

СООБРАЌАЈНО-ГЕОГРАФСКИ ДЕТЕРМИНАНТИ И НИВНОТО ЗНАЧЕЊЕ ВО ОДРЕДУВАЊЕТО НА ПОЛИТИЧКО-ГЕОГРАФСКАТА ПОЛОЖБА

Крајќа содржина

Политичко-географската положба како комплексна категорија подразбира покрај анализата на физичко-географската база, и анализа на повеќе елементи, вклучувајќи ги сообраќајната и економската поврзаност и изолираност, историското наследство, демографските процеси, територијалните интереси, военостратежиските елементи и сл. Анализата на политичко-географската положба на одредена територија вклучува описирање на причинско-последичните врски, односи и взаемни условености на географските и политичките фактори. Поради што истата ја промовираат како поширока и комплексна категорија во споредба со геополитичката или геостратежиската положба.

Во овој труд ќе бидат анализирани сообраќајно-географските детерминанти и нивната партиципација во профилирањето на севкупната политичко-географска положба на Република Македонија и регионот.

Клучни зборови: СООБРАЌАЈНО-ГЕОГРАФСКИ ДЕТЕРМИНАНТИ, ПОЛИТИЧКО-ГЕОГРАФСКА ПОЛОЖБА, КОРИДОРИ, ИНТЕГРАЦИИ, БЕЗБЕДНОСТ.

Вовед

Кога станува збор за географскиот простор, набљудуван во научните рамки на политичката географија, истиот го надминува таканаречениот конвенционален поим за географска положба која е ограничена само со нејзините просторни компоненти. Имено, политичко-географската суштина на поимот положба, произлегува од самата дефиниција на поимот географска положба. Широк спектрум на варијабли ја детерминираат политичко-географската положба, поради што истата може да се класифицира во групата на релативни

положби. Релативноста произлегува од фактот што општествено-географските компоненти се променливи и зависат од времето, интензитетот, опкружувањето и од другите детерминанти на делување. Од друга страна, апсолутноста на положбата е детерминирана од релативно непроменливите (или споро менливи) физичко-географски компоненти.

Општо гледано, политичко-географската положба може да се дефинира како динамичен однос на одредена географска (територијална) целина према природните и општествените компоненти на географската средина во поблиското и подалечното опкружување. Компоненти кои се релевантни за внатрешните политички односи и надворешно-политички позиции према други географски (територијални) целини и меѓународни организации. Односно, врз политичко-географската положба влијаат светските политички и економски центри, интеграциските и дезинтеграциските процеси, глобалните и регионални транспортни и информациски оски како и положбата во однос на кризните жаришта на планетата. Тоа значи дека ниту една држава нема постојана политичко-географска положба, односно таа е релативна и се менува со оглед на промените кои тесно корелираат со територијалниот опфат на државата, нивото на стопанскиот развој, вклученоста на државата во економските, политичките и воените сојузи.

За целосно разбирање на комплексноста на политичко-географската положба, неопходно е покрај физичко-географската база да се анализираат елементите на сообраќајната и економската поврзаност и изолираност, историското наследство, демографските процеси, военостратегиските елементи и сл. Од ваквите констатации произлегува дека анализата на политичко-географската положба на одреден географски простор или територија подразбира опсервирање на причинско-последичните врски, односи и взаемни условености на географските и политичките фактори. Ваквите сеопфатни врски ја промовираат политичко-географската положба како поширока и покомплексна од геополитичката положба која се фокусира на влијанието на географските фактори врз политичко-историскиот процес. (Грчић, 2000). Во таква ситуација врската помеѓу „географското“ и „политичкото“, главно е еднонасочна, односно без повратен ефект на политичките фактори према географските процеси. Валориза-

цијата на географските фактори во политички цели, најчесто има идеолошка основа, во смисол на (зло)употреба на политичките, верските, државотворните, економските, културните и др. идеи. Идентични релации постојат и за геостратегиската положба, кадешто критериум за улогата на географските фактори претставува нивното военостратегиско значење во војна. Проценувањето на геостратегиската положба подразбира анализа на физичко-географскиот комплекс, просторниот распоред на населението, населбите, индустриските објекти, сообраќајните комуникации и др. (Pavić, 1973: 95).

Општо за сообраќајно-географските детерминанти

При анализирањето на сообраќајно-географските детерминанти и определувањето на нивното влијание врз политичко-географската положба, може да се констатира дека истите најдиректно влијаат во одредувањето на квалитетот на територијата. Анализите кои се однесуваат на сообраќајот, односно сообраќајната поврзаност и функционирање на државата се среќаваат уште во раниот зародиш на политичко-географските погледи.

