејќи само врз таа основа може правилно да се оцени придонесот на сообраќајот во ефикасното стопанисување. Сообраќајот се третира како сложен економски, техничко-технолошки и организационен систем и, истовремено, како подсистем на општеството и стопанството. Поради тоа, ефикасноста на сообраќајот претставува и општ услов за развој на секое општество и стопанство, неговата ефикасност нема само економско значење, туку напротив опфаќа и пошироко општествено значење.

Големината и карактерот на стоковните текови често пати се одредени со капацитетот, производната структура, потрошувачките потреби и апсорциони можности и погодности на транспортниот систем. Нерамномерниот превоз, како резултат на неадекватен транспортен систем во една земја, го намалува степенот на искористување на сообраќајните средства, ја слабеа пропусната моќ, го намалува степенот на искористување на сообраќајните средства, ги зголемува трошоците, а преку тоа влијае и на инвестиционите активности во одделни сектори.

Позитивната врска меѓу транспортната развиеност и економскиот развој може да се дефинираат преку два пристапа: оние со непосредно и оние со посредно влијание:

Според одредени автори влијанието на транспортот се согледува преку намалување на транспортните трошоци, што овозможува проширување на пазарите, користење на предностите од зголемените економски активности (Button, 1993-223). Тука се и тврдењата за тесната поврзаност меѓу евтиниот превоз и економскиот раст. Индустриската револуција впрочем била успешна благодарееќи пред се на револуцијата во транспортната технологија. Познато дека изградбата и ширењето на железницата во минатото најмногу придонело за економскиот развој на Франција, Германија, САД, Канада и Русија.

Подобрувањето на транспортната инфраструктура и проширувањето на домашниот пазар се неопходни за националниот стопански развој. Во тој поглед влијанието на транспортот може да се согледа преку четири функции за поттикнување на економскиот развој:<sup>2</sup>

1. Овозможува преместување на луѓе, стока и капитал во рамките на производството и потрошувачката;
2. Се менува производната функција со тоа што се менува количината на резервите потребни за производниот процес;
3. Се зголемува мобилноста на производните фактори, посебно на работната сила и капиталот, и
4. Се зголемува благосостојбата на поединецот и бројот на користењето на јавните добра.

Во непосредни развојни погодности од транспортот, се вбројуваат и бенефитите кои настануваат со зголемувањето на вработеноста поради изградбата, одржувањето и искористувањето на транспортната инфраструктура, како и користа која настанува како последица на мултипликативните влијанија на зголемениот транспортен промет. Овде може да се спомене и потрошувачката на големи количина на суровини во изградбата на транспортната инфраструктура

---

<sup>2</sup> Padjen, J.(1996): Prometna politika i politika gospodarskog razvitka. Ekonomski pregled, 47(3-4). 188 str.

(железо, цемент, песок, камен, дрво и др.), гориво и разни услуги кои се трошат во изградбата на сообраќајниците.

## Транспортната политика и економскиот развој во ЕУ

Транспортот е клучен елемент во Европската просторна развојна перспектива која се развива како интегрален и заеднички пристап во идниот просторно-планерски модел на Европските институтции. Со цел да обезбеди кохерентен развој на целата европска територија, од суштинско значење претставува потребата за поголем степен на планирањето за подобрување и пристап до целокупната инфраструктура, со отстранување на техничките препреки кои ги поврзувале постојните национални транспортни системи. Потребата периферните региони да бидат вклучени во економскиот и социјалниот развој, ги навело на размислување планерите и економистите, на одредени проценки за проектирање и изградба не само на фундаменталните комуникациски структури како што се патиштата и железниците, туку и за изградба на аеродроми, посебно на островите, како најнеповрзани простори. Следните планерски проекции се насочени кон проширување на улогата на пристаништата како модел на интеграција на пловниот сообраќај во глобалната транспортна мрежа. Со инвестирањето во ваквите региони се очекувало нивна максимална придобивка во трансевропската транспортна мрежа (ТЕТМ).

Воспоставувањето на трансевропската транспортна мрежа претставува база, почеток во реализацијата на практичната иницијатива во Европската интеграција. *“Единствениот пазар во ЕУ ќе репродуцира позитивни ефекти на благосостојба за граѓаните и претпријатијата, само ако се темели врз ефектите и воспоставувањето на Трансевропската транспортна мрежа”*.<sup>3</sup> Во спогодбата на Европската унија воспоставувањето на ТЕТМ се предвидува да овозможи физичко поврзување на секој дел од Европската унија во рамките на нејзините граници. Во политичките процеси ТЕТМ претставува централен инструмент за планираната интеграција. Визијата во ова инфраструктурно поврзување добива глобална димензија: интегрирана мрежа на модерни автопатишта, железници и други инфраструктурни објекти на Европскиот континент, би требало да ги пополнат постојните недостатоци во националните транспортни системи. На тој начин се очекува да профункционира планираниот европски транспортен систем кој ќе овозможи поголем квалитет, кохезија и економски пораст, воедно стимулирајќи и поголема вработеност, мобилност и намалувајќи ги негативните последици од транспортните трошоци во маргиналните делови на државите во ЕУ. Потенцијалните придобивки од ТЕТМ во единствениот пазар на ЕУ се очекува да овозможат поголеми макро-економски бенефиции. Преку оваа инфраструктурна мрежа ќе се овозможи побрз и поефикасен пристап до ресурсите, работната сила и пазарот. На тој начин ќе се намали диспаритетот помеѓу различниот степен на развој во регионите во Европската унија, помеѓу јадрото и периферијата.

