



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

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

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

ЗАКЛУЧОЦИ269

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

Доц. д-р Драшко АТАНАСОСКИ⁷²

ВЛИЈАНИЕТО НА СООБРАЌАЈНАТА ПОВРЗАНОСТ ЗА РАСТ НА ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН

Апстракт

Целта на овој проект е да се согледа влијанието на сообраќајната инфраструктура и поврзаност за раст на туризмот во Дојран. Истражувајќи дојдовме до многу информации кои уште еднаш потврдија какво богатство имаме во државата.

За оваа цел ги одбравме поразвиените европски езера Комо и Лугано во Италија, Женевското Езеро во Швајцарија и езерото Балатон во Унгарија, и можноста нивните начини на сообраќајна поврзаност да бидат применети во Дојран.

Abstract

The goal of this project is to see the impact of transport infrastructure and connectivity for the growth of tourism in the Doiran. Exploring came to a lot of information that once again confirmed what wealth we have in the country.

For this purpose, in our comparative analysis we chose the more developed European Lakes Como and Lugano in Italy, Lake Geneva in Switzerland and Lake Balaton in Hungary, and the possibility their ways traffic connection to be applied in Doiran.

Административна анализа

Македонска страна

Денес распространета на 132 км² општина Дојран се наоѓа на јужниот дел од Република Македонија, на границата со нашиот јужен сосед Грција. Општината се наоѓа на бреговите на Дојранското езеро, сместена меѓу планините Беласица од север, планината Круша од исток и Карабали од Запад. Општината е составена од 13 административни единици, од кои покрај езерото се Нов Дојран, Стар Дојран, Николиќ и Сретеново.

⁷² Доц. д-р Драшко Атанасоски, Универзитет “Гоце Делчев” - Штип, Факултет за туризам и бизнис логистика - Гевгелија, е-мејл: drasko.atanasoski@ugd.edu.mk

Грчка страна

Од другата страна пак на езерото е Општината Кукуш, која граничи со Република Македонија на север, Пела на запад, Серес на исток и Солун на југ. Како поголеми градови од оваа општина треба да се спомнат Кукуш, Ругуновец (Поликастро) и Гуменца, а единственото населените место покрај езерото е Дојрани.

Основни податоци за езерото

Сегашното Дојранско езеро е остаток од некогашното Пеонско езеро (познато уште и како Стримонско езеро) и припаѓа на Пеонската група на природни балкански езера.

► Пречникот на езерото е 8,9 км во должина и 7,1 км во ширина. Езерото се наоѓа на 148 метри н.м.в. и има површина од 42.5 км² и зафатнина од 289,61 милиони м³ вода.

► Просечната длабочина изнесува 6,7 метри, а најдлабоката точка е 10 метри. По огромното намалување на нивото на езерото од цели 12 метри заради големите испуштања на водата од езерото беше изграден системот за полнење на езерото кој во последните неколку години го качи нивото на езерото за 1,80 метри од апсолутниот минимум што е добар знак за иднината на езерото и му дава надеж на туризмот.

► Поголемиот дел од езерото и припаѓа на Република Македонија, односно 62,54% од целосната површина или 26,58 км², а пак остататиот дел од 37,46% односно 15,92 му припаѓаат на нашиот јужен сосед.

Инфраструктура

Воден сообраќај

Водниот сообраќај на самото езеро е застрашувачки лош и неразвиен. Освен неколкуте рибарски чамци кои се во приватна сопственост и педалинките кои се изнајмуваат од страна на туристите нема некој поголем вид на организиран транспорт кој би им овозможил на туристите да преминат од едниот на другиот крај на езерото или пак да направат некоја мини турнеа до сите крајбрежни населени места.

