



**Универзитет „Гоце Делчев“ - Штип**  
**Факултет за туризам и бизнис логистика - Гевгелија**



**Општина Дојран**

---

# **ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН**



**ШТИП, 2012**

**ЗБОРНИК НА ТРУДОВИ ОД НАУЧНО-СТРУЧНА ТРИБИНА  
одржана на 20 април 2012 година во Дојран**

**ИЗДАВАЧ:**

**УНИВЕРЗИТЕТ „ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ“ – ШТИП  
ФАКУЛТЕТ ЗА ТУРИЗАМ И БИЗНИС ЛОГИСТИКА - ГЕВГЕЛИЈА**

**ПОКРОВИТЕЛ:**

**Г-дин ГЛИГОР ЧАБУЛЕВ,  
ГРАДОНАЧАЛНИК НА ОПШТИНА ДОЈРАН**

**ЗА ИЗДАВАЧОТ:**

**Доц. д-р. НАКО ТАШКОВ, ДЕКАН НА ФТБЛ - ГЕВГЕЛИЈА**

**РЕДАКЦИЈА:**

**Доц. д-р. НАКО ТАШКОВ, ПРЕТСЕДАТЕЛ  
Доц. д-р Никола В. ДИМИТРОВ, ОДГОВОРЕН УРЕДИК  
Доц. д-р ДЕЈАН МЕТОДИЈЕСКИ, ТЕХНИЧКИ СЕКРЕТАР  
д-р. ТАЊА АНГЕЛКОВА, ТЕХНИЧКИ СЕКРЕТАР  
Доц. д-р БИЛЈАНА ПЕТРЕВСКА, ЧЛЕН  
ДАНЧЕ ГАВРИЛОВСКА - АТАНАСОВСКА, ЈАЗИЧНА РЕДАКЦИЈА**

**ОРГАНИЗАЦИОНЕН ОДБОР:**

**Доц. д-р НАКО ТАШКОВ, ДЕКАН, ПРЕТСЕДАТЕЛ  
Доц. д-р Никола В. ДИМИТРОВ, ПРОДЕКАН, СЕКРЕТАР  
Доц. д-р ЗЛАТКО ЈАКОВЛЕВ  
Доц. д-р ЦАНЕ КОТЕСКИ  
Доц. д-р БИЛЈАНА ПЕТРЕВСКА  
Доц. д-р ЕЛИЗАБЕТА МИТРЕВА  
Доц. д-р ДРАШКО АТАНАСОСКИ  
МАГДАЛЕНА КРЕЧЕВА, ОПШТИНА ДОЈРАН  
АНДРЕЈ АНГЕЛОВСКИ, ОПШТИНА ДОЈРАН**

**СЕКРЕТАРИЈАТ:**

**М-р ТАЊА АНГЕЛКОВА,  
М-р ДЕЈАН МЕТОДИЈЕСКИ,  
М-р ДУШИЦА САНЕВА,  
М-р ТАТЈАНА ЦАЛЕВА,  
М-р НАТАША КОЛЕВСКА,  
М-р ОЛИВЕР ФИЛИПОСКИ,  
М-р ДУШКО ЈОШЕСКИ,  
М-р СНЕЖАНА ДАГАЛЕВА,  
М-р ВЛАДИМИР КИТАНОВ  
М-р ЗОРАН ТЕМЕЛКОВ,  
М-р АНЕТА СТОЈАНОВА**

# СОДРЖИНА

<b>ПРЕДГОВОР</b> .....	7
<b>ПРОФ. Д-Р БЛАГОЈА МАРКОСКИ</b> ДОЈРАНСКА КОТЛИНА.....	9
<b>ПРОФ. Д-Р МАРИЈА АЦКОВСКА, ДОЦ. Д-Р НЕДА ПЕТРОВСКА</b> ПОТЕНЦИЈАНИ ИЗВОРИ НА ФИНАНСИРАЊЕ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН...15	
<b>ПРОФ. Д-Р ГОРДАНА ПАНОВА</b> ЛЕКОВИТОСТА НА ДОЈРАНСКОТО ЕЗЕРО.....	21
<b>ПРОФ. Д-Р РИСТЕ ТЕМЈАНОВСКИ</b> ПОДОБРУВАЊЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВО РЕГИОНОТ НА ДОЈРАНСКОТО ЕЗЕРО ЗА ПОТТИКНУВАЊЕ НА ПОИНТЕНЗИВЕН ТУРИСТИЧКИ РАЗВОЈ.....	27
<b>ДОЦ. Д-Р РУБИН ЗЕМОМ</b> ПОПУЛАРИЗАЦИЈА НА АНТРОПОЛШКИТЕ ВРЕДНОСТИ НА ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН КАКО МОЖНОСТ ЗА РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ.....	39
<b>ДОЦ. Д-Р ВИОЛЕТА МАЦОВА</b> СРЕДСТВОТА НА ИПАРД ВО ФУНКЦИЈА НА ПОТТИКНУВАЊЕ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАН.....	53
<b>ДОЦ. Д-Р МАРГАРИТА МАТЛИЕВСКА</b> ОСВРТ НА ПРОЕКТОТ „СПАС НА ДОЈРАНСКОТО ЕЗЕРО“ .....	65