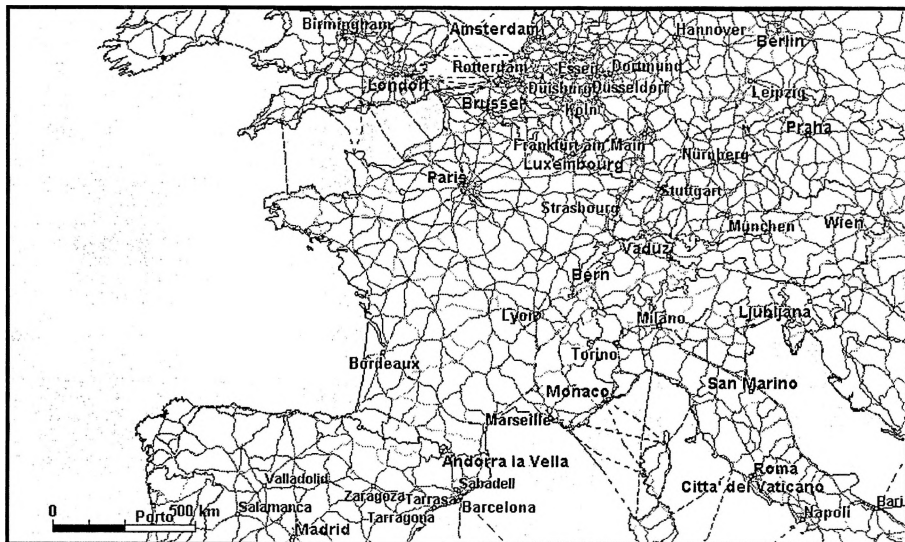
Државната територија преку нејзината сообраќајна поврзаност во значителна мерка ја профилира сопствената територијална компактност и внатрешна кохезивност. Во ситуација на слабо развиен сообраќај, државата најчесто се соочува со следните проблеми, прикажани на шемата број 1.

Шема бр. 1



Поради овие причини, најчесто доаѓа до пројавување на така наречени центрифугални сили и до јакнење на регионализмот¹, кој во комбинација со националниот, верскиот, јазичниот, културниот и друг диверзитет, како и историското наследство водат кон сепаратизам. Оттаму, како примарен императив на секоја држава се јавува интенцијата за воспоставување на соодветна сообраќајна мрежа, која не само што ќе придонесе кон поефикасен стопански развој, туку ќе овозможи зачувување на територијалната компактност и промовира безбедносно-политичката стабилност.

Врз основа на сообраќајната мрежа можат да се идентификуваат внатрешните просторно-развојни определби на државите, на пример, моноцентризмот во Франција, наспроти полицентризмот во САД.



Карта бр. 1. Француски моноцентризам – Париз во центарот на сообраќајната инфраструктура

¹ Во контекстот на територијалната регионализација, интересни се анализите на американскиот географ Ричард Хартшорн (Richard Hartshorne). Имено, тој развива теорија на т.н. „територијална интеграција“. За што станува збор? Според Хартшорн територијалната интеграција зависи од два вида на сили: центрифугални сили кои ја разделуваат државата и центрипетални сили кои ја одржуваат компактна. Како центрифугални сили тој ги потенцира јазикот, етничките и религиозните разлики како најчести причини за територијалните конфликти во државите, но и политичката филозофија, образованието и начинот на живеење. Од друга страна, Хартшорн како најважна центрипетална сила ја идентификува идејата за државата. Пошироко во: Taylor, J. P., (1993), Political Geography, World Economy, Nation State and Locality-third edition, Essex: Longman Scientific & Tehnical, p.p. 150-153.

Исто така, можно е да се воочат и надворешните експанзионистички, геополитички и военостратегиски аспирации, на пример, Австроунгарските настојувања преку „Новопазарскиот санџак“ да се излезе на Солун, германската дилема за глобална експанзија: копнената „идеја Багдад“ и поморската „идеја Хамбург“, руско-турските разлики околу трасите за нафтоводот во Каспско-црноморската зона и др.

Многу важен фактор на територијалната интеграција и консолидација претставуваат карактеристиките на сообраќајот. Овие карактеристики во голема мерка своето влијание го манифестираат врз политичките и општите цели како на внатрешната, така и на надворешната моќ на државата. Вообичаено во оние држави во кои има слабо развиен сообраќај, отежната е контролата на сите делови на територијата и полесно се јавуваат сепаратистички движења.

Од друга страна, познато е дека Римската и Австроунгарската империја претставувале „друмски империи“, односно ја граделе својата моќ на фаворизирањето на централистичката политика во сообраќајот. Како што напоменавме, во денешни услови, Франција ја зацврстува својата моќ градејќи сообраќајна мрежа чии центар претставува нејзината престолнина, Париз. Европската Унија исто така има амбициозна политика со цел модернизирање и унификација на сообраќајните мрежи на државите членки, но и инвестирање во сообраќајот во државите аспиранти за членство. Во колкава мерка сообраќајот може да претставува отежителна околност за интегрирање, претставува примерот со поранешните републики на Советскиот Сојуз, кои имаат проблем да се интегрираат во железничката мрежа на Европа, поради поголемата широчина на пругите-колосекот. (Грчић, 2000: 199)

Оттука, неопходни се научно фундирани пристапи и стратегии кон анализата на сообраќајно-географските детерминанти, со основна цел нивно вистинско валоризирање во практичните заложби за интегрирање на териториите како основен предуслов за севкупен развој и стабилност на политичко-територијалните субјекти.