Друмски сообраќај

Низ територијата на Дојран поминува меѓународниот пат кон Република Грција. На територија на општината постои граничен премин „Дојран“ кон Дојрани во Република Грција и кој за регионот

значи порта кон Европа и целиот свет. Општина Дојран сообраќајно е поврзан со регионалните патни правци П-604 (Стари Дојран – Струмица), П-110 (Удово - Валандово) и П-111 (Гевгелија – Богданци - Дојран), со кои се поврзува на автопатот Скопје–Гевгелија (Е-75) кој е дел од ЕУ коридорот 10.

Поврзаност со регионални и магистрални патишта: Низ територијата на општина Дојран поминува регионален пат Р-604, кој ја поврзува општината со Република Грција, а на 30км е оддалечена од магистралниот пат.

Железнички сообраќај

Селото Дојрани во Егејска Македонија на јужниот брег на Дојранското езеро е на местото на старата Дојранска железничка станица. Денес во Дојран сеуште не постои железничка линија, но како најблиска во Република Македонија е железничката станица во Гевгелија.

Дојран е оддалечен 38км од железничката пруга во Гевгелија, додека од железничката пруга во Република Грција е на само 2км.

Воздушен сообраќај

Најблискиот аеродром и најфреквентен е солунскиот оддалечен 100 км, додека од скопскиот аеродром оддалеченоста е 141 км.

Дојран поради ваквата близина на аеродромска разместеност е еден од туристичките места кои може да понуди близина на потенцијалните туристи, кои ваквиот превоз го користат во услови на користење на одмор.

Од километарската разлика може да се забележи и дека близината на Дојран и Грција е многу помала, поисплатлива и поразумна за искористување на странски туристи. Додека не треба да се отфрли и километарската разлика од Скопскиот аеродром низ кој пак поминуваат туристи за да дојдат токму овде убедени од македонските туроператори.

Население

Денес околу целото езеро живеат приближно 9 000 жители. Најголема важност за Дојран имаат населбата Стар Дојран како централно место и главен туристички локалитет и населбата Нов Дојран како најголема населба на брегот и рибарско место.

Исто така не смееме да ги занемариме и блиските поголеми градови како што се Солун, Гевгелија, Штип, Струмица и други кои се на не толку голема оддалеченост, а се дел од потенцијалните туристи на Дојранското езеро.

ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН

ДОЈРАН, АПРИЛ, 20. 2012

Македонија

Населено место	Број на жители
Дурутли	16
Ѓопчели	155
Куртамзали	121
Николиќ	541
Нов Дојран	1100
Органцали	21
Севендекли	3
Сретеново – Стар Дојран	678
Фурка	570
Црничани	221
Чаушли - Цамабос	1

Грција

Населено место	Број на жители
Дојрани	2,208
Дросато	1,392
Херсо	4,482
Кукуш	16,000
Муриес	3,390
Гаиликос	7,279
Кроуса	6,770
Поликастро	12,732

Број на туристи

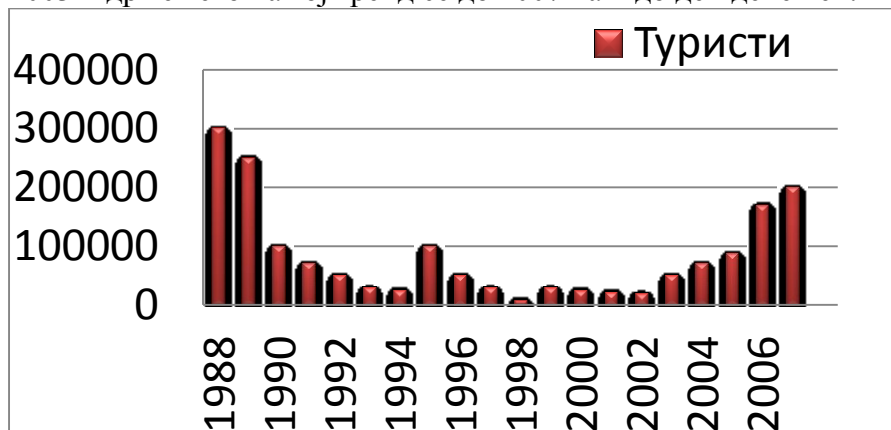
На овој графикон ги имаме податоците за тоа колку туристи имало секоја година посебно во последните дваесеттина години заклучно со 2007 година.