<b>Доц. д-р Нако Ташков, м-р Тања Ангелкова, м-р Татјана Цалева</b> ПЛАЖИТЕ ВО ФУНКЦИЈА ЗА ЗГОЛЕМУВАЊЕ НА ТУРИСТИЧКИОТ ПРОМЕТ ВО ОПШТИНА ДОЈРАН.....	75
<b>Доц. д-р Никола В. Димитров, м-р Душко Јошески</b> ОСНОВНИ СОЦИО-ЕКОНОМСКИ ПАРАМЕТРИ ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА ТУРИЗМОТ ВО ОПШТИНА ДОЈРАН.....	81
<b>Доц. д-р Дејан Илиев</b> СО РАЗВОЈОТ НА РИБОЛОВНИОТ ТУРИЗАМ ДО ПРОДОЛЖУВАЊЕ НА ТУРИСТИЧКАТА СЕЗОНА НА ДОЈРАНСКОТО ЕЗЕРО.....	93
<b>Доц. д-р Билјана Петревска</b> ПРЕДВИДУВАЊЕ НА ТУРИСТИЧКАТА ПОБАРУВАЧКА ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН.....	101
<b>Доц. д-р Елизабета Митрева, м-р Оливер Филипоски</b> ПРИМЕНА НА СТРАТЕГИИ НА TQM (TOTAL QUALITY MANAGEMENT) ВО УНАПРЕДУВАЊЕ НА КВАЛИТЕТОТ НА УСЛУГИТЕ ВО ТУРИЗМОТ.....	113
<b>Доц. д-р Златко Јаковлев, м-р Влатко Пачешкоски</b> ПРОГРАМИРАЊЕ НА СПОРТСКО-РЕКРЕАТИВНАТА АНИМАЦИЈА ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН.....	125
<b>Доц. д-р Цане Котески, м-р Владимир Китанов</b> СТРУКТУРА НА ПАТНАТА МРЕЖА И НЕЈЗИНОТО ВЛИЈАНИЕ ВРЗ РАЗВОЈОТ НА ТУРИЗМОТ ВО ОПШТИНА ДОЈРАН.....	137
<b>Д-р Марија Магдинчева – Шопова</b> УЛОГАТА НА МАЛИТЕ ПРЕТПРИЈАТИЈА ВО РАЗВОЈОТ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН.....	147

**Доц. д-р Нако Ташков, м-р Владан Андоновиќ, Доц. д-р Дејан Методијески,  
Илија Лазаревски**

ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА НА ИНФОРМАЦИОНО УПРАВУВАЧКИ СИСТЕМ ЗА ОПШТИНА  
ДОЈРАН.....155

**Доц. д-р Никола В. Димитров,**

Од идеја до реализација (ККК – „ПОЛИН“ – Полифункционална содржина на  
туризмот во Општина Дојран).....161

