



УНИВЕРЗИТЕТ „Св. Кирил и Методиј“ во СКОПЈЕ
ЕКОНОМСКИ ФАКУЛТЕТ – СКОПЈЕ

ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА

**УПРАВУВАЊЕ СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И
НЕЈЗИНО ВЛИЈАНИЕ ВРЗ ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ НА
РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА**

На англиски јазик

**ROAD INFRASTRUCTURE MANAGEMENT AND ITS IMPACT
ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF
MACEDONIA**

Кандидат:
М-р Седат Аручи

Ментор:
Проф. Д-р Пеце Недановски

Скопје, 2017

Посебна благодарност до мојот ментор Проф. д-р. Пеце Недановски со чија поддршка, совети и насочувања беше можна реализацијата на оваа дисертација.

Исто така посебна благодарност до мојот колега и другар доц. д-р Фета Синани со кој се консултирав за одредени сегменти од дисертацијата и изнаоѓање литература и други видиви материјали.

Не можам, а да не го поздравам и мојот внук Кемал Н. Аручи кој ме инспирираше за работата

АПСТРАКТ

Патната инфраструктура е крвотокот на една национална економија. Автопатиштата, регионалните патишта и патиштата од локален карактер се во функција националната економија. Оттука произлегува неспорниот факт дека патната инфраструктура е од големо значење за секоја држава. Имајќи го ова предвид, јасно е дека и во случајот на Република Македонија, посебно внимание треба да се обрне на модернизацијата на патната инфраструктура, и тоа по примерот на развиените држави во Европа и во светот.

Секако, патната инфраструктура делува врз економскиот развој на секоја држава. Тоа значи дека треба добро да се анализира состојбата на постојната патна инфраструктура во Р. Македонија, бидејќи таа е од голема важност и неопходно е ригорозно планирање на натамошната изградба на нови и современи патишта. Нужен репер во ваквото планирање може да биде трендот и искуствата кои на овој план ги поседуваат развиените европски земји, а треба да се анализираат и состојбите во земјите во регионот. Анализирајќи ги проблемите од научен аспект, поткрепени со податоците кои произлегуваат од потребите на македонската економија, и компарирајќи ги со светските развојни трендови, за очекување е да се дојде до соодветни предлози и решенија за подобрување на сегашната состојба во која се наоѓа патната инфраструктура во Р. Македонија.

Оттука, како предмет на истражување во овој труд се јавува анализата на значењето и изнаоѓањето адекватен начин на управување со патната инфраструктура воопшто и посебно на примерот на Р.Македонија. Тоа претпоставува анализа на моменталната состојба, но и на развојот на целокупната патна инфраструктура во Р.Македонија, како и предлагање мерки за нејзино подобрување и осовременување во функција на економскиот развој.

Клучни зборови: патна инфраструктура, економски развој, управување, Република Македонија.

ABSTRACT

The road infrastructure is a bloodstream of one national economy. All the motorways, regional roads and roads of a local character are in the function of the national economy. Thus, it is undisputable fact that the road infrastructure is of significant importance for each and every country. Having this into consideration, it is clear that in the case of the Republic of Macedonia, particular attention should be paid to the modernization of the road infrastructure, following the example of the developed countries in Europe and the world.

It is certain that road infrastructure influences the economic development of each country. This means that a very good analysis should be made of the actual road infrastructure in the Republic of Macedonia because it is of great importance, and also it is necessary to make a rigorous planning of the further construction of new and contemporary roads. Critical criterion for such planning could be the trend and the practices of the developed European countries, but the countries and circumstances in the countries from the region should also be subjected to analysis. The analysis of the issues from scientific perspective, supported with data resulting from the Republic of Macedonia's needs, all these compared to the global development trends is expected to result into certain appropriate suggestions and solutions about how to improve the actual condition the road infrastructure of the Republic of Macedonia is in.

Hence, as an object of research in this paper there is an analysis of the meaning and finding an adequate way of managing the road infrastructure in general, and especially the example of R. Macedonia. It assumes an analysis of the current situation, as well as the development of the overall road infrastructure in Macedonia, as well as proposing measures for its improvement and modernization in the function of economic development.

Key words: road infrastructure, economic development, governance,
Republic of Macedonia.

СОДРЖИНА

АПСТРАКТ	2
ABSTRACT	3
ЛИСТА НА ТАБЕЛИ	8
ЛИСТА НА ДИЈАГРАМИ	9
ВОВЕД	10
АКТУЕЛНОСТ НА ИСТРАЖУВАНАТА ПРОБЛЕМАТИКА.....	10
ПРЕДМЕТ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО	11
МЕТОДОЛОГИЈА КОРИСТЕНА ПРИ ПРОУЧУВАЊЕТО	12
ПРЕГЛЕД НА ИСТРАЖУВАЊЕТО	13
ГЛАВА I – ТЕОРЕТСКИ АСПЕКТИ НА ВЛИЈАНИЕТО НА ПАТНАТА	
 ИНФРАСТРУКТУРА ВРЗ ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ	17
1.1. ОДНОСОТ МЕЃУ ИНФРАСТРУКТУРАТА И ЕКОНОМСКИОТ	
РАЗВОЈ	17
1.2. ВЛИЈАНИЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВРЗ	
ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ.....	21
1.3. ВЛИЈАНИЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	
ВРЗ ОДДЕЛНИ СЕКТОРИ	26
1.3.1. Влијание на патната инфраструктура врз развојот на	
индустријата – случајот на индустриските зони.....	26
1.3.2. Влијание на патната инфраструктура врз развојот на	
земјоделството	28
1.3.3. Влијание на патната инфраструктура	
врз развојот на туризмот	31
1.3.4. Влијание на патната инфраструктура	
врз развојот на другите сектори	34
1.4. ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ЛОКАЛНИОТ ЕКОНОМСКИ	
РАЗВОЈ (ЈЕР)	34
1.5. ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И РАЗВОЈОТ НА РУРАЛНИТЕ	
СРЕДИНИ	53
1.6. ВЛИЈАНИЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВРЗ УРБАНИТЕ	
СРЕДИНИ	55
ГЛАВА II – УПРАВУВАЊЕ СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	56
2.1. ВОВЕД	56
2.2. ОСНОВИ НА МЕНАЏИРАЊЕ СО ПАТНАТА	
ИНФРАСТРУКТУРА.....	56
2.3. СИСТЕМИ ЗА НАПЛАТА	59
2.4. ИСКОРИСТЕНОСТ НА МАГИСТРАЛНИТЕ	
ПАТИШТА/АВТОПАТИШТАТА	60
2.5. УЧЕСТВО НА ДРУМСКИОТ СООБРАЌАЈ ВО ВКУПНИОТ	