На графиконот добро се гледа дека популарноста на ова туристичко место е драстично намалена од 1990 до 2002 кога се закани еколошката катастрофа предизвикана од повлекувањето на езерските води, и кога на повидок беше замирањето на ова место и неговата околина.

ТУРИЗМОТ ВО ДОЈРАНСКИОТ РЕГИОН

ДОЈРАН, АПРИЛ, 20. 2012

Благодарение на изградените 10 бунари со цевковод во 2002 кои носеа илјада литри во секунда до езерото и повторното живнување на езерото се директен фактор за покачувањето на бројот на туристите во 2003 и држењето на тој тренд се до 2007 па и до ден денешен.



Капацитети

Градот располага со следниве туристички капацитети:

Приватно сместување од 908 легла

5 Хотели (околу 273 соби)

7 Одморалишта (околу 550 легла)

5 Авто кампови (околу 180 приколки)

КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА

Воден сообраќај (Езерото Балатон - Унгарија)

Водата е атрактивен елемент и игра важна улога во развојот на водниот сообраќај. Една заедничка нишка ги поврзува сите, а тоа е привлекување туристи во голем број.

Поради тие причини сериозно треба да се разгледаат сите транспортни потенцијали кои езерата ги нудат. Потребно е да се поттикне размена на информации, искуства и најдобри пристапи во планирањето, развојот, менаџмент и маркетинг на одржливиот езерскиот туризам, развивањето и имплементирањето на долгорочни стратегии за развој на туризмот.

Со цел да направиме компаративна анализа во продолжение ќе го презентираме истражувањето што го направивме за познатото унгарско езеро Балатон. Езерото Балатон е најголемото и најдолго природно езеро во Европа. Се наоѓа во западниот дел на Унгарија и е

близу до границата со Хрватска. Siofoke еден од главните туристички центри и за него се вели дека е главен град на езерото Балатон. Балатон нуди превоз на високо ниво за своите посетители и летувалци. Извонредната инфраструктура е уште една причина за негова постојана и зачестена посетеност. Домашниот транспортен систем во Унгарија е ефикасен, сеопфатен и релативно ефтин.

Во Унгарија во моментот постои редовна линија за воздушен сообраќај. Железниците се помалку развиени. Ако се работи за сопствен превоз, автомобил, тогаш Унгарија изобилува со добри патишта и бензински пумпи насекаде кои работат цела ноќ. Распоредот за транспорт со брод на Балатон се врши од страна на приватни компании, но се уште побарувачката во оваа област ја надминува понудата.

Компанијата BHRT MAHARTE е езерска подружница на сите бродови и фериботи за транспорт на луѓе и возила која прави напори да го усогласи работењето на истите со цел да се забрза времетраењето на превозот до било која езерска точка, како и воведување на дополнителни линии кои ќе можат целосно да ги задоволат потребите на гостите покрај езерото. Просечната длабочина на езерото е 3 до 4 метри, а е најдлабоко кај Siofok со 11,5 метри со должина од 77 км, а ширината варира помеѓу 3 и 14 км, каде што ферибот услугите се вршат и тоа само во текот на летото. Балатон е идеален пример како едно рибарско село може да стане туристички центар во кој секоја сезона најмалку два милиони туристи го посетуваат.

