

РУРАЛНАТА ПАТНА МРЕЖА КАКО ФАКТОР ЗА ЕКОНОМСКО-ФУНКЦИОНАЛЕН РАЗВОЈ НА СЕЛАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Ристе Темјановски*

АПСТРАКТ

Во последните 30-40 години во селските подрачја во Република Македонија се одвива процес на постојано опаѓање на бројот на населението што се одрази на демографската слика на нашата држава. За спречување на овие неповолности, руралното население има потреба од стимулирање и можности за подобрување на локалните погодности. Една од тие погодности е изградба на локални сообраќајници, подобрување на јавниот транспорт и транспортните услуги. Некои иницијативи би требало да бидат поддржани во транспортната политика на владино ниво и локалните власти. Локалната власт има значајна улога во ширењето на транспортната стратегија и обезбедување широк ранг на погоности во селото и достигнување на подобри животни услови.

Клучни зборови: рурални подрачја, патна инфраструктура, патна мрежа, транспортна политика

ABSTRACT

The population in rural areas in last 30-40 years in Republic of Macedonia is decreasing process and cause changes in demographic image in our state. To stop of this disadvantage, rural population needs the right stimulus and opportunity for improving local facilities. One of this facilities is construction of local roads, improving public transport and transport services. Some initiatives will need support by the transport policy in Government level and especially in local authority. Local authorities have an important role in devising transport strategies and provide wide rang of facilities in the village and reach better lifestyle.

Key words: rural area, road infrastructure, road network, transport policy,

Вовед

Дискусиите околу можностите, условите и трошоците за патувањето во руралните простори посебно се зачестија во последните неколку децении, а посебно поради значителни промени во населеноста што настанале во одделни региони во Република Македонија. Тие промени се во тесна врска со забрзаните процеси на индустријализацијата, односно со различниот стопански, културно-просветен и друг развиток на општините и нивните централни места. Секако индустријализацијата, како економска категорија не можела сама да ја изврши оваа трансформација без развојот на сообраќајот и патната мрежа која ги поврзувала овие населени места со големите урбани центри. На овој начин дошло до економското јакнење на пооделни региони и раздвиженост на популацијата во Република Македонија. Токму поради тоа индустријата силно влијаела на формирање на урбани центри со различно гравитациско влијание, а тоа имало далекусежни реперкусии за последиците на населеноста. Основната последица се состои во миграциски движења на

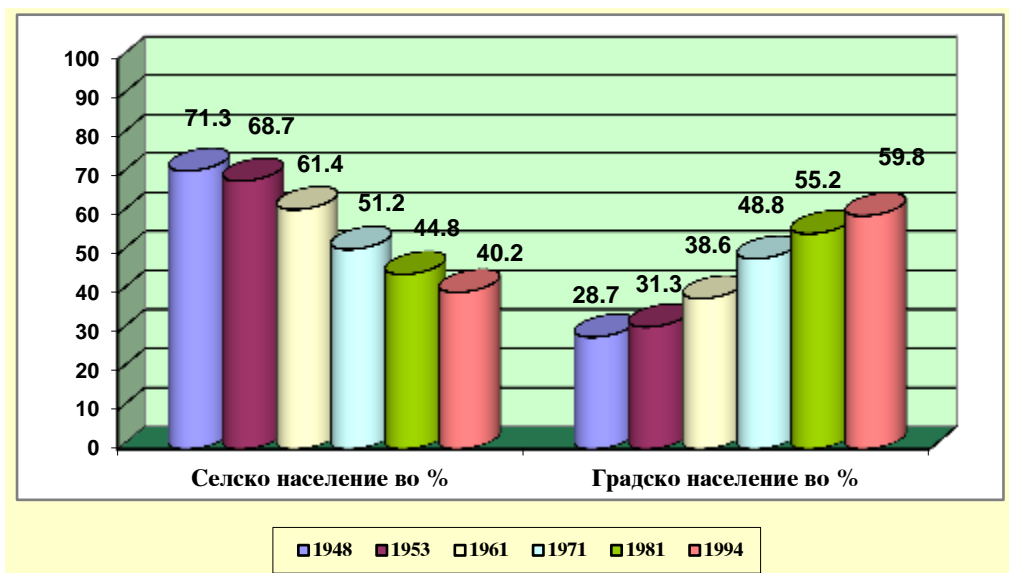
* м-р Ристе Темјановски, Природно-математички факултет, Архимедова 5 Скопје

населението, така што некои подрачја станале депопулациони зони, а некои, привлечни имиграциски места со пренагласена популациска концентрација.