СООБРАЌАЈ.....	64
2.5.1.Учество на друмскиот сообраќај во Република Македонија во вкупниот сообраќај	66
2.6.ТРЕНДОВИ ВО ИЗГРАДБА НОВИ АВТОПАТИШТА	67
2.7.ПОВРЗАНОСТ НА НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА СО МАГИСТРАЛНИ ПАТИШТА/АВТОПАТИШТАТА	68
2.8.ПОВРЗАНОСТ НА ЕКОНОМСКИТЕ И ИНДУСТРИСКИТЕ ЗОНИ СО АВТОПАТИШТА	70

**ГЛАВА III – КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА НА УПРАВУВАЊЕТО
СО МАГИСТРАЛНИТЕ ПАТИШТА/АВТОПАТИШТАТА – СВЕТСКИ,
ЕВРОПСКИ И БАЛКАНСКИ ИСКУСТВА ОД ПРАКТИКАТА73**

3.1.УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО САД	73
3.1.1.Видови управувања со автопатиштата	75
3.1.2.Системи за наплата	75
3.1.3.Учество на автопатиштата во вкупната сообраќајна инфраструктура	78
3.1.4.Трендови во изградба на нови автопатишта	81
3.1.5.Улогата на ААШТО.....	84
3.1.6.Автопатиштата и структурата на населени места	83
3.2.УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО ОДДЕЛНИ ЕВРОПСКИ ДРЖАВИ	87
3.2.1.Управување со автопатиштата во Германија	90
3.2.2.Управување со автопатиштата во Швајцарија	91
3.3.УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО ОДДЕЛНИ БАЛКАНСКИ ДРЖАВИ (ХРВАТСКА, СРБИЈА И ДРУГИ ЗЕМЈИ)	92
3.3.1.Управување со автопатиштата во Република Хрватска	92
3.3.1.1. Најзначајни патишта во Република Хрватска.....	96
3.3.2.Управување со автопатиштата во Република Србија.....	100
3.3.3.Видови управувања со автопатиштата	105
3.3.4.Системи за наплата	107
3.3.5.Искористеност на автопатиштата	109
3.3.6.Учество на автопатиштата во структурата на патниот сообраќај	110
3.3.7.Потреба за изградба на нови автопатишта	111
3.3.8.Поврзаност на автопатиштата со структурата на населени места	112
3.3.9. Поврзаност со автопатишта на индустриските зони	113
3.4.КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА НА УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА.....	114
3.4.1.Споредба по видови на управувања со автопатиштата	115
3.4.2.Споредба по системи за наплата	117
3.4.3.Споредба по искористеност на автопатиштата	118
3.4.4.Споредба по учество на автопатиштата во вкупната патна инфраструктура.....	119
3.4.5.Анализа на потребата од изградба на нови автопатишта	119
3.4.6.Споредбена анализа на поврзаноста на автопатиштата со структурата на населени места	121
3.4.7.Споредбена анализа на поврзаноста на индустриските зони со	

автопатиштата	123
---------------------	-----

ГЛАВА IV. УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	125
4.1.ПАТНА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	125
4.2.ИНСТИТУЦИОНАЛНИ АСПЕКТИ НА УПРАВУВАЊЕТО СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	130
4.2.1.Јавно претпријатие за одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта во Република Македонија	132
4.2.2.Проектирање, изградба и реконструктуирање на јавните патишта.....	133
4.2.3.Одржување на јавните патишта	134
4.3.АНАЛИЗА НА СОСТОЈБАТА СО АВТОПАТИШТАТА ВО МАКЕДОНИЈА ПО 1950-ТИТЕ ГОДИНИ.....	136
4.4.СИСТЕМ НА НАПЛАТА ЗА ИСКОРИСТУВАЊЕ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РМ	139
4.5.СИСТЕМ НА УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	141
4.6.КВАЛИТЕТ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	144
4.7.ПРИЧИНИ ЗА МАКСИМАЛНО ИСКОРИСТУВАЊЕ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	147
4.8.ПОДОРУВАЊЕ НА КВАЛИТЕТОТ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	148
4.9.ЕКОНОМСКИ АСПЕКТИ НА УПРАВУВАЊЕТО СО АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	149
4.9.1.Приходи од искористувањето на автопатиштата во Р.М.	149
4.9.2.Анализа на неопходните расходи при искористувањето на автопатиштата во Р.М.	161
ГЛАВА V – ПРЕДЛОЗИ ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА УПРАВУВАЊЕТО СО АВТОПАТИШТАТА ВО ФУНКЦИЈА НА ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ НА Р. МАКЕДОНИЈА.....	177
5.1.ПРЕДЛОЗИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕТО НА УПРАВУВАЊЕТО СО АВТОПАТИШТАТА ВО Р.МАКЕДОНИЈА	177
5.1.1.Анализа на степенот на развиеност и користење на патната инфраструктура во Република Македонија - ставови на бизнис секторот во Општина Гостивар	180
5.1.2.Потреба и правци на проширување на патната инфраструктурата во Р. Македонија.....	192
5.1.3.Дилеми околу употреба на моделот на концесии	195
5.1.4.Предлози за унапредување на системот на плаќање за користење на автопатиштата	201
5.1.5.Предлози за подобрување/реновирањето на структурата на постојни автопатишта во Република Македонија	204
5.2.УНАПРЕДЕНОТО УПРАВУВАЊЕ СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА КАКО ДВИГАТЕЛ НА ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА.....	206

6. ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА	209
ПРИЛОЗИ	215
КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА	216

ЛИСТА НА ТАБЕЛИ

Табела: 2.1.Превоз на патници во РМ	62
Табела: 2.2.Превоз на стока во илјади тони во РМ	63
Табела: 2.3.Изградени патишта и мостови по видови, категории и по должини во РМ	67
Табела: 4.1.Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2016 година	152
Табела: 4.2.Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2016 година	155
Табела: 4.3.Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2016 година	158
Табела: 4.4.Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2016 година	160
Табела: 4.5.Податоци за расходите за 2012 и 2013 година	168
Табела: 4.6.Планирани расходи на Јваното претпријатие за државни патишта за 2014 година	170
Табела: 4.7.Планирани трошоци, инвестиции и одливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2015 година	173
Табела: 4.8.Планирани трошоци, инвестиции и одливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2016 година	175

ЛИСТА НА ДИЈАГРАМИ

ДИЈАГРАМ: 5.1. Дали и колку се користи друмски и патен транспорт во реализирање на деловните (бизнис) активности	187
ДИЈАГРАМ: 5.2. Дали и колку е развиена патната инфраструктура во РМ	188
ДИЈАГРАМ: 5.3. Дали РМ има доволно автопатишта	188
ДИЈАГРАМ: 5.4. Дали е задоволително нивото на квалитет на постојните автопатишта	189
ДИЈАГРАМ: 5.5. Дали и колкаво е задоволството од патната мрежа во Општина Гостивар	189
ДИЈАГРАМ: 5.6. Дали и колкаво е задоволството од соработката со надлежните локални власти во Општина Гостивар	190

ВОВЕД

АКТУЕЛНОСТ НА ИСТРАЖУВАНАТА ПРОБЛЕМАТИКА

По распаѓањето на СФРЈ и по стекнувањето на независноста, во Република Македонија се почувствува потребата од нова и поадекватна патна инфраструктура. Речиси непобитен е фактот дека патната инфраструктура претставува вистински крвоток на една држава, поточно автопатиштата, регионалните патишта и патиштата од локален карактер имаат извонредно силно влијание врз развојот на една национална економија. Оттука, јасно е дека секоја држава мора да посвети соодветно внимание на развојот на својата патна инфраструктура.

За да се развие една држава треба да има изградена добра, квалитетна и модерна патна инфраструктура, која има влијание директно или индиректно врз развивањето на економијата и на сите области кои функционираат во една држава. Имајќи го предвид претходното, сосема е извесно дека посебно внимание треба да се посвети на модернизација и развивање на патната инфраструктура. Ова важи подеднакво, како за развиените, но уште повеќе и за недоволно развиените земји и земјите во развој.

Односот помеѓу патната инфраструктура и економскиот развој на државата треба добро да се анализира, и тоа од аспект на постојната состојба со цел да се планира понатамошната изградба на нови и современи патишта. Почитувајќи го вообичаениот пристап, пожелно е анализата да стартува со теоретските сознанија, за потоа вниманието да се насочи кон примерот на развиените земји. По ова акцентот се става на состојбите во земјите во развој и земјите во нашето окружување.

Анализирајќи ги проблемите од научен аспект и поткрепувајќи ја анализата со податоци кои произлегуваат од современата реалност во Република

Македонија, добро би било врз основа на стекнатите и анализираните искуства да се дадат предлози за подобрување на сегашната состојба во која се наоѓа Република Македонија. Постепеното решавање на проблемите, создава предуслови за интензивирање на економскиот развој на Република Македонија, што е прашање од круцијална важност. Консеквентно, развивањето на патната инфраструктура на државата е во функција на севкупно подобрување на економската состојба и на благосостојбата на луѓето.

Во овој научен труд ќе се направи обид да се анализира сегашната состојба со патната инфраструктура, поконкретно со автопатиштата во Република Македонија, управувањето со истите, за да се дадат предлози за нејзино подобро развивање и како може подобро да се менаџира со истите.

ПРЕДМЕТ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА ИСТРАЖУВАЊЕТО

Предмет на истражување на докторската дисертација е процесот на управување со патната инфраструктура во Република Македонија и анализа на нејзиното влијание врз економскиот развој на државата. Имено, анализата поаѓа од моменталната состојба и развојот на целокупната патна инфраструктура во Република Македонија, за потоа да се помине на полето на нормативната економија и да се предложат мерки за нивно подобрување.

Целта на ова истражување беше да се даде придонес кон подобро управување со автопатиштата и унапредено управување со патната инфраструктура во Република Македонија.

Конкретните задачи на истражувањето беа следните:

- Анализа на постојното менаџирање со автопатиштата во Република Македонија;
- Начини за подобрување на севкупната патна инфраструктура;
- Подобрување на процентот на учеството на автопатиштата во патната инфраструктура;
- Унапредување на структурата на автопатишта во Република

Македонија и изнаоѓање начини и можности за изградба на нови автопатишта;

- Анализа на поврзаноста на автопатиштата со останатите сегменти на инфраструктурата и изнаоѓање начин за нејзино подобрување;
- Анализа на системите за наплата на искористувањето на автопатиштата и можности за нивно имплементирање во македонската практика.

МЕТОДОЛОГИЈА КОРИСТЕНА ПРИ ПРОУЧУВАЊЕТО

При изработката на оваа дисертација беа користени стандардните научни методи: методата на анализа и синтеза, компаративната метода, методата на индукција и дедукција, како и квантитативниот пристап т.е. обработка на релевантни податоци, што се од значење за добивање егзактна претстава. Во оваа смисла, свое место најдоа прецизното собирање податоци и нивна анализа. Користењето на наведените методи беше комбинирано така да се постигне подлабоко проучување на саканата проблематика што беше предмет на овој труд.

Во текот на изработката на овој труд се користеа следните извори:

- Релевантна научна и стручна литература;
- Статистички податоци од компетентни институции;
- Податоци добиени по пат на анкети;
- Податоци од различни извори;
- Податоци од интернет, итн. .

