

ЕФИКАСЕН ТРАНСПОРТЕН СИСТЕМ КАКО КЛУЧЕН ФАКТОР НА ЕКОНОМСКИОТ И СОЦИЈАЛЕН РАЗВОЈ - СО ПОСЕБЕН АСПЕКТ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА -

Ристе Темјановски

Во овој труд се прикажани и анализирани транспортните инфраструктурни системи, како еден од доминантните чинители на економската и регионалната интеграција. Транспортот е клучен елемент на секое општество. Предностите во транспортната технологија ги прошируваат пазарите, овозможувајќи нови производствени методи, унапредувајќи и зајакнувајќи ги социјалните, политичките и економските врски помеѓу земјите и географските простори. Транспортниот сектор игра главна улога во социјалниот и економскиот развој на секое општество. Генерира вработувања, помага во регионалниот развој, ги зајакнува врските помеѓу трговските протоци и обезбедува пристап до сите видови на услуги, слободни активности и работни можности. Транспортот е клучен фактор за модерните економии. Економскиот развој не е нималку едноставен процес поради неговата комплексност, а со тоа улогата и значењето на транспортот во неговиот развој. Се до ден денеска постојат разни мислења, кои сеуште не се доволно разјаснети. Прашањето е: дали транспортот претставува генератор на развојот или неговата улога претставува поттикнувач на економскиот развој. Но секако, без сомнение позитивните врски помеѓу економската и транспортната инфраструктура постојат, но потребно е да се изнајде соодветен модел за нивно ефектуирање.

Клучни зборови: транспорт, транспортна политика, транспортни системи, економски развој, проток на капитал, трговска размена.

EFFICIENT TRANSPORT SYSTEM AS KEY FACTOR OF ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT - SPECIAL ATTENTION TO THE CASE OF REPUBLIC OF MACEDONIA -

Riste Temjanovski¹

In this paper are shown and analyzed transport infrastructural systems, as one of domineering constituents of economic development and regional integration. Transport is a key element in the development of any society. Advances in transport technology have extended the range of markets, enabled new methods of production, fostered specialization and strengthened social, political and economic ties between countries and major geographic areas. The transport sector plays a major role in the social and economic development of each society. It generates substantial employment, assist regional development, enforce links between trading flows

¹ Ристе Темјановски, д-р по Економски науки

Riste Temjanovski, Ph.D. Economical Sciences riste@iunona.pmf.ukim.edu.mk

Faculty of Natural Sciences and Mathematics, Arhimedova 5, 1000 Skopje, R. Macedonia

and provide access to all sorts of services, leisure activity and job opportunity. Transport is a key factor in modern economies. Economic development is not a simple process by reason of their complex and role and meaning such transport plays of its development. But, up to day many different opinions exist about their role that has not been sufficiently studied yet. The question is: does role of transport play generator of development or their role represent simply alleviating of economic development. A positive relation between economic and transport infrastructure exist without doubt, but it is need to find perfect model to their effected.

Key words: transport, transport policy, transport systems, economic development, inflow of capital, trade.

Улогата на транспортната политика во општествениот развој

Со практичниот проблем на транспортот се среќаваме од постанокот на човековата заедница до денес. Транспортот е постојан пропратен феномен на човековите цивилизации. Човекот во потрагата на подобри услови за живеење, откривајќи нови простори, градел нови населби и ја ширел својата култура. Севкупниот цивилизациски развој бил пропратен со пробивање и градење на патишта, за полесна комуникација до саканите места. Географските хоризонти се проширени од запознавањето на екуменот до спуштањето на човекот на Месечината и на овој континуитет како да му нема крај.

Од економски аспект, транспортната инфраструктура е крвоток кој го опслужува стопанскиот организам, овозможувајќи негово функционирање и развој. Познатиот економист Хиршман 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 претставува функција за експлоатирање на стопанскиот простор, учествува во поделбата на работа и достигнатиот степен на стопанскиот и технолошкиот развој.

Транспортот и транспортната политика 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. Следен чекор претставува 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).

Во идните развојни планови на ЕУ како приоритет од највисок степен се зема економската димензионираност на транспортниот сектор. Вкупните трошоци се движат до 1,000 милијарди евра, што претставува повеќе од 10% од вредноста на БДП. 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.²

Последните петнаесеттина 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.³ Во 1993 година, стапил на сила договорот од Мастрихт, 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.