**Доц. д-р Драшко Атанасоски**

ВЛИЈАНИЕТО НА СООБРАЌАЈНАТА ПОВРЗАНОСТ ЗА РАСТ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ  
РЕГИОН.....171

**М-р Ленче Насев**

КУЛТУРНИТЕ И МУЗИЧКИТЕ МАНИФЕСТАЦИИ КАКО ЗНАЧАЕН ФАКТОР ЗА РАЗВОЈ НА  
ТУРИЗМОТ ВО ГРАДОТ ДОЈРАН.....185

**М-р Душица Санева, М-р Снежана Бардарова, М-р Горан Антонијевски**

ГАСТРОНОМСКАТА ПОНУДА КАКО ФАКТОР ЗА РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ ВО  
ДОЈРАН.....191

**М-р Наташа Колевска, Јулија Наковска**

ПОТЕНЦИЈАЛИ ЗА РАЗВОЈ НА ЕКОХОТЕЛИ ВО ДОЈРАН.....197

**М-р Кристина Ковачевиќ**

БИЗНИС ЕТИКАТА ВО ФУНКЦИЈА НА ДОЛГОРОЧЕН РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАН...209

**М-р Ванѓа Димитриева – Кузамноска**

СЕКОДНЕВНОТО КОРИСТЕЊЕ НА ТРАДИЦИОНАЛНИТЕ НОСИИ ВО УГОСТИТЕЛСКИТЕ  
ОБЈЕКТИ КАКО ЕДНА РАЗВОЈНА ТОЧКА ЗА УСОВРШУВАЊЕ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ  
РЕГИОН.....219

**М-р Марина Радосављевиќ-Бољчева, М-р Зоран Темелков, М-р Костадинка  
Чабулева**

ИПА ФОНДОВИ: МОЖНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ  
РЕГИОН.....225

**Бранко Бизоев**

ДЕСТИНАЦИСКАТА МЕНАЏМЕНТ КОМПАНИЈА КАКО МОЖНОСТ ЗА ПОГОЛЕМА  
АФИРМАЦИЈА НА КУЛТУРНИТЕ И ГАСТРОНОМСКИ ВРЕДНОСТИ НА ДОЈРАНСКИОТ  
РЕГИОН.....233

**Тихомир Ручкоманов**

ДОЈРАНСКА БАРТЕР БЕРЗА.....245

**Петранка Чалков**

РИБАРСТВОТО И АКВАКУЛТУРАТА ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН.....253

**Ефимова Елизабета, Дукова Маја**

АЛТЕРНАТИВНИ ФОРМИ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН.....261

**ЗАКЛУЧОЦИ** .....269

## ПРЕДГОВОР

Организаторите и реализаторите на Научно-стручната трибина „Туризмот во дојранскиот регион“ одржана на 20. април 2012 година во Стар Дојран, ја исполнија дадена обврската дадена на почетокот, а тоа е издавање на Зборник на трудови.

Со успешно менаџирање, Редакцијата на Зборникот, на стручната и пошироката јавност им ги претставува сите 28 трудови презентирани на трибината.

Дојранскиот регион е еден од најразвиените туристички простори во источниот дел од Република Македонија кој дава, но и може да даде уште многу разновидни туристички услуги и производи.

Се надеваме, идеите изнесени во Зборникот ќе претставуваат добра основа за изработка на Стратегија за развој на туризмот во Дојранскиот регион и имплементација на истата.

Редакцијата, на сите субјекти им се заблагодарува за добронамерните сугестии и помош околу издавањето на Зборникот.

*Редакција*





**Проф. д-р Ристе ТЕМЈАНОВСКИ<sup>10</sup>**

**ПОДОБРУВАЊЕТО НА ПАТНАТА  
ИНФРАСТРУКТУРА ВО РЕГИОНОТ НА  
ДОЈРАНСКОТО ЕЗЕРО ЗА ПОТТИКНУВАЊЕ НА  
ПОИНТЕНЗИВЕН ТУРИСТИЧКИ РАЗВОЈ**

**Апстракт**

Туризмот е активност кој на различни начини влијае на социјалниот, културниот и економскиот живот во нашето општество. Тој се поврзува со широк ранг на дејности, како што се вработувањето, регионалниот развој, образованието, животната средина, физичкиот и ментален развој на човекот, новите технолошки достигнувања, културата и сл. Затоа туризмот претставува дејност кој е во интеракција со други активности како што се транспортот, животната средина, регионалното планирање, енергијата, трговијата и бизнисот, информатичката технологија. Туризмот е важна стопанска гранка во ЕУ, со речиси 6% од вработеноста и опфаќајќи најмалку 5.5% од БДП во Унијата. Европската Унија се вбројува во водечките позици на светскиот туризам, како главно одредиште и главна дестинација на меѓународните туристички текови.

Главна цел во овој труд е приказна транспортната туристичкапогодност на Дојранскиот туристички регион, собено анализа за подобра сообраќајна поврзаност со овој регион. Директните ефекти од инвестирањето во транспортната инфраструктура ќе ги подобрат условите за патување. Целта на инвестирањето во транспортната инфраструктура е подобрување на пристапноста во дадениот регион со намалување на времето за патување или зголемување на потенцијалите за патување. Пристапноста ќе придонесе за квантифицирање на економските и социјалните активности, кои ќе се постигнат користејќи го подобрениот транспортен систем.