Примената на релевантна научна и стручна литература беше надополнета со користење и обработка на соодветни документи и анализи од институции и јавни установи кои располагаат со податоци од оваа област како на пример: Министерство за транспорт и врски, Јавното претпријатие „Македонија пат“, Агенцијата за магистрални и регионални патишта на Република Македонија, како и други институции каде може да се најдат дополнителни и значајни податоци за поквалитена обработка на трудот. Вака добиените податоци беа анализирани и беше извршено нивно компарирање, што секако беше од големо значење при

изработката на трудот и давањето предлози за унапредување на дејноста што е од непосреден интерес во овој труд.

ПРЕГЛЕД НА ИСТРАЖУВАЊЕТО

Материјата опфатена во овој труд е систематизирана во пет глави, повеќе точки и потточки, кои се подредени по логички редослед, во согласност со текот

Во првата глава од трудот со наслов *Теоретски аспекти на влијанието на патната инфраструктура врз економскиот развој*, посебен акцент е ставен врз односот помеѓу патната инфраструктурата и економскиот развој. Поконкретно во оваа глава е образложено влијанието на патната инфраструктура врз економскиот развој, односно посебно внимание се посветува на влијанието на автопатиштата врз развојот на економијата. Потоа се анализира нивното влијание врз одделните сектори на економијата. Тука во прв ред се мисли на индустријата и земјоделството, но се анализира и влијанието на автопатишта или воопшто патната инфраструктура врз развојот на туризмот, како гранка на економијата која во одредени случаи (како што е примерот со нашата земја), може да игра голема улога за развојот на економијата. Секако, се анализира како автопатиштата влијаат врз локалниот економски развој. Во овој контекст, анализата продолжува со проучување на влијанието на автопатиштата врз севкупниот развој на руралните средини, откривајќи дали постои и колкаво е влијанието врз овие средини што е од големо значење за согледување на тековите на миграција на населението од руралните во урбаните средини. На крајот од главата се анализира влијанието на автопатиштата врз урбаните средини, односно дали и како патната инфраструктура може да има влијание врз нивниот побрз развој.

Во втората глава, *Управување со патната инфраструктура*, подетално се разработени стратешките опции кои овозможуваат подобрување на патната инфраструктура, модернизацијата на истата, проширување, развој итн. Детално се анализираат начините на управување со патната инфраструктура, поточно како се менаџира со автопатиштата воопшто. Исто така посебно внимание се обрнува на начинот на менаџирање со овие ресурси на патната инфраструктура. Системот на наплата по автопатиштата или поточно валоризацијата на нивното

искористување, предизвикува посебен интерес, бидејќи треба да се пронајде одговор на прашањето каков систем на наплата треба да се применува кај нас т.е. како да се собираат средствата што би можеле да се добијат по оваа основа. Искористеноста на автопатиштата е од голема важност, затоа што ако имаме добри автопатишта и искористеноста ќе биде поголема, тоа значи и парични средства, но и заштеда во време за патниците. Секако, квалитетот на патиштата е од извонредно значење, бидејќи при возењето по квалитетни патишта помалку се оштетуваат моторните возила, а тоа е придонес во вкупната благосостојба. Анализирани се поврзаноста на населените места со автопатиштата. Што повеќе се поврзани населените места со автопатиштата толку повеќе се придонесува за нивниот понатамошен развој. Анализирајќи ги сите овие детали не може да биде оставена на страна поврзаноста на индустриските зони, бидејќи нивното постоење би ја изгубило смислата без поврзување со целата патна инфраструктура посебно поврзувањето со автопатиштата.

Во третата глава, *Компаративна анализа на управувањето со магистралните патишта/автопатиштата – светски, европски и балкански искуства од практиката*, извршена е компарација на светските искуства со искуствата од европските и од одредени балкански држави. Користејќи го компаративниот метод, анализата, најнапред се фокусира на управувањето со автопатиштата во САД, а потоа вниманието е насочено кон одредени европски држави пред сè Германија и Швајцарија. Анализата би била нецелосна без придавање соодветно внимание на примерите на одделни балкански држави во нашето окружување. Примерите на Хрватска и Србија се најрелевантни од аспект на развивање на патната инфраструктура во нашата земја.

Главата finiшира со сумирање на компаративните искуства. По обработката на одделни примери, се прави напор да се извлечат позитивните сознанија за начините на управување со автопатиштата во одделни држави, какви системи за наплата поседуваат, кои од нив се најефикасни, кои субјекти имаат најзначајна улога во искористувањето на автопатиштата и нивното менаџирање, итн. Исто така од голема важност е согледувањето и анализирањето на процентот или поточно учеството на автопатишта во патната инфраструктура во одделните држави. Анализирани се поврзаноста на индустриските зони и видовите патишта околу нив, каква е поврзаноста на урбаните и руралните средини со патишта итн.

Во четвртата глава, *Управување со автопатиштата во Република Македонија*, посебно внимание е посветено на сегашната состојба на автопатиштата во Република Македонија. Се анализира што значи патна инфраструктура, кои и какви се аспектите на управување со патната инфраструктура, како се менаџираат истите. Посебно внимание предизвикува состојбата со автопатиштата во Република Македонија во текот на последните 50-ет години. Користејќи ја историската метода, анализирана е состојбата со патната инфраструктура во непосредното минато и каква е состојбата во сегашноста. Посебен акцент се става на менаџирањето со автопатиштата, имено, како се менаџира со овој дел од патната инфраструктура која има големо значење за развојот на една држава. Анализирани се приходите кои се добиваат од искористувањето на автопатиштата и направените расходи, во случајот на Република Македонија. На крајот се даваат предлози за подобро менаџирање со автопатиштата, какви системи или модели за наплата треба да се применат, кои се најреалните предлози за изградба на нови автопатишта, исто така кои патишта имаат целосна или делумна потреба за реновирања.