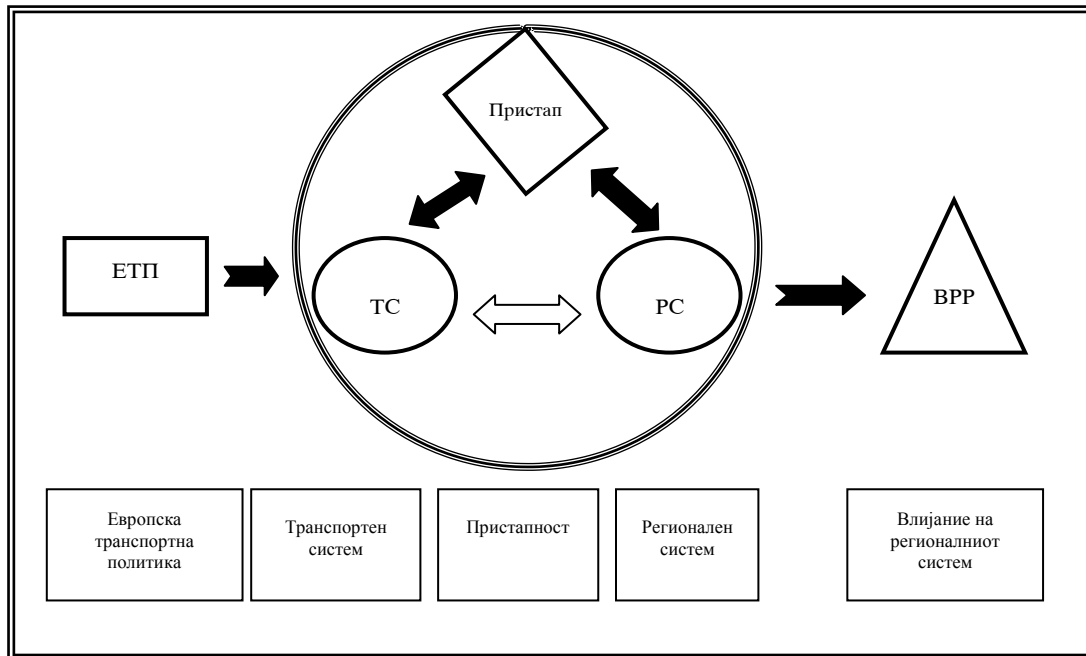
Покрај економската развиеност, ЕУ сепак се соочила и со проблеми на економска нерамнотежа. Од една страна се протегале региони со голема централизација на население и економските активности (проследени со високи трошоци за надминување на сообраќајните метежи, загадување на животната средина и транспортни 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 олесиле 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

² EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-11.

³ 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.

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.

Графикон 1: Модел на транспортната инфраструктура и транспортните трошоци во развојот на Европските региони⁴



Извор: *Institute for Prospective Technological Studies, Sevilla, 2000.*

Постојната дисхармонија кај транспортните модели, ја наметнало потребата за превземање на соодветни мерки на национално и локално ниво во контекст на транспортната политика:⁵

⁴ Горе наведениот модел го анализира на влијанието на европската транспортна политика врз регионалниот развој е составен од три елементи: транспортен систем, пристапноста и регионалниот систем. Проценката е направена со взаемно дејство на импутот вр транспортниот систем, а тоа се промените на заедничката транспортна политика и оупутот влијанието на регионалниот развој.

Транспортниот систем ги опфаќа следните елементи: инфраструктура, транспортна екипираност, транспортните компании, транспортната политика.

Пристапноста се разликува според карактерот на услугите за патници, видот на товар, квалитетот на услуги и според категориите на растојанието.

Регионалниот систем ги вклучува описот на регионалната структура и проценка на квалитетот на регионалниот систем.

Овде се претставени некои основни информации кои се однесуваат на транспортниот систем и регионалниот систем на регионите, Проценките се дадени на објективни факти и од друга страна на субјективната проценка на влијанието. При тоа се вклучуваат статистичките податоци и проценката на локалните состојби.

⁵ ЕС: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 16-21.