Во идните развојни планови на ЕУ како приоритет од највисок степен се зема економската димензионираност на транспортниот сектор. Вкупните трошоци ќе изнесуваат над 1,000 милијарди евра, што претставува повеќе од 10% од вредноста на БДП. Транспортниот сектор вработува повеќе од 10 милиони луѓе. Што значи ја вклучува инфраструктурата, технологија и човечки капацитети кои многу ја чинат заедницата, бидејќи степенот на инвестирање во транспортот ја детерминира улогата и на економскиот пораст, поради што не би смеело да постојат грешки во проценките.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Извадок од заклучокот на Претседателството на Европскиот Совет, во јуни 1994 Корфу. Извор: Richardson T.: *The Trans-european transport network: environmental policy integration in the European Union*. "European urban and Regional Studies". London: SAGE Publication, Vol. 4 (1997) 4. p. 333.

<sup>4</sup> EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-11.

## Значење на транспортната политика во земјите од ЕУ

Последните дваесеттина години ЕУ направила огромни чекори во креирањето на единствен пазар, отфрлајќи ги границите помеѓу нејзините земји членки. Движењето на луѓето и слободната циркулација на добра биле двете основни форми за идниот пораст на единствениот пазар. За целосно ефектуирање на овие потреби, се јавила потребата за димензионирање на квалитетен транспортен систем.

Идејата за креирање на моделот на Трансевропска транспортна мрежа (ТЕТМ) се јавила уште во 1957 година, кога Европската економска заедница ја усвоила идејата за креирање на заедничка транспортна политика. Во почетокот на деведесетите години, паралелно со размислувањето за воведување на единствен европски пазар, улогата на транспортот како централна компонента во единствениот европски пазар станала сè поголема. Чувството да се зборува за еден голем европски пазар, за слобода на движење на добра, луѓе и услуги, без оглед на различниот економски развој на регионите и национални мрежи, ја наметнало потребата за поврзување на пазарот со модерна и ефикасна инфраструктура.<sup>5</sup> Во 1993 година, стапил на сила договорот од Маастрихт, со што земјите членки ја утврдиле потребата за идниот развој на ТЕТМ (трансевропска транспортна мрежа за транспорт, енергија и телекомуникација) како заедничка европска цел.

Примарната улога во заедничката транспортна политика била неопходноста за отстранувањето на техничките и институционалните бариери помеѓу земјите членки. Всушност, главна цел претставувал моделот на креирање заеднички економски пазар. Многубројните научни и стручни проценки кои биле направени укажале дека заедничкиот економски пазар не е самостојно способен да обезбеди мобилност во различните региони на ЕУ. Граѓаните во ЕУ и зголемениот промет не можеле да се развиваат во рамките на националните транспортни системи како оние во минатото. Од тие причини ЕУ направила голем чекор и своите активности ги насочила кон планирањето и креирањето на заедничка инфраструктурна програма на полето на транспортот, позната како Трансевропска транспортна мрежа.

Покрај економската развиеност, ЕУ сепак се соочила и со проблеми на економска нерамноотежа. Од една страна се протегаале региони со голема централизација на население и економските активности (проследени со високи трошоци за надминување на сообраќајните метежи, загадување на животната средина и транспортни трошоци поради сè поголемото протегање низ урбаните населби) и депопулационите региони од друга страна. Посебен проблем претставувале комуникациите до периферните региони и островите. Се проценило дека моделот за формирање на единствен транспортен систем е од суштинско значење за економскиот развој на Унијата, а со негово целосно реализирање би се овозможил поголем благодет на граѓаните и повисок економски развој, на регионално и локално ниво. Со развиена транспортна мрежа, помалку развиените региони би ја зголемиле својата атрактивност за инвестирање, а од друга страна би ги олесниле деловните патувања. Погрешно би било да се мисли дека инвестирањето во транспортот изолирано од другите економски активности би ги намалило регионалните диспаритети. Главните очекувања биле дека подобрувањето на транспортниот сектор ќе овозможи регионалните економии кои се во непогодна состојба да се стимулираат и да ги развијат своите потенцијални можности. Такви примери имало многу во Европа, ќе ги споменеме само Грција, Шпанија, Ирска и Португалија, каде инвестирањето во транспортниот сектор овозможило долгорочни позитивни ефекти преку стимулирање на приватното инвестирање и економскиот развој во регионите.

---

<sup>5</sup> Kenneth B. *International transport: Linking Europe's future to the rest of the world. Innovation: "The European Journal of Social Sciences"*. Vol. 10(1997) 3. p. 231.

Постојната дисхармонија кај транспортните модели, ја наметнало потребата за превземање на соодветни мерки на национално и локално ниво во контекст на транспортната политика.<sup>6</sup>

- економската политика да посвети посебно внимание на оние фактори кои придонесуваат за зголемување на потребите на транспортните служби, посебно факторите кои овозможуваат поврзување со производствените процеси.
- социјалната и образовната политика, да биде усогласена со добрата организација на работното време и времето на школување, за избегнување на можните сообраќајни преоптоварувања и сообраќајни метежи, посебно за времето на поаѓање и враќање од работа, односно училишта кога и се случуваат најголемиот број на несреќи;
- буџетската и фискалната политика да биде проектирана во согласност со екстерните трошоци и трошоците на заштита на животната средина;
- да се посвети поголемо внимание на секторот на железничкиот сообраќај и пазарната ориентираност на големите компании да биде насочена преку овој вид на услуги;
- интермодалитетот во транспортниот сектор, како фундаментален чекор за надминување на доминантноста на патниот сообраќај.

Значи приоритетите требало да бидат насочени кон техничка хармонизација и меѓуоперативност помеѓу системите. Во контекст на тоа ЕУ финансиски потпомага многу програми за надминување на постојните состојби и димензионирање на транспортниот систем на ниво кое е во согласност со транспортната политика на ЕУ. На пример програмата “Марко Поло” наменета првенствено за промовирање на морските патишта, во контекст на поголема економска ефикасност на овој вид сообраќај.<sup>7</sup>

Политика на Трансевропска транспортна мрежа во својата програма предвидувала оптимализација на интеррегионалните транспортни услуги на европско ниво низ мултимоделен пристап, интероперативност помеѓу земјите членки и користење на интелегентните транспортни системи во секој транспортен модел. Транспортната политика главно се фокусира на консолидирање на транспортните мрежи во земјите членки, подобрување на услугите, елиминирање на тесните грла, креирање на европски брзи железници, креирањето на нови линии кои ќе го унапредат економскиот развој во периферните области со недоволна инфраструктурна екипираност. ТЕТМ исто така ја фокусира својата политика и на поврзувањето на ЕУ со соседите, посебно пристапот кон Медитеранските земји, земјите од Југоисточна Европа и Западен Балкан.