Транспортни коридори во Југоисточна Европа и партиципацијата на Република Македонија

Балканското Полуострво како едно од трите јужноевропски полуострви, во неколку значајни особини се разликува од Апенинското и Пиринејското Полуострво. Токму поради тоа, Балкан-

ското Полуострово има специфичен сообраќајно-географски контекст, историски и политичко-географски развој.

Анализата на Пиринејското и Апенинското Полуострово, несомнено ќе укаже дека од физичко-географски аспект, попреченоста со Алпите и Пиринеите истите ги одвојуваат од европското „тело“. За разлика од нив Балканското Полуострово, преку Панонскиот басен остварува директна врска со останатиот дел од Европа. Во случајот на Апенинскиот и Пиринејскиот Полуостров, нивната релјефна и хидрографска структура овозможиле поволни услови за внатрешно сообраќајно поврзување, додека Балканскиот Полуостров со својата природна predispozicija за интерно поврзување има значително поделикатни услови. Ваквата констатација особено е важна за западниот дел на Балканскиот Полуостров, каде што северозападно – југоисточниот правец на протегање на динарско-шарскопиндскиот венечен систем, паралелно со јадранскиот и јонскиот брег, прават природна препрека за врските на крајбрежниот појас со внатрешност и обратно, како и за врските по должината на самото јадранско и јонско крајбрежје. Ваквите природни непогодности, прават внатрешното поврзување во Полуостровот да биде отежнато, но од друга страна, Балканскиот Полуостров има извонредни физичко-географски можности за копнено поврзување со неговата просторна околина.

Отвореноста на Балканскиот Полуостров кон централните, источните и западните делови од Европа, внатрешната изолираност со планински бариери, како и меѓуконтиненталната сообраќајно-географска положба, влијаеле на неговата општествено-географска сложеност во однос на релативната едноставност на другите два јужноевропски полуострови. Спротивно од нивната конфесионална монолитност, културно-цивилизациона, јазичка и популациона хомогеност, политичко-територијална стабилност и странските завојувачки продори, рушења, асимилирања и вандализам, на Балканскиот Полуостров постои мозаик од религии, народи, политичко-територијални субјекти, реликти на различни империи од сите страни со најразлично потекло. Континуируваниот процес на територијално и гранично прекомпонирање, различниот степен на развиеност, дивергентната насоченост на интересите, карактерот и траењето на завојувачите, како своевидно наследство продуцирале и оставиле релативно слаба сообраќајна мрежа, со мала густина, со слаб квалитет, нерамномерно концентриран, со слепи завршетоци и нереализирани кори-

дори. Поради сите овие наброени карактеристики, значително се релативизира квалитетот на сообраќајно-географската положба на Балканскиот Полуостров и државите кои егзистираат на тој простор и покрај очигледната физичко-географска предиспонираност. Навраќањето на физичко-географската база и општествено-географската сложеност на Балканскиот Полуостров ќе ни овозможи да ја согледаме потребата за надминување на таквата состојба.

Југоисточна Европа како геопростор претставува еден од незаменливите линкови помеѓу Европа и Азија, во исто време е природна транзитна врска помеѓу Европа и Азија. Шест од десетте мулти-модални транспортни коридори се во фаза на реализација на територијата на државите од Југоисточна Европа. Развојот на мрежата на транспортни коридори во еден интегриран систем претставува развојна политика на Европската Унија, која се реализира преку одлуките донесени на Втората Пан-Европска Транспортна конференција во 1994 година на Крит и на Третата конференција одржана во Хелсинки во 1997 година. (Triffonova, 2000: 64)

Табела бр. 1

Табела бр. 1	
Европски коридори за интегрирање на териториите:	
Име на проектот	Главни цели:
Коридор бр. 1	Хелсинки-Талин-Рига-Каунас-Варшава со кракот Рига-Калињинград-Гдањск
Коридор бр. 2	Берлин-Варшава-Минск-Москва
Коридор бр. 3	Берлин/Дресден-Вроцлав-Катовице-Краков-Лвов-Киев
Коридор бр. 4	Дрезден/Нириберг-Прага-Виена/Братислава-Гер-Будимпешта-Арад-Констанца/Крајова-Софија-Солун/Пловдив-Истанбул
Коридор бр. 5	Венеција-Трст/Копер-Љубљана-Марибор-Словенечко-унгарска граница-Будимпешта-Унгарско-Украинска граница-Ужгород-Лвов(Киев) со краците: Крак 1: Ријека-Загреб-Хрватско-унгарска граница-Будимпешта-Унгарско-украинска граница-Ужгород-Лвов-Киев; Крак 2: Братислава-Жилина-Кошице-Ужгород.
Коридор бр. 6	Гдањск-Катовице-Жилина со кракот Грудзиаз-Познањ
Коридор бр. 7	Река Дунав
Коридор бр. 8	Драч-Тирана-Скопје-Софија-Пловдив-Бургас-Варна
Коридор бр. 9	Хелсинки-Ст.Петербург-Москва/Псков-Киев-Љубасевка-Кишињев-Букурешт-Димитровград-Александруполис со краците: Киев-Минск-Виљнус-Каунас Клајпеда/Калининград, Лубасевка-Одеса.
Коридор бр. 10	Салзбург-Љубљана-Загреб-Белград-Ниш-Скопје-Велес-Солун со краците: <ul style="list-style-type: none"> • Будимпешта-Нови Сад-Белград • Ниш-Софија (Димитровград-Истанбул по должината на рутата на коридорот бр. 4) • Велес-Битола-Лерин-Виа Игнација-Игуменица

