**СООБРАЌАЈНИТЕ КОРИДОРИ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА КАКО ОСНОВА ЗА РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ**

***Naume Marinoski, PhD – author***

***Faculty of Tourism and Hospitality – Ohrid***

***naumemarinoski@yahoo.com***

***Sasho Korunovski, PhD – co-author***

***Faculty of Tourism and Hospitality – Ohrid***

Abstract

*Развојот на туризмот зависи од многу фактори. Тие можат да имат директно и индиректно влијание и можат да бидат структуирани на начин да делуваат без посебни интервенции или пак со влијание кое се врши на нивната структура. сообраќајните коридори се и екстерни и интерни фактори, односно фактори кои имаат фундаментално значење за развојот на туризмот. Нивниот карактер е определен со географската определеност и предиспонираност и со влијанието што земјата го врши во квалитетот на комуникативноста. Логистиката во сообраќајните коридори е важен чинител на вкупниот економски развој и посебно на туризмот како дејност. Поради тоа, утврдувањето на коридорите, опременоста на сообраќајниците по правците и логистичката инфраструктура се еден од многу важните чинители за развој на оваа дејност.*

*Република Македонија спаѓа во групата на земји кои имаат исклучително важна туристичко – географската положба по коридосрската условеност. Имено, централната позиција на Балканскиот Полуостров и овозможува таа да го контролира просметот на туристи на источниот правец на туристички движења и да се вкрстува по правец север-југ и исток-запад. Коридорите се основна гравитациона сообраќајна структура на која се надоврзуваат патни правци до туристичките локалитети и објекти. Тоа условува туризмот да заживее како дејност во средини кои во минатото не можеле да се освојат без сообраќајната инфраструклтура*

Клучни зборови*:* *Сообраќајни коридори, туризам, развој.*

**ВОВЕД**

Туристичко - географската положба на Република Македонија претставува значајна компонента на туристичкиот развој. Таа не само што се јавува сама по себе како туристичка вредност, туку делува и на другите компоненти на туристичкиот развој. Имено, близината на туристичките емитивни географски средини често е причина за посета на овој простор. Туристичко - географската положба има значајно влијание врз степенот на вклученост на туристичките мотиви во туристичката понуда, инвестиционата оправданост и економичност во работењето на сместувачките капацитети, активирањето на туристички недоволно развиените регионални целини и други елементи на туристичкиот развој. Ваквите можности произлегуваат од проткаеноста на Република Македонија со сообраќајни коридори.

Во туристичко - географското проучување многу е тешко да се определи до која мерка географската положба е чисто географска, без туристичко значење. Преку дефинираните коридори на нејзината територија се поврзуваат и туристичките локалитети и објекти, а посетителите се во состојба на правилна ориентација кон оваа географска средина, што има недвосмислено туристичко значење. Ваков е односот и кон другите карактеристики кои ги поседува коридорската предиспозиција на просторот.

Од друга страна, туристичката положба исто така не може да се набљудува изолирано од сообраќајните коридори, бидејќи таа одразува просторни односи на специфични туристички елементи на географската средина.[[1]](#footnote-1)

Според тоа, сообраќајните коридори на Република Македонија имаат комплексно значење за туристичкиот развој и така треба да се прифати во процесот на опремување на посебни инфо-точки долж вака утврдените просторни приоритети.

.

***Методологија на истражувачки активности***

Истражувањето се однесува на еден од најважните проблеми кои го определуваат начинот на користење на елементите на просторот во функција на развој на туризмот. Во тој контекст анализата ги опфаќа пристапите кои се неопходни за правилно и рационално определување на вредностите.