Табела 1. Учесиво на селскојто и градскојто население во вкупнојто население во Република Македонија

Година на пописот	Селско население во %	Градско население во %
1948	71.3	28.7
1953	68.7	31.3
1961	61.4	38.6
1971	51.2	48.8
1981	44.8	55.2
1994	40.2	59.8

Графикон 1: Учесиво на селскојто и градскојто население во вкупнојто население во Република Македонија



Извор: Завод за статистика на Република Македонија: Попис на населението, домаќинствата, становите и земјоделските стопанства во Република Македонија: книга 1. Скопје: ЗСРМ, 62 стр. и резултати од Попис на населението за 1981 и 1991 година.

Динамичниот развој на индустријата и сообраќајната технологијата, као главни чинители на прогресивната урбанизација го чинат јадрото на фундаменалната пертурбација на структурата на просторната средина наметнувајќи нови модели и елементи на индустриската цивилизација па, како што вели К.Дејвис¹ враќањето на селскиот живот е готово невозможно. Но се додека "огништето", во побожна смисла, постои како суштинска особина на едно семејство, последната алка со селото не е прекината².

На тој начин се јави потребата за дискусијата за оваа материја со цел за развивање на поголемо разбирање на ова важно подрачје во транспортната политика.

Во секојдневието, ние честопати имаме потреба на широк ранг на удобности - одење во банка, поупки, пошта, лекар, аптека, библиотека, ресторан, работа. Во урбаните

¹ The Origin and the Growth of Urbanization in the World, American Journal of Sociology, 5/1955, s.437

² Aceski Ilija: Sociologija na gradot, Skopje: Institut za sociologija, 1995, str.11

подрачја сообраќајните можности се многу поповолни за задоволување на овие потреби поради многубројни постојни фактори како што се:

- веќе изградена сообраќајна инфраструктура;
- повисок животен стандард;
- поголем удел на населението кое поседува сообраќајни превозни средства; и
- градот како извор и цел на патување на голем број корисници на сообраќајните потреби (работа, школување, становање, рекреација),

Додека сообраќајните потреби во руралните подрачја се повеќе дисперзирани и на тој начин голем дел од населението што живее таму во голема мера е зависно од патувањето.

Овој проблем во руралните подрачја може да се третира од неколку неповолни аспекти:

- отсуство на квалитетна и разгранета патна мрежа;
- демографска структура на населението (по старост и по пол);
- мал број на корисници со сопствени возила;
- намалени услуги на јавниот транспорт.

Една од причините за ваквата неповолна состојба е отсуството на изградена асфалтирана патна мрежа, а најчесто некои селски населби се без локални патишта што би им овозможило пристап до соседните поголеми селски населби и до градските центри. Од тој аспект, како проблем се наметнува и ширината на коловозите во селските населби која е на незадоволително ниво и претставува проблем при разминување на две возила. Во тој случај едно од возилата е принудено да скршне од патот и направи штета на посеаните површини на нивите. Како посебен проблем се наметнува и густината на патната мрежа, која е различна во зависност од релјефот на теренот, наклонот и големината на поседите и парцелите. Како недостаток на сите селски патишта во рамничарските и ритчестите терени кај нас е што во најголем дел тие се со мека подглога. Во зависност и од климатските услови, се јавува т.н. **патна ерозија**³ која посебно е присутна кај локалните патишта. Може да се каже дека селските патишта во ридско-планинските предели (што значи не само селските патишта), се главни причинители на тешките процеси на линиската ерозија, со најдлабоки и најдолги ровови и со најголема продукција на наносот.

Карактеристично за оваа проблематика е што патната ерозија доста тешко да се санира, бидејќи најчесто се работи за стотици км долги селски патишта во ридско-планинските предели. Па од тие причини, примената на градежно-теничките работи (каскади и сл.) не е издводливо, бидејќи би се работело за доста високи трошоци во астрономски суми.

