



УНИВЕРЗИТЕТ "СВ. КИРИЛ И МЕТОДИЈ" - СКОПЈЕ
ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ

М-р Темјановски Ристе

"ТРАНСПОРТНИОТ СИСТЕМ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА И
ЕВРОПСКИТЕ СТОПАНСКИ ТЕКОВИ"

ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА

Скопје, 2004

Ментор:

**Проф. д-р Огнен Дамев
Економски факултет - Скопје**

Членови на комисијата:

**1. Проф. д-р Огнен Дамев
Економски факултет - Скопје**

**2. Проф. д-р Наталија Николовска
Економски факултет - Скопје**

**3. Проф. д-р Ирена Кикеркова
Економски факултет - Скопје**

4. _____

5. _____

Датум на одбраната:

Дата на промоцијата:

Научна област: Економски науки

СОДРЖИНА

АПСТРАКТ ABSTRACT ПРЕДГОВОР

I. ВОВЕД.....	1
I.1. Вовед во темата.....	1
I.2. Предмет, цели и задачи на истражувањето.....	5
I.3. Методологија на истражувањето	8
II. ОСВРТ КОН ДОСЕГАШНИТЕ ИСТРАЖУВАЊА ВО ВРСКА СО ТРАНСПОРТНИТЕ СИСТЕМИ: КОМПАРАТИВНИ ИСКУСТВА	17
II.1. Досегашни истражувања со транспортните системи во светски рамки	17
II.2. Досегашни истражувања со транспортните системи во Р. Македонија	25
III. РАЗВОЈНА СТРАТЕГИЈА НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА ВО ВРСКА СО ТРАНСПОРТНАТА ПРОБЛЕМАТИКА	30
III.3.1. Транспортот и транспортната политика во ЕУ.....	30
III.1.1. Значење на транспортната политика во земјите од ЕУ	31
III.1.2. Цели на транспортната политика во ЕУ.....	34
III.1.3. Инструменти на транспортната политика во ЕУ.....	37
III.2. Модел на трансевропска транспортна мрежа.....	42
III.2.1. Инфраструктурна екипираност на ТЕТМ	45
III.2.1.1. Патна мрежа	46
III.2.1.2. Железничка мрежа	48
III.2.1.2. 1. Сегашна состојба на железничката мрежа во ЕУ	50
III.2.1.2. 2. Железничка мрежа за супер брзи возови	50
III.2.1.2. 3. Конвенционална железничка мрежа	52
III.2.1.2. 4. Идни проекти за ревитализација на железничката мрежа	54
III.2.1.3. Авионски сообраќај.....	55
III.2.1.3.1. Идни развојни тенденции на трансевропската воздушна мрежа	57
III.2.1.4. Копнени пловни патишта и пристаништа.....	59
III.2.1.5. Морски пристаништа	61
III.3. Видови транспортни модели и политика на интермодалитет во земјите на ЕУ	62
III.4. Просторно плански развојни траектории во Европа	66
III.4.1. Паневропските транспортни коридори.....	69
III.4.2. Интеррегионално и трансгранично просторно планирање на сообраќајните коридори.....	71
III.4.3. Просторно планските приоритети на транспортните коридори во Југоисточна Европа и импликациите врз македонскиот простор	75