За да може да се дојде до критички однос кон состојбите и да се даде визија за развој во оваа смисла, ќе се пристапи кон истражување на улогата што ја имаат сообраќајните коридори поврзани со границите и граничните премини на Република Македонија[[2]](#footnote-2). Истражувањето треба да даде одговор на можностите за уреденоста и опременоста инфо точките долж комуникациите и степенот на сигнализација и визуализација на туристичките содржини и нивната поврзаност во еден заеднички систем. Со овие истражувачки активности треба просторот на Р.Македонија да се согледа во во согласност со изобилството од туристички вредности со хетероген карактер. Овие истражувања треба коридорите да ги определат како дел од организацијата на предиспонираноста на просторот како гравитациона структура на туристичките движења. Основна претпоставка е дека со согледувањето на предиспозициите на коридорте и нивната логистичка опременост може да биде искористено во креирањето на туристички политики сврзани со коридорот и гравитационите влијанија. Поради тоа, просторниот опфат на истражувањето е јасно дефиниран. Истражувањето се однесува на коридорите Е-75, Е-871 и Е-65 кои ја тангираат Р.Македонија и граничните премини кои се функционална целина за определување на гравитационите целини од едната и од другата страна на границата. Разгледување на досегашните стратегии, нивна реализација и примена. Исто така, во овој контекст е важно да е има критичен пристап кон она што не е реализирано, а било дел од развојните планови и програми и предвидените активности во рамките на утврдените вредности. Истражувачките активности подразбираат ревизија на литературата и документи во кои се опфаќа проблематика од областа на туризмот сврзана со сообраќајните коридори на просторот на Р.Македонија. Во оваа група влегуваат следниве документи:

-Националната Стратегија за развој на туризмот во Република Македонија, 2009 – 2013г. која претставува базичен документ во ова смисла, Просторниот план на Р.Македонија,Просторниот план на Охридско-преспанскиот регион, Програмите за развој на планските региони на Р. Македонија, Стратегијата за регионален развој на Република Македонија 2009-2019, Акциониот план за спроведување на Стратегијата за регионален развој на Република Македонија 2010-2012, Програма за развој на Вардарски плански регион 2008, Стратегија за промоција и маркетинг на Вардарски плански регион 2011, Студија за идентификација на стратешки локации за организирање на информативни пунктови долж коридорот 10 и магистралниот правец М-5 во Вардарскиот плански регион“ – 2011, Студија за идентификација на основни и дополнителни интегрирани потреби, услуги и содржини во Вардарскиот плански регион“, 2011 г.

***Резултати и дискусија***

Р. Македонија со својата централна позиција на Балканскиот Полуостров се наоѓа во поволна позиција на коридорска предиспонираност.[[3]](#footnote-3) Во оваа насока важно место има релјефна структура која има композитен карактер. Така се создава сложеност и комплексност со сообраќајни и туристички можности. Во овој контекст се јавуваат вредности кои се темелат како врз природните карактеристики, така и врз антропогените творби и цивилизациските влијанија. Овде се вкрстуваат бројни патишта од континентално и интерконтинентално значење. Поради тоа, на овој простор се одвивале освојувачки воени походи, од кои не биле поштедени земјите кои се лоцирани на овој полуостров. Тие оставиле длабоки историски траги низ многу долг временски период. На овие територии се јавувале големи движења на народите и се создавале цивилизации и култури, благодарение на влијанијата на разни етнички колективитети. Тоа што Република Македонија се наоѓа во средината на Балканскиот Полуостров, и дава големи предности, така што туризмот својата развојна основа ја темели на коридорските вредности.

Основен коридор кој може дасе опоредели како развојна сообраќајна оска е коридорот 10 или магистралата Е-75. Тој се протега по долината на реката Вардар, која претставува природна предиспозиција на отвореноста кон Солунското Поле и Солунскиот Залив.

Бројните стопански токови од Северна, Западна и Средна Европа, кон Блискиот Исток, односно Азија и Африка, се одвиваат преку Балканскиот Полуостров. Со прокопувањето на Суецкиот Канал, балканската положба на земјите од овој полуостров добива уште повеќе во своето значење, бидејќи циркулацијата на стоки и патници на овој простор посебно се интензивира. Оваа отвореност по долината на Вардар овозможува поврзаност на Република Македонија со средоземноморските земји и другите земји на афричкиот и азискиот континент. На север оваа долина преку Кумановската Котлина се надоврзува со долината на реката Јужна Морава. По долината на реката Велика Морава се доаѓа до долинскиот простор на реките Дунав и Сава. Преку овој коридор просторот на Р. Македонија е отворен кон Грција и Србија како непосредни или гранични држави. Туристичкиот промет и стоковната размена се контролира преку граничните премини: Табановце на север и Богородица на југ.