Другиот аспект всушност е социо-демографската структура на населението во руралните подрачја. Најчесто тоа е население со помали финансиски примање, при што од сообраќајните возила најчесто поседуваат земјоделска механизација.

Од друга страна во голема мерка овде се јавува и демографскиот фактор, посебно старосната структура (населението е претежно повозрасно и без возачка документација, или преовладува повеќе женското население, кое исто така во поголем процент е без возачка дозвола).

Во последните неколку години еден друг тренд е посебно присутен во селските подрачја, а тоа е опаѓањето на дневните автобуски услуги. Овие селски домаќинства се со помал број или се без свои сопствени возила и транспортните услуги во селата се со

³ Лазаревиќ Раденко (1975): Геоморфологија, Београд: Институт за шумарство и дрвну индустрију .стр.179.

ограничен карактер. Како резултат на рестриктивниот пристап до виталните удобности, се јавува проблемот со осиромашено движење на руралното население.

Што се однесува до состојбата на бројот на автобусите кои се користат за превоз на патници во внатрешниот сообраќај, статистичките податоци укажуваат на негативна тенденција. Имено, бројот на автобуси кои се користат во патниот сообраќај во 1998 година изнесува 590 и заостанува во однос на претходната 1997 година, кога за истите потреби се користеле 615 автобуси, односно во 1994 година 659 автобуси.

Економските состојби во државата и поширокиот регион, во голема мерка го имаат своето влијание и во сообраќајот. Ваквата неповолност се одразува како на бројот на сообраќајни возила, така и должината на поминати километри на автобусите. Во 1998 година должината на поминатите километри на автобусите е 37.043.000, но се забележуваат негативни тенденции во однос на 1994 година кога должината на поминатите километри на автобусите изнесувала 44.563.000 односно бележи намалување за 16.8%.

Што се однесува до бројот и зачестеноста на линиите во внатрешниот сообраќај, посебно оние што се однесуваат помеѓу градот и руралните населби, се забележува голема непостојаност. Состојбата во голема мерка зависи од бројот на населението во руралните населби, возраста на населението кое ги користи овие услуги и оддалеченоста на руралните населби во однос на поголемите населени места и градските центри. Податоците укажуваат дека во најнеповолна состојба се населените места кај кои отсуствува асфалтирана патна мрежа. Тие имаат мал број или преовладува претежно старото население.

Друга неповолност е таа што сообраќајните линии помеѓу градот и населените места, за време на викендите и државните празници се укинати, или во голем дел рестриктивни. Така, во најголем дел селското население е оневозможено да го користи јавниот сообраќај во тој временски период, што секако делува дестимулативно поради фактот за можноста за посета на културни манифестации, кино, театар, здравствени услуги и сл.

Влијанието на патната мрежа врз ефектуирањето на земјоделското производство

Секое селско населено место во однос на сообраќајот се карактеризира од една страна со движење на луѓе, стока и производи на земјоделските површини во атарот на локалните атарски патишта, а од друга со сообраќајници од повисок ред со соседните населби. Во едниот и во другиот случај се пресметуваат обемот на сообраќајните потреби.

Според овие движења во селата може да се одвива следниот вид на сообраќај:

- внатрешен сообраќај или транспорт, и
- надворешен сообраќај, односно транспорт

Во првиот случај се работи за обемот на т.н. "атарски сообраќај" и тој произлегува од:

- површината на атарот;
- видот и застапеноста на поодделни култури во него;
- големина на парцелата;
- обликот на населбата во состав со обработливата површина.

Внатрешниот сообраќај е значаен затоа што со него се овозможува врска помеѓу:

- производствениот центар во селото и производните површини;
- внатрешната територија на производните површини во една организациона единица или самостојно земјоделско стопанство;
- производствениот центар во селото и местото за пасење на добитокот;
- поодделните објекти во самиот производствен центар.