Во петтата глава, *Предлози за унапредување на управувањето со автопатиштата во функција на економскиот развој на Република Македонија*, заокружени сè сите направени анализи и истражувања од предходните глави од овој труд. Всушност, во оваа глава се прават дополнителни детални истражувања и научни анализи и дадени се предлози за понатамошниот развој и напредок. При анализа на состојбата на патната инфраструктура идентификувани се добрите и слабите страни и предложени се мерки за подобрување на состојбите со автопатиштата. Дадени се предлози за подобро менаџирање со автопатиштата, предлози каде и во кои делови и региони треба да се изградат нови автопатишта, каде треба да се реновираат истите. Исто така се даваат научно засновани предлози за подобрување на целокупната патна инфраструктура во Република Македонија. Посебен осврт е направен на системите на наплата, моделите на системите за наплата, со цел поефикасна и поефективна наплата и искористување на автопатиштата. Сите претходно спомнати предлози ја заокружуваат постапката за предлагање можни решенија на моменталните недостатоци со патната инфраструктура.

Во *Заклучните согледувања* се прави сумирање на најзначајните сознанија

до кои се дошло во рамки на истражувањето.

ГЛАВА I – ТЕОРЕТСКИ АСПЕКТИ НА ВЛИЈАНИЕТО НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВРЗ ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ

1.1. ОДНОСОТ МЕЃУ ИНФРАСТРУКТУРАТА И ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ

Почнувајќи со прашањето, дали во развојот на човекот прво настанале патиштата или се случил развојот, до ден денес не може да се даде прецизен одговор. Во зависност од афинитетот на оние кои се занимаваат со ова прашање предност се дава на едната или на другата страна и секој има сопствени, несоборливи аргументи. А во едно сите се сложуваат, ако тркалото е најзначаен пронајдок на човекот, тогаш патот е веднаш по него. Тој од предисторијата бил фактор кој одлучувал директно за развојот на човекот и пределот во кој тој живеел, преку него се пренесувало сè, од она што значи потреба за секојдневието сè до елементи кои имале клучно влијание во културниот, стопанскиот и политичкиот развој. Развивањето на населените места се одвивало на крстопатите или важните сообраќајници низ кои струел животот на човекот воопшто.

Транспортот на стока и патници може да се реализира со повеќе видови на сообраќај (превоз) и тоа:

- Патен сообраќај;
- Железнички сообраќај;
- Воздушен сообраќај;
- Поморски сообраќај;
- Речен сообраќај, итн.

Сите горе наведени видови сообраќај имаат голема важност во транспортот на материјалните добра, т.е за сите видови стоки со кои се задоволуваат различните потреби на луѓето, така и за превозот на патници од едно населено место до друго. Од ова можеме да извлечеме констатацијата дека се појавува потребата за различни видови транспортни текови и тоа како внатрешни (во рамки на една земја), така и надворешни (меѓународни).

Тргувајќи од тезата дека патната инфраструктура е крвотокот на една земја, може да се констатира дека патната инфраструктура и економскиот развој се меѓусебно многу тесно поврзани. Имено, без добра економија не може да има модерна и развиена патна инфраструктура и обратно. Без добра и модерна патна инфраструктура не може да егзистира ниту развиена економија.

Имајќи го предвид претходното, не е на одмет потсетувањето дека автопатиштата претставуваат највисока класа на патишта, што се наменети исклучиво за моторни возила кои се движат со поголеми брзини, се патишта кои физички раздвоени од едномерниот сообраќај за движењето на возилата. На автопатиштата има посебен режим на непрекинати токови. Овој режим е со висок степен на безбедност на сообраќајот, удобност и брзина на движење на моторните возила. За разлика од другите патишта, раскрсниците на автопатиштата се главно вон ниво (одвоени еден над друг), така да преминувањето од еден автопат кон друг автопат се врши преку мостови или подвозници. Овој вид на движење на возила овозможува големи брзини на движење. Оттука, може да се каже дека автопатиштата, поточно патната инфраструктура што ја формираат, претставуваат клуч за понатамошен економски развој на една држава.

Придобивките од инвестирањето во патната инфраструктура се големи, бидејќи од една страна се отвара работа за многу градежни компании, а до друга страна добрата инфраструктура е важна како за домашните, така и за странските инвеститори. Со добра патна инфраструктура може да се развива речиси секој економски сектор. Сите стопански субјекти од областа на производството, транспортот, трговијата, сè до крајниот потрошувач до кого треба еден производ да пристигне, зависат од модерниот транспортен систем за превоз на стока и патници, како и од современата и модерна патна инфраструктура.

Република Македонија има потреба од вклучување во европската патна мрежа. За таа цел неопходни се современи транспортни технологии, техничко-технолошки и други достигнувања, како и современ сообраќаен систем и патна мрежа со нов квалитет, безбедност и брзина на услугите. Ова го прифатија сите земји кои се приклучија на модерните европски токови на сообраќајна инфраструктура.

Секако, ова не е „ексклузивитет“ за европските услови. Напротив, за тоа зборува случајот со САД каде по изградбата на автопатот „66“ започнува нова ера на Америка, односно започнува развитокот на Америка. Тоа всушност

претставува еден од најзначајните моменти на историјата на таа држава, бидејќи на овој начин Американците го добија еден од најпознатите автопати во светот. Може да се каже дека „автопатот 66“ претставува американски симбол т.е. автопат кој е главна сообраќајница на САД. Впрочем, како што е познато еден од најзначајните моменти во нивната историја е миграцијата кон запад и освојување на целиот простор (всушност, ново населување). Американците немаат некоја значајна историја меѓутоа имаат еден од најзначајните автопати во светот како што е „автопатот 66“, автопат кој е од големо значење за развитокот на САД.

Истото важи и за другите држави во развиениот свет каде патната инфраструктура има влијание врз економијата на една држава. На повеќето од автопатиштата имаат одморалишта, бензински пумпи, ресторани, за да се задоволат потребите на патиците на автопатиштата.