Користењето на Вардарската долина во комуникациските односи има историски корени. Низ неа, во подолг временски период циркулирале стоки и се движеле бројни народи, оставајќи траги во културата на овој простор. Бројните археолошки локалитети тоа и го потврдуваат. Овие вредности, заедно со старата архитектура и другото културно наследство, како и импресивните природни вредности, извонредно се вклопуваат во туристичката понуда на Република Македонија.[[4]](#footnote-4) Посебно е важно да се истакнат вредностите кои се наоѓаат непостредно до комуникацијата, како и значењето на коридорот во поврзувањето на атрактивностите надвор од овој коридорски простор. Тие се поврзани со комуникации кои се надоврзуваат на оваа оска. Така коридорот има интегративна улога во креирањето на туристички производи. Пради тоа, коридорот поседува основни туристички функционални карактеристики.[[5]](#footnote-5)

Освен Вардарската долина, која е посебно апострофирана како природна предиспозиција на комуникативноста, внимание заслужуваат и другите правци.

По долината на реката Лепенец, во која се наоѓа Качанската Клисура, Република Македонија е поврзана со Косовската и Метохиската Котлина, во Сојузна Република Југославија. Руговската Клисура, во долината на реката Пеќка Бистрица и превалецот Чакар, овозможуваат овој патен правец да се надоврзи на правецот кој низ долината на реката Морача води до Црногорското Приморје. Овој правец се надоврзува на правецот во долината на реката Ибар, кој води кон Средна Европа.[[6]](#footnote-6)

Преку просторот на Охридско - струшката котлина и превалецот Ќафа Сан, односно долината на реката Шкумба, на територијата на Република Албанија, постои природна предиспозиција за поврзување на Јадранското Море со источноевропскиот простор. Ваква отвореност и комуникативност кон Јадранот постои и во правецот на долините на реките Црн Дрим и Дрим, долинскиот простор на реката Маќа во Република Албанија, односно преку котлинските простори на Охридското и Преспанското Езеро и долината на реката Деволи, во Република Албанија. Освен преку Вардарската Долина, македонскиот простор е отворен кон просторот на Република Грција, благодарејќи на Пелагонија, чии јужен дел преминува во оваа држава. Низ оваа низина се диференцираат патни правци кои водат кон Егејското и Јонското Море.[[7]](#footnote-7)

Исто така на сообраќајната оска коридорот Е-75 се врзува Дојранската котлина . Тоа врска на просторот на Република Македонија со Република Грција, Егејското Море, азиското и афричкото копно. Низ оваа природна, комуникативна предиспозиција се остварува нашата поврзаност со Солунскиот Залив.

Република Македонија е отворена и кон Бугарија, а преку источноевропските земји и Малоазискиот Полуостров, односно Азија. Тоа е коридорот Е-871. Тој има изразита туристичка функционалност поради ширината на емитивната зона која гравотира кон Република Македонија.

Долината на реката Струмица се надоврзува на долината на реката Струма, во Република Бугарија, а преку долината на реката Марица се остварува комуникативноста со просторот на Тракија, односно поморските премини на Дарданелите, меѓу Егејското и Мраморното Море, и Босфор, меѓу Мраморното и Црното Море.

Вториот правец води од долините на реките Струмица и Струма кон долината на реката Иск'р. Оваа долина се надоврзува на долината на реката Дунав, во просторот на Влашката Низина. Дунавскиот правец овозможува поврзаност со источноевропските земји и земјите кои гравитираат кон Црното Море.