III.5. Глобализацијата, транспортот и одржливиот развој	79
III.5.1. Местото на Европа во глобалните економски процеси	82
III.5.2. Моделот на одржлив развој и потребата за транспортна интеграција во ЕУ	84
IV. ЗНАЧЕЊЕ НА ПРИРОДНО-ГЕОГРАФСКИТЕ ФАКТОРИ ЗА ПРОСТОРНА ДИСТРИБУЦИЈА НА СООБРАЌАЈНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВО Р. МАКЕДОНИЈА	88
IV.1. Географската положба како фактор за развој на сообраќајната инфраструктура	88
IV.2. Релјефот како фактор за развој на сообраќајната инфраструктура	89
IV.3. Инженерско-геолошките карактеристики како фактор за просторна дистрибуција на видови на сообраќај	93
IV.4. Климатските карактеристики како фактор за одвивање на сообраќајот	94
IV.5. Биогеографските карактеристики како фактор за развој на сообраќајот	97
IV.6. Педолошките карактеристики како фактор за развој на сообраќајот	98
IV.7. Заклучни согледувања	100
V. ОПШТЕСТВЕНО-ЕКОНОМСКИТЕ ФАКТОРИ КАКО УСЛОВ ЗА РАЗВОЈ НА СООБРАЌАЈНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВО Р. МАКЕДОНИЈА	106
V.1. Социо-географските карактеристики како фактор за развој на сообраќајот во Р. Македонија	106
V.1.1. Бројна движење на населението во Р. Македонија	106
V.2. Разместеност на населбите во однос на сообраќајната мрежа и во однос на поголемите градски центри	115
V.3. Економско-географските карактеристики како фактор за развој на сообраќајот во Р. Македонија	118
V.4. Заклучни согледувања	124
VI. МАКЕДОНИЈА ВО МЕЃУНАРОДНИТЕ ОПШТЕСТВЕНО-ЕКОНОМСКИ ТЕКОВИ	127
VI.1. Транспортниот промет во функција на надворешнотрговската размена: фази во економскиот развој на Р. Македонија	127
VI.1.1. Трговските врски во Македонија во периодот на Османлиското владеење до почетокот на Втората светска војна	128
VI.1.2. Стопанството во Македонија помеѓу двете светски војни	133
VI.1.3. Надворешнотрговската размена во Македонија во рамките на поранешна СФРЈ	134
VI.1.4. Надворешнотрговската размена во Македонија после 1991 година	139
VI.1.4.1. Структура и производна дистрибуција на надворешната трговија	142
VI.1.4.2. Остварен промет во надворешнотрговската размена по вид на транспорт - компаративна анализа со земјите од ЕУ	144
VI.1.4.4. Географска дистрибуција на надворешната трговија	153
VI.2. Регионалната соработка и стимулирањето на транспортниот промет како значаен чекор кон евроинтеграциските процеси	162
VI.2.1. Проширувањето на Унијата и креирање на нов европски регионален модел	162
I. 2.1.1. Регионалната економска соработка помеѓу земјите од Централна и Источна Европа во евроинтеграциските процеси	163

VI.2.1.2. Економската соработка помеѓу земјите од ЈИЕ со посебен акцент на нивната трговска размена	166
VI.2.1.3. Иницијативи кои ја стимулираат регионалната соработка меѓу земјите од ЈИЕ ...	170
VI.2.1.4. Земјите од регионот на Западен Балкан и нивните активности во процесот на евроинтеграции	172
VI. 2.1.4.1. Главни економски карактеристики на земјите од просторот на Западен Балкан	173
VI.2.1.4.2. Стимулирање на трговска размена кај земјите од Западен Балкан со ЕУ како значаен чекор кон евроинтеграциските процеси.....	176
VI.3. Заклучни согледувања	178
VII. АНАЛИЗА НА ПОСТОЈНАТА СОСТОЈБА НА СООБРАЌАЈНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ПРОМЕТОТ ВО Р. МАКЕДОНИЈА	181
VII.1. Етапи во развојот на сообраќајот во Македонија	181
VII.1.1. Историски развој на сообраќајот во Македонија од најстарото минато до Првата светска војна	182
VII.1.2. Сообраќајот во Македонија во периодот помеѓу двете светски војни.....	186
VII.1.3. Сообраќајот во Македонија во периодот од ослободувањето до денес	188
VII.1.3.1. Состојби со патниот сообраќај	188
VII.1.3.2. Состојби со железничкиот сообраќај	189
VII.1.3.3. Состојби со воздушниот сообраќај	190
VII.1.4. Постојни состојби на сообраќајната инфраструктура во Р. Македонија	191
VII.1.4.1. Патен сообраќај	191
VII.1.4.1.1. Меѓународни или Е патишта.....	201
VII.1.4.1.2. Останати објекти на патната инфраструктура во Р. Македонија	202
VII.1.4.1.3. Степен на моторизација	204
VII.1.4.2. Железнички сообраќај	205
VII.1.4.3. Авионски сообраќај	208
VII.1.4.4. Поштенскиот и телекомуникацискиот сообраќај	210
VII.1.4.5. Останати видови сообраќај	212
VII.2. Остварен промет во сообраќајот во Р. Македонија	213
VIII. ТРАНСПОРТНИТЕ КОРИДОРИ ВО Р. МАКЕДОНИЈА КАКО СОСТАВЕН ДЕЛ ОД ЕВРОПСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА	218
VIII.1. Местото на македонските коридори во Балканската и Европската транспортна мрежа	218
VIII.1.1. Коридорот 8.....	219
VIII.1.1.1. Состојби на сообраќајната инфраструктурата во Р. Македонија за потребите на коридорот 8.....	222
VIII.1.2. Коридорот 10.....	224
VIII.1.2.1. Состојби на сообраќајната инфраструктурата во Р. Македонија за потребите на коридорот 10.....	226
VIII.1.3. Остварен промет на моторни возила и патници на граничните премини на коридорите 8 и 10.....	227
VIII.1.4. Институционални мерки кои би овозможиле подобрување на транспортното поврзување на коридорите 8 и 10	231
VIII.1.5. Заклучни согледувања	232

