

**REPUBLIC OF MACEDONIA AND NEIGHBOURHOOD ECONOMIC
COOPERATION: PAST TRENDS AND FUTURE PERSPECTIVES IN TRANSPORT
INFRASTRUCTURE**

Ph.D Riste Temjanovski, Associate Prof.¹

Abstract:

This paper consider some basic factors for neighboring economic cooperation: transport infrastructure and trade facilities.

Transport represents one of the most important human activities worldwide. It is an indispensable component of the economy and plays a major role in spatial relations between locations. In recent decades the international flow of trade and finance has grown to unprecedented levels and become essential to the world economy. The impact of transportation infrastructure on regional cooperation (Western Balkans region) can be reflected through changes in the accessibility of the region affected. Lack of connectivity implies lack of choice, higher transport costs and trade barriers. Good transportation networks are necessary to inter-link potential growth centers connect to border trade points and support economic, social and security needs and promote tourism.

The transport sector has an important role in the Macedonian national economy. In addition, the Republic of Macedonia should take advantage of its position, because such as South-East European country, it is at intersection of routes to Balkans, Mediterranean and Caspian Region and Asia. Republic of Macedonia is promoting the concept of EU Neighborhood Policy into the transport field for better connection the EU with the neighboring countries and regions. The major transnational axes are those which contribute most to promote the international exchanges and traffic as well as to enable regional cooperation and integration. Creation of a common market is necessary for the region to develop as an entity and realize the goals of peace and prosperity innovation and intellectual opportunity.

But one mode of transport is consistently predominant in transport and trade of passengers and goods in transport policy of R.Macedonia. Road transport was the main mode of transport used for trade with neighboring and European countries. The analysis of external trade shows that road transport was by far the most used mode of transport for trade. Road transport was the main mode for 92% of exports and 79% of imports by value (the same transport mode participate with 89% over the five past years of export by volume and 72% of import by volume) with 92% by value. Also showing a higher percentage in terms of volume than value, rail transport accounted only between 12-20% by volume and between 5-10% by value.

The integration of Macedonia's transport system into that of the EU should be taken into account in implementing the Trans-European transport policy; the EU has drawn up its transport policy with a focus on three areas: improvement of the quality of transport with the help of modern technology, taking into consideration the environment and safety; improvement of the internal market mechanisms by expanding the range of transport options available to passengers, whilst keeping in mind the standard of living; expansion of the volume of work for transport companies by improvement of transport connections between countries and the penetration of new markets. Macedonia must improve transport infrastructure for closer integration of countries in neighboring.

Key words: transport infrastructure, transport policy, external trade, Western Balkans, common market.

¹ д-р Ристе Темјановски, вонреден професор - *Associate Prof. Riste Temjanovski, PhD*, Goce Delcev" University – Faculty of Economics – Stip, R.of Macedonia e-mail: riste.temjanovski@ugd.edu.mk

Вовед

Сообраќајот е мошне важен фактор во насочување на стопанските текови и моделирање на „економскиот пејзаж“, во една земја. 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.

Сообраќајот се смета како продолжение на производниот процес во сферата на циркулација на стоките. Совладувајќи пространи оддалечености сообраќајот ги поврзува 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, интерконтинентално и глобално 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 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 слабее пропусната моќ, ги зголемува трошоците, а преку тоа влијае и на инвестиционите активности во одделни сектори.

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. Тука се и тврдењата за тесната поврзаност меѓу евтиниот превоз и економскиот раст.

Транспортната инфраструктура и јакнење на регионалната економска соработка

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. 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.

Транспортот е клучен елемент во Европската просторна развојна перспектива која се развива како интегрален и заеднички пристап во идниот просторно-планерски модел на Европските институции. 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).

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. 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”* (Kinnock, N 1998). 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”*.² 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. 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 коридори³ (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.

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 диспаратот помеѓу различниот степен на развој во регионите во Европската унија, помеѓу јадрото и периферијата.

² Извадок од заклучокот на Претседателството на Европскиот Совет, во јуни 1994 Корфу. Извор: Richardson T.: *The Trans-european trasport network: environmenatl policy integration in the European Union*. "European urban and Regional Studies". London: SAGE Publication, Vol. 4 (1997) 4. p. 333.

³ *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-Јб. 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.