Според овие потреби се формираат посебни сообраќајници за потребата на земјоделското производство, а должината на т.н. "капиларна мрежа на атарски

сообраќајници” зависи од обликот и големината на парцелата, потоа од конфигурацијата на теренот, постоечките патишта и сл. Според проф. Кодик и податоците на A. Wiiala, се наведува дека опаѓањето на бруто и нето приходите во зависност од оддалеченоста на земјоделското домаќинство со имотот изгледа вака:

Табела 2. Индексирање на приходите во зависност од оддалеченоста на земјоделската површина од земјоделскиот домаќинство

Оддалеченост на земј. дом. и земјод. површина во км	Индекс на бруто приход	Индекс на нето приход
0-0.1 км	100	100
0-0.5 км	92	78
0-1.0 км	84	56
0-1.5 км	77	34
0-2.0 км	69	13

Извор: Simonović Đorđe: Uređenje seoskih teritorija i naselja. Beograd: Građevinska knjiga, 1980. str. 20

Од горната табела се гледа дека трошоците се најмали и најголем приход се остварува на оддалеченост до 100 метри на земјоделските домаќинства од земјоделските обработливите површини, додека при поголема оддалеченост се јавуваат поголеми загуби кои се одразуваат врз висината на трошоците на земјоделските производи. Со истражувања е утврдено дека времето поминато на патот до парцелата или т.н. непродуктивно време на обработка е доста значајно и зависи од површината на атарот и застапените култури на него, големината на парцелата, групирање на поседите и сл.

Надворешниот сообраќај во селото се одвива делумно на самата територија на селото, а делумно надвор од неговата територија. Со него се обезбедува врска помеѓу:

- производствениот центар во селото и продажното место или индустрија за производство на земјоделските производи; и
- помеѓу производствениот центар во селото и станицата каде се врши утовар на земјоделските производи (железничка станица, дистрибутивни центри заради забрзување на протокот на стоките до трговските центри).

Големината на јавниот сообраќај во селото произлегува од потребата на населението за посета во соседството, од ист ред на населби, како и во населбите од повисок ред. Врските на соседните и останатите населби од ист ред на големина се доста мали и скоро незначителни во однос на населбите од повисок ред на големина. Со оглед на фактот што во селата живее се повеќе т.н. мешовито и неземјоделско активно население кое секојдневно оди на работа во соседните градови, индустриски и други погони, обемот на овој сообраќај секојдневно се зголемува.

Ефикасноста во начинот на дистрибуција на готовите производи, суровините и репроматеријалите, од местото на производство до местото на употреба во областа на земјоделството, има суптилно значење, со оглед на тоа што се работи за превоз на стока од габаритни димензии, тежина, хемиски и физички состав. Имено, спецификата на земјоделското производство ја наметнува потребата за превезување на парчеста стока која е подложна на разни атмосферски и температурни влијанија без разлика дали се работи за производи од растително, животинско или минерално потекло. Покрај тоа, во земјоделството се пренесува и стока во течна состојба. Станува збор за превоз на млеко, млечни производи, алкохолни и безалкохолни пијалоци и сл. Меѓутоа, во зависност од видот и долготрајноста на производите, зависи и видот на транспортот што се употребува. Поради недостиг на специјални товарни патнички возила со затворен систем на каросерии (цистерни), за транспорт на поодделни видови производи како, на пример, разни

безалкохолни и алкохолни пијалоци, најчесто вино, некои субјекти во земјоделството се ориентираат за користење и на железничкиот сообраќај. Но, поради малото територијално пространство на Република Македонија, сепак најзастапен транспорт за земјоделски производи се одвива преку патниот сообраќај. Затоа, од аспект на општествениот развој на земјоделското производство, потребно е да се согледаат стоконите текови на разни земјоделски стопанства или индивидуални земјоделски производители, капацитетите на превезените средства со кои располагаат овие земјоделски производители и степенот на задоволување на овие капацитети во однос на превозот на земјоделските производи, суровините и репроматеријалите.

Земјоделството влијае на транспортот пред сè, во зависност од интензификацијата, специјализацијата, комплексниот развој (поврзаноста и сообразноста на основните и дополнителните производи) и интегрираноста со индустријата (создавање на агроиндустриски комплекси, посебно во производството на храна. Со интензификацијата на земјоделските производи се зголемува обемот на производството на пазарот и негово транспортирање во натурална или преработувачка форма и дотур на оние суровини или земјоделски производи кои не се произведуваат во овие земјоделски региони.