Една модерна и развиена држава секогаш предност дава на изградбата на патната инфраструктура како во населените (урбани и рурални) места, така и надвор од населените места, како што е поврзувањето на населените места едни со други и поврзувањето со индустриските зони, или со други каде се врши производство на разни видови на стока, како и дистрибутивни центри, трговските центри, како и места каде се врши продажба на големо и на мало. Со помош на развиена и модерна патна инфраструктура и пропратните објекти (мостови, бензински пумпи, надвозници и подвозници, хотели, мотели, разни видови ресторани за опслужување на корисниците на патиштата), со модерна патна инфраструктура земјата полесно ќе може да се развива.

Затоа се појавува потреба за искористувањето на модерната и ефикасна патна инфраструктура за секој производствен капацитет, како што се фабрики, погони за производство на разни видови производи, како и магацини за производите и нивните поврзувања со населени места каде се врши и продажбата на производите на мало, односно транспортот до крајниот потрошувач. Тоа значи дека од производство до крајниот потрошувач, транспортирањето (поврзувањето) се врши преку патната инфраструктура со различни видови транспортни средства.

Сето горе наведено зборува во прилог на тоа дека во услови на квалитетна и модерна патна инфраструктура, транспортот со модерни транспортни средства на различните видови на производи, како и превоз на патници, ќе биде поефикасен. Така производите побрзо и поефтино ќе бидат транспортирани од местото на нивно производство, до трговските центри, магацините за трговија на

големо, сè до крајниот потрошувач. Истото ова е релевантно и кај задоволувањето на потребите за увоз и извоз на произведената стока или производ. Брзината односно времетраењето на транспортот на производите и патниците како и квалитетот на транспортот на истите има влијание врз транспортните трошоци, а тоа значи директно влијае и на цената на чинење на производот.

Модерна и квалитетна патна инфраструктура значи дека сите погони, фабрики како и индустриски зони и други места (како што се погоните за производство и обработка на производите), таквите локации да бидат поврзани со автопатишта или најмалку да бидат поврзани со регионални патишта, што значи да бидат што поблизу до автопатиштата и нивно меѓусебно поврзување. Од голема важност е и поврзувањето на населените места (за превоз на патниците) како што се градовите, селата, туристичките центри (зимски и летни), каде се одвива движење на луѓето од едно населено место до друго, како и транзитните патувања низ државата, посебно кога се работи за зимскиот и летниот туризам.

Односот меѓу патната инфраструктура и економскиот развој е од големо значење за целокупниот развој на една држава. Доколку е развиена патната инфраструктура на една држава, дотолку полесно може да се влијае врз економскиот развој на државата. Со развивањето и модернизирањето на патната инфраструктура, односно што повеќе изградени автопатишта толку повеќе може да се влијае врз развитокот на индустријата, земјоделството, туризмот, како и да се стимулира развојот на секторот на мали и средни претпријатија (МСП). Влијанието се чувствува и врз развојот на урбаните и руралните средини, и индустриските зони, кои се од големо значење за развојот на населените места и на самата држава.

За економскиот развој потребни се поголеми вложувања за да се остварат програмите за одржлив развој на патната инфраструктура. Земјите во развој се принудени да ја развиваат и модернизираат патната инфраструктура. Истото важи и за Република Македонија, која треба да работи во оваа насока. Постигнувањето одржлив развој на патната инфраструктура, а воедно и одржлив развој на економијата во целост, е од интерес за сите генерации.

Имајќи предвид дека се работи за големи инвестициони трошоци, неопходно е да се обезбедат соодветни финансиски средства. Меѓународните финансиски институции, како што се Светската банка (WB), Меѓународната асоцијација за развој (IDA), регионалните банки за развој и Глобалниот фонд за

животна средина на ОН (UN Global Environment Facility – GEF), треба да покажат доволно еластичност при помагањето на земјите во развој. Посебен напор треба да се посвети на средствата како што се заеми и други придонеси.

При изградбата на патната инфраструктура се појавува проблемот што е од големо значење за населението кое живее покрај или близу патиштата каде се одвива сообраќајот со поголем интензитет, а тоа е загадувањето на животната средина со издувните гасови кои се испуштаат од страна на моторните возилата, како и бучавата која негативно влијае врз нормалниот живот во населените места.

Затоа, Република Македонија посебно внимание треба да посвети на ова проблематика, како што е загадувањето на животната средина и бучавоста. Треба да се обезбедат средства за финансирање за одржлив развој и чиста животна средина.

1.2. ВЛИЈАНИЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВРЗ ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ

Развојната економија е преокупирана со прашањата кои се однесуваат на растот и менувањето на економиите и општествата со текот на времето.

Прашањето на економскиот раст и развој на општествата беа преокупација уште на класичните економисти. Економистите што се појавија по Втората светска војна беа свесни за таквите интелектуални врски и корени. Од самиот почеток тие го препознаа наследството од класичната економија на растот. Тогашните економисти на развојната теорија беа исто така директно преокупирани со промените во поставеноста и улогата на институциите во процесот на раст, проблеми што се силно потенцирани од економистите што работат во оваа област во последните години. Оттука е важно за новата генерација развојни економисти да остварат врска и интеракција со претходните економисти.

Рамката на политиката што ја прифаќаат и применуваат одделните земји се смета за критична при објаснувањето на карактеристиките и динамиката на развојниот процес. Притоа се неспорни три централни компоненти на развојната динамика: развојот на човечките ресурси, макроекономската стабилност и отвореноста на светската трговија..

Постојат повеќе причини за зголемениот интерес околу проблемите на

економскиот развој од почетокот на втората половина на минатиот век. Големата економска криза од 1929 година и Втората светска војна сè два настани кои сериозно ја наметнаа потребата од испитување на проблемите на економски развој. Оттогаш, интересот за развојните проблеми, ограничувањата што го спречуваат развојот и факторите што го поттикнуваат, од академските кругови се префрли и во владите на државите.

Растечкиот интерес за развојните проблеми ја наметна економиката на развојот како една од најважните области од економската теорија. Изучувањето за економскиот развој денес претставува неизбежен дел на економската теорија и академските програми.