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 учествува со околу 7% од БДП и со преку 5% од вкупниот број на вработени лица во ЕУ.⁴ Што значи ја вклучува инфраструктурата, технологијата и човечките капацитети, што упатува на големи материјални и човечки вложувања. Бидејќи степенот на инвестирање во транспортот ја детерминира улогата и големината на економскиот пораст, не би смеело да постојат грешки во проценките на транспортниот сектор во севкупните економски проекции.⁵

Транспортниот сектор е значаен фактор и во економската политика на земјите од Западен Балкан. Сите држави од Западен Балкан својата стратешка цел ја насочуваат во полноправно членство на ЕУ. Основен 'рбетник во заедничкиот европски пазар претставуваа изградбата на современа и мултимодална транспортната инфраструктура.

Надворешнотрговската размена на Република Македонија по видови на сообраќај

Геостратешката и сообраќајна положба на Република Македонија е детерминирана како простор сместен во централната зона на Балканскиот Полуостров, низ кој поминуваат мошне значајни меѓународни транспортни коридори коридорот 8 и коридорот 10. Двата транспортни коридора претставуваат стратешки економски приоритети кои ќе направат Република Македонија да прерасне од географска, во вистинска сообраќајна крстосница на Балканот. Стратешката важност на овие Транс-национални оски е во тоа што ќе придонесат кон побрза и побезбедна заедничка комуникација и транспорт на патници и добра, што доведува до економска безбедност и стабилност.

Растојание од главниот град Скопје со важни градови во регионалното окружување:

Земја / град	Растојание во km
Загреб (Хрватска)	815 km
Сараево (Босна и Херцеговина)	450 km
Белград (Србија)	420 km
Софија (Бугарија)	250 km
Тирана (Албанија)	230 km
Приштина (Косово)	90 km
Солун (Грција)	230 km
Атина (Грција)	700 km

Поволната сообраќајна местоположба на нашата земја, но и хендикепираноста за излез на море, просторните погодности и ограничувања, достигнатиот степен на економската развиеност влијаеле на доминантното присуство на патниот сообраќај во однос на останатите видови на сообраќај и негово значајно учество во транспортниот промет и надворешнотрговската размена. Единствен вид воден сообраќај што е присутен на нашите простори е езерскиот, кој главно се користи за превоз на патници за време на летниот период и тоа на Охридското Езеро. Потребите за превоз по морски пат ги врши преку морските пристаништа во Грција, Р. Албанија, Р. Бугарија и

⁴ Од кои 4.4% отпаѓаат на транспортните услуги, а остатокот на транспорт на опрема и производство, додека во поглед на вработените 8,9 милиони работни места одговараат на транспортни услуги и 3 милиони во транспорт на опрема.

Извор: European Commission: A sustainable future for transport. Bruxelles: Directorate Generale for Energy and transport, 2009. p. 8.

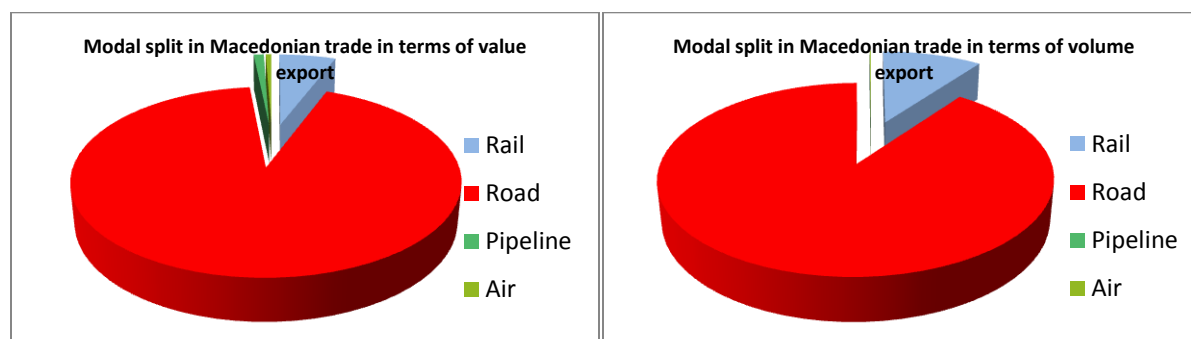
⁵ ЕС: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-11.

Црна Гора. До овие пристаништа во најголема мера се користи друмскиот транспорт, а кон северниот и јужниот сосед (Србија и Грција) се користи и железничката мрежа. Потребите за превоз на патници и стока во воздушниот сообраќај се задоволуваат преку аеродромите во Скопје и Охрид. Овие аеродроми служат претежно за превоз во меѓународниот воздушен сообраќај.