Согласно ваквите проекти, главните интенции на Романија претставуваат изградба на патиштата кои се дел од Европските транзитни коридори и кои поминуваат преку нејзината територија. Исто така значајна одредница претставува соработката со соседните држави во процесот на конкретното определување на можностите и потребите за развој и поврзување на националните патни мрежи со идните патни комуникации на Европските транспортни коридори.

Романските програми планираат реконструкција и развој на националната патна мрежа. Основните приоритети се насочени кон реконструкција на комуникацијата Будимпешта-Питешт, како и конструкција на други патишта со вкупна должина од 3.000 км. Во сферата на комбинираниот транспорт многу значајно за Романија е креирањето на нови патно-ферибродски врски со Бугарија.

Транспортната политика на Грција има три главни цели. Првата претставува комплетирање и модернизирање на постојната национална патна мрежа. Главен приоритет претставува развој на патното поврзување кое се однесува на западниот брег на државата. Следен приоритет претставува изградба на патни комуникации кои ќе ја подобрат патната мрежа во регионот на Атина. Како втора цел се наметнува привлекувањето на меѓународниот транспорт преку нејзина територија (обидите за пренасочување на Коридорот бр. 8²). Ваквите определби се евидентни со фаворизирањето на коридорот *Via Egnatia*³, кој се наоѓа по должината на главната меѓународна патна оска во државата. Трета главна цел претставува воспоставувањето на нови и

² Непосредно пред приемот на десетте нови членки (Словенија, Словачка, Чешка, Малта, Кипар, Естонија, Летонија, Латвија, Полска и Унгарија на 1 мај 2004 година) во Европската Унија, суспендирано е финансирањето на Коридорите 8 и 10 на територијата на Република Македонија. Главни финансиери досега беа ЕИВ (The European Investment Bank) – Европска инвестициона банка, ЕБРД (The European Bank for Reconstruction and Development) – Европска банка за реконструкција и развој, PHARE програмат.

³ Првиот трансверзален пат којшто го изградиле Римјаните на нашите простори бил патот „*Via Egnatia*“ кој поаѓал од Драч и околните области по долината на реката Шкумбија, преку Охрид и Воден доаѓал до Солун, а оттаму по должината на Егејскиот крајбрежје до Истамбул (Цариград). Во Римскиот период, „*Via Egnatia*“ бил најзначајниот комуникациски пат помеѓу Рим и европскиот и азискиот исток. Исто така, во византискиот и турскиот период „*Via Egnatia*“ претставувала најкраткиот комуникациски коридор кој го поврзувал Цариград со неговите западни провинции, а нив со јужните делови на Италија. Пошироко во: Цвијиќ, Ј., 1966, „Балканско Полуострово и јужнословенске земље – Основи антропогеографије“, Београд: Завод за издавање уџбенике СР Србије.

подобрување на веќе постоечките односи и врски со соседните држави, како и подобрување на можностите за копно поврзување со останатите држави членки на Европската Унија. Во таа насока се интенциите за отварање на три нови гранични премини со Бугарија и нова патна врска преку Грчко-Албанската граница.

Стратегијата на Турција за развој на патната мрежа опфаќа неколку значајни аспекти. Главната интенција претставува обезбедување можности за привлекување на транспортниот сообраќај од Европа кон Азија и обратно. Непосредно со ваквата желба е и насоката за комплетирање на делницата (секцијата) од Транс-Европската мрежа. Сакајќи да обезбеди побрза и пократка партиципација на пазарите во Западна Европа, Турција планира изградба на мост од Измитскиот залив и Чанаккале (Chanakkale) преку мореузот Дарданели. Се планира овој проект да има силно влијание врз реструктурирањето на транспортниот сообраќај на Балканот. Исто така основен приоритет претставува изградбата на автопат по должината на азискиот брег на Мраморното Море, како и развој на Црноморскиот коридор кој ќе ја поврзе Европа, Кавкаските држави и Средниот Исток.