IX. ТРАНСПОРТНИОТ СИСТЕМ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ВО ФУНКЦИЈА НА ЕВРОПСКИТЕ СТОПАНСКИ ТЕКОВИ	234
IX.1. Организација и функционирање на сообраќајниот систем на Р. Македонија	234
IX.2. Транспортниот систем на Р. Македонија и европските транспортни стопански текови	239
IX.2.1. Промените во регионалното пејзаж на Европа и нивното влијанието врз транспортни прометни текови на Р. Македонија	240
IX.2.2. Р. Македонија во меѓународните транспортни текови	242
IX.2.2.1. Патен сообраќај	243
IX.2.2.2. Железнички сообраќај	245
IX.2.2.3. Авионски сообраќај	247
IX.2.2.4. Воден сообраќај.....	249
IX.2.2.5. Поштенски сообраќај	252
IX.2.2.6. Телекомуникациски сообраќај	254
IX.3. Значењето на транспортните прометни движења во Р. Македонија врз регионалната трансформација на просторот: диспаритети, погодности и колизии.....	257
IX.4. Стратешки цели во идниот развој на транспортната политика на Р. Македонија	261
IX.4.1. Општи развојни цели на идната сообраќајна политика во Р. Македонија	264
IX.4.2. Посебни цели на идната сообраќајна политика во Р. Македонија.....	266
IX.5. Ефектите од досегашните процеси на регионална интеграција кај земјите од Југоисточна Европа: одредени проблеми и погодности во вклучување на Р. Македонија во европските транспортни прометните текови	267
IX.5.1. Одредени проблеми и тешкотии во вклучувањето на Р. Македонија во европските транспортни прометни текови	272
IX.5.1.1. Финансиските фондови како ограничувачки фактор во вклучувањето на Р. Македонија во европските транспортни прометни текови.....	274
IX.5.1.1.1. Значењето на инвестициите во развојот на транспортната инфраструктура	274
IX.5.1.1.2. Процесот на децентрализацијата и промените на инвестиционата политика во доменот на транспортната инфраструктура	282
IX.5.1.1.3. Одредени искуства и можни решенија за обезбедување на финансиските средства во транспортниот сектор	284
IX.5.2. Погодности за приклучување на Р. Македонија во европските транспортни текови	287
IX.5.2.1. Транспортниот систем на Р. Македонија во однос на регионалните и европските транспортни системи	287
IX.5.2.2. Јакнење на конкурентноста во македонската економија како фактор за приклучување во европските стопански текови	291
IX.5.2.2.1. Економски ефекти од туризмот во Р. Македонија	295
IX.5.2.2.1.1. Остварен туристички промет според земја на потекло на туристите	298
IX.5.2.2.1.2. Остварен туристички промет по видови туристички места	300
IX.5.2.2.1.3. Р. Македонија и европските туристички прометни текови	303
X. РЕЗУЛТАТИ И ДИСКУСИЈА	307
XI. ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА	314
ПРИЛОЗИ	323
SUMMARY	341
КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА	353