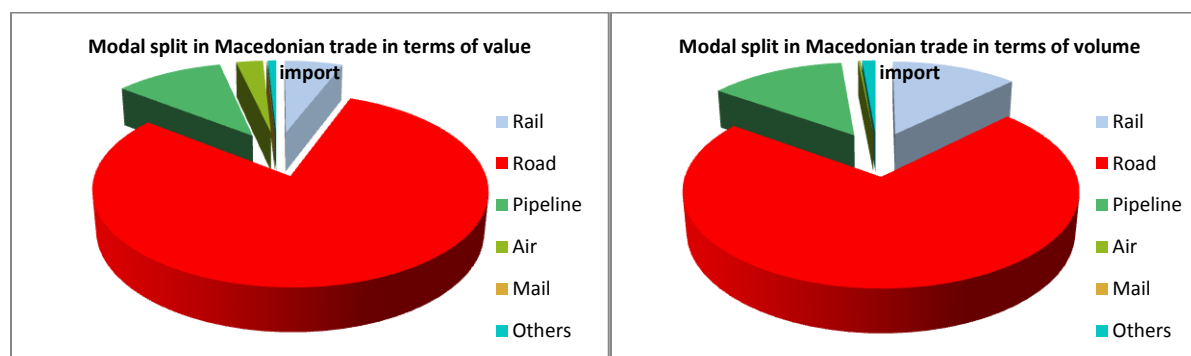
Табела 1: Трговска размена според видови на транспорт: вредност-волумен; извоз/увоз 2010

Table 1: Modal split in Macedonian trade in terms of value-volume; export-import.2010

Трговска размена според видови на транспорт (вредност-волумен; извоз/увоз) / Modal split in Macedonian trade in terms of value-volume; export-import.								
Transport mode	вредност извоз / value export		вредност увоз / value import		волумен извоз / volume export		волумен увоз / volume import	
	USA \$	%	USA \$	%	kg	%	kg	%
железница / Rail	190.378.973	5.77	31.003.130	5.82	329.528.188	10.03	726.374.069	12.66
друмски / Road	3.058.399.535	92.33	4.348.220.498	79.77	2.953.033.151	89.87	4.152.519.023	72.36
линиски / Pipeline	3.392.586	1.03	591.558.654	10.85	0	0	780.694.204	13.6
воздушен / Air	18.689.889	0.57	146.128.022	2.68	3169343	0.1	957.543	0.2
пратки / Mail	401.283	0.01	2.719.638	0.05	3.028	0	90.947	0
останато / Others	33.575	0	45038630	0.83	641	0	77912712	1.36
Вкупно	3.301.829.120	100	5.450.668.575	100	3.285.734.353	100	5.738.548.501	100



Graph 1: Modal split in Macedonian trade in terms of value (USA \$) and volume (tonnes) export



Graph 2: Modal split in extra EU-27 trade in terms of value (USA \$) and volume (tonnes) imports

Друмскиот сообраќај има доминантно учество во транспортот на стока во надворешнотрговската размена на нашата земја по вид на транспорт. Ако се анализираат земјите со кои Македонија остварува најголема трговска размена (Германија, Србија, Грција, Бугарија, Италија,), ќе може да се заклучи дека од стратешки интерес за нашата држава е транспортната оска север-југ, преку која се остварува комуникацијата до овие пазари. Друмскиот сообраќај се јавува со најголемо учество во трговската размена и според волумен и според вредност. Застапен е со 92% во извозот и 79% во увозот според вредност. Истиот во последните пет години учествува и со 89% во извозот и 72% во увозот според волумен.

Железничкиот сообраќај учествува како втор по големина вид на транспорт во трговската размена. Анализите покажуваат дека железничкиот транспорт во надворешнотрговската размена со странство, во поглед на превезена стока според волумен (во количество килограми) има нешто поголемо учество од превозот на патници. Оваа констатација се должи на увозот на суровини кои нашата земја ги транспортирала преку железницата, претежно од Солунското пристаниште. Овде спаѓаат претежно нафта, нафтени деривати и други суровини кои имаат голема тежина. Но општите состојби на транспортот на стока преку овој вид на сообраќај од 2005-2010 година укажуваат дека се забележува значително намалување на учеството на железничкиот сообраќај во надворешнотрговската размена на нашата земја од 10.48% (2005) на 5.77% (2010).

Учеството на воздушниот сообраќај во превозот на стока во Република Македонија е минимално во однос на останатите видови на транспорт и не ги задоволува потребите во надворешнотрговската размена на нашата земја. Извозот преку овој вид на транспорт е застапен со 0.10% и тоа главно со 27-те земји членки на ЕУ.

Учеството на комбинираниот транспорт во прометот на стоки во нашата земја не е од такво значење и на такво ниво како што овој вид на услуги се третира кај развиените земји. Неговото учество е крајно незабележително и со висината на остварениот промет има маргинално учество во однос на останатите видови на сообраќај.