## Цели на транспортната политика во ЕУ

Главна цел на ЕУ со креирањето на Трансевропската транспортна мрежа (ТЕТМ) претставува трансформирањето на 27-те сообраќајни национални мрежи во една единствена сообраќајна мрежа со европски димензии. ТЕТМ постепено треба да се оформи до 2010 година со целосно интегрирање на копнената, морската и воздушната транспортна инфраструктурна мрежа. Како специфични цели со етаблирањето и развојот на трансевропската транспортна мрежа биле поставени следните: обезбедување на одржлива мобилност на лица и добра под најдобри социјални, еколошки и безбедносни услови, интегрирање на сите модели на транспорт, притоа водејќи сметка за нивните компаративни предности. За достигнување на ваков сообраќаен модел како приоритети биле нагласени следните: отстранувањето на “тесните грла” и поврзување на подрачјата со недоволна сообраќајна комуникација. Сите поодалечни региони на Заедницата

<sup>6</sup> EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 16-21.

<sup>7</sup> EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 18-19.

требало да се интегрираат во еден единствен систем. Во овој сообраќаен модел прогресивно би се вклучиле и останатите земји од Европа.<sup>8</sup>

Од една страна како главни цели на идната сообраќајна политика би биле:

1. Создавање на рационален сообраќаен систем за задоволување на потребите за превоз, зголемување на продуктивноста, економичноста и рентабилноста на сообраќајните претпријатија;
2. Комплетирање на сообраќајната инфраструктура со цел задоволување на сообраќајните потреби и валоризација на сообраќајно-географските предности на нашата земја во меѓународниот сообраќај, со изградбата на нови (железнички пруги) и модернизација на постојните сообраќајници;
3. Вклопување во светските и европските норми и стандарди;
4. Елиминирање на одредени дисторзии и последици на претходната сообраќајна политика кои битно влијаеле на намалувањето на конкурентските способности кај сообраќајните претпријатија;
5. Стимулирање на пазарната ориентација и развој на сообраќајот;
6. Развој и примена на современи методи и техники во планирањето на сообраќајот, за негово усогласување со просторот и економскиот развој;
7. Брзо и ефикасно вклучување во меѓународните сообраќајни системи, особено со соседните земји;
8. Развој на институционална инфраструктура на сообраќајниот систем, што подразбира:
  - адекватна распределба на надлежностите и компетенциите (одлучувачка моќ и средства) на различно ниво на државаната управа, за запазување на хиерархискиот однос;
  - флексибилно, но сепак доследно доградување и усогласување на стопанско-системските решенија на барање за функционирањето со големите инфраструктурни системи;
  - образовна и кадровска екипираност на државните институции кои треба да ги дефинираат, реализираат и следат остварените цели на развојот на сообраќајната политика, вклучувајќи го и образовниот, научно-истражувачкиот и статистичко-информациониот аспект;
  - дефинирање и усвојување на документи за сообраќајната политика на сите нивоа на управување;
  - подобрување во управувањето во рамките на државните институции, вклучувајќи ги и претпријатијата во областа на сообраќајот;
  - едуцирање на населението и оформување на посебни кадри во релевантните институции кои ќе бидат оспособени да иницираат и реализираат цели, стратегии и барања во склад со сообраќајната политика на државата;
9. Стимулирање на јавниот сообраќај во градовите;
10. Информирање на сите субјекти во сообраќајот (претпријатија и граѓани) за сообраќајните проблеми и екстерни ефекти;
11. Зголемување на безбедноста во сообраќајот.

Специфичните цели на транспортната политика во ЕУ, може да ги разгледаме од три аспекта:

- економски;
- социјален;
- и заштитата на животната средина.

---

<sup>8</sup> Kenneth B. *International transport: Linking Europe's future to the rest of the world. Innovation: "The European Journal of Social Sciences"*. Vol. 10(1997) 3. pp. 231-235.

*Економски цели.* - Ефикасниот транспортен систем се очекува да одигра главна улога во регионалниот развој на Унијата. ТЕТМ посебно внимание им посветила на следните цели кои се од особена важност за транспортната политика на ЕУ и кои би овозможиле:

- креирање на мошне силна и здрава економија способна да генерира нови заеднички инвестиции;
- развој и оформување на концептот за одржлив развој со подобрување на квалитетот на сегашната животна средина и да ги заштити идните природни ресурси без да го жртвува сегашниот економски пораст;
- висок степен на лична безбедност и намалување на сообраќајните метежи и загадувања;
- поголема понуда и поширок избор на транспортни можности при транспорт на патници и на материјалните добра и можност за повисок степен на експедитивност при доставувањето до најразлични дестинации;
- обезбедување добра поврзаност помеѓу регионите и периферните делови од Унијата со нејзиниот центар;
- воспоставување на најповолни врски помеѓу земјите партнери од Централна и Источна Европа, како сегашни членки на Унијата, земајќи предвид и идното проширување со земјите од Западен Балкан.

Европската Комисија направила нацрт проект на ТЕТМ, при што проценила дека финансирањето на овој голем проект претставувал доста голем проблем, при што биле вложени напори за вклучување и на приватен капитал во многу проекти.<sup>9</sup>

Комисијата направила проценка дека транспортниот промет ќе се дуплира до 2020 година. Инвестициите во транспортната инфраструктура за периодот 2000-2006 година изнесуваа 738 милијарда ЕУР, додека инвестициите кои се потребни за комплетна модернизација на ТЕТМ за периодот 2007-2020 ќе изнесуваат 500 милијарда ЕУР, од кои 270 милијарда ЕУР, ќе бидат потрошени за приоритетните транспортни оски и проекти. Во тој поглед мора да се постигне целосна соработка со националните влади на земјите членки околу дефинирањето на приоритетните проекти за да се обезбеди целосна ефективна координација на ТЕТМ. Состојбите околу транспортната инфраструктура на 27-земји членки на ЕУ покажуваат дека се располага со 5.000.000 км асфалтирани патишта, од кои 61.600 се автопатишта, 215.400 железнички линии, од кои 107.400 км електрифицирани и мрежа од 41.400 км на внатрешни водени патишта.