СПИСОК НА КАРТОГРАФСКИ ПРИЛОЗИ:

- КАРТА БР. 1:** ТРАНСЕВРОПСКА ТРАНСПОРТНАТА МРЕЖА - ПЛАН 2010 ГОДИНА
- КАРТА БР.2:** ТРАНСЕВРОПСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА - ЖЕЛЕЗНИЧКА МРЕЖА
- КАРТА БР.3:** ВОЗДУШЕН ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ НА ЗЕМЈИТЕ ОД ЕУ ВО 2000 ГОД
- КАРТА БР. 4:** ТРАНСПОРТНИ ПРОЕКТИ УСВОЕНИ НА СОСТАНОКОТ ВО ЕСЕН
- КАРТА БР. 5:** ЕВРОПСКИ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ
- КАРТА БР.6:** ПРОСТОРНО ПЛАНСКИ ПРИОРИТЕТИ ВО ЈУГОИСТОЧНА ЕВРОПА
- КАРТА БР.7:** ГРАНИЦА И ДОЛЖИНА НА ГРАНИЧНАТА ЛИНИЈА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
- КАРТА БР.8:** ОБИКОЛНА ТРАСА СКОПЈЕ-ЗАГРЕБ
- КАРТА БР.9:** ЕВРОПА - РЕГИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД 2004
- КАРТА БР.10:** ТРГОВСКА РАЗМЕНА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА СО НАЈВАЖНИ ЗЕМЈИ ПАРТНЕРИ
- КАРТА БР.11:** TRADE AND TRANSPORT FACILITATION IN SOUTHEAST EUROPE PROJECT
- КАРТА БР.12:** ПАТНА МРЕЖА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
- КАРТА БР.13:** МЕЃУНАРДОНИ ПАТНИ ПРАВЦИ КОИ ПОМИНУВААТ НИЗ РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ИЛИ ВО НЕЈЗИНОТО ОКРУЖУВАЊЕ
- КАРТА БР.14:** МЕЃУНАРОДНИ "Е" ПАТИШТА КОИ ПОМИНУВААТ НИЗ МАКЕДОНИЈА
- КАРТА БР.15:** ПАНЕВРОПСКИ КОРИДОРИ КОИ ПОМИНУВААТ НИЗ Р. МАКЕДОНИЈА
- КАРТА БР.16:** ЕВРОПА - 2004
- КАРТА БР.17:** ЖЕЛЕЗНИЧКА МРЕЖА, ВОДЕНИ ПАТИШТА И ПРИСТАНИШТА ВО ЛИЕ
- КАРТА БР.18:** ПРОЕКТ НА МЕДИТЕРАНСКИ ПАТЕН ПРСТЕН
- КАРТА БР.19:** РАЗВОЈНИ КОРИДОРИ ПОМЕЃУ ГЛАВНИТЕ ГРАДСКИ ЦЕНТРИ ВО ЛИЕ
- КАРТА БР. 20:** ТУРИСТИЧКИ РЕГИОНИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

СПИСОК НА КРАТЕНКИ И ОБЈАСНУВАЊА

ЕИБ - Европска инвестициона банка
ЕСДП (European Spatial Development Perspective) - Европската просторно развојна перспектива
ЕСТИА - (European Space and Territorial Integration Alternatives)
Европски просторно и територијално интеграциски алтернативи
ТЕМ - Транс-европска мрежа
ТЕТМ - Транс-европска транспортна мрежа
УСД - Американски долари
ЕУР - Евра