Основните стратегиски определби на Бугарија се: реконструкцијата на постоечките патишта и нивно приближување кон европските стандарди. Преку нејзината територија поминуваа четири планирани коридори, односно коридорите бр.4, 8, 9 и 10. кои ќе ја подобрат и приближат бугарската економија кон европската⁴.

Главните интенции на транспортната политика на Република Македонија, со која ќе се подобри нејзината сообраќајно-географска положба, а вооедно и вкупниот квалитет на политичко-географската положба, претставува изнаоѓањето на алтернативни патишта за поврзување во насока исток-запад. Главниот правец на поврзување на државата со Европа, досега, главно беше во правец север-југ, односно преку територијата на Србија, и кон Егејот и Медитеранот преку територијата на Грција. Економската блокада на Грција во

⁴ Пошироко за стратегиските определби на државите од Југоисточна Европа во поглед на нивниот инфраструктурен развој во: Triffonova, E., (2000), "Infrastructure Development in the SEE Region", in : *IRIS Quarterly Policy Report*, Summer/Autumn, p.p. 63-86.

1992 година, значително влијаеше на квалитетот, на политичко-географската положба на Република Македонија токму, покрај другото, и преку сообраќајно-географските детерминанти. Во услови на економско ембарго на меѓународната заедница кон поранешна СР Југославија и на Грција кон Македонија (Грција го запре транспортот на сурова нафта и други стоки од Солунското пристаниште), македонската територија беше копнено изолирана од најблиските излези кон традиционалните економски пазари и најважното пристаниште, Солун. Извозно-увозните активности мораа да се валоризираат преку нестабилната и во сообраќајно-географски поглед некавалитетна Албанија или преку подолгите комуникации во Бугарија до Бургаското пристаниште (трета алтернатива после Солун и Валона). Резултат на таквата сообраќајно-географска лимитираност несомнено се кризни состојби во поглед на економијата, но и респектабилен инструментариум за политички притисок кон конкретната територија, односно држава, кој заврши со потпишување на „Времената согласност за нормализирање на односите помеѓу двете држави“, на 13 септември во Њујорк. (Катарциев, 1998: 46)

Многу еклатантен пример за влијание на сообраќајно-географските детерминанти врз политичко-географска положба, односно нејзиното дискредитирање и релативизирање. Во услови на немање алтернативи можеен е целосен колапс на државата.

Алтернатива на значајната Моравско-Вардарска долина и поврзувањето во насока север-југ, би требало да претставува проектот за Коридорот бр. 8 и настојувањата за воспоставување на соработка со Албанија и Бугарија. Од сите партиципенти во овој коридор Република Македонија има најголема потреба од реализација на истиот. Постоенето на повеќе алтернативни можности за поврзување со Европската Унија ја намалува нејзината LLC (Land Locked Country⁵) положба. Суспендирањето на финансирањето на Коридорот 8 и 10 е доволно силен политички сигнал за сеуште кризниот статус на регионот, како и приоритетот кон инфраструктурните потреби на новопримените членки на ЕУ. Меѓутоа, Република Македонија, за која истиот е неопходно да се реализира, повеќе отколку за Албанија и Бугарија кои имаат излез на море, треба да понуди можности за изградба преку концесии.

⁵ LLC или Land Locket Country положба имаат оние држави кои се опкружени со копно, и кои немаат излез на морски брег, односно на Светското Море.

Табела бр.2	Главни препораки за креирање на стратегија за развој на сообраќајната мрежа:
1.	Изнаоѓање алтернативни извори на финансирање за завршување на секторите кои претставуваат составен елемент на европските коридори број 8 и 10
2.	Реконструкција на меѓународните патишта и нивно приближување кон европските стандарди
3.	Подобрување на патната мрежа на национално и регионално ниво и изградба на нови оски на поврзување
4.	„Отварање“ на патната мрежа на Република Македонија према земјите од непосредното сосетство со цел подобрување на меѓусебната соработка
5.	Развој на патната инфраструктура на териториите на општините кои инклинираат кон пограничните подрачја

Местото на копнените сообраќајни правци во детерминирањето на политичко-географската положба на Република Македонија

Системот од копнени сообраќајници, своите вистински вредности може да ги ефектуира само во корелација со останатите видови на сообраќај. Државите кои имаат територијална партиципација на значајните водни површини се стекнуваат со вреден параметар во современата валоризација на политичко-географската положба. Водата се повеќе претставува дефицитарен ресурс особено во економски развиените и пренаселени простори, поради што нејзината улога како егзистенционална материја прераснува во многу значаен стратегиски елемент. Минатото зборува дека неретки биле војните кои се воделе токму поради водата, истото се случува и денес (водните резерви на Голанската висорамнина), а поголемиот дел аналитичари сметаат дека и во 21 век водата ќе биде една од главните причини за судири. Според анализата подготвена од Центарот за човечки населби при

Обединетите нации, многу делови во светот се соочени од опасноста до 2010 година да останат без вода и да влезат во кризни периоди што можат да се претворат во судири и војни (Змејковски, 2001: 34).