Ако се направи споредба помеѓу езерото Балатон со просечната длабочина од 3,2 метри, а на Дојранското езеро со 6,7 метри или поточно кај местото Мрдаја и Николик со просечната длабочина од 3,5 метри до 4,5 метри, кај местото Градска плажа е подлабоко околу 6,7 метри, а средишниот дел кој се протега од Нов Дојран до црквата во Стар Дојран е најдлабоко околу 7,00 метри, тогаш може да се види дека општината би можела да размисли за активирање на неколку пловни објекти – траекти, фериботови, помали бродчиња и други помали тела, кои би вршеле пловидба по водите на Дојранското Езеро, како на наша, така и на грчка страна. Фериботовите би можеле во голема мера да го привлечат вниманието на многу потенцијални гости. Нив би ги одржувала и управувала компанија на која ќе и биде доделена концесија од страна на Р. Македонија.

Пристаништа кои би се користеле за вршење на јавен превоз на патници во езерската пловидба би можеле да се постават на следните места: Муриес и Дојрани во Р. Грција, Мрдаја Градска плажа, Калдрмата и село Николик во Р.Македонија. Линискиот превоз би се

одвивал според утврден ред на пловидба и релација, а вонлинискиот превоз би можел да се користи за ноќни крстарења и ноќни забави.

Релацијата Муриес – Дојрани би служеле за превоз на патници кон Дојран и повратно кон Грција

Релација Дојрани – Калдрмата (Нов Дојран) би била интересна за возилата кои патуваат во внатрешноста на РМ како и за полнење на бензин на бензинската пумпа лоцирана во Нов Дојран

Релацијата Дојрани – Мрдаја би била интересна за привлекување на гости во казината

Релацијата Дојрани – Градска плажа би била интересна за гостите кои сакаат да ги користат благодетите на Дојранското Езеро и на прекрасната македонска кујна

и Релацијата Дојрани – Николиќ би можела да се користи за туристите кои сакаат да бидат дел од селската идила и да риболоват

Фериботите би можеле да се користат и како туристичка атракција на која би можело да се организираат разни забави, интернационални вечери на кои со јадење, пиеење и музика ќе може да се претстави земјата, ловење риба на традиционален Дојрански начин, посета на изворите, организирање концерти на музички ѕвезди, на интернационален музички фестивал со цел истиот да стане традиционален и во голема мера да придонесе за афирмација на Дојран во широки рамки.

Водниот сообраќај на Дојранското езеро има голем потенцијал и постојат добри предуслови за негов развој, кој би бил во функција на приближување кон целите за изградба на одржлив транспортен систем во регионот, се разбира доколку успее да привлече поголем број на патувања. Така би можело да се зголеми значително бројот на туристите, како и нашите така и на странските патниците кои секојдневно ја преминуваат македонско-грчката граница.

Ќе ја споменеме Living Lake Network, мрежа креирана и координирана од Global Nature Fund (GNF). GNF е непрофитна, приватна, независна меѓународна фондација за заштита на животната средина и природата, регистрирана од страна на Управниот Сенат за правда во Берлин. Основна задача на Фондацијата е развој и промовирање на езерата на меѓународно ниво. Оваа мрежа беше лансирана во 1998 година и во нејзини рамки има повеќе од 50 организации и институции од моментално 42 езерски региони кои се залагаат и борат за заштита и одржлив развој на езерата и мочуришта, па општината би можела да размисли да стане нејзин член.

Многу е полесно, побрзо и поефтино да се издаде концесија за користење на водно возило отколку изградба на сообраќајна

инфраструктура. Основна цел на секој проект е да создаде дополнителна вредност за неговиот сопственикот, а во овој случај тоа е остварување на што поголем профит за општината Дојран.

Друмски сообраќај
(Езерото Комо - Италија)

Развојните карактеристики на друмскиот сообраќај во поголема мера зависат од нивото на стопанската активност и економската развиеност на една земја. Како и останатите видови сообраќај и овој вид на сообраќај учествува во процесот на општествената репродукција.