Многу значајна коридорска предиспозиција има магистралниот правец М-6 кој воспоставува комуникативност на атрактивностите во западниот дел во Република Македонија и ја поврзува со централниот дел на Албанија и Јадранското приморје.

Уште еден коридор има големо значење за развој на туризмот, а тоа е коридорот М-5 кој по долината на Црна Река се надоврзува на оската Е-75 и ја поврзува Пелагонија како развиен туристички простор.

Од горенаведеното се гледа дека комуникативноста на просторот е изразита и дека најголем дел од овие комуникации можат успешно да се искористат за лоцирање на логистички бази, туристички опремени објекти и промотивни активности на туризмот во Република Македонија. Овие локалитети и објекти како коридорска вредност се утврдени долж комуникативните правци. За да можат овие локации да се внесат во туристичката понуда на Република Македонија неопходно е да се реализира туристичка валоризација и да се низ SWOT-анализите согледаат предностите, недостатоците, можностите и опасностите. Тоа можеме да го направиме на еден од примерите во коридорскиот правец Е-75.

***Модел на утврдување на вредности на инфо-точка како логистичка, угостителска и туристичка база со користење на коридорските вредности***

Со оглед на тоа дека во коридорите на Република Македонија се утврдени инфо-точки кои не се доволно реализирани, ниту туристички реализирани, пристапивме кон еден модел на валоризација. Моделот посочува како можат да се утврдат вредностите и врз таа основа да се искористат можностите.[[8]](#footnote-8)

Табела бр. 1 – Оценка на атрактивноста и опременоста на инфо-точка во коридорот и состојби и карактеристики за развој на логистички и туристички производи

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Вид на туристичка вредност (ресурс)** | Атрактивност и функционалност | Просторна определеност на објект / локалитет и оценка | Состојба и карактеристики |
| **Просторно-географска положба и поврзаност** | Транзитност  Контакност  Поливалентност  **Природни атрактиности**  - Структурна геологија (Пашин мост)  - Палеонтолошки атрактивности (фосилни цицачи - газели и жирафи)  - Река Вардар  - Велешка Клисура  **Културни атрактивности**  - Црква Св. Илија | Делница низ општината на коридорот 10  Утврдени точки – 504 Г. Караслари, 505 , 518 Д. Караслари. Логистички и транзитно-туристички центар.  - Споменици на природата  - Едукативни и научни активности, културен туризам  - Најпознати наоѓалишта во Светот за проучување на пикермиска фауна  - Изградба на геолошка-музејски поставки | Постои инфраструктура која може да се употреби за инфо-точки  Составен дел на усвоената Студија за идентификација на стратешки локации за организирање на информативни пунктови долж коридорот 10 и магистралниот правец м-5 во Вардарскиот плански регион  Нема урбанистички решенија  Транзитно-туристички активности: Одмор, трговија, угостителство, сервисни услуги  Развој на транзитниот и алтернативниот туризам во ВПР |

Извор: Студија за идентификација на стратешки локации за организирање на информативни пунктови долж коридорот 10 и магистралниот правец М-5 во Вардарскиот плански регион – 2011 и сопствени истражувачки резултати

Од табеларниот преглед можеме да констатираме дека ресурската основа за развој на туризмот во рамките на утврдените инфо-точки како моделарна форма е со забележителни можности. Имено, станува збор за нагласена транзитност на просторот, природни предиспозиции и богати локалитети за уредување излетишта, структурна геологија, клисура, палеонтологија, ретки геодиверзитет и биодиверзитет, интересна хидрографија и сакрална архитектура.[[9]](#footnote-9) Овие атрактивности и развојни можности можат да се комбинираат со опкружувањето и во таа смисла да се искористат непосредните содржини од следниве видови: културни манифестации и институции, рурални средини лозови насади и винарска традиција и содржајни услови за стортско-туристички активности.