**Клучни зборови:** туризам, сообраќај, транспортна инфраструктура, туристички движења

---

<sup>10</sup>Вонр.проф. д-р Ристе Темјановски, Универзитет “Гоце Делчев” - Економски факултет - Штип, Р.М.

Associate Prof. Riste Temjanovski, PhD, Goce Delcev" University – Faculty of Economics – Stip, R. of Macedonia

e-mail: [riste.temjanovski@ugd.edu.mk](mailto:riste.temjanovski@ugd.edu.mk)

**Abstract**

Tourism is an activity which affects our society in many different ways and has a profound impact on our social, cultural and economic life. It relates to a wide range of areas, such as employment, regional development, education, environment, men's physical and mental states, new technology, culture etc. Therefore, tourism in EU is activity which is strongly interacts with other activity such as transport, environment, regional planning, energy, trade and business, information technology etc. Tourism is an important economy activity in EU, with almost 6% of total employment and accounting for at least 5.5% of GDP. The European Union still maintains its leading position in world tourism as a main source and a main destination of international tourist flows.

The purpose of this paper is transport touristic capability in Dojran's touristic region, especially the analysed of better road connection with this region. The direct effect of transport infrastructure investment is to improve travel conditions for its users. The objective of transport infrastructure investment is to improve the accessibility of a given region by reducing travel time or increasing the potential to travel. Accessibility can be measured as the quantity of economic or social activities that can be reached using the improving transport system.

**Key words:** tourism, traffic, transport infrastructure, touristic flows

**Вовед**

Последните децении во целиот свет, ниту еден развоен процес не го свртува толку многу вниманието на научната, стручната јавност, но и на обичниот човек, како што е потребата и желбата за рекреација, односно престој во средини богати со природна убавина и културно-историски споменици. Поттикнат од таквите потреби туризмот објективно станува се понеопходен елемент на човековиот живот во современите урбано-индустриски услови.

Значењето и големината на туризмот со сите негови карактеристики може да се согледа само ако се уочи причината и условите поради кои тој се појавил и развил. А таквиот пристап не доведува до средиштето околу кое се врти целата таа појава. Таа средишна точка на туризмот е човекот. На ваков начин би ја објасниле потребата на туризмот како една од најмосовните појави во современото општество. Впрочем, и самиот поим туризам, неговото термилошко значење од интернационален аспект, изразува патување, односно го означува перманентното движење на туристичката

популација. Оттука, секое поимно разјаснување на суштината на туризмот во себе неминовно го вклопува сообраќајот во облик на туристички транспорт. Со оглед на значењето на сообраќајот за развој на туризмот, во литературата често пати тој се нарекува “незаменлива претходница на туризмот”. Во современи услови, нивните меѓусебни врски се толку силно изразени, што туризмот го посетовуваат во своевидна “индустрија на патувања”, со која “на земјината топка ништо повеќе не е толку далеку, за да стане достапно за туристите”.

Во принцип, и по нашата и по меѓународната методологија, туризмот не се однесува само на пазарот на понудата и побарувачката на годишните одмори, туку под туризам се подразбира светскиот пазар на патувањата, односно во општите рамки мобилноста и движењето на населението. Значи, туризмот опфаќа активности на лицата што патуваат или престојуваат во местата коишто не се места на нивно постојано живеење, за период од најмногу една година, но не само заради одмор, туку и поради деловни и други причини, под услов целта на патувањето да не е извршување дејност за која што лицето би добило надоместок во местото што го посетува.

Туризмот како специфичен пазар на услуги и форма на меѓународна размена, тесно е поврзан со просторните елементи. Тие ги искажуваат просторните односи на туристичките движења спрема ресурската основа во едно подрачје. Во просторните елементи спаѓаат: геотуристичката положба, сообраќајната инфраструктура, бројот, разместеноста и атрактивноста на мотивите (природни и антропогени) и поврзаноста.

Во овој труд вниманието е фокусирано токму на сообраќајната поврзаност во регионот на Дојранското Езеро, како една мошне важна компонента за интензивирање на туристичките текови и движења.