Покрај наведените преокупации, изучувањето на економскиот развој ги вклучува и аспектите на неразвиеноста, т.е. причините и последиците од неразвиеноста. Одржувањето на развојот е проблем за богатите земји, додека забрзувањето за развојот е уште посериозен проблем за сиромашните земји. Заради ова, изучувањето на економскиот развој вклучува потреба од согледување на целината на глобалните светски текови на развојот.

Одделни економисти сметаат дека две основни движечки сили стојат зад проучувањето на проблемите на недоволно развиените земји:

- Првата се појавува под влијание на противречностите на светскиот развој по Втората светска војна и е поврзана со потребата да се преземат итни акции за ублажување на проблемите на сиромаштијата во недоволно развиените земји;
- Втората причина е повеќе академска и е поврзана со потребата од разбирање на причините за големите разлики во нивоата на економскиот развој во светот.

Првиот аспект ја наметна и потребата од меѓународни акции, т.е. воспоставување механизам на помош, а вториот аспект потребата за изучување на развојните проблеми покажува дефинитивно преместување на вниманието од проучување на нивото кон анализа на динамиката, односно стапките на развојот, т.е. стапките на порастот на доходот по глава на жител. Најновите дискусии околу развојот се многу посодржајни и покомплексни од почетните и се засновани на поинтезивно користење на основната рамка на општата економска теорија.

Меѓу основните прашања со кои се занимава развојната теорија спаѓаат: изворите и факторите на растот и развојот, причините и ограничувањата,

стабилноста и одржливоста на економскиот раст и последиците од различните динамики од развојот. Овие прашања се преокупација не само на академската сфера, туку и прашања од практична, егзистенцијална природа. Притоа на развојот веќе не се гледа примарно како процес на акумулација на капиталот, туку повеќе како процес на организациски промени.

И покрај тоа што поголемиот број наведени контроверзи исчезнаа од дебатата во последните години, во современата развојна теорија постојат повеќе конкурентни парадигми, наместо една универзално прифатена теорија или ортодоксија. Изгледа дека ова е неизбежно, бидејќи процесот на економски развој вклучува не само економијата, туку и историјата, политиката, социологијата или психологијата.

Теоретичарите се согласуваат дека развојниот процес неизбежно вклучува акумулација на капитал, воведување нови технологии, развој на човечките ресурси, развој на институциите и пазарите и поволна меѓународна рамка. Важноста на правилниот макроекономски менаџмент е значајна точка околу која постои консензус. Меѓутоа неспорен е преминот од планирање кон ориентација, од користење политики со дискрециони државни интервенции кон поголемо прифаќање на пазарот, од контролирани и администрирани цени кон транспарентни фискални стимули и ограничувања, од јавна кон приватна сопственост и од јавни инвентии кон приватизација и пониско оданочување. Охрабрувањето на кокуренцијата во сите пазари и поволен став кон странските директни инвестиции кои се битни за економската ефикасност.

Изборот на мерките и показателите на развојот е едно од суштинските прашања на компаративните анализи и класификациите на развојните процеси и проучувања на типологијата на обрасците на развојот, етапите на развојот. Развојните карактеристики на одделните економии се неизбежен индикатор и критериум за прифаќање или отфрлање на одделните теоретски хипотези врз основа на емпириски докази.

Влијанието на патната инфраструктура врз економскиот развој се потврдува со поставувањето, развивање, организирање и квалитетно управување со патна инфраструктура, како и нејзино економско и ефикасно искористување произлегува, дека добрата транспортна политика служи за развој на економијата и севкупниот развој на државата. Затоа вложувањата во неа треба стручно да бидат анализирани и подготвени. За изградба на новите автопатишта или за

усовршување на патната инфраструктура неопходна е соодветна: финансиска анализа, временски хоризонт (период на анализа), анализа на вкупните финансиски тошоци (инвестициски и оперативни), приходите од проекти (системи на патарини и трошоци за патување на корисниците на автопатот), евентуалната помош од меѓународни институции и организации (Европската Унија) и од другите инвестициони фондови и банки-кредитори. Соодветно внимание треба да се посвети на анализа на потенцијалните заштеди во време (просечна оперативна брзина, времетраење на патувањето), бенифитите од редуција на оперативните трошоци на возилата, заштеда на гориво, заштеда со редуција на активното време на работа на возилата, намалувањето на сообраќајни незгоди, зголемување на бројот на корисници, просторни и регионални развојни аспекти, влијанието врз бројот на работни места, итн.

Во современи услови се појавува значајна просторна диференцијација во динамиката на развојните процеси и нивото на остварената општествена економска развиеност. Различностите отвараат широка скала на можности во истражувањето во природните и општествените науки и развојот на диференцирани научни дисциплини. Од тука станува значајно истражувањето на просторот од економска гледна точка и создавање теоретски основи за економски процеси и барање решенија за сè поприсутните развојни диспаратети.

Токму тука се создаваат импулси за регионалните истражувања. Истражувањето на регионалните проблеми кои поаѓаат од економска гледна точка набљудувањето на просторот можат да се ситуираат во контекстот на регионална економија. Дефинирањето на регионалната економија од низа на идеи што ги обогатуваат содржината на регионалната наука.

Содржината на регионалната економија од економско стојалиште претставува придонес за подобро согледување на проблемите и оттаму преку можноста за правење разлика меѓу економските и некономските содржини во рамките на комплексот на регионална наука и создавање логична аргументација за постоење регионална економија, како и флексибилност во склучувањето на содржините и избегнувањето на цврсти граници на регионална економија, преку респектот на тенденцијата за создавање генерални постапки кои ќе ги надминат емпирискиот и парцијалниот приод.

Има многу теории во регионалната економија, кои се од различни автори. Од сето тоа како појдовна теза во дефинирањето на регионалната економија

разбирањето за ресурсите може да се дефинира како нерамномерна разместеност, ограниченост и слабата мобилност на ресурсите што е во фокусот на истражувањето на регионална економија. Недоволната прецизност на приодот ја намалува практичноста на таквите дефиниции, но ваквите случаи на имобилност на ресурси не даваат достапна аргументација за разбирањето на регионалната економија.