Сообраќајно-географското значење на морињата, реките, езерата, каналите и понатаму е големо, но политичко-географското и геополитичкото вреднување на водите добива нова суштина. Приморскиот карактер на сообраќајно-географската положба на одредена територија, покрај економското значење, има и геополитичко и военостратегиско значење кое ги дефинира вкупните регионални и глобални релации, односите и распределбата на моќта, империјалните амбиции, експанзивните и рагресивните територијални ориентации, распоредот на населението и населбите и др. Односот на земјата и водата, континенталноста и маритимноста, копнените и океанските сили, телурократијата и таласократијата, копното како синоним на стабилноста, конзервативноста, цврстината, и водата како метафора на подвижноста, мекоста, динамичноста, адаптибилноста, претставуваат основа во политичко-географскиот начин на поимањето на реалноста и фундаментална нитка во досегашните геополитички теории на класичните и некои нови автори. Историската ретроспектива укажува на фактот дека основниот импулс на целокупната планетарна историја е втемелен во настојувањата на народите и државите не само на квантитативното проширување на територијата или животниот простор, туку и подобрување на неговата квалитативна димензија преку партиципирање на Светското море – значајните мориња, во економски и геополитички поглед, мореузите, каналите и заливите. (Грчић, 2000: 83)

Хендикепираноста во тој поглед, ги упатува државите кои немаат излез на Светското море, да се фокусираат на изнаоѓање соодветни стратегиски решенија преку осовременување на копнените комуникации. Познато е дека најзначаен сообраќаен коридор во југоисточниот дел од Европа претставува моравско-вардарскиот коридор. Тоа за Македонија значи извонреден квалитет кој во голема мерка влијае на нејзината транзитна и контактна сообраќајно-географска положба.

Просторната партиципација на Република Македонија во најважниот копнен коридор на Балканскиот полуостров, овозможува таква вкупна положба што ја прави незаобиколен фактор во овој дел

од светот. Надоврзувањето на Коридорите бр. 8 и бр. 10 несомнено дека влијаат на квалитетното дефинирање на сообраќајно-географската и вкупната положба на нејзината територија и ја условуваат нејзината поврзаност со централна и западна Европа, од една страна, и со Блискиот и Средниот Исток од друга страна (Босфор, Дарданели, Суец, нафтените лежишта).

Според тоа, во регионален контекст, Коридорите 8 и 10 како мошне значајни копнени комуникациски коридори, ќе ги подобрат комуникациските својства на просторот на нашата држава и ќе вградат нов квалитет во нејзината сообраќајно-географска положба, како и нејзината вкупна политичко-географска положба.

Од аспект на безбедноста, пројавената фрагментација и тенденциите за ставање „надвор од контрола“ на деловите од територијата низ кои поминуваат важни патни сообраќајници, можат да се надминат преку соодветни активности насочени кон креирање на адекватна национална стратегија за модернизирање на постоечките патни комуникации во стратегиски значајните региони од државата.

Табела бр.3		Магистрални и регионални патишта во Република Македонија		
	Опис	Магистрални патишта	Регионални патишта	Вкупно
1	Вкупна должина (км)	909	3.461	4.370
2	Асфалтен коловоз (км)	829	2.662	3.491
3	Процент на асфалтен коловоз (%)	91.2%	76.9%	79.9%
4	Коловоз од земја или тампон (км)	0	506	506
5	Напробиени патишта (км)	80	293	373
6	Изграден автопат (км)	143	0	143
7	Автопат во градба (км)	45.5	0	45.5
8	Европски патишта (км)	541.2	0	541.2

Извор: Фонд за магистрални и регионални патишта на Р.М., состојба 2004 година

Согласно со Законот за јавните патишта⁶ мрежа на јавни патишта во Република Македонија ја сочинуваат:

- магистрални патишта 909 км
- Регионални патишта 3.461 км
- Локални патишта 5.300 км
- **Вкупно 9.670 км**

Според тоа, патниот сообраќај во Република Македонија се карактеризира со вкупна патна мрежа од околу 9.670 км од кои 5.300 км или 54,8% се патишта со локално значење, 3.461 км или 35,8% регионални патишта и 909 км или 9,4% се магистрални патишта. Патната мрежа е најразвиена во централниот дел на државата, и тоа во Повардарието, потоа следува западниот дел на Република Македонија, а постојат и региони каде што нема основна патна мрежа (види прилог 1).

Од посебно значење на национално ниво се следните комуникациски правци: Прешево-Куманово-Скопје; Скопје-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид, со краците Гостивар-Дебар-Струга; Скопје-Крива Паланка; Велес-Штип-Кочани-Делчево; Штип-Струмица-Ново Село; Битола-Струга-Дебар.