На патните правци во нашата земја од Дојран секојдневно се обраќаат автобусите на „Млаз,, Богданци. За време на главната туристичка сезона кон Дојран, патуваат и автобусите на некои други претпријатија за автобуски превоз како што се: Руле-Турс-Скопје, Струмица експрес-Струмица и Амиго Травел Гевгелија. Во последните неколку години патувањето до Дојран, Валандово, Богданци, Гевгелија и Струмица (и во обратни насоки) се одвива и со такси превоз. Овој вид на превоз на патници е побрз и поудобен.

Со граничниот премин Дојран, Дојранското езеро е поврзано со Република Грција а преку него и со ЕУ.

Ја истражувавме патната поврзаност со едно од најпознатите езера во светот, езерото Комо во Италија, а се со цел неговите предности и достигнувања да ги примениме во креирањето на една нова слика за туризмот во Дојран.

Езерото Комо се наоѓа 45 километри северно од Милано и 40 километри западно од Бергамо како два најголеми градови во близина. Поврзаноста со Швајцарија е најдобра преку Лугано, кој се наоѓа западно од Комо на релативно мала одалеченост од само 25 километри. На север од Швајцарија до езерото исто така може да се пристапи преку преминот Splügen (затворен од крајот на есента до почетокот на пролетта) или од монденскиот ски центар Св.Мориц. Комо има добра патна и железничка поврзаност со речиси сите поголеми Европски центри во регионот, за разлика од Дојран чија пристапност е покомплицирана.

Локалната јавна транспортна мрежа се состои од 11 меѓуградски линии што го поврзуваат Комо со поголем дел од центрите во провинцијата, за разлика од Дојран кој што е поврзан само со една автобуска линија со Скопје.

Високото организациско ниво на превоз кој вклучува патен, железнички, воден и воздушен сообраќај е формула за успех на областа Комо, која ја компензира лошата локална патна инфраструктура.

Пристапноста и поврзаноста на Комо со поголемите европски центри во регионот е поразвиена од инфраструктурата на Дојран, но сообраќајната структура покрај брегот на езерото Комо е полоша за возење за разлика од патиштата околу брегот на Дојран. Освен железничкиот и патниот сообраќај Комо на своите посетители им презентира развиен авио и воден сообраќај кој воопшто не е застапен во Дојран.

Неколку предлог идеи за отварање на патни релации на следниве линии :

Скопје – Велес – Неготино - Валандово – Дојран (должина 162 км , време на патување 1 час и 50 минути). Релација што ги поврзува позначајните градови во Централна Македонија, а посебно да ја истакне пристапноста до аеродромот Александар Велики во Скопје. Оваа релација е пократка за 20 км за разлика од патувањето преку Гевгелија.

Ски центар Кожув – Гевгелија – Дојран (должина 70 км , време на патување 2 часа). Релација од посебно значење за развој на регионалниот летен и зимски туризам.

Истанбул – Кавала – Солун - Дојран (должина 640 км , време на патување 7 часа и 30 минути). Стратешки една од најбитните релации од причина што ги поврзува трите најголеми трговски центри во Беломорјето.

Софија – Благоевград – Делчево – Берово – Штип-Радовиш- Струмица – Валандово – Дојран (должина 260 км , време на патување 4 часа и 15 минути). Карактеристика на оваа релација е поврзувањето на Р. Бугарија со Дојран и градовите во Источна Македонија.

Солун – Кукуш – Дојран (должина 84 км , време на патување околу 1 час и 30 минути) ; Близината на Солунското пристаниште, аеродром и железница ја прават оваа релација една од најатрактивните.

Граничен премин Богородица – Дојран (должина 37 км , време на патување околу 30 минути); Релација со голема важност, поради големата фреквентност на патници на преминот и големиот број на гости во хотелските комплекси лоцирани на самиот граничен премин.

Изградба на велосипедски патеки за спортско рекреативен туризам покрај езерското крајбрежје и поврзаноста со околните места ќе претставува промовирање и на алтернативниот туризам.