**SWOT - анализа на просторната положба и поврзаност**

|  |  |
| --- | --- |
| **ПРЕДНОСТИ**   * Магистрала – во коридорот 10 * Близина на аеродромот Александар Велики * Добра патна поврзаност * Железница * Патна сигнализација * Утврдени точки за информативни пунктови и логистика * Централна позиција за меѓуопштинска комуникативност * Постоење на атрактивни ресурси непосредно до комуникациите | **НЕДОСТАТОЦИ**   * Одржување на високо ниво на квалитет на комуникациите * Слаби интерни врски и организација на превоз * Недоволна искористеност на локалните патишта како основа за атрактивни содржини во алтернативните форми на туризам * Слаб квалитет на железничката инфраструктура и сообраќајните средства * Слаба искористеност во туристички цели * Слаба сигнализација на туристичките локалитети и местата за одмор со туристички содржини * Нереализирани инфо-точки * Недоволно користење на транзитноста во формирањето на туристичките производи * Слаба застапеност на комбинирани транзитни тури со содржини со кои располага контактниот простор |
| **МОЖНОСТИ**   * Висока фреквентност на транзитни патници и туристи * Вклучување во меѓународни кружни тури * Постоење на светски трендови за алтернативни активности во туризмот – посета на микролокалитети * Вклучување во системот на брзи пруги * Користење на искуства од општини со транзитни туристички карактеристики во Светот * Користење на меѓународни средства од пристапните фондови кон Европска Унија | **ЗАКАНИ**   * Појави на илегален транспорт на патници кои се претставуваат како туристи * Недостаток на финансиски средства за тековно одржување на локалните патишта * Општината Велес не е во состојба самостојно да ги искористи можностите кои стојат на располагање на ниво на држава * Појава на проблеми сврзани со аплицирање и користење на финансиските средства за патна сигнализација |

### ЗАКЛУЧОК

Во светот од година во година расте бројот на туристите, а со тоа и правците на нивните движења. Се повеќе се испреплетуваат движењата кои имаат локално, регионално, национално, интернационално, односно континентално и интерконтинентално значење. Ваквата испреплетеност е плод на се поголемото активирање на потенцијалните туристички вредности, од една страна, како и поголемиот подем на квалитетот на живеење, од друга страна. Коридорите се извонредна основа за развој на туризмот. Тој е поврзан со уредување и опремување на инфо-точки и за поставување на информативни пунктови, табли, сигнализација и визуализација. Коридорите во Република Македонија се наоѓаат во состојба на утврдени, но нереализирани вакви ресурси, така што е неопходно во наредниот период да се интензивира користењето на погодностите во функција на развојот на туризмот.

Клучниот чинител на овој сплет на мерки и активности се однесува на прифаќањето и реализацијата на секој сегмент поединечно како индикатор за успешна реализација на проектот. Во таа смисла, утврдувањето на временски и просторни рамки за спроведување на секоја активност посебно води кон успешна реализација на зацртаните цели и активности. Имплементацијата подразбира ангажирање на сите ресурси кои ги поседува коридорскиот правец во различни сегменти од областа на туризмот. Тие имаат синергиски карактер иако припаѓаат на различни ресори. Сплетот на мерки треба да се реализира континуирано.

Врз основа на овие истражувања можат да се донесат стратешки документи и акциони планови кои ќе помогнат во успешната реализација на користењето на ресурсите во функција на туризмот.

**КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА**

Arnott, R. and K. Small, The Economics of Traffic Congestion. American Scientist, 1994. 82: p. 447-455.

Агенција за планирање на просторот - *Просторен план на Охридско – Преспанскиот регион – Нацрт план 2010 – 2020*, 2007, Скопје

Chiu, Y.-C., J. Bottom, M. Mahut, A. Paz, R. Balakrishna, T. Waller, and J. Hicks, A Primer for Dynamic Traffic Assignment. 2010, Transportation Research Board: Washington, DC.

Congestion Management., FHWA, Office of Transportation Management and International Programs, 2011, Washington, DC. Flaneri, J. *National Strategy for Tourism Development 2009 – 2013*. Government of FYROM–legal document, 2009, Skopje

Eriksson, L., A.M. Nordlund, and J. Garvill, Expected Car Use Reduction in Response to Structural Travel Demand Management Measures. Transportation Research, 2010. 13F(5): p. 329-342.