*Социјални цели.* - Ефикасно развиената транспортна мрежа се очекува да овозможи добро развиен локален и регионален транспорт на патници. На тој начин ќе се намалат социјалните дискриминации во транспортот на луѓе, овозможувајќи им на луѓето кои немаат сопствени возила да стигнат до своите работни места, училишта, медицински установи и да го користат јавниот транспорт при извршување на слободните активности. Од тие причини како главни социјални цели и приоритети на Европската унија во доменот на транспортот се дефинирани следните:

- подобрување на пристапноста на сите граѓани, без оглед на нивните приходи, физички способности и локација на живеење;
- подобрување на работните услови за работниците преку транспортните услуги во Европската унија.

*Заштита на животната средина.* - Турбуленции би можеле да бидат предизвикани и од “тежината и чувствителноста” на Европската агенда за заштита на животната средина. Таа е присутна во целите на секоја идна политика за долгорочен развој на ЕУ. Колизии помеѓу процесот во креирањето на единствен пазар и заштитата на животната средина, денеска е пресуден, може да се рече и критичен сегмент за понатамошниот развој во Европа. Во тој контекст ТЕТМ претставува една од главните арени каде овој конфликт може да се манифестира.

---

<sup>9</sup> Papa M.: *Efficient Transport - Prerequisite for Integration*. "Euroscope Reports". No.4/1999. p 8.  
<http://www.imo.hr/europa/publics/euroreport/index.html>



Наспроти огромните придобивки во социјалната и економската сфера, транспортот претставува значителен загадувач на животната средина. Најсериозен загадувач од тој аспект е патниот сообраќај, чие учество е доминантно во последните неколку децении во превозот на патници. Потрошувачката на енергијата во овој сектор се проценува дека изнесува 30% од целосната потрошувачка на енергија во рамките на Унијата. Истражувањата покажале дека патниот сообраќај учествува со 75% во емисијата на штетните гасови (и учествува најмногу во создавањето на ефектот на стаклена градина).

Трошоците настанати со загадувањето на животната средина, сообраќајните незгоди и сообраќајните метежи спаѓаат во групата на екстерни трошоци. Сообраќајните незгоди и загадувачите на животната средина имаат различен удел во вкупниот удел на екстерните трошоци: 29% од сообраќајните незгоди, 25% од загадувачите на воздухот, 23% во климатските промени, 7% бучавата, 3% природата и природните пејзажи, 1% во урбани оштетувања и 11% дополнителни трошоци. Во врска со уделот на екстерните трошоци по транспортни гранки, анализите покажале дека: 92% учествува патниот сообраќај, 6% воздушниот сообраќај, 1,7% железницата и водениот сообраќај учествува со 0,3%. Големината на овие екстерни трошоци од транспортот во Швајцарија изнесувале до 10% од БДП, во Германија 2,7% од БДП, додека само екстерните трошоци од сообраќајни несреќи во Швајцарија и Норвешка достигнале 7,8% од БДП, а од загадувањето на животната средина изнесувале помеѓу 0,5-3,7% од БДП.<sup>10</sup>

#### COST-BENEFIT анализи во инвестирањето на транспортната инфраструктура

Дека за развојот и модернизацијата на транспортната инфраструктура не постојат граници, и дека високоразвиените земји постојано вложуваат во осовременувањето на сообраќајната технологија, говори и податокот за изградба на тунелот помеѓу Франција и Велика Британија каде сообраќаат мошне брзите, таканаречени “шатл возови”. Прелиминираниите работи започнале во 1987 година, а тунелот е пуштен во сообраќај во мај 1994 година. Тунелот се протега во должина од 50,45 км (31.35 милји), на растојание од Фолкестоне (Folkestone) во Голема Британија до Кокел (Coquelle) во Франција и е во надлежност на приватната компанија Еуротунел. Самиот тунел е составен од три паралелни тунели (два за железнички транспорт, еден сервисен тунел составен од околу 270 премини, кои се распоредени на секои 375 метри во случај на можна хаварија). Се протега на длабочина на 25-45 метри под морската површина, во зависност од конфигурацијата на морското дно и петрографскиот состав на горните слоеви. За трасирање и конструкција на тунелот, посебно за добивање на прецизни информации за потребите на инженерските и геофизички истражувања се користени сателитски податоци. Се проценува дека трошоците за изградба на овој проект се движат околу 13,5 милијарди УСД, а биле ангажирани вкупно 15.000 работника.

Втор грандиозен инфраструктурен објект кој не познава природни препреки во изградбата на комуникациските врски претставува мостот Оресунд, кој ги поврзува Данска и Шведска, пуштен во сообраќај во 2000 година. Двете скандинавски земји со изградбата на овој инфраструктурен објект повторно и физички се поврзуваат меѓу себе по пауза од околу 7000 години. Ова метафора произлегува од фактот дека во глацијалната ера, благодарение на дебелиата ледена кора што го прекривала морето меѓу нив, ретките претставници на човечкиот род и мамутите биле единствените кои преминувале од едната на другата страна без никакви пречки. Мостот Оресунд ја изразува технолошката перфекција што ја поседуваат овие две скандинавски земји и за негова изградба се потрошени околу 2,4 милијарди долари. Големите средства што се потрошени на изградбата на мостот, според анализите на планерите се очекува во релативно кус