### **1. Туризмот како значаен ресурс за економскиот развој на Р.Македонија**

Со почитување на определени специфичности на современиот туризам, во идниот развој на туризмот во Р. Македонија ќе мора да се води сметка за валоризација на сите позначајни фактори кои придонесуваат кон неговиот развој, со особен нагласок и на сообраќајната поврзаност. Од ова произлегува дека Македонија при прогнозирањето на идната стратегија и концепција за развој на туризмот и планираните (очекувани) резултати, почитувајќи ги просторните, економските и општествените можности, треба да се води

сметка за досегашните (постојни) параметри во вкупните светски, а пред сè европски туристички текови и движења.

Контактноста на геополитичката положба на Република Македонија е изразена и преку отвореноста на сите нејзини надворешни граници бидејќи денес постојат добро односи со сите соседни земји. Тоа е позитивен елемент за уште поуспешен развој на туризмот и можност за уште понагласен развој на малограничниот туризам.

Сите туристички потенцијали кај нас како територијални комплекси имаат линеарна или групна разместеност. Кај првите кои се карактеристика за главните сообраќајници и речни долини се издвојуваат повеќе или помалку атрактивни центри. Вторите се карактеристика за планинско-котлински подрачја.

На територијата на Република Македонија како посебни целини може да се издвојат следните видови туристички потенцијали: водените површини; планините; бањите; целините и добрата со природно и културно наследство; транзитните туристички правци; градските населби; ловните подрачја и селата.

Според овие потенцијали и дефинираните туристички локалитети во нив, погодни услови за развој постојат за следните видови туризам: капалишен (лакијален) туризам; планински зимско-спортски туризам; планински климатско-лекувалишен туризам; бањски туризам; ловен туризам; транзитен туризам.

**Прилог 1.: Сообраќајна местоположба на дојранскиот туристички регион**



## **2. Подобрувањето на патната инфраструктура во регионот на Дојранското Езеро за поттикнување на поинтензивен туристичкиот развој**

Проценките на туристичките потенцијали на овој туристички регион се веќе доста проучени и се познати, имајќи ги во предвид природно-пејсажните вредности, богатството со ендемични растителни и животински форми и веќе оформени сместувачки капацитети кои активно се користат за туристичко-рекреативните услуги. Од тие причини изнаоѓањето на нови содржини, кои би овозможиле економска определеност, а при тоа да се направи синтеза на стопанските потенцијали и заштитата на природата не е нималку едноставен проблем. Основната диспозицијата на активностите секогаш ќе биде зачувување на природната средина во нејзината изворна состојба и изнаоѓање на нови елементи и туристички активности за да се стимулираат и да се уредат локалитетите за планирање на идниот развој.

Дојранскиот туристички регион е сместен во крајниот југоисточен дел на Р. Македонија, на границата со Р. Грција. Дојранското Езеро е сместено во дојранскиот грабен на регионална тектонска руптура, со спуштање на земјиштето меѓу планините Беласица, Круша и Кара Бали. Меѓу раседите кои го условиле создавањето на Дојранскиот басен маркантно се истакнуваат: Асанлиско-беласичкиот расед со правец на протегање исток-запад; Дојранско-асанлискиот расед со правец на протегање северозапад-југоисток и раседот од источната страна на езерото кој се протега од с. Брест во Грција до с. Николиќ во нашата земја. Дојранското Езеро претставува големо природно богатство и културно наследство, за кое се налага потребата да се подготви потребна документација и ставање во листата на светското културно наследство.

Дојран географски простор е претежно ритчест. На западниот брег од езерото се наоѓа височината Калатепе со надморска височина од 691 метар. На северозападниот дел благо се издигнува Асанлиско поле, кое преку с. Николиќ се прелева во плодна котлина. На северозапад над Асанлиско поле се издигнува ридот Боска со надморска височина од 720 м, на исток се падините на Круша Планина, кои благо се спуштаат кон езерото при што се создаваат мошне плодни површини. Најнискиот брег е на југ, кај населбата Кара-Дојран во соседна Република Грција.

Во поглед на сообраќајната поврзаност на дојранскиот регион со останатите важни стопански и културни центри, низ овој простор транзитирале патните правци кои со одредени измени се користеле и во

средниот век. За време на турското владеење, исто така, продолжува нивното користење со тоа што некои патни правци добиваат понагласено значење. Таков бил Скопскиот и Солунскиот пат кој имал две траси: едната директно водела од Солун по долината на Вардар за Скопје, а другата траса која од Солун минувала источно од долината на Вардар преку Дојран - Струмица - Штип - Свети Николе продолжувала на север кон Куманово и Ниш.