РЕГИОНАЛНИ И ПОЛИТИЧКИ ГРУПАЦИИ И АСОЦИЈАЦИИ

- *ЕУ* - Австрија, Белгија, Германија, Грција, Ирска, Италија, Данска, Шпанија, Финска, Франција, Велика Британија, Луксембург, Холандија, Португалија, Шведска, Чешка, Унгарија, Полска, Словачка, Словенија, Естонија, Летонија, Литванија, Малта и Кипар
- *Земји кандидатки на ЕУ* - Бугарија, Романија, Хрватска^а и Турција
- *Евројска економска област* - Исланд, Лихтенштајн, Норвешка, ЕУ.
- *ЕФТА* - Швајцарија, Исланд, Лихтенштајн и Норвешка;
- *ЦЕФТА* - Полска, Чешка, Унгарија, Словачка, Словенија, Романија, Бугарија и Хрватска^б.
- *Земји од Медитерански басен* - Албанија, БиХ, Кипар, Мароко, Македонија, Малта, Алжир, Египет, Гибралтар, Хрватска, Израел, Јордан, Либан, Либија, Палестина, Словенија, Тунис, Турска, Србија и Црна Гора.
- *ЦЕИ* - Австрија, Италија, Чешка, Бугарија, Унгарија, Полска, Романија, Словачка, Словенија (како земји кандидати на ЕУ) и Албанија, БиХ, Хрватска, Македонија, Србија и Црна Гора, Украина и Беларусија (вкупно 17 држави членки).
- *СЕЕЦП* - Македонија, Албанија, Бугарија, Турција, Грција, Србија и Црна Гора, Романија, БиХ и Хрватска со статус на набљудувач.
- *ЦИЕ* - Албанија, БиХ, Бугарија, Чешка, Естонија, Хрватска, Унгарија, Литванија, Латвија, Малта, Македонија, Полска, Романија, Словенија, Словачка и Србија и Црна Гора.
- *Вишеградска четворка* - Република Чешка, Унгарија, Словачка и Полска.

^а Од 2004 година.

^б Забелешка: Со стапување во полноправно членство во ЕУ во 2004 година на првонаведените 5 земји (Полска, Чешка, Унгарија, Словачка и Словенија), во оваа групација остануваат Романија, Бугарија и Хрватска, додека преговорите со Македонија се во тек.

М-р Ристе Темјановски

"ТРАНСПОРТНИОТ СИСТЕМ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА И ЕВРОПСКИТЕ СТОПАНСКИ ТЕКОВИ"

АПСТРАКТ

Денес се соочуваме со значајни регионални промени - економски и политички, кои наметнуваат и нови специфични побарувања во развојот на транспортните системи. Интеграциските процеси во европските рамки претставуваат главни меѓународни фактори кои директно влијаат врз развојот на транспортната инфраструктура.

Ефикасен транспортен систем претставува клучен фактор во креирањето и функционирањето на заедничкиот внатрешен пазар во Европа, а постојниот развој на транспортната политика е централна фигура за ваквиот успех. Ефикасната транспортна инфраструктура е основа за постигнување на слобода на движење во ЕУ, што е и основна цел на политиката на ЕУ.

Со цел да се кординираат напорите на источно-европските земји за развој и модернизација на нивните транспортни системи како составен дел од успешна интеграција во европската транспортна мрежа, на Втората паневропска транспортна конференција, одржана на Крит во март 1994 беа дефинирани патиштата на најзначајните меѓународни транспортни коридори. Тие понатаму беа надополнети на Третата конференција на европските министри за транспорт во Хелсинки, каде беше усвоен и новиот десетти коридор. Развојот на транспортните оски е од највисоко значење за отварање на поранешните неразвиени централизиран економии во Европскиот и глобален пазар.

Сегашната ситуација во македонскиот транспорт не е задоволувачка, особено во железничкиот и комбинираниот сообраќај. Транзицијата во Македонија во пазарна економија мора да резултира и со промени во транспортната политика. Стратегијата на транспортниот развој во Република Македонија мора да ги надмине внатрешните потреби и можности и да се разгледаат надворешните, посебно оние во ЕУ. Подобрувањата на транспортните услови во Македонија претставува стратешки национален приоритет и допринос кон европската транспортна политика. Без оглед на времето на пристапување во ЕУ, Македонија мора да направи навремени подготовки за да биде способна за влез во ЕУ. Транспортна интеграција на Македонија со ЕУ треба да се насочи преку поврзувањето на транспортните системи, а индиректно низ интеграцијата на економските и други субјекти. Македонија е од особено значење за ЕУ како транзитна земја на патниот, железничкиот и комбиниран транспорт, особено поради поврзаноста со Грција, која е земја членка на ЕУ. Затоа, се очекува Македонија да изгради соодветна инфраструктура, и да ја имплементира транспортна политика за ефикасен и недискриминаторски проток на добра, услуги, капитал и луѓе.