<sup>10</sup> Steiner S., Badanjak D., Bozicevic J.: *External transport costs as element of planning policy*. "The Organization and safety of traffic in larg citie". The Fifth International conference, 19 September, Saint Petersburg, 2000. pp. 3-6. <http://www.ari.spb.ru/conference/stainer.htm>

период да бидат вратени. Имено, се проценува дека изградбата на мостот ќе има големо влијание врз развитокот на целиот регион на Оресунд, вклучувајќи ги тука и двата града Копенхаген и Малме. Според некои видувања, сосема бргу целата оваа област, под влијание на економските потенцијали што ќе ги поттикне градбата на мостот, би можела да се претвори во еден нов модерен урбан конгломерат, кој би опфаќал и нова универзитетска мрежа од околу 11 колеџи од регионот. Се проценува дека изградбата на мостот ќе предизвика понатамошен развиток на регионот, на кој веќе се га отпаѓа по околу дваесетина отсто од бруто-националниот производ на обете земји, при што се оди дотаму што се прогнозира дека регионот би можел да стане еден вид економски инкубатор за сите нордски земји. Многу компании примамени од новите можности го најавуваат своето селене од прескпаите метрополи Стокхолм и Копенхаген, сместувајќи се близу оваа локација.

Новоизградени транспортно-инфраструктурни проекти имаме и во непосредно наше опкружување. Изминатите години интензивно се градеа неколку автопатишта во Хрватска. Со автопатиштата во Хрватска во вкупна должина од 1198,7 км управуваат четири претпријатија: Хрватска аутоцеста д.о.о. (во должина од 816,7 км); БИНА-ИСТРА д.д. Пула (141 км); Аутоцеста Ријека-Загреб д.д. (181 км); Аутоцеста Загреб-Марцел (60 км). Само во 2008 година биле пуштени 41,5 км новоизградени автопатишта, а за 2009 година се очекуваат да бидат изградени 51,80 км нови автопатишта, 1 км на брз автопат, 8,86 км дополнување на полн профил и 11,46 км делови од тунелот Мала Капела и Свети Рок. За 2009 година се планира започнување на изградба на нови 155,3 км автопатишта и 43,2 км изградба на постојни делници до полн и комплетен профил на автопатишта. Само инвестициите во автопатишта за 2008 и 2009 година за нови делници ќе изнесуваат 992 милиони ЕУР, а за изградени делници 96,77 милиони ЕУР. Транспортниот промет во 2008 година забележал пораст од 8,9%, додека БДП за истата година во Хрватска бил зголемен за 3,1%. Ваквата состојба со квалитетна мрежа на патишта во голема мера го растоварија сообраќајниот метеж, особено во летната туристичка сезона пристапот до приморските туристички центри и летувалишта.

Во 2006 година започна и изградбата на транспортниот коридор во Албанија, Морине-Кукс-Драч, кој опфаќа автопатишта и неколку туинели. Изградбата на првиот автопат во Албанија од страна на американската компанија Бехтел, турската - Енка и хрватската - ИГХ, беше проследен со невидена национална еуфорија. Овој автопат е најголем инфраструктурен проект кога било направен во Албанија и кој е граден по урнекот на хрватскиот модел на автопат. Финансиската конструкција и проекцијата за овој инфраструктурен проект на почетокот се проценуваше на 400 милиони ЕУР, иако се проценува дека трошоците ќе изнесуваат околу 700 милиони ЕУР. Но имајќи предвид дека пристаништето Драч е едно од најпропетните во регионот и дијагонално се поврзува со североистокот на земјата, односно со Косово, од каде што очекуваат голем туристички промет, уверувањата се дека во идните 10 години овој транспортен проект ќе ги постигне очекуваните инвестиции. Покрај овој транспортен проект, во Албанија интензивно се гради и автопатотот “Руга е Арбрит”, кој ја поврзува Тирана ос граничниот премин Блато, на албанско-македонската граница. За довршување на овој проект останале уште 40 км патишта, но работите на оваа делница ќе бидат отежнати поради непристапната конфигурација на теренот и планинскиот предел. Со овој патен правец, растојанието Тирана-Блато, од 183 км ќе биде намалено на 80 км и се проценува дека ќе изнесува 200 милиони ЕУР. Нашата земја ќе има повеќекратна корист од овој патен правец, поради пристапноста до многу покусиот пат до пристаништето Драч и поради големиот протек на возила кој се очекува да се реализира на овој географски простор.

Кај нашиот јужен сосед веќе неколку години интензивно се гради автопатот Егнација од Игуменица до Александруполос. Транспортниот проект Егнација претставува модерен автопат кој ќе овозможи поврзување на западниот дел со источниот дел во Северна Грација. Должината на овој автопат изнесува 680 км и целиот сообраќаен систем е опслужува уште со 720 км сервисни патишта, распоредени во 9 вертикални оски, кои ќе овозможат поврзување со Албанија, Македонија, Бугарија и Турција.

Овој проект е дел од 14 европски транспортни проекти дефинирани во германскиот град Есен. Нашата земја доживува низа непријатности од страна на Грција за добивањето на зелено светло и финансиска помош за транспортните коридори (особено за Коридорот 8) токму поради изградбата на овој инфраструктурен проект. Имено, при утврдување на транспортните коридори, Република Грција како членка на ЕУ и како земја која може да одлучува при финансирањето на одредени развојни инфраструктурни проекти, настојуваше Македонија да биде изземена во транзитирањето на коридорот 8 и овој коридор да се протега низ територијата на Република Грција. Грчката страна имала долготрајни лобирања насекаде во европските институции, дека патот кој веќе го градела и кој се протега низ нејзини северните провинции со избрано име “Егнација”, претставува “Балкански комуникациски објект”, иако минува само низ грчка територија. Избраното име “Егнација” требало да ја импресионира Европа, алудирајќи на познатиот римски пат “Виа Егнација” иако неговата траса делумно поминувала низ сегашната територија на Република Грција, а во многу поголем дел поминувал низ територијата на нашата земја. Сегашниот коридор 8, Грците го нарекле “Параигнација”, зборувајќи при тоа дека истиот нема никаква иднина. Се одело и дотаму, што грчкото Министерство за транспорт се обидело да му сугерира на албанското Министерство, индиректно преку стручно неиздржани пилот студии, изработени од италијански консултативни фирми, да ја заобиколат Македонија, со приклучување на трасата од Албанија кон нивната “Егнација”. На сето тоа, било одговорено дека Грција треба да ги усогласи своите со интересите на своите соседи и дека всушност Грција мора да знае дека претставувала транспортен барател, а не транспортен сервисер.<sup>11</sup>