Модел и цели на трансевропска транспортна мрежа

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,“⁶ 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. Европската регионална политика уште во 1989 година помеѓу останатите цели за намалување на дебалансот во одредени региони како еден од клучните модели во прв план ја апострофира ТЕТМ за надминување на ваквите состојби. Имено околу 70% од фондовите биле наменети за економско-заостанатите региони. Тие се во најголем дел лоцирани на периферните делови на Унијата во земјите како што се Ирска, јужниот дел на Италија и Шпанија. Ако се анализираат политичките мерки за намалување на регионалните диспаритети и нееднаквости споменати погоре, состојбата е следна: на прво место се наметнува потребата за подобрување на физичката инфраструктура во регионот, на второ место доаѓа квалитетот на работната сила, т.е. присуството на човечкиот капитал и на трето место поддршката за производниот сектор.⁷

Физичката поврзаност претставува витална сила за понатамошниот развој на единствениот внатрешен пазар и јакнењето на економската и социјална кохезија. Овие аспекти се клучни елементи за развивање на националните мрежи кон трансевропска транспортна мрежа. Целта била да се понуди висококвалитетна инфраструктура, комбинирана со сите модели на транспорт кои ќе овозможат оптимално користење на постојните капацитети.

Со развивање на идејата за формирање на трансевропска транспортна мрежа, една од главните цели на ЕУ било проширувањето на транспортната мрежа кон исток и југ, со цел да се овозможи интегрирање не само со транспортни мрежи на земјите од ЦИЕ, туку и со нивните економии. *„Ниту не ја симболизира или не ја појаснува интеграцијата во Европа, подобро од воспоставениите физичките врски во трансевропските системи и ниту не е позначајно за развојот на земјите апликантите од воспоставување на ефикасна*

⁶ 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.

⁷ European Commission: *Thematic Evaluation of the Impact of Structural Funds on Transport Infrastructures*. (Final Report). Oscar Faber, United Kingdom. et al., 2000, pp.3-5.

инфраструктура,,⁸ Оваа идеја била презентирана пред членките на ЕУ и можноста за соработка со трети земји и промовирање на транспортните инфраструктурни проекти од взаемен интерес. Во тој контекст се и одржаните три паневропски конференции за транспорт, од кои првата се одржала во Прага 1991, втората на Крит 1994 и третата во Хелсинки 1997 година, а за кои е зборувано и многупати досега.

Економско-географските карактеристики како фактор за развој на сообраќајот во Р. Македонија

Квалитетот и квантитетот на мобилноста на населението се разликува од земја во земја, во зависност од достигнатото ниво на економски развој. Во многу земји се забележува брз пораст на транспортот на луѓе, додека во други нивото на овие услуги бележи незначителни движења и со ниско ниво на транспортни услуги. Општо земено, овие промени се случуваат побрзо во земјите кои достигнале голем економски развој, во однос на оние каде индустријализацијата се одвива доста бавно. Од тие причини проучувањето на економските параметри се од суштинско значење за планирање на прометната политика на нашата земја.

Транспортот игра важна улога не само во планирањето на активностите на населението во одреден регион, подрачје или населено место, туку допринесува и за зголемување на вработувањето. На пример, инвестирањето во транспортната инфраструктура овозможува отворање на нови работни места во краткорочен и долгорочен период. Краткорочните ефекти, кои се зголемуваат во конструктивната фаза се полесни за мерење. Ова е најчесто едно од атрактивностите за јавното инвестирање во транспортната инфраструктура, посебно во регионите со голема стапка на невработеност. Меѓутоа долгорочно гледано, многу позначајно е трајното вработување, особено за хармоничен регионален развој. Ефикасен транспортен систем е суштински значаен на пазарот на работна сила, со тоа што овозможува широк пристап на работниците до работните места.

Што се однесува до бројот на лицата вработени во сообраќај и врски, нивното учество просечно годишно се движи околу 6,5%. Во ЕУ во оваа стопанска дејност се вработени околу 6 милиони луѓе и транспортниот сектор се проценува на 4% од БДП на Унијата. Учеството на Сообраќајот (Сообраќај, складирање и врски) во БДП на Република Македонија последните неколку години се движеше со постојан пораст, да во 2001 година забележи извесно намалување. Имено, во 1997 година овој сектор учествувал во структурата на БДП (според производниот метод по постојани цени) со 7,3%, во 1998 година со 8,2%, 2000 година со 9,0%, во 2001 година 9,3%, а во 2002 година се намалил на 8,4%.⁹ Во структурата на БДП во Република Македонија најголемо учество има преработувачката индустрија со 15,5% (2001 година), а следи трговијата со учество во структурата на БДП со 11,2%.

Неповолните движења во стопанството на нашата земја не дозволуваат, или ја ограничуваат можноста за поголеми инвестиции во доменот на транспортниот сектор, а

⁸ Кинок Н. (Kinnock Neil), фрагмент од говорот одржан на конференцијата во Амстердам на тема "Премостување на јазот во Финансирање на инфраструктурата", 31 март 1998 год. <http://europa.eu.int/en/comm/dg07/speech/sp9861.htm>

⁹ За споредба транспортот во Република Хрватска учествува со 8,3% во БДП, а вкупниот број на вработени со 6,73%,⁹ во Република Словенија транспортните активности учествуваат со 6,5% од БДП, а бројот на вработени во овој сектор учествува со 7%.