Во дистрибуцијата на готови земјоделски производи, суровини и репроматеријали, од местото на производство до местото на нивната употреба или пак од магацинските сместувачки простори до полето, во патниот сообраќај се сретнува употребата на повеќе видови моторни возила и приклучни превозни средства - камиони на сопствен погон и тракторски приколки за кои се користи тракторска погонска влечна сила, специјални и други возила. Бројот на тракторите претежно се наоѓа во индивидуалниот земјоделски сектор и тоа со 1596 возила во 1998 година наспроти 596 возила во општествениот сектор. Меѓутоа ако се споредат податоците на бројот на трактори во 1998 година со неколку претходни години се забележува извесен пад. Така, бројот на регистрирани трактори бележи пад во однос на 1995 година за 32.5% во однос на 1995 година кога бројот на трактори бил најголем и изнесувал 3251 (937 во општествениот и 2314 во индивидуалниот сектор). За разлика од бројот на тракторите, бројот на товарните автомобили во 1998 година бележи пораст во однос на претходните години и изнесува 20075 возила. Во приватниот сектор се наоѓаат 58.5% (11761) додека во општествениот сектор 41.5% (8314 товарни автомобили).

Овие видови возила најчесто се користат за задоволување на потребите со транспорт на земјоделските производи од земјоделските површини до домаќинствата, магацинските сместувачки простори во градските центри и другите места каде се врши продажбата на земјоделските производи.

Корелација помеѓу патната мрежа и нејзината просторна разместеност на руралните населби

Просторната разместеност и густина на мрежата на населбите во Република Македонија е тесно поврзана со природните, односно орографските прилики на просторот. Во зависност од местоположбата што ја заземаат населените места, различна е и нивната распространетост и густина. Додека во одделни подрачја мрежата на населби има донекаде правилна просторна композиција, во други подрачја таа е доста хетерогена. Во овој дел ќе ја разгледаме мрежата на населби во однос на централните места и во однос на сообраќајната мрежа.

Разместеност на селата во однос на централните места. - Посебен проблем претставуваше до неодамна оддалеченоста на некои селски населби од седиштето на општинскиот центар. Состојбите во Република Македонија укажуваат дека е мошне мал бројот на селата кои лежат до 5 км оддалеченост од 29^{те} градски места. Исто така, мала е

концентрацијата на селската популација и домаќинствата. Во некои пак зони на централните места не само што е мал бројот на селата туку не лежи ниту една населба. Вкупно во зоните од 29 градски места, односно до 5 км лежат 163 селски населби, или 9.8% од сите селски насеби во Македонија. Така, на пример, повеќе од 10 села лежат само во пет зони на централните места и тоа во Куманово (13), Охрид (10), Дебар (10), Гостивар (12) и Тетово (14). Од 5-10 села лежат во зоните на 11 централни места и тоа: Пробиштип (7), Свети Николе (6), Кочани (8), Делчево (5), Струмица (9), Гевгелија (5), Прилеп (6), Битола (9), Ресен (7), Струга (8) и Кичево (6 села). До 5 села лежат во зоните на 9 централни места и тоа во: Кратово (3), Штип (4), Радовиш (3), Валандово (3), Неготино (3), Кавадарци (3), Велес (3), Брод (3) и Скопје (3). Овие показатели покажуваат дека во најтесните гравитациони подрачја на централните места постојат диспропорции во сообраќајните врски, а за некои зони како Крива Паланка, Берово и Крушево воопшто нема села до 5 км оддалеченост.

Највисоко учество на села оддалечени од најблискиот град од 25 км постоеше во општина Брод, Гевгелија, Гостивар и Велес (преку 35-45%). Најголемо учество на села поврзани со асфалтиран пат со својот општински центар, од 34-68%, имаа општините Берово, Ресен, Валандово, Гевгелија, Охрид, Струмица и Тетово, а најслабо до 10%, во општините Брод, Крива Паланка, Кичево, Крушево и Велес. Со новата територијална поделба една од главните мерки е надминување на оваа состојба со што се формирани 123 општински центри, во чија надлежност припаѓа и грижата за локалните патишта.

Разместеност на селата во однос на сообраќајната мрежа. - Според карактеристиките на патната инфраструктура, во најдобра позиција се наоѓаат селата коишто лежат директно на самите сообраќајници. Тие имаат посебни погодности, како за побрз развој, така и за процесот на социо-економскиот развој на руралните подрачја. Додека селата кои се на поголема оддалеченост од главните сообраќајници бележат значителни непогодности поради отежнатите врски помеѓу производствените реони и пазарот, па кај овие подрачја е карактеристичен и изразито натуралниот начин на земјоделското производство.