Но, по две-три години од отворањето на досието на коридорот Исток-Запад, овој проект бил поддржан од најголемите државници на Германија, Италија, САД, Франција, Русија, Турција и се разбира, на Албанија, на Бугарија и на Македонија, кои со државние билатерални и мултилатерални договори го почнале процесот за создавање услови за ревитализирање на овој коридор. Со Критските договори тоа и формално било сторено, заедно со останатите транспортни коридори, со што бил направен голем напредок кон европската интеграција.<sup>12</sup>

Вакви инфраструктурни проекти има и кај останатите земји во соседството: во Србија интензивно се работи на докомплетирање на Коридорот 10, до нашата граница. Во Бугарија има интензивни градежни активности на патната, железничката и гасоводната инфраструктура (особено преку гасоводните проекти Набуко и Јужен тек).

### **Може ли Македонија да биде сообраќајна раскрсница на Балканот**

За жал и покрај досега наведените погодности, досегашниот развој не може да се смета како поволен. Ако се направи преглед во плановите и програмите за изградба на патната, железничката и авионската инфраструктура во нашата земја, се чини дека Македонија не успеала доволно уверливо да и ги предочи на Европа, своите транспортни интереси, дури и тогаш кога очигледно тие би биле и во европски интерес (недовршената делница на железничкиот коридор 8). Во тој поглед може да се каже дека е потценето значењето на инфраструктурната екипираност во источниот дел на Македонија, во однос на финансирањето на проектите од страна на европските финансиски фондови кои се однесуваат на инфраструктурните проекти во западниот дел на Македонија.

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

<sup>11</sup> Лепавцов А.: *Просторниот развој на Република Македонија во функција на современата концепција на сообраќајниот систем*. “Сообраќај и комуникации 2000 стратемски правци за развој”: зборник на трудови. Охрид 28-30.09.2000. стр. 16.

<sup>12</sup> Ibid, стр. 16.

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.

Наместо со улогата за привлекување на секаков вид на промет кај нас и по секоја цена, тежиштето на идниот развој на меѓународниот промет кај нас, би требало да се стави на квалитетот на прометот, со максимализирање на приходите од потрошените ресурси.

Се разбира, за да се овозможат овие достигнувања, ваквата политика има и свои ограничувања, кои не произлегуваат само од состојбата на меѓународниот пазар на транспортни услуги, туку и од можностите на нашата земја да ги оствари овие цели. Во дадените околности потребно е да се воспостави реален однос помеѓу она што сакаме и она што можеме да постигнеме во одредена временска динамика.

### **Финансиските средства како ограничувачки фактор во вклучувањето на Р. Македонија во европските транспортни прометни текови**

Особено голем проблем во реализирањето на идните транспортни проекти претставува финансирањето. Изградбата на транспортната инфраструктура побарува големи инвестициони средства. И во најразвиените земји е присутна глад за инвестиции во инфраструктурата. Поради тоа, престап е да се гради таму каде што не се исполнети економските барања според метод “Cost-Benefit” (трошок-корист), гледано низ призмата на краен временски развоен период на регионот каде што ќе се инвестира.

Економската наука и историското искуство укажуваат дека економскиот развој на подолг рок кај земјите во развој или во транзиција, по правило се одвива во услови на недостаток на инфраструктурни во однос на производни капацитети. Тоа се должи поради располагање со ограничен инвестиционен капитал, кој заедно со останатите ограничувања на употребата на развојните ресурси, оневозможуваат постигнување на оптимален однос во изградбата на инфраструктурните и производните капацитети. Ваквите истражувања биле присутни и кај Хиршман и Фреј, кои ги истакнале следните забелешки:<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Cit. Hirschman, 1973. str. 88.

Pasalic, Z.: Osnove hrvatske gospodarske infrastrukture. Split: Ekonomski fakultet, 1999. str. 21-22.

1. Дека е невозможен истовремен раст на инфраструктурните и производни дејности во оптимален однос;
2. Во изборот на инвестициони приоритети помеѓу едните и другите, предност треба да се даде на оние кои ги максимизираат учиноците на “индуцираните” одлуки, односно на “индуцираните” инвестиции, со други зборови, кои ќе дадат максимални развојни ефекти во одреден временски период.

Од ваквите анализи произлегле и две стратегии на економскиот развој, посебно значајни за земјите во развој и тоа:

1. Стратегија на развој поради вишок инфраструктурни капацитети, и
2. Стратегија на развој поради недостаток на инфраструктурни капацитети.

Првата стратегија претпоставува дека по правило државата осигурува и поттикнува вложување во инфраструктурните системи и на тој начин создава примамливи услови (претпоставки), кои ги мотивираат претпријатијата да вложуваат во производните капацитети, очекувајќи високи профити, поттикнати од екстерните погодности, кои ги дава веќе изградената инфраструктура.

Втората стратегија претпоставува, дека поради недостаток и отсуство на инфраструктурните капацитети на одреден простор, производните капацитети кои на него дејствуваат, а и самото население, вршат притисок, недостатокот на инфраструктура (која го ограничува економскиот развој) да се надмине со негова изградба. Оваа стратегија, секако претпоставува дека секогаш постои одреден минимум на инфраструктурни капацитети на одреден простор со што производните дејности би можеле да функционираат и населението би можело да ги задоволи минималните потреби од инфраструктурните услуги.