Fuhs, C., Synthesis of Active Traffic Management Experiences in Europe and the United States. 2010, FHWA, Office of Operations: Washington, DC. Marinoski, N. *Tourism Geography*, FTU, 2012, Ohrid, MK.

Kalmanje, S. and K.M. Kockelman, Credit-Based Congestion Pricing: Travel, Land Value, and Welfare Impacts. Transportation Research Record, 2004. 1864: p. 45-53.

Marinoski, N. *Selective forms of tourism*, 2012, FTU, Ohrid, MK

Marinoski, N. *Tourism Geography of the Republic of Macedonia*, 200, 1FTU, Ohrid, MK

Marinoski, N. *Basics of Tourism Theory and Practice*, 2010, FTU, Ohrid, MK.

Мариноски, Н. *Македонска туристичка разгледница*, Институт за туризам и угостителство – Охрид, 1996, Охрид

Мариноски, Н. *Програма за развој на Југозападниот плански регион 2010 - 2015*, ГТЗ РЕД Програма за економски регионален развој во Македонија, 2010

Meyer, M.D., Demand Management as an Element of Transportation Policy: Using Carrots and Sticks to Influence Travel Behavior. Transportation Research, 1999. 33A(7-8): p. 575-599.

Korunovski S. *Cultural Heritage*, Faculty of Tourism and Hospitality, 2006, Ohrid

Korunovski S., Marinoski N. *Cultural Tourism in Ohrid as a Selective form of Tourism Development*, 2012, Elsevier Vol. 44, 104-113

Korunovski S., Marinoski N. *Tourism in Macedonia in Changing Environment*, 2012, Elsevier Vol. 44, 19-31

Програма за развој на Вардарски плански регион, 2008

Стратегијата за регионален развој на Република Македонија 2009-2019

Студија за идентификација на стратешки локации за организирање на информативни пунктови долж коридорот 10 и магистралниот правец М-5 во Вардарскиот плански регион – 2011,

Студија за идентификација на основни и дополнителни интегрирани потреби, услуги и содржини во Вардарскиот плански регион, 2011 г.

Schreffler, E.N., Integrating Active Traffic and Travel Demand Management: A Holistic Approach to

Yildirim, M.B. and D.W. Hearn, A First Best Toll Pricing Framework for Variable Demand Traffic Assignment Problems. Transportation Research, 2005. 39B(8): p. 659-678.

1. Marinoski, N. (2012), *Selective forms of tourism*, FTU, Ohrid, MK [↑](#footnote-ref-1)
2. Marinoski, N. (2012), *Tourism Geography*, FTU, Ohrid, MK [↑](#footnote-ref-2)
3. Marinoski, N. (2001), *Tourism Geography of the Republic of Macedonia*, FTU, Ohrid, MK [↑](#footnote-ref-3)
4. Korunovski S. (2006): *Cultural Heritage*, Faculty of Tourism and Hospitality, Ohrid [↑](#footnote-ref-4)
5. Korunovski S., Marinoski N., (2012): *Tourism in Macedonia in Changing Environment* [↑](#footnote-ref-5)
6. Fuhs, C., Synthesis of Active Traffic Management Experiences in Europe and the United States. 2010, FHWA, Office of Operations: Washington, DC [↑](#footnote-ref-6)
7. Kalmanje, S. and K.M. Kockelman, Credit-Based Congestion Pricing: Travel, Land Value, and Welfare Impacts. Transportation Research Record, 2004 [↑](#footnote-ref-7)
8. Студија за идентификација на стратешки локации за организирање на информативни пунктови долж коридорот 10 и магистралниот правец М-5 во Вардарскиот плански регион – 2011 [↑](#footnote-ref-8)
9. Korunovski S., Marinoski N., (2012): *Cultural Tourism in Ohrid as a Selective form of Tourism Development* [↑](#footnote-ref-9)