Jakomin L., Trupac I.: *Transport integration of Slovenia with the European Union*. "Transport Reviews", Vol.20 (2000)No.2. p.235.

со тоа и зголемување на бројот на вработени лица. Општа констатација е дека сите овие показатели ја отсликуваат неповолната состојба на македонската економија, посебно фактот на драстичниот пад на бројот на вработени по дејности, што секако се одразува и на останатите економски показатели (БДП по жител). Општа констатација е дека Македонија сèуште не го достигнала нивото на вредност на БДП од 1990 година, кога тој изнесувал 2,235 УСД по жител. Имено, почнувајќи од 1991 година до 1995 година вредноста на БДП бележи континуиран пад кога достигнал 1,705 УСД по жител, за да во периодот од 1996 година до 2000 година повторно се зголемил. Со воената криза што ја зафати нашата земја се прекинува овој тренд на пораст и во 2001 година се намалил на 1,830 УСД. Според статистичките податоци во 2002 година вредноста на БДП по жител изнесува 1,839 УСД со стапка на реален пораст на БДП од 0.9% и достигнал вредност од 3,755 милиони УСД.

Втор важен фактор во оваа дејност претставуваат и инвестиционите средства со оглед на многу високата капитал-интензивност со којшто се карактеризира сообраќајот, релативно повисока одошто во другите стопански дејности, вклучувајќи ја и индустријата. Сообраќајот побарува големи инвестиции и поради тоа има голема вредност на основните средства. Меѓутоа неповолните движења во стопанството на нашата земја не дозволуваат, или ја ограничуваат можноста за поголеми инвестиции во доменот на транспортниот сектор, а со тоа и зголемување на бројот на вработени лица.

Обезбедувањето на инвестициони средства во изградбата на транспортната инфраструктура и подигањето на нивото на сообраќајните услуги не е можно без успешна трансформација на економијата на Република Македонија од земја во транзиција во напредна и современа економија. Овие промени ќе се остваруваат првенствено со производствено реструктурирање на националната економија диверзификацијата на домашната понуда, согласно критериумите, стандардите и барањата на надворешните пазари.

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.

Сегашната економска состојба во државата, како и состојбите во последните петнаесеттина години, придонесоа кон стагнација на економскиот живот во земјата, особено во изнаоѓањето на сопствени средства за инвестиции во транспортниот сектор. Основен белег на македонската економија беше движењето по турбулентни патеки. Меѓутоа, останува надежда и вербата дека македонската економија нема веќе да биде изложена на нови негативни шокови (внатрешни и надворешни, политички, економски и социјални). При ваков оптимистички поволен амбиент се очекува да заживее и инвестициониот процес во транспортниот сектор.

Значењето на транспортот во стимулирање на трговска размена кај земјите од Западен Балкан со ЕУ како значаен чекор кон евроинтеграциските процеси