Од големо значење во делот на патната инфраструктура е и изградба на обиколен транзитен пат наменет за тешки товарни возила,

со цел да се избегне нивното транзитирање низ центарот на Дојран. Подобрувањето на патната инфраструктура може да се реализира преку систем на инвестирање: јавно приватно партнерство и концесии во соработка со општина Дојран, додека модернизацијата на патните правци треба да опфати поставување на мапи и тоа пред село Удово и пред Гевгелија, осветлување на патиштата и поставување на табли со патоказ за туристичката дестинација.

Визијата на Дојранското езеро како туристички центар во Македонија е возможна со привлекување на домашните и странските тур-оператори и вметнување на езерото во нивните понудите.

Еден од елементите на базичниот туристички систем е современата патна инфраструктура на транзитниот простор, а ефикасен транзитен простор доведува до лесен и брз проток на туристи.

Железнички сообраќај **(Женевско езеро – Швајцарија и Франција)**

Како најдобар пример за развиеност на железничкиот сообраќај е Женева која се наоѓа на југозападниот крај на Женевското езеро кое е поделено меѓу Швајцарија и Франција, преку кое би можеле да направиме споредба околу придонесувањето на развојот на туризмот во Дојран, односно привлекувањето на поголем број туристи како домашни така и странски.

Меѓународниот аеродром во Женева е поврзан со железничката инфраструктура на Швајцарската и Француската мрежа, вклучувајќи ги и директните врски со Париз, Лион, Марсеј и Монпелие. Густата железничка мрежа во Женева и достапноста до самото езеро е причина за привлекување поголем број на туристи.

За разлика од Женева, железничкиот сообраќај повторно е оддалечен и тоа не треба да не обесхрабри туку да не натера да размислуваме како би ги привлекле туристите. Дојран е оддалечен 38км од железничката пруга во Гевгелија, додека од железничката пруга во Република Грција е на само 2км.

Оддалеченоста од само 2 км на железничката пруга од Дојран од грчка страна ни дава за право позитивно да гледаме и пристапиме кон идејата за привлекување на туристи. Ако се земе во предвид бројот на жители на околните места во Грција како и патниците кои секојдневно ја преминуваат македонско-грчката граница би можело да се добие една солидна бројка. Со комбинирање на патен и железнички сообраќај може многу да се постигне во нашата цел.

Воздушен сообраќај
(Езерото Лугано - Швајцарија)

Воздушниот сообраќај претставува една нова гранка која се уште е во развој и има посебно значење во превозот на патници и скромна улога во превозот на стока.

Воздушниот сообраќај во Република Македонија во денешно време е во се поголем развој.

- *Аеродромот Скопје* претставува главно воздухопловно пристаниште за влез во Република Македонија, затоа што се наоѓа на 17km југоисточно од главниот град Скопје.
- *Аеродромот Охрид* е лоциран на северниот брег на Охридското Езеро (10km северозападно од Охрид) и претставува типичен туристички аеродром затоа што во неговото подрачје на опслужување се наоѓа најголемиот туристички центар во Република Македонија, со огромни потенцијали за развој на секаков вид туризам.

Градот Лугано во Швајцарија и езерото Лугано се идеален пример за тоа како можеме да придонесеме за развој на туризмот во Дојран. Разгледувајќи го езерото Лугано во Швајцарија ни помогна да ги согледаме можностите кои ги испуштаме оставајќи го градот Дојран буквално мирно да почива и да пропаѓа. Сообраќај кој никако не е развиен, а особено идејата за искористување на воздушниот сообраќај никако не е ни допрена како тема која може да се разгледа. Лугано го земавме како идеален пример за да покажеме како може да се развие туризмот во Дојран, бидејќи тој е град со доста развиен туризам кој се наоѓа на границата помеѓу две држави Швајцарија и Италија и во близина на два аеродроми, а токму истото се случува и со градот Дојран, на границата помеѓу Македонија и Грција, а во негова близина аеродромите во Скопје и Солун кои можат доста да влијаат врз развојот на туризмот исто како во Лугано.