На помалку развиените земји и земјите во развој најчесто се препорачува примена на “стратегија на развој со недостаток на инфраструктура”, но со постоење на инфраструктурен минимум за функционирање на општествениот и економскиот живот. Во тие земји ограничената акумулација (инвестиционен капитал) оневозможува истовремен хармонизиран развој на инфраструктурните и производните капацитети.

Во суштината на поимот инвестиции е вградена и економската логика на оплодување - се ангажираат средства за да се оствари приход (некој износ на корист), чија големина треба да биде таква што би се надоместиле (вратиле) ангажираните средства, а содржи уште и прираст (добивка). Оттаму, прирастот е мотив на инвестирањето. Тој претставува суштина на инвестирањето.<sup>14</sup> Што се однесува до вложувањето во инфраструктурата, особено транспортната инфраструктура, потребен е не само голем обем на капитал, туку и враќање на вложениот капитал. Но поради самата природа на конструкција на транспортната инфраструктура, која се одвива на подолг временски период, враќањето на вложениот капитал е многу побавно, за разлика од враќањето на инвестициите во производните капацитети.

Долгорочната, трајна и активна политика во креирањето на оптималните односи на производните и инфраструктурните капацитети мора да има приоритетна задача во економскиот развој на земјата. Обично се истакнува дека во почетната фаза на развојот на инфраструктурата, приоритет се дава кон пополнување на недостатокот на капацитетите; во втората фаза нужен приоритет треба да се посвети кон креирање на реален и конзистентен план за новите можности; додека во третата фаза како повисок степен на развој да се овозможи урамнотежен развој. Во тој поглед, стратегијата на избалансиран развој на инфраструктурата и на производните капацитети се смета за реална кај земјите со развиени стопанства, додека за земјите со помалку развиени стопанства (како што е нашата земја) се смета за приоритетно користењето на постојната инфраструктура, а потоа (кога постојната не ги задоволува нараснатите потреби) изградба на нови инфраструктурни капацитети. Во тој контекст и истражувањата покажуваат дека порастот на

---

<sup>14</sup> Несторовски М.: *Економија на инвестициите*. Скопје: Економски факултет, стр. 20.

брото домашниот производ (БДП) и капацитетите на инфраструктурата имаат исти вредности. Искуството покажало дека порастот на инфраструктурните капацитети од 1% се пропратени со 1% БДП по правило во сите земји.<sup>15</sup>

Секое зголемување на инвестициите во капитални фондови го скратува времето за постигнување на развојните цели на економскиот развој, и обратно, доколку се намали нивото на штедењето (инвестициите), се зголемува времето за кое можат да се постигнат целите на економскиот развој. Се разбира, нивото и темпото на економскиот развој не се условени само од обемот на штедењето, туку и од ефикасноста на секторската и просторна алокација на инвестициите.<sup>16</sup> Според основните начела на инвестиционата политика (ускладеноста со основните цели на општеството и компаниите) и објективноста во одредување на најповолните инвестициони решенија кои треба да бидат финансиско поддржани и општествено организирани, да се користат основните економски критериуми (ефикасност на успехот, реалност и оптималност во вреднувањето, најдобри можни решенија) да се сведат конфликтите на што помала мера, да се оптимизираат сите стопански и општествени планови, да се води сметка за националните интереси, да се минимизираат трошоците на вложување, а максимизираат резултатите. Инвестиционата политика за да може успешно да биде координирана и реализирана, потребни се постојани организациони промени и нивно благовремено прилагодување на новонастанатите ситуации, како и брзо и експедитивно реагирање со адекватни мерки во моментот на негативниот тек на настаните.

Оваа година Владата на РМ објави Програма за инфраструктурни проекти за периодот 2009-2016 година во вкупна вредност од 8 милијарди евра. Од нив во транспортот е предвидена модернизација на регионалните и локалните патишта и железнички пруги во вредност 3,8 милијарди евра, во енергетиката се предвидени исто толку пари за 30-тина проекти и 100 милини евра се предвидени за водоводи и канализации во над 400 населени места. Изградбата на овие проекти и нивно реализирање секако дека побаруваат голема финансиска, стручна и издржана планска активност.<sup>17</sup>

Планирањето на транспортната инфраструктура претставува акт на колективна креација, која бара големи научни познавања, визија, интуиција, поседување на голема стручност и култура, но и дух за истражување, за анализа и синтеза за идниот развој на просторот. Планирањето на транспортните оски во долгорочно планирање на економскиот развој имаат посебно големи временски и просторни инерции, при што времето за нивно евентуално дислоцирање се мери со децении. Од тие причини мора со висок степен на начност и стручност да се пристапи кон реализација на ваквите транспортни проекти.

Недостигот на финансиски средства и јасна политика на Владата на Република Македонија, не дозволуваат поголемо и поактивно учество на нашата држава во сообраќајниот јазол на Блуканот. Постојано има одредени противречности околу искористувањето на средствата од европските ИПА фондови за транспортните проекти во нашата земја. Има навестиување дека предвидените финансиски средства ќе се искористат само за Коридорот 10, за делницата Демир Капија-Удово-Смоквица и од српско-македонската граница до Табановце. Изградбата на транспортните проекти (автопатишта и железнички пруги) на Коридорот 8 е премногу скапа, иако и двата Паневропски коридори 8 и 10 се со еднаков приоритет.

Во склоп на Коридорот 8 спаѓа и изградбата на скопската обиколница во должина од 26,5 км. Оваа обиколница се состои од делниците Хиподром-Оризари и Оризари-Сарај. Вкупната вредност на целиот проект изнесува 130 милиони евра, од кои инвестициони средства потребни за изградбата на делницата Хиподром-Оризари, во должина од 13,5 км ќе чини 36 милиони евра.

<sup>15</sup> Infrastructure for Development, 1994, str. 1-3

Pasalic, Z.: *Osnove hrvatske gospodarske infrastrukture*. Split: Ekonomski fakultet, 1999. str. 21-22.

<sup>16</sup> Несторовски М.: *Економија на инвестициите*. Скопје: Економски факултет, стр. 119.