Денешните состојби на сообраќајната поврзаност по сообраќајни видови и квалитет не ги задоволува потребите од туристичко сообраќајна гледна точка. Просторот и покрај значењето на граничен регион не е поврзан со магистрален пат, што секако делува како ограничувачки фактор за интензивирање на поголема поврзаност, пропустна моќ и сообраќајна безбедност на туристите до туристичките вредности на овој регион во нашата земја. Општина Дојран сообраќајно е поврзан само со регионалните патни правци Р-604 (Стари Дојран – Струмица), Р-110 (Удово - Валандово) и Р-111 (Гевгелија – Богданци - Дојран), со кои се поврзува на автопатот Скопје–Гевгелија (Е-75) кој е дел од ЕУ коридорот 10. На територија на општината постои граничен премин „Стар Дојран” кон Дојрани во Република Грција и кој за регионот значи порта кон Солунското пристаниште и Европа.

Како главни комуникациски врски со внатрешниот дела на Републиката се следните патни правци:

1. Р604 - Струмица (врска со М-6) и Р604к1 - Рабово - Дојран – граница со Р.Грција, во должина од 44 км асфалтиран пат. Преку овој патен правец Дојранскиот туристички регион се поврзува со магистралниот патен правец М-6 и со граничниот премин НовоСело-македонско-бугарскаграница.
2. Р604 - Р111 (Фурка - Богданци-Гевгелија) (13км + 19км) = 32 км асфалтиран пат. Преку овој патен правец Дојран се поврзува со меѓународниот патен правец Е-75<sup>11</sup>, кој воедно претставува и дел од транспортниот коридор К-10. Овој патен правец претставува главна сообраќајна оска на Република Македонија, која во најголем дел е автопат, освен патниот правец ДемирКапија-Удово-Смоквица. За неизградената делница обезбедени се финансиски средства од донации од хиперпрограмата на Грција, грантови средства и ИПА фондациите на Европската Унија.

---

<sup>11</sup> Е-75: Варде - Ивало - Кеми - Лахти - Хелсинки - Гдањск - Варшава - Катовице - Братислава - Будимпешта - Суботица - Нови Сад - Белград - Ниш - Скопје - Солун - Атина - Чанија - Ираклион - Ситија. Вкупната должина на овој пат изнесува 5,639 км, а во Македонија неговата делница е долга 174,2 км.

Табела 1: Сообраќајна оддалеченост на Дојран од важни места во регионот

<i>МЕСТО</i>	<i>ОДДАЛЕЧЕНОСТ ВО КМ</i>
<b>ГЕВГЕЛИЈА</b>	<b>38</b>
<b>СТРУМИЦА</b>	<b>45</b>
<b>СКОПЈЕ</b>	<b>166</b>
<b>СКОПСКИ АЕРОДРОМ</b>	<b>141</b>
<b>СОЛУН</b>	<b>81</b>
<b>СОЛУНСКИ АЕРОДРОМ</b>	<b>100</b>

Оддалеченоста на Дојран од нашиот главен град Скопје изнесува 166 км, од Гевгелија 38 км, од Струмица 45 км, додека од Солун во Република Грција оддалеченоста е 81 км. Најблискиот аеродром е солунскиот, оддалечен 100 км, додека од скопскиот аеродром оддалеченоста е 141 км. Најблиско пристаниште е Солунското пристаниште во Грција, кое е оддалечено 81 км. Оддалеченоста од најблиска железница изнесува 38 км и е железничката станица во Гевгелија.

Вкупната оптовареност со возила на делниците во овој регион изнесува меѓу 2000-2500 возила ПГДС, со максимална вредност од 2800 ПГДС во зависност од временскиот период на бројот на возилата кои поминуваат низ патиштата на овој простор. Причини за ваквата ограничена фреквенција на возила претставува конфигурацијата на теренот што не овозможува поголема пропусна моќ и брзина на овие патни правци.

Се очекува со завршувањето на студијата да се започне со изградба на оваа делница со што ќе се финализира целосно овој меѓународен патен правец, кој претставува и дел од Коридорот 10. Се прават неколку алтернативи (алтернатива А - во должина од 32.8 км и алтернатива Б - во должина од 27.8 км), со што значително ќе се олесни комуникацијата со овој најважен патен правец со дојранскиот туристички регион.<sup>12</sup>

<sup>12</sup>Изградбата на автопатот ќе има негативно влијание врз населбите на патниот коридор (градот Демир Капија и селата: Удово, Јосифово, Марвинци, Миравци, Давидово, Милетково и Смоквица) краткорочно загадување на воздухот и здравјето



Со изградбата на делницата Демир Капија - Смоквица, на ниво на автопат ќе се заокружи Коридорот 10 во Македонија, најзначајната транспортна врска на нашата земја со европските земји и со солунското пристаниште. Коридорот, долг 1.451 километар ги поврзува Салцбург и Солун преку Љубљана, Загреб, Белград и Скопје, е автопат со повеќе ленти на 80 проценти од неговата должина.