Клучни зборови: транспорт, транс-европска транспортна мрежа, транспортна политика, транспортни системи, економски развој, проток на капитал, трговија, надворешнотрговска размена.

MSc RISTE TEMJANOVSKI

**“TRANSPORT SYSTEMS IN REPUBLIC OF MACEDONIA AND EUROPEAN
ECONOMIC FLOW”**

ABSTRACT

Our times are marked by important regional changes-economies and political, that set new specific requirement for the development of the transport systems. The integration processes within the European framework constitute one of the major international factors that directly influence the development of the transport infrastructure.

An efficient and effective transport system is a key factor in the creation and operation of a common internal market in Europe and the ongoing development of the transport policy is central figure to its success. Efficient transport infrastructure is fundamental to achievement of freedom of movement across the EU, which is a primary, objective of EU policy.

In order to co-ordinate the efforts of the East-European countries for developing and modernizing their transport systems as part of their successful integration in the European transport network, the roads of the most import international transport corridors in Central and Eastern Europe were defined at the Second Pan-European Transport Conference, held in Crete in March 1994. They were further elaborated at the Third Conference of the European Ministers for Transport in Helsinki, where a new, tenth corridor was considered. The development of the transport axes of paramount significance is conditioned by the opening of the former undeveloped centralized economies to the European and global market.

The present situation in Macedonian transport is not satisfactory, notably in rail, air and combined transport. Macedonia's transitions to a market economy also must result in a shift in transport policy. The strategy of transport development in Republic of Macedonia must arise from internal needs and possibilities, and has to consider external events, chiefly those in the EU. The improvement of transport conditions in Macedonia represents a strategic national issue of first priority and a contribution to the European transport policy. Regardless of the time of its association in the EU, Macedonia must make its preparations in due time to be capable of entering the EU. Transport integration of Macedonia with the EU can be traced directly through linking up the transport systems, and indirectly through the integration of economic and other subjects. Macedonia is significant for EU as a transit country for road, rail and combined transport, specially the connections with Greece, which is a member state of the EU. Therefore, it is expected that Macedonia incorporates an adequate infrastructure, implements the common traffic policy and has an efficient, non-discriminating transit flow of goods, services, capital and people.

Key words: transport, trans-European transport network, transport policy, transport systems, economic development, inflow of capital, trade, external trade.

ПРЕДГОВОР

"Патот не е само дел од најголемиите човекови институции, само затоа што е темел на општанокошт на општеството, туку има удел и во секој сегмент на државата. Патот ја одредува големината, развојот и функцијата на многу градови. Патот го контролира развојот на сиреџијата и местото на бизниса. Патот му дава рамка на секуларниот економски развој. Патот ја контролира целата трговија и што е најважно сите идеи. Со својата скромна функција тој е неопходен водич без кој прогресот од место до место би бил непрекинати експерименти; тој е средство без кој организираното општество не би било можно. Патот ја поткренува и ја контролира целата историја".

Hilaire Belloc: *The Road*. London, 1923

Со практичниот проблем на транспортот се среќаваме од општанокошт на човекавата заедница до денес. Транспортот е општојан пронајден феномен на човекиите цивилизации. Човекошт во општагата на подобри услови за живеење, откривајќи нови простори, градел нови населби и ја ширел својата култура. Секуларниот цивилизациски развој бил пронајден со пробивање и градење на патите, за оплесна комуникација до саканиите места. Географските хоризонти се проширени од запознавањето на екуменот до сипуштањето на човекошт на Месечината и на овој континуитет како да му нема крај.