Неповолната економска слика што ја прикажуваат земјите од т.н. Западен Балкан се одразува и во нивниот удел на трговскиот обем со земјите од ЕУ. Статистичките показатели за последните 10-15 години укажуваат на постојан раст како во извозот, така и во увозот со земјите од ЕУ. Ако во 1995 години земјите од т.н. Западен Балкан оствариле 5,324 милиони ЕУР, во 1998 година се регистрирани 7,658, а во 2001 година оствариле 10,290 ЕУР. Меѓутоа ова учество кај земјите од ЕУ е сосема незначително. Имено остварениот извоз во 1995 години од Западен Балкан учествува со 0,92% во вкупниот увоз кај земјите од Унијата, а во 1998 година се зголеми на 1,04%, вредност која е реализирана и во 2001 година. Што се однесува до обемот на остварениот извоз со ЕУ кај земјите од Западен Балкан тој во 1995 година изнесувал 0,50% (односно 2,740 милиони ЕУР), во 2000 се намалува на 0,39, а повторно во 2001 година да се забележи минимален пораст на 0,44% (4,596 милиони ЕУР). Најголемо учество во вкупниот извоз од земјите на Западен Балкан во ЕУ бележи Хрватска. Во 1995 година таа во вкупниот извоз учествувала со 70,1% или 3,736 милиони ЕУР за нејзиното учество во 2001 година да се намали на 53,3%, иако постигнува поголем извоз од претходниот период за 47%, односно реализира 5,491 ЕУР. За споредба Република Македонија учествувала во 1995 година со 16,5% (880 милиони ЕУР), во 2000 година со 15,4% и во 2001 година и покрај тоа што бележи зголем пораст за 34,5% (1184 милиони ЕУР), сепак во вкупниот извоз учествува со 11,5% во регионот. Состојбата на увоз на стоки од ЕУ е слична на претходната. Во 1995 година Македонија учествувала со 24,2%, кај Хрватска увозот од ЕУ е застапен со 1,893 милиони ЕУР (69%), а во наредниот период се регистрира континуирано намалување во вкупниот обем на увоз, при што Македонија во 2001 година забележи учество од 14%, а Хрватска со учество од 54% односно 2500 милиони ЕУР има повторно и најголем удел во вкупниот увоз од земјите на ЕУ. Србија и Црна Гора во вкупниот удел на извозот на стока во земјите од ЕУ бележи пораст од 3,5% во 1995 на 24,4%, додека увозот е проследен со огромни осцилации, како резултат на политичките состојби проследени со воени конфликти, бомбардирањето од страна на НАТО силите, спроведените ембарга од страна на земјите членки на Унијата и ОН. Ако во 1995 година увозот на производи бил во вредност од 97 милиони евра, во 2000 година увозот од земјите на ЕУ се зголемил на 808 милиони, а во 2001 година 1,098 милиони евра, што е околу 23% од вкупниот увоз на просторот на овој регион.

Општа констатација од направени анализи за учеството на поделните видови сообраќај во остварениот промет на Република Македонија во надворешнотрговската размена е доминантното учество на друмскиот сообраќај, а на второ место е учеството на железничкиот сообраќај, додека останатите видови сообраќај како што се воздушниот и комбинираниот сообраќај, не ги задоволуваат воопшто денешните потреби, ако се има предвид нивното учество и значење како кај земјите со развиени транспортни системи. Диспропорциите и структурните неусогласености во транспортниот систем налагаат надминување на ваквата неповолна состојба. Фактот што Република Македонија е земја без излез на море е дополнителен ограничувачки фактор во развивање на поморскиот сообраќај, кој доминира во трговската размена на ЕУ со земји надвор од Унијата. Проблемот може да се усложни со меѓудржавните политички односи. Ако се анализираат земјите со кои Македонија остварува најголема трговска размена (Германија, Србија и Црна Гора, Словенија, Хрватска, Грција), 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.

Посебна неповолност претставуваат и состојбите со железничката мрежа во нашата земја. Постојната железничка мрежа со соседството е поврзана со два крака на север кон Србија и Црна Гора и исто така со два крака на југ кон Република Грција. Наспроти тоа на исток мрежата завршува со слепи краци до Кочани, односно до Бељаковце и на запад исто така со слепи краци завршува до Кичево, односно до Сопотница. Претходно споменатите состојби за прекината комуникација кон север и кон југ, отсуството на железнички врски кон исток и запад ја наметнала потребата за изнаоѓање на алтернативни комуникации на нашите претпријатија во друмскиот сообраќај во обавувањето на надворешнотрговската размена. Неповрзаноста со железница кон Бугарија и Албанија, ја става во многу непогодна позиција нашата земја во транспортирање на своите производи на странските пазари, а и увоз на неопходни суровини и други видови стока за потребите на стопанството.

Меѓународното право упатува на принципот на слободен транзит, така што проблемот, ако се апстрахира политичкиот аспект, зависи од изграденоста на патните, железничките и другите сообраќајни врски и ефективните транспортни трошоци. Долгорочната ориентација кон сите четири географски правци, и кон сите околни морски пристаништа е неопходна и претставува наш траен интерес и определба.