Железничкиот сообраќај во Република Македонија има повеќе недостатоци кои во голема мерка го намалуваат квалитетот на нејзината сообраќајно-географска положба и вкупно влијае на нејзиниот политичко-географски квалитет и севкупниот општествено-политички развој. Ваквите определби можат да се аргументираат со недоволната развиеност на железничката мрежа, чија вкупна должина изнесува 699 км или само 2,8 км на 100 км², што е многу под просекот на соседите, изземајќи ја Албанија (Ј. Талевски, 2003)

Основни недостатоци кои имаат негативен импакт на профилирањето на сообраќајно-географските детерминанти во сегментот на железничкиот сообраќај се непостоењето на кружен тек, со постоење на слепи завршетоци во одредени места (Кичево, Кочани и Бељаковце), поради што мрежата е крајно нерационална за експлатирање, негативен аспект претставува големата концентрација на средствата

⁶ Подетално за условите и начинот на изградбата, реконструкцијата, одржувањето, заштитата, користењето, управувањето, финансирањето на јавните патишта и надзорот во Закон за Јавните патишта, Службен весник на РМ 26/96 од 29 мај 1996 година. Законот е достапен на следната интернет страница: <http://www.mlrc.mk.org>

и институциите во скопскиот јазол. Поради ваквите состојби за подобрување на вкупниот квалитет на положбата на Република Македонија како и заради обезбедување пооптимални услови за инвестирање и развој, што е и предуслов за успешно интегрирање на железничкиот сегмент во регионалниот и европскиот контекст. Инвестициите мора да бидат во насока на доизградба и оформување на повеќе кружни текови со што ќе се зголеми неговата функционалност во економскиот развој, но и безбедносниот сегмент ќе биде задоволен.

Во Република Македонија, поради делувањето на големиот број на историски, економски, општествени, географски фактори, сообраќајот не е во потполност развиен. Тоа посебно се однесува на граничните подрачја кои претежно се наоѓаат на ридско-планинско земјиште. Овие подрачја се најчувствителни при евентуални конфликтни состојби. Во сверата на одбраната секоја тактичка активност е поврзана со сообраќајот. Истиот не смее да се гледа само од аспект на одбраната, односно треба да се најде средина помеѓу безбедносните потреби и потребите во областа на стопанството.

Република Македонија, во денешната форма на државна конституираност, нема партиципација на морски брег. Поради таквиот склоп на историски настани, во процесот на нејзиното современо просторно конституирање, особено по Втората светска војна, Република Македонија мора да протежира два примарни и два секундарни „маритимни, пристапи. Два примарни се Солун и Валона, додека секундарните се Бургас и Бар. Вистинска валоризација на споменатите пристапи, единствено е возможна при стабилизирање на политичко-географските процеси во регионот и првенствено неговото безбедносно стабилизирање.

Заклучок

За инфраструктурата во регионот на Балканот и Република Македонија можат да се потенцираат неколку значајни димензии. Прво, главното делување во насока на заработка (профит), подобрување на транзитната сообраќајно-географска положба како и стабилни политичко-географски процеси може да биде направено повеќе со интензивен инфраструктурен развој на регионално, отколку на национално ниво. Ваквите констатации произлегуваат од фактот што државите во регионот имаат мали димензии, поради што инфраструктурната политика и инвестициите во национални рамки нема

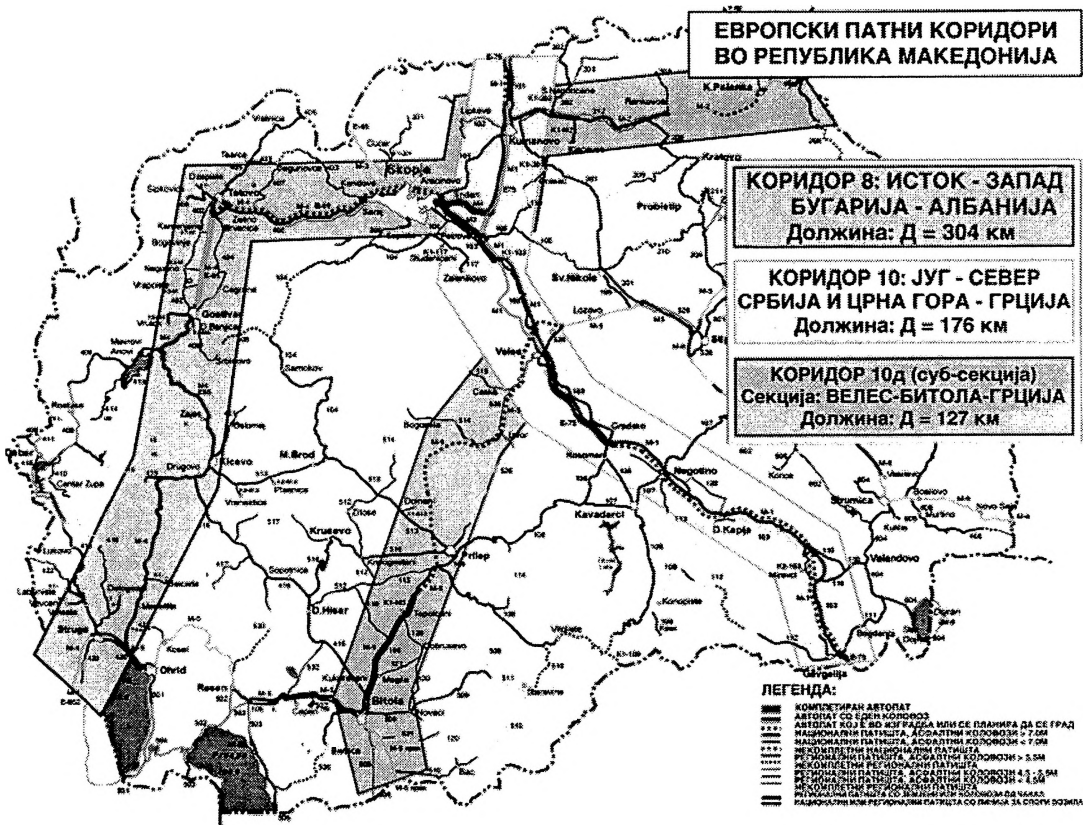
да можат да дадат поголем придонес во експлоатирањето и развојот на економијата во пошироки размери, особено тоа се однесува на транспортот и трансферот на енергетски суровини.