Во најдобра позиција се наоѓаат селата коишто лежат директно на самите сообраќајници и тие имаат посебни погодности за побрз развој. Нивниот број изнесува 114 населби⁴ или 6.8% во однос на сите села во Македонија. Нивната разместеност вдоль магистралните патни правци е доста неуедначена. Најголем број села лежат на патниот правец М-1, односно релацијата Скопје - Гевгелија и тоа 13 села или на должина од 164 км лежат 13 села или просечно на 12.6 км доаѓа по една населба. Најмал број села се на магистралниот пат М-5, односно на релацијата Велес - Прилеп, преку Бабуна, каде лежат само две села.

Интересна е анализата на селата коишто лежат до 3 км оддалеченост од главните сообраќајници, направена од страна на проф. д-р Митко Панов. Вкупно во доменот до 3 км оддалеченост од главните патишта лежат 379 населби, или 22.7% во однос на сите села во Република Македонија. Меѓутоа и нивната раширеност е доста неуедначена. Така, на пример, над 30 села лежат само на 4 релации и тоа на: Скопје - Гевгелија (37), Скопје - Гостивар - Дебар - Охрид (76), Градско - Прилеп - Битола - Охрид (48) и на релацијата Велес - Штип - Радовиш - Струмица (42).

Според Пописот на население од 1994 година, утврдено е дека во 121 населено место воопшто нема население (Герасимовски Д.⁵). Најмногу раселени места има во општините Неготино и Радовиш по 11, што претставува повеќе од 35% од бројот на населените места

⁴ Панов М. (1976): Социјална географија и просторно планирање на примерот на СР Македонија. Скопје: ПМФ: Географски институт. 1976. стр. 97.

⁵ Gerasimovski D.: Demografski karakteristiki na Republika Makedonija spored novata terotorijalna podelba. Skopje: Zavod za statistika, 1997. str. 19

во овие две општини. Секако дека како една од причините на оваа неповолна состојба лежи и непогодната сообраќајна поврзаност на овие населени места со градските центри. Наоѓајќи се во една "сообраќајна изолација" населението во овие населени места, не се во состојба за "слободно комуницирање" изразено преку приливот на прехранбени производи што се пласираат на продажба, превоз на населението кое има потреба да се школува, да работи и сл. Ова население постепено се исселува од овие населени места.

Заклучни согледувања

Земјаќи ги во предвид вкупните знаења за влијанието на поширокото географско подрачје врз развојот на поголемите градски агломерации, може сосема сигурно да се каже дека досегашната развојна политика кај нас, во однос на изградбата на патната мрежа на село, не била во доволна мера во согласност со вистинските потреби и можности, т.е. не се темелела врз пошироки и подолгорочни согледувања и процеси. Според динамиката на движењето на структурата на неземјоделското население кое се очекува и во иднина да продолжи, се повеќе се наметнува прашањето за изградба, проширување и модернизирање на патната мрежа во селата.

Досегашното искуство на развиените земји во светот покажува дека, треба напоредно да се одвива, процесот на преселување на еден дел од селското население во градовите и процесот на ширење на индустријата на село, односно на развојот на терцијарните дејности во селските населби. Една ваква избалансирана политика може да претставува не само растоварување на градските населби од големи издатоци, туку и поефикасно користење на руралните подрачја, на земјиштето и на другите природни богатства.

Навистина сериозен проблем е тоа што стихијниот развој на деаграризацијата, урбанизацијата и миграцијата на селското население речиси ги испразни селата, но сепак пак еден голем дел од селското население останува да живее во нив.

Во иднина, без дополнителни мерки во развојната политика, селското население ќе се намалува не само релативно, т.е. како процент од вкупното население на Републиката, туку и апсолутно. Поголемиот степен на сообраќајното поврзување и изградбата на квалитетна патна мрежа со определена пропусна моќ, дисперзијата на индустриските погони во малите села, урбанистичкото уредување на селата ќе го забават трансферот на населението од руралните во урбаните средини.