Кај увозот на стока се јавува и поморскиот транспорт со незначително учество, претежно на прекуокеански дестинации (Бразил, Аргентина, САД, Кина, Јапонија). Учеството на овој вид на транспорт се движи во рамките од 0,02-0,04%. Овој вид на транспорт нема значење во извозот на стока за нашата земја поради немање излез на море и немање своја сопствена поморска флота. Еден од поважните приоритети за идниот развој на сообраќајот во Македонија е потребата за изнајмување или купување на поморска танкерска флота, која би се користела на едно од пристаништата во соседните држави: Грција (Солун), Бугарија (Бургас), Албанија (Драч) преку кои би се транспортирале стоки наменети за нашата земја.

Најзастапени производи во извозот на стоки од Република Македонија се: катализаторите на подлога со благородни метали како активна материја, фероникел, нафтени масла и масла добиени од битуменозни минерали, следуваат производите од железо и челик (топло и ладновалани производи), машка и женска облека, феросиликоманган, руди на олово и концентрати, феросилициум и др. Главни групи производи (според СМТК) со најголемо учество во извозот во првите седум месеци од 2011 година се: железо и челик со 23,5%, облека 15,5%, хемиски материи и производи 13%, нафта и производи од нафта 7,2%, метална руда и отпадоци од метал 5,4% и пијалаци и тутун 4,4%. Овие шест групи производи сочинуваат 69% од вкупниот извоз на државата.

Најзастапени производи во структурата на македонскиот увоз се: нафтени масла добиени од битуменозни минерали, платина и легури од платина необработени или во прав, електрична енергија, топловалани плоснати производи во макари, други моторни возила за превоз на лица, благородни метали во колоидна состојба и нивни органски и неоргански соединенија, метални отпадоци, руди на никел и концентрати, лекови, бои и лакови и друго.

Најголем дел од увозот на стоки (според групи на СМТК) во првите седум месеци од 2011 година отпаѓа на: сурова нафта и производи од нафта (409,1 мил. евра, 14,4%), обоени метали (199,2 мил. евра, 7%), текстилни предива и слично (193,3 мил. евра, 6,8%), железо и челик (177 мил. евра,

6,3%), друмски возила (140,6 мил. евра, 5%), електрични машини-апарати и делови (105,4 мил. евра, 3,7%), метална руда и отпадоци од метал (99,8 мил. евра, 3,5%), електрична енергија (87 мил. евра, 3,1%) и друго.

Карактеристики на сообраќајниот систем на Република Македонија за подобрување на трговската размена со земјите од регионот

Македонија се наоѓа на оската на еден од најзначајните меѓународни сообраќајни и комуникациски коридори, што меѓусебно ги поврзува земјите од т.н. развиен север и недоволно развиен југ. Не помалку е значаен и коридорот запад-исток со силни потенцијали за поврзување на развиениот запад со недоволно развиените земји од исток. 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.

Со изградбата на делницата Демир Капија-Удово-Смоквица, како дел од коридорот 10 ќе се добие модерен автопат, кој ќе овозможи брз и сигурен транспорт, а со тоа подобрување на патниот транспорт (во рамките на време и чинење). Поврзувајќи ги главните урбанистички, индустриски и комерцијални центри, ќе може да се поддржи економската размена и соработка помеѓу овие центри и одржливоста на севкупниот економски развој.

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:⁶

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

Од посебна важност за идниот економски развој на нашата земја и поврзувањето со важните регионални и европски центри е подготовка и имплементирањето на национална транспортна стратегија. Овој проект предвидува долгорочна Национална транспортна стратегија (2007-2017) која ќе ги одреди основните насоки за развој на транспортната политика во РМ преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот сектор. Главните насоки за развој на патниот сектор во РМ ќе произлезат врз основа на следниве анализи кои ќе ги опфати Стратегијата:

⁶ Padjen, J.(1996): Prometna politika i politika gospodarskog razvitka. Ekonomski pregled, 47(3-4). 188 str.

1. Интерконекција на регионите во РМ како и поврзување со Европските транспортни линии;
2. Анализа на развојот на транспортниот систем (Развојни трендови, Состојба на националната патна мрежа, Одржување на патишта, Сигурност на патиштата, СВОТ Анализа);
3. План за развој на патната мрежа;
4. Можности за странски директни инвестиции како и поддршка преку кредити од меѓународни финансиски институции;
5. Институционални мерки;
6. Воведување на конкуренција за одржување на патишта.