Ситуацијата во Лугано е следнава: перфектно развиен туризам, два најактивни аеродроми од кои едниот во Лугано – Швајцарија, а другиот во Милано – Италија, од каде патниците кои слетуваат директно се превземаат од аеродромот со автобуски линии кои се прилагодени на летовите и се носат до центарот на Лугано, а сето тоа придонесува за развој на туризмот. Заинтересираните патници имаат можност за резервации за автобуско седиште на одредена дата, а заинтересираноста за посета на Лугано со ваквата можност се повеќе се зголемува.

Ова е одличен пример како може да се искористат аеродромите во Скопје и Солун, па дури и аеродромот во Охрид, со организирање на автобуски превоз од самите аеродроми до градот Дојран, автобуските линии со редовно кружење да ги носат патниците директно во самиот град.

Голем број на туристи слетуваат на овие аеродроми, особено во летниот период, а организираниот автобуски превоз претставува идеален начин да се привлечат што повеќе туристи да го посетат Дојран.

Идеја за привлекување на туристи може да биде организирање на бесплатни автобуски линии од страна на хотелите во Дојран до Солун или Скопје и обратно, со кои патниците ќе можат директно да пристигнуваат во Дојран.

Наша цел е да ги привлечеме патниците и од најодалечените точки во светот да го посетат Дојран, односно поврзување на Дојран во светски рамки. Воздушниот сообраќај има голема улога во секое туристичко место. Работејќи го ова истражување увидовме дека недостаток на Дојран како туристичко место е токму немањето на аеродром во негова близина.

Истражувајќи за градот Лугано и неговиот воздушен сообраќај заклучивме дека и покрај недоволната развиеност на овој транспорт кај нас, сепак овој вид на сообраќај има големи можности за поголем придонес за привлекување на туристи користејќи ги редовните летови од голем број на европски градови кои се обраќаат на аеродромите во Скопје, Охрид и Солун.

Заклучок

Откако ги завршивме сите истражувања и ги направивме споредбите со избраните езера со развиена сообраќајна поврзаност и структура, и можноста тие решенија да бидат применети на нашето Дојранско езеро дојдовме до некои идеи и заклучоци.

Како еден тим заклучивме дека високото организациско ниво на превоз кој вклучува патен, воден, железнички и воздушен сообраќај е формула за успех на Дојран која ќе ја компензира лошата локална инфраструктура. Интегрираниот сообраќај е еден од главните фактори за привлекување на што поголем број на туристи.

Во врска со патниот сообраќај споредувајќи го Дојранското Езеро со езерото Комо во Италија дојдовме до следните решенија:

-За време на летната сезона повторно да профункционира автобуската станица каде ќе може да се купат автобуски билети за повеќе насоки;

-Локалната автобуска линија која моментално се состои само од една релација (Скопје-Гевгелија-Дојран) да биде збогатена со воведување на повеќе автобуски линии кои ќе го поврзуваат Дојран со другите македонски населби;

-Воведување на бесплатни автобуски линии или линии со определени попусти за време на викендите, кои би тргнувале од поголемите градови (Гевгелија-Дојран, искористувајќи ја железничката станица во Гевгелија, Струмица-Дојран и др.)

-Привлекување на домашни и странски тур-оператори и вметнување на езерото во листите на организации кои организираат туристички посети, промовирајќи го Дојран како попатно место за одмор.