<sup>17</sup> Ставрески, З.: *Инфраструктурни проекти 2009-2016*. Дневник, 06.03.2009 стр. 15.

Овие средства инвеститорот, Фондот за патишта, ги зел на кредит од Европската инвестициона банка (ЕИБ) и Европската банка за обнова и развој (ЕБОР).

Географската и стратешка диспозиција на просторот на Република Македонија и централно нагласената развојна оска на Вардарската долина, може да предизвика пошироки интереси во европската транспортната политика. Една современа ориентација на транспортните процеси и иницијативи на нашата земја и поширокото окружување, може да поттикне иницијална енергија, од која може да резултира покомплексна и поперспективна ориентација на стопанските текови на нашата земја во европските просторни констелации. Меѓутоа, споредувајќи ги градежните транспортни активности на нашата земја со земјите во регионот и пошироко, добиваме јасна претстава дека значително заостануваме на овој план. Владините размислувања за надминување на ваквата неповолна состојба ја гледаат преку доделување концесија на дел од патните правци во државата. Експертите јасно ја истакнуваат својата разочараност што властите не успеале да се изборат и излобираат повеќе пари за инфраструктурата од Коридорот 8. Токму со европски пари нашите соседи Бугарија и Грција изградиле голем дел од својата инфраструктура.

Со стабилизирање на состојбите со финасиската криза во светот и во регионот, се очекува и состојбите и во доменот на транспортната инфраструктура да се подобрат. Во тој контекст, особено значаен е фактот што одредени регионални иницијативи се насочени и кон создавање на Балкански пазар, каде би профункционирал повисок степен на либерализација и интеграција помеѓу земјите. Постојните иницијативи за слободни трговски зони на овој простор, кои досега остануваат неспроведени и без практична реализација се очекува во иднина да бидат со позитивни ефекти на реализација, а кои секако ќе се одразат и во зголемувањето на економскиот развој во нашата земја. Од значењето на овие иницијативи произлегува и значењето на транзитните туристички правци кои претставуваат погодни потенцијали за развој на транзитниот туризам, иако се уште не е доволно искористена поволната туристичка положба на Република Македонија за развој на овој вид туризам.

Македонија ќе мора приоритетно 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.

Во идните проекции на транспортниот систем на Балканскиот регион предвидено е да се изгради и оформи квалитетен и безбеден железнички систем во регионот. Анализите покажуваат дека постојната железничка мрежа е со ниска комерцијална брзина од 60 км на час, со недоволен капацитет на главните рути меѓу клучните урбани центри, со големи застои на граничните премини и со лош квалитет на услугите. Во иднина се предвидува формирање на управен квалитет со претставници од министерствата за транспорт и од националните железници во земјите од југоисточна Европа. Овој комитет ќе биде одговорен за координација, поддршка, олеснување, мониторинг и севкупна реализација на активностите. Со овој проект се предвидува брзината на патничките возови во балканските земји да биде зголемена од 130 на 160 км на час, а на одредени места и до 220 км. Комерцијалната брзина за товарните возови ќе биде соодветно прилагодена во однос на брзината на патничките возови.

## **Заклучок**

Сообраќајот претставува главна задача за сите напредни земји. Заедно со енергетиката се сметаат за темели за понатамошниот стопански развој. Затоа основно економско правило е сообраќајот да се развива паралелно со останатото стопанство, односно и пред него, како би овозможил негов развој и не би претставувал кочница за нормалниот развој. При тоа од голема

важност е сообраќајните капацитети и сообраќајните средства да бидат адекватни на сообраќајните потреби.

Во општествено-економски поглед секое организирано планско стопанство мора да води сметка за поврзаноста на производниот и транспортниот процес за пропорционален развој на сообраќајот и стопанството, како и хармоничен развој и надополнување на разните сообраќајни гранки. Тоа доведува до потребата државата да мора да одреди една долгорочна економска политика за сообраќајот како стопанска гранка. При тоа треба да се има на ум, дека транспортниот процес се јавува како еден значаен фактор во стопанскиот развој на секоја земја.

Со стабилизирање на состојбите во државата и пошироко во регионот, се очекува состојбите и во доменот на транспортната инфраструктура да се подобрат. Во тој контекст, особено значаен е фактот што одредени регионални иницијативи се насочени и кон создавање на Балкански пазар, каде би профункционирал повисок степен на либерализација и интеграција помеѓу земјите.

Постојните иницијативи за слободни трговски зони на овој простор, кои досега остануваат неспроведени и без практична реализација се очекува во иднина да бидат со позитивни ефекти на реализација, а кои секако ќе се одразат и во зголемувањето на економскиот развој во нашата земја.

#### 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. Druzic I.: *The Development significance of the Adriatic motorway*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 13 <http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>
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. European Commission: *Cohesion and Transport*. Brussels, COM(98). pp.6-7.
5. European Investment Bank (EIB): *Development of Trans-European Transport Networks: the Way Forward*. Luxembourg. February 2001. pp.2-3. <http://www.eib.org>
6. European Investment Bank (EIB): *Development of Trans-European Transport Networks: the Way Forward*. Luxembourg. February 2001. pp.4-5. <http://www.eib.org>
7. EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-15.
8. Лепавцов А.: *Просторниот развој на Република Македонија во функција на современата концепција на сообраќајниот систем*. "Сообраќај и комуникации 2000 стратемски правци за развој": зборник на трудови. Охрид 28-30.09.2000. стр. 16.
9. Миљоски, К.: *Проблеми на теоријата и политиката на недостатокно развиени подрачја во Југославија*. Скопје: Економски факултет, 1974. стр. 61.
10. Несторовски М.: *Економија на инвестициите*. Скопје: Економски факултет, стр. 119.
11. Padjen, J.(1996): *Prometna politika i politika gospodarskog razvitka*. Ekonomski pregled, 47(3-4). 187-197 str.
12. Ставрски, З.: *Инфраструктурни проекти 2009-2016*. Дневник, 06.03.2009 стр. 15.