На забрзување на процесот на миграцијата на селата во градовите и понатаму ќе влијае променетиот карактер и динамиката на деаграризацијата. Намалувањето на земјоделското население, како објективен процес ќе продолжи и понатаму, но сега се очекува тој да биде следен со деаграризација без изразита миграција. Таквиот тип на дневна миграција уште оддамна се остваруваше на просторите на Словенија (категијата на работници-селани). На овој начин во Македонија ќе се промени структурата на селското население кое сè повеќе ќе станува неземјоделско. Така, според податоците од Пописот на населени во 1994 година, од вкупното население кое живее во руралните населби (768817 лица), било активно 191971 или 24.96%. Како земјоделци и други сродни работници од ова вкупно активно рурално население се евидентирани 82325 лица или 42.8%, додека останатиот дел од активното население се занимава со други занимања од кои најголем дел 31% како рудари, индустриски и сродни работници, 5.4% како стручњаци и уметници, 5.23% како работници во трговија итн, што секако ја наметнува потребата за поголеми транспортни услуги било како јавен или режиски превоз.

На тој начин како крајна димензија за подобрување на оваа неповолна слика се наметнуваат следните потреби:

- изградба на локална патна мрежа, кај оние населени места каде отсуствува и нејзино поврзување со регионалните и магистралните патишта;
- обезбедување повеќе локални олеснувања, без разлика дали населението во руралните подрачја поседува сопствено возило или не;
- подобрување на автобуските услуги во руралните простори на тој начин што ќе се овозможи полесен пристап до јавниот транспорт;
- обезбедување финансиска поддршка за помалку доходните домаќинства во руралните подрачја;
- зголемување на ингеренциите на локалната власт за имплементирање на стратегијата за зголемен транспорт во руралните подрачја и сл.

Земјаќи ги во предвид вкупните знаења за влијанието на поширокото географско подрачје врз развојот на поголемите градски агломерации, може сосема сигурно да се каже дека досегашната развојна политика кај нас, во однос на изградбата на патната мрежа на село, не била во доволна мера во согласност со вистинските потреби и можности, т.е. не се темелела врз пошироки и подолгорочни согледувања и процеси. Лошо организираниот сообраќај во одредени производствени реони го дестимулира аграрното производство во нив, доведува дури и до напуштање на одредени култури, до промена на структурата на производството и до негова деградација. Земјоделството во сообраќајно затворени реони, по правило, е со изразити натурални белези (Мариово, Порече и др.).

Затоа се потребни дополнителни мерки при креирањето на државната политика за изградба на определен број рурални центри во кои ќе се лоцираат стопански и нестопански објекти за вработување и опслужување како за населението од овие, така и за населението од неколку околни села.

Според динамиката на движењето на структурата на неземјоделското население кое се очекува и во иднина да продолжи, сè повеќе се наметнува прашањето за изградба, проширување и модернизирање на патната мрежа во селата. Посебно значајна мерка е урбанистичкото уредување на овие рурални центри и нивно поврзување со квалитетна патна мрежа. Во голема мера свој придонес од овој аспект се очекува од одредени законски мерки на државата кои ќе делуваат стимулативно, а посебно од локалната власт во новонастанатите општини.

Литература:

1. Герасимовски Д. (1997): Демографски карактеристики на Република Македонија според новата територијална поделба. Скопје: Завод за статистика, 1997.
2. Завод за статистика на Република Македонија, (1999): Сообраќај и врски во Република Македонија 1996-1998 година. Скопје: ЗСРМ, 1999.
3. Jovanović Svetislav (1973): Agrarne operacije. Beograd: Građevinska knjiga, 1973. str. 21-23
4. Панов М. (1976): Социјална географија и просторно планирање на примерот на СР Македонија. Скопје: ПМФ: Географски институт. 1976.
5. Rural transport policy and equity (1998): A discussion paper prepared by Dr. Brenda Boardman of the Environmentatl Change Unit, Oxford University on behalf of CPRE, the Countryside Commission and the Rural Developmente Commision. [London]: Signal Press, 1998.
6. Simonović Đorđe (1980): Uređenje seoskih teritorija i naselja. Beograd: Građevinska knjiga, 1980. Str. 20-29
7. Темјановски Р.(2000): Патната инфраструктура како генерички ресурс за циркулација на луѓето во Република Македонија. Скопје: ПМФ (Магистерски труд), 2000.