-Искористување на близината на Граничниот премин Стар Дојран, поврзувајќи го Дојран со Европската Унија, со цел да се привлечат што поголем број на странски туристи;

-Изградба на транзитен пат по кој ќе може да транзитираат товарните моторни возила кои моментално поминуваат низ центарот на градот, а кои особено во летниот период предизвикуваат големи сообраќајни проблеми и дава неубава слика за градот;

Во врска со железничкиот сообраќај и нашето истражување што го направивме споредувајќи го Дојран со познатото Женевско езеро дојдовме до следните решенија:

-Дојран е оддалечен 38км од железничката пруга во Гевгелија, додека од железничката пруга во Република Грција е на само 2км. Оддалеченоста од само 2 км на железничката пруга од Дојрани на грчка страна ни дава за право позитивно да гледаме и пристапиме кон идејата за привлекување на туристи. Ако се земе во предвид бројот на жители на околните места во Грција како и патниците кои секојдневно ја преминуваат македонско-грчката граница би можело да се добие една солидна бројка. Со комбинирање на патен и железнички сообраќај може многу да се постигне во нашата цел.

-Со постојано циркулирање на превозни средства (комбиња, автобуси) до железничката станица од страна на хотелите, мотелите и угостителските објекти во Дојран се разбира бесплатно од станицата до градот, би можело да се зголеми заинтересираноста за посета на езерото и воедно развивање на туризмот. Линиите би биле повеќе фреквентни во текот на денот, но поради желбата на граѓаните на нашиот јужен сосед за играње на хазардните игри истото би можело да се реализира и во текот на нокта.

Во врска со воздушниот сообраќај разгледувајќи го езерото Лугано во Швајцарија ни помогна да ги согледаме можностите кои ги

испуштаме оставајќи го градот Дојран буквално мирно да почива и да пропаѓа. Лугано го земавме како идеален пример за да покажеме како може да се развие туризмот во Дојран, бидејќи тој е град со доста развиен туризам кој се наоѓа на границата помеѓу две држави Швајцарија и Италија и во близина на два аеродроми, а токму истото се случува и со градот Дојран, на границата помеѓу Македонија и Грција, а во негова близина аеродромите во Скопје и Солун кои можат доста да влијаат врз развојот на туризмот исто како во Лугано.

Воздушниот сообраќај ни даде идеја за негово искористување и како туристичка атракција, на пример авио клуб кој би можел да организира туристички летови, а исто така и авионско панорамски разгледувања на Дојран што претставува дополнителна атракција за туристите. Високото организациско ниво на превоз кое вклучува патен, железнички, воден и воздушен сообраќај е формулата за успех во развиеноста на туризмот, а сето тоа придонесува за голема посетеност на туристите од сите дестинации на светот.

Во однос на водниот сообраќај на Дојранското Езеро можеме да кажеме дека езерото е со нула воден сообраќај, што е една од најнегативната страна на оваа езеро. Како главна причина за оваа неразвиеност беше малата просечна длабочина на езерото од 6,8 метри поради што никој не се обидел да изнајде решенија за негов развој. До пред ова наше истражување тоа беше и логично, но истражувањето вроди со плод. Резултатите што ги добивме се дека Дојранското Езеро има капацитет за развој на водниот сообраќај.

Споредувајќи го Унгарското езеро Балатон кој во просек го посетуваат над два милиони туристи, а каде просечна длабочина на езерото е само 3,2 метри, наспроти Дојранското Езеро со 6,7 метри или поточно:

- кај местото Мрдаја и Николик со просечна длабочина од 3,5 до 4,5 метри,

- средишниот дел кој се протега од Нов Дојран до црквата во Стар Дојран е најдлабоко околу 7,00 метри; а

- кај местото Градска плажа е подлабоко околу 6,7 метри,

тогаш може да се види дека општината би можела да размисли за активирање на неколку пловни објекти – траект, ферибот, помали бродчиња и други помали водни тела, кои би вршеле пловидба по водите на Дојранското Езеро, како на наша така и на грчка страна.

Фериботите би можеле во голема мера да го привлечат вниманието на многу потенцијални гости. Нив би ги одржувала и управувала компанија на која ќе и биде доделена концесија од страна на Владата на Република Македонија.