Второ, квалитетот на сообраќајно-географската положба на Р. Македонија е од големо значење во одредувањето на нејзината вкупна положба, следствено на тоа и на нејзините политички, економски и воени способности. Територијалната партиципација на значајните природно предиспонирани правци, како и сообраќајни коридори, всушност претставува незаобиколен транзитен сегмент во настојувањата за поврзување на Европа со Блискиот и Средниот исток, како и Афричкиот континент.

Трето, евидентно е дека планираните проекти за реструктурирање на сообраќајната мрежа во регионот, ќе претставуваат тренд чија примарна цел ќе биде утврдување на македонската територија како реперна транзитна точка, во регионален, но и глобален контекст, која нема да биде можно алтернативно да се заобиколи. Секое заобиколување неминовно ќе бара дополнителни економски трошоци. Ваквите констатации несомнено треба правилно да се исползуваат, укажувајќи на квалитативното подобрување на вкупната положба, која ќе овозможи непречен развој и побрзо интегрирање во европското семејство.

(Рецензент: *проф. д-р Милош Змејковски*)

Прилог бр. 1 Европски патни коридори во Република Македонија



ЛИТЕРАТУРА

- Грчиќ, М., (2000), Политичка географија, Београд: Географски Факултет.
- Дугин, А., (2000), Основы геополитики, Москва: Арктогея.
- Змејковски, М., (2001), Водата, човекот и животната средина, Скопје: НИП „Студентски збор“.
- Катарциев, И., (1998), Соседите и Македонија, вчера, денес, утре, Скопје: Менора
- Степиќ, М., (2001), У вртлогу Балканизације, Београд: Службени Лист СРЈ и Институт за геополитичке студии.
- Талевски, Ј., (2003), Воена географија, Скопје: Воена академија „Михаило Апостолски“.
- Цвијић, Ј., (1966), „Балканско Полуострво и јужнословенске земље“ – Основи антропогеографије, Београд: Завод за издавање уџбенике СР Србије.
- Agnew, J., (1997), Political Geography, London, New York, Sydney, Auckland: Arnold.
- Fouskas, K.V., (2003), Zones of Conflict, London, Virginia: Pluto Press.
- Pavić, R., (1973), Osnove opće političke geografije, geopolitike i geostrategije (I deo), Zagreb: Fakultet političkih znanosti.
- Taylor, J. P., (1993), Political Geography, World Economy, Nation State and Locality – third edition, Essex: Longman Scientific & Technical.
- Triffonova, E., (2000), Infrastructure Development in the SEE Region, in: *IRIS Quarterly Policy Report*, Summer/Autumn.

Toni MILESKI

DETRMINATION OF POLITICAL AND GEOGRAPHICAL POSITION THROUGH TRAFFIC-GEOGRAPHICAL FACTORS

ABSTRACT

The Political and Geographical position, as a complex category, has included analyses of more different factors, not only physical and geographical bases. That means analyzing traffic and economic linkage and isolation, historical heritage, demographical processes, territorial interests, military and strategic factors. The Analyzing of the Political and

Geographical position on a certain territory should include cause-consequence connection and relation between geographical and political factors. Therefore, political and geographical position has introduced as a wider and more complex category than geopolitical or geostrategical position.

In this paper we will be analyzing traffic and geographical factors and their participation in political and geographical determination process. The primary subjects of analyzing are Republic of Macedonia and South-East Europe.

Key words: TRAFFIC-GEOGRAPHICAL FACTORS, POLITICAL AND GEOGRAPHICAL POSITION, CORRIDORS, INTEGRATION, SECURITY.