Од економски аспект, транспортната инфраструктура е крвооток кој го опслужува општанскиот организам, овозможувајќи негово функционирање и развој. Познатит економист Хириман инфраструктурата ја дефинира како јавен или општествен капитал (*Social Overhead Capital*) кој дава основни услуги без кои примарните, секундарните и терцијарните дејности не би можеле да функционираат. Со други зборови производните дејности не можат да произведуваат и да пласираат добра на пазарот ако немаат соодветен инпут како што се транспортните услуги. Транспортната инфраструктура преиспитува функција за експлоатирање на општанскиот простор, учествува во поделбата на работата и досигнатитот степен на општанскиот и технолошкиот развој

Од ише причини докторската дисертација **"Транспортниот систем на Република Македонија и европските стопански текови"**, преиспитува можност за подобро разбирање на соодносот помеѓу значењето и улогата на транспортната инфраструктура и транспортниот промет, во секуларниот општествено-општански развој и организација на просторот во државата. Во овој труд е најравен обид се укаже на одредени ограничувања, недосигнатости и проблеми во досегашната

развојна стратегија и економска политика во Македонија, но и да се поинтегрира сега сериозно и одговорно во креирањето, усвојувањето и остварувањето на стратегијата и политиката на трансформација во економскиот развој во земјата. Покрај огромното благоденство од функционирањето на трансформационите системи, како што се економскиот развој, развој и поинтегрирање на социјалниот развој, толку и грешките и промашувањата исто така долгорочно се осветлуваат нанесувајќи помали, поголеми или пражни економски штети во развојот на земјата.

Презентираното материјал од овој труд се јавува како резултат на лично долгогодишно искуство со оваа материја и добиени сознанија од консултирана литература на бројни домашни и странски автори, кои во зависност од својот домен на истражување (економисти, географи, просторни планери, градежни инженери и сл.) оваа материја ја претвораат од свој предметен аспект. Во оваа дисертација можеби не се дадени одговори на сите прашања во доменот на трансформативната инфраструктура и социјалниот развој, или некои се само начнати и отворени за понатамошни истражувања, што секако зборува за комплексноста на самата материјата и нејзиното значење во социјалниот развој и секојдневниот живот воопшто.

Покрај корисената литература и компјутерска технологија (која во секој случај денеска овозможува многу појасно, полесно и посодржајно да одговориме на поставените задачи), чувствувам неизмерна потреба да изразам искрена благодарност на сите оние прекрасни личности и еминентни професори кои посредно или непосредно помогнаа во изработката на овој труд. Длабока наклонетост и почин изразувам кон мојот ментор Проф.д-р Огнен Дамев, со чија помош овој труд го доби овој финален облик. Неговата научна продробеност и интуитивност ми помогнаа за проникнување во многу содржини и тајни од оваа опсежна проблематика.

Длабока и искрена благодарност должам и на Проф.д-р Ирена Кикеркова за дадената несебична помош, истражност, коректност и корисните сугестии. Благодарност изразувам и кон Проф.д-р Најалија Николовска за стручна помош и предложената литература во текот на работењето на оваа материја. Чувствувам неизмерна потреба да изразам посебна благодарност и кон професорите Александар Стојмилов и Михаило Зиков не само за помошта што ми ја дадоа во изработка на овој труд, туку и за советите и попрошениото време во изминатите години од заедничката соработка, кои имаат неизбришлива трага во мојот живот и професионална ориентираност.

Изразувам срдечна благодарност и кон Економскиот факултет - Скопје, за разбирањето и прифаќањето на една ваква интересна и актуелна проблематика да биде работена во оваа институција. Изразувам благодарност и на колежите и професорите од Институтот за географија, како и на сите кои не се посебно наведени, а допринеле на некој начин за финализација и во обликување на овој труд.

Благодарност изразувам и кон Министерството за образование и наука, АМСМ - Скопје за финансиската помош во изработката на овој труд.

Посебна искрена благодарност должам и кон моето семејство сојузата Виолета, ќерката Сања и синот Стефан, за големата поддршка, разбирање, пријателност и истражност за целиот период посветен на оваа работа.

Рисие Темјановски