Главната причина за имплементацијата на проектот кој се разгледува е прекинатото автопатско поврзување на градот Скопје (главен град на Македонија) со Гевгелија на најјужниот дел од земјата и Грција.

Одлуката за комплетирање на овој автопат произлегува од неколку клучни фактори:

- Потреба од добра врска со Грција како земја-членка на ЕУ
- Подобрување на сообраќајот до Солун – поморско поврзување со Македонија
- Побрз и побезбеден транспорт
- Зацврстување на националната и локалната економија
- Развој на транзитниот туризам и посета на Дојранскиот туристички регион

Развојот на патната инфраструктура ќе влијае значително и за поголема економска активност во овој дел на Македонија и поради сè почестите иницијативи за трансгранична и прекугранична соработка меѓу Р.Македонија и Р.Грција.

### **3. Институционални мерки кои би овозможиле подобрување на транзитниот туристички промет во регионот на Дојранското Езеро**

Погодноста од изградбата на квалитетна транспортна инфраструктура на национално и меѓународно ниво ќе функционира во вистинска смисла на зборот ако се обезбедат и одредени институционални предуслови за нивно функционирање. Потребно е целосно обезбедување на политички, комерцијални, финансиски и

---

на луѓето, краткорочни неприлики со бучавата, визуелни ефекти, уништување на пределот, создавање отпад и други. Селата Удово и Миравци (во случај ако се прифати Алтернатива А ) и Миравци и Милетково (во случај на Алтернатива Б) ќе бидат повеќе погодени заради близината на трасата.

Сите овие влијанија, заедно со имплементирани мерки за ублажување, можат да се сметаат за незначајни во споредба со придобивката за регионот поврзувањето на модерниот пат или споредено со долгорочните ефекти од работењето.



технолошко-нормативни погодности. Транспортните погодности ќе можат да функционираат со целосно прифаќање и примена на меѓународните и државните регулативи.

Од тие причини транспортите коридори ќе мора да исполнат одредени нормативи за целосно ефектуирање на транспортниот промет:

- единствена технологија за регулирањето на граничните премини (технички, царински), за влез и излез;
- единствена технологија на царинските служби за побрзо одвивање на сообраќајот;
- безцарински промет помеѓу земјите од окружувањето (Македонија, Грција, Бугарија).

За целосно функционирање на транспортниот систем на овие коридори потребно е формирање на постојано тело чија активност би била собирање, обработка и поднесување на информации за евентуални проблеми во транспортот. Ова постојано тело мора да ги координира своите нормативи, стандарди и екипираност и да ги следи искуствата со сличните на него институции и организации на ЕУ.

Основни принципи кои ги следат транспортните коридори во ЕУ се:

- максимално ефикасно и брзо поминување на границите;
- обезбедување максимални услови за безбеден сообраќај;

Со изградбата ќе се постигне директно и индиректно влијание на зголемување на економијата. Директно влијание е вработувањето на локација, времен ефект за време на изградба, но со значајна поддршка на градежниот сектор во земјата. Со изградбата и модернизацијата на транспортните комуникациски оски во РМ ќе бидат постигнати и следните бенефити:

Директни погодности

1. намалување на потрошувачката на количеството на гориво;
2. намалување на времетраењето на патување;
3. зголемување на безбедноста;
4. заштеда на средства за сите видови патници до 35%.

Индиректни погодности

1. подобрување на нивото на локалните, индустриски зони во близина на новиот автопат;
2. подобрување на понудата на туристичките услови со оглед на намалувањето на времето и чинењето на патувањата.
3. погодности на останатите услужни сектори поради зголемени ефекти од вработување, престој и транзитирање на патници.

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, а од друга страна надминување на изолаторската позиција на Грција од географска гледна точка 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.