Во наредниот период како императив се наметнува потребата со висок степен на научност и стручност да се пристапи кон реализација на следните транспортни активности:

- Создавање на рационален сообраќаен систем за задоволување на потребите за превоз, зголемување на продуктивноста, економичноста и рентабилноста на сообраќајните претпријатија;
- Комплетирање на сообраќајната инфраструктура со цел задоволување на сообраќајните потреби и валоризација на сообраќајно-географските предности на нашата земја во меѓународниот сообраќај, (изградбата на нови железнички пруги и модернизација на постојните сообраќајници);
- Вклопување во светските и европските норми и стандарди;
- Елиминирање на одредени дисторзии и последици на претходната сообраќајна политика кои битно влијаеле на намалувањето на конкурентските способности кај сообраќајните претпријатија;
- Стимулирање на пазарната ориентација и развој на сообраќајот;
- Развој и примена на современи методи и техники во планирањето на сообраќајот, за негово усогласување со просторот и економскиот развој;
- Брзо и ефикасно вклучување во меѓународните сообраќајни системи, особено со соседните земји;
- Развој на институционална инфраструктура на сообраќајниот систем

Планирањето на транспортната инфраструктура претставува акт на колективна креација, која бара големи научни познавања, визија, интуиција, поседување на голема стручна профилираност, но и култура, 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.

Summary

Transport represents one of the most important human activities worldwide. It is an indispensable component of the economy and plays a major role in spatial relations between locations. The trade of goods, finance, information and people among the world's economies is not new. But in recent decades the international flow of trade and finance has grown to unprecedented levels and become essential to the world economy.

Transport is one of Europe's strengths. European transport systems compare well in terms of efficiency with other developed regions of the World and they are an essential component of the European economy. The European countries differ both regarding the level of transport development as well as in the priorities of development plans. On the one hand are the countries of the European Union with developed transport systems, and on the other the countries in transition, that have poorer transport infrastructure and fleet as well as inefficiently organised transport. In transition countries the efforts of institutional restructuring of government management of transport infrastructure are particularly

noticeable. However, the developed countries as well deal seriously with issues of privatising the transport sector and the transport infrastructure.

The development and progressive completion of a Trans-European network, as the infrastructure basis for the flows of goods and the free movement of people in the Internal market, remains a vital policy objective for the EU that will bring the Western and Eastern part of the Union together and so creating the future Single European Transport Area.

The adaptation of the national economy to the European market is necessary, considering the fact that the European Community is important external trade partner, and integration processes in Europe will result in long-range economic and other implications on future cooperation. The involvement of the economy of the Republic of Macedonia into integrated developments in Europe has been conditioned by the commencement of the process of economic restructuring, introduction of modern technical and technological solutions and international standards. The national economy, due to limited accumulation and need for intensified economic development and changing of unfavorable economic structure will remain liable to utilization of additional accumulation from abroad.

It should be noted that external connection of the country will be based on defined communication corridors in line with international conventions and agreements, reflecting our orientation towards European and Balkan commitments towards economic and technological communications. The level of transport system development and its integration into corresponding European systems and trends will determine the directions and communications of people and products, as well as capital and information flows within the country and beyond. Development is expected to include expansion, improvement and modernization of communication subsystems in the Republic of Macedonia. Integrated combined transport for fast transfer of goods by modern methods and technologies is expected to develop in relation to the development of supportive goods transportation centres. To this end, synchronization among terminal blocks for land and air traffic should be established and demands for transit, import-export and internal goods transportation harmonized.

References:

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. EC. 2007. *Trans-European networks: Towards an integrated approach*. Brussels: Commission of the European Communities, Directorate General for Regional Policy.
4. EC. 2009. *Green Paper TEN-T: A Policy Review: Towards a Better Integrated Transeuropean Transport Network at the Service of the Common Transport Policy*. Brussels: Commission of the European Communities, Directorate General for Regional Policy.
5. 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.
6. EC: *White paper: European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-15.
7. Kinnock Neil., <http://europa.eu.int/en/comm/dg07/speech/sp9861.htm> (31. 03. 1998)
8. Memorandum of understanding on development of the Pan-European Transport Corridor X.
9. Padjen, J.(1996): *Prometna politika i politika gospodarskog razvitka*. Ekonomski pregled, 47(3-4).
10. *Report of the preliminary studies of the creation of a new transport corridor "west-east": across Albania, Macedonia and Bulgaria*. Sofia: Transproekt, 1993. p. 28.
11. *Transproekt (1993): Report of the preliminary studies of the creation of a new transport corridor "West-East": across Albania, Macedonia and Bulgaria*. Sofia: Transproekt, 1993. str. 4.