Регионалната соработка помеѓу земјите од Западен Балкан, нивната взаемна трговска поврзаност, вклучувањето во заеднички проекти, вклучување кон ЕУ претставуваат главен приоритет во наредниот период. Не треба да се има голема илузија за брз влез кон ЕУ без да се совладаат претходно зададените задачи и обврски. Самиот факт што беа потребни 14 години од паѓањето на Берлинскиот ѕид да се отворат вратите за влез на членки во ЕУ од Централна и Источна Европа, укажува дека процесот за влез во ЕУ не е нималку лесен. Проширувањето на ЕУ со земјите од регионот на Западен Балкан како што го нарекуваат политичките кругови на ЕУ, можеби ќе нема да се случи така брзо. Втората рунда на проширување секако ќе наметне уште неколку години на подготовка, можеби ќе наметне и некои нови барања во зависност од искуството од земјите што ќе бидат примени во 2004 година. Најдобри и најреални шанси за брзо вклучување во ЕУ има Република Хрватска, која веќе се стекна со статус земја кандидат. Основно, пред се останува фактот што земјите од овој регион треба да продолжат со развивање на взаемна економска, политичка, институционална и културна комуникација, да ги освојуваат пазарите на ЕУ и да промовираат повисок степен на меѓусебна кооперативност. Пактот за стабилност¹⁰ се очекува да ги даде позитивните резултати ако сите учесници го нагласат значењето на заедничките проекти, посебно флексибилноста во економската соработка одошто индивидуалните интереси за влез кон ЕУ. Стабилноста не се дефинира директно, но се подразбира дека ќе биде воспоставена, откако целите на Југоисточна Европа ќе бидат постигнати. Слободната трговија претставува и во иднина ќе биде една од поважните компоненти во процесот за Стабилизација и асоцијација.

¹⁰ На Самитот што се одржа во Сараево, на 30 јули 1999 година, беше потврдена улогата што ја има Пактот за стабилност. Со Пактот за стабилност се создава политичка заложба за сеопфатен, координиран и стратешки приод кон регионот на Југоисточна Европа. Севкупната стратегија на Пактот за стабилност е:

- Обезбедување траен мир, просперитет и стабилност за Југоисточна Европа (ЈИЕ);
- Унапредување ефикасна регионална соработка и добрососедски односи, преку придржување кон принципите содржани во Хелсиншкиот завршен документ (1975 година);
- Создавање флексибилни пазарни економии, базирани врз цврста макроекономска политика;
- Целосно интегрирање на државите од Југоисточна Европа во европските и атлантските структури, а пред сè, во Европската унија.

Само ако земјите од регионот соработуваат на повеќе полиња, преку либерализација на трговските врски, поддршка на различни регионални проекти, воспоставувајќи економска и политичка соработка во регионот, ќе се создаде и погодна клима за инвестирање.

Во вакви услови нашата земја не треба да остане пасивна, туку треба да ги согледа отворено своите витални интереси. Во овој поглед стратешка задача во идната извозна стратегија ќе ја имаат фирмите, нивната инвентивност, креативност, вештина и визија во изнаоѓањето на вистинските производи кои ќе ги пласираат на вистинските пазари. Одговорите на кои пазари и со какви производи треба да се настапува, треба да биде прецизно испланирано од службите за маркетинг, било во земјата или со помош на консултантски маркетиншки куќи и агенции во странство. Голема поддршка би можело да се обезбеди и со вклучувањето на мултинационални компании, со веќе изградени трговски мрежи во повеќе земји, кои познавајќи ги пазарите во тие земји можат да пружат значителна помош во пласманот на нашите производи.

Осмислувањето на нова динамична транспортна стратегија за развој на Републиката, се покажува како многу значајна потреба. Таа со својот просторен централитет, директно кореспондира со пошироките европски интереси, кои се блиски на целите за комплексен стопански развој на Републиката. Сегашниот политички амбиент, економскиот и поширок интерес на Републиката е во контекст со актуелните трендови за влез во Европска унија, што ќе отвори можности за слевање на активни текови на капитал, стока и работна сила во поголеми размери и динамика.

Литература:

1. EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-11.
2. European Commission: *Thematic Evaluation of the Impact of Structural Funds on Transport Infrastructures*. (Final Report). Oscar Faber, United Kingdom..et al., 2000, pp.3-5.
3. *Institute for Prospective Technological Studies, Sevilla, 2000*.
4. Jakomin L., Trupac I.: *Transport integration of Slovenia with the European Union*. „Transport Reviews,, Vol.20 (2000)No.2. p.235.
5. 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*.
6. Kafkalas G.: *Prospects of Spatial Integration and the Overcoming of Peripherality in Southeast Europe*. „International Adriatic Conference: Vision Planet Project INTERREG II,, Trieste, 1-2 July 1999.Conference proceedings.
7. Кикеркова И.: Состојби и надворешнотрговската размена во Република Македонија. Скопје: Економски факултет. Годишник на Економскиот факултет. Том 34 (1999), стр. 229-338.
8. 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.
9. Темјановски Р.: Транспортниот систем на Република Македонија и европските стопански текови. Докторска дисертација. Скопје: Економски факултет, 2005.