Посебен акцент на Грчкиот план за економска обнова на Балканот (ГПЕОБ) е ставен на комплетирање на паневропскиот коридор 10, односно довршување на делниците во Република Македонија кои немаат автопатско решение: Демир Капија – Удово и Удово – Смоквица во вкупна должина од околу 33 километри. Земајќи ги во предвид трошоците за комплетирање на оваа делница (вкупна вредност на Демир Капија-Удово-Смоквица е 150 милиони ЕУР) . За финансирање на овој проект се вклучени средства од ГПЕОБ , ИПА-Компонента 3 за регионален развој и заеми.

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 стручност и култура, но и дух за истражување, за анализа и синтеза за идниот развој на просторот. Планирањето на транспортните оски во долгорочно планирање на економскиот развој имаат посебно големи временски и просторни инерции, при што времето за нивно евентуално дислоцирање се мери со децении.

### **Резиме**

Сообраќајот претставува главна задача за ситенапредни земји. Заедно со енергетиката се сметаат за темели за понатамошниот стопански развој. Македонија приоритетно ќе мора да го подигне квалитетот на своите транспортни врски кон развиениот простор на Европа, со доизградба на квалитетни патишта на нивоаавтопатишта, како и железничките врски. Тоа би бил најбрз и најуспешен начин за вклучување во европскиот стопански простор и остварување на непосредна интеракција со неговите стопански жаришта. Транспортните врски би овозможиле и разновидна понуда на специфични инфраструктурни услуги врзани за прометот, како на пример, складирање, претовар или користење на безцарински зони.

Само на таков начин Македонија може да ги развива и јакне комуникациските и стопанските врски со светот. Способноста на Македонија проблемите на трансформацијата и вклопувањето во новиот европски поредок брзо и успешно да ги решава и да ги искористи развојните шанси кои се нудат во тој процес, може трајно да влијаат на нејзиниот иден развој и положба во меѓународното опкружување. Интерес за целиот македонски народ е со интеграција во европските процеси, да го зголеми значењето на Македонија и во нив да го добие соодветното место и значајна улога.

Денешните состојби на сообраќајната поврзаност со Дојранскиот туристички регион по сообраќајни видови и квалитет не ги задоволува потребите од туристичко сообраќајна гледна точка. Просторот и покрај значењето на граничен регион не е поврзан со магистрален пат, што секако делува како ограничувачки фактор за интензивирање на поголема поврзаност, пропустна моќ и сообраќајна безбедност на туристите до туристичките вредности на овој регион во нашата земја. Општина Дојран сообраќајно е

поврзан само со регионалните патни правци Р-604 (Стари Дојран – Струмица), Р-110 (Удово - Валандово) и Р-111 (Гевгелија – Богданци - Дојран), со кои се поврзува на автопатот Скопје–Гевгелија (Е-75) кој е дел од ЕУ коридорот 10. Посебно треба да се има предвид дека на територија на општината постои граничен премин „Стар Дојран” кон Дојрани во Република Грција и кој за регионот значи порта кон Солунското пристаниште и Европа.

Македонија ќе мора приоритетно да го подигне квалитетот на своите транспортни врски кон развиениот простор на Европа, со доизградба на железничките врски и мрежата на автопатишта. Тоа би бил најбрз и најуспешен начин за вклучување во европскиот стопански простор и остварување на непосредна интеракција со неговите стопански жаришта. Транспортните врски би овозможиле и разновидна понуда на специфични инфраструктурни услуги врзани за прометот, како на пример, складирање, претовар или користење на безцарински зони.

### Литература:

1. Borruso G.: *The Adriatic Corridor*. International Adriatic Conference "Vision Planet project INTERREG II". Trieste, Italy - 1,2 1999. pp 1. <http://www.univ.trieste.it/vplanet.index.htm>
2. 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. European Commission: *Thematic Evaluation of the Impact of Structural Funds on Transport Infrastructures*. (Final Report). Oscar Faber, United Kingdom. et al., 2000, pp.1-3.
4. EC: White paper: *European transport policy for 2010: time to decide*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2001. pp. 10-15.
5. Лепавцов А.: *Просторниот развој на Република Македонија во функција на современата концепција на сообраќајниот систем*. "Сообраќај и комуникации 2000 стратегиски правци за развој": зборник на трудови. Охрид 28-30.09.2000. стр. 16.
6. Memorandum of understanding on development of the Pan-European Transport Corridor X.
7. *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.
8. Стојанов Р.: *Дојранското Езеро: феномен на природата*. Скопје: Министерство за животна средина и просторно планирање, 2002.
9. Стојмилов А.: *Физичка географија на Република Македонија*. Скопје: ПМФ, 2003.
10. 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.