Често регионалната економија се идентификува со поедини сегменти кои се предмет на нејзино истражување, во тој контекст и со регионалната економска политика. Таа се дефинира и како наука за одлучување во рамките на утврдените развојни цели, употреба на средства за избор на најефективни инструменти за реализирање на одредени цели.

Регионалната економија претставува истражување на економските разлики и меѓуодноси на подрачјата во просторот на нееднакво и несовршено мобилните ресурси (Николовска, 2000). Од оваа дефиниција произлегува дека регионалната економија ги истражува сите регионални проблеми од економска гледна точка врзани за постоењето на ограничени ресурси, нивна нееднаква разместеност во просторот и несовршената мобилност.

Во согласност со современите теоретски концепции за регионалниот развој, развитокот на пазарната економија е врзан со стихијното просторно разместување на производните сили. Таквата состојба е под влијание на априористичкото прифаќање на класичната конекција, според која рамнотежата, според тоа и регионалната се реализира автоматски со посредство на пазарот. Цикличните нарушувања, изострената конкурентска борба на пазарот, како и брзиот раст на капиталните инвестиции и вложувања влијаеја во правец на актуализирање на истражувањата на просторната разместеност на производството. Локацијата и нејзината солидна економска-техничка фундираност има свое влијание врз успешноста на производствената дејност, го канализира патот за теоретските истражувања во доменот на локацијата на производството, чии истражувања се фокусираат во изнаоѓање модел со помош на кој ќе биде разместена сложеноста на проблематиката на просторно разместување на производството.

Кога се дискутира за економскиот развојот на една земја не може да не се спомне патната инфраструктура, инфраструктура која директно или индиректно влијае врз економскиот развој на државата.

Влијанието на патната инфраструктура врз економскиот развој е од големо значење. Развојот на патната инфраструктура може да влијае директно и индиректно врз економскиот развој. Економскиот развој многу зависи од развиена, модерна патна инфраструктура. Современата и модерната патна инфраструктура влијае на поефикасен и побрз транспорт на патниците од едно населено место до друго како и за развојот на туристички патувања. Истото важи и за превозот на стоката од местата на производство, па до крајниот потрошувач.

Ако се прифати дека патната инфраструктура влијае врз економскиот развој, тоа значи дека влијае и врз развојот на одделни сектори во економијата како што се: влијанието врз развојот на индустријата, земјоделството, туризмот како и влијанието и врз сите други сектори на економијата.

1.3.ВЛИЈАНИЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВРЗ ОДДЕЛНИ СЕКТОРИ

Развивањето и економијата на одделни сектори многу зависи и од развојот на патната инфраструктура. Развиената и современа патна инфраструктура е битен фактор за развивавањето на одделни сектори на економијата.

Директно влијание има при транспортот на различните производи и на превозот на патници од едно населено место во друго, од еден регион до друг, како и меѓународните и транзитни патувања, кои се од голема важност за движењето на луѓето (туристи или друг вид патување).

Влијание на патната инфраструктура има директно или индиректно врз сите сектори на економијата, посебно при транспортот на репроматеријалите, полупроизводите и готовите производи кои треба да се транспортираат до складиштата, магацините и до продавниците каде што се врши трговија на мало, и се искористуваат од крајните потрошувачи.

1.3.1.Влијание на патната инфраструктура врз развојот на индустријата – случајот на индустриските зони

Едно од главните прашања во земјите во развој, е рамнотежата меѓу стопанската и општествената инфраструктура каде припаѓа и патната

инфраструктура, во распределбата на дефицитарните инвестициони ресурси.

Процесот на зонирање значи долгорочна стратегија на инфраструктурно подготвување на просторот за определена стопанска намена. Зоните се јавуваат како просторни интеграции во чии рамките индустриските и другите стопански и нестопански субјекти постигнуваат висока рационализација на трошоците на инветирање и дејствувањето во услови на збирна локација.

Заради специфичните претпоставки кои треба претходно да ги обезбеди државата, зоните имаат карактер на високо капитално интензивни агломерации чија економска ефикасност доаѓа до полн израз во развиените земји.

Теоријата за модернизација прави некои пробиви во правец на опфаќање на факторите во објаснувањето на просторната разместеност на производството. Така, значаен придонес на оваа теорија е настојувањето да ги поврзе економските фактори на развојот (недостигот на капитал, квалификувана работна сила, диверзифицирана економска структура) со нееекономските фактори (социјални фактори). Исто така таа го истакнува значењето на инфраструктурата во активирањето на економските и развојните потенцијали со ставање на посебен акцент на развојот на транспортните артерии:

- прво, јавните инфраструктурни инвестиции го стимулирале бруто домашниот производ;
- второ, бил даден акцентот кон стопанска структура на средно развиените региони;

Со тоа се докажа дека има позитивен ефект врз регионалната доходовна разлика, и на тој начин се намалуваат разликите меѓу јавните услуги и висината на доходот.

Инфраструктурните инвестиции формираат неопходни предуслови за сите освен за најголемите индустриски инвестиции. Инфраструктурните инвестиции обично покажуваат високи економии на обемот, со голем дисконтинуитет во расходната функција. Инфраструктурните инвестиции претставуваат иста така и одреден дел што може да се контролира низ програмата за развојот, така што трошоците не би требало да чекаат на одговор само од приватниот сектор.

Индустриската зона е најекстремна случај на насоченост на инвестициите. Индустриските зони постојат во сите земји во развојот, во некои земји како што е Тајланд и Кенија, постојат специјализирани агенции со единствена функција развој на индустриските зони. Обезбедувањето на индустриска инфраструктура

може да биден неопходен услов за регионален индустриски развој.

Некои индустриски зони во земјите во развој, особено во големите градови и во концентрациони региони, се брзо пополнети, но сепак многу остануваат не пополнети, некои зони остануваат празни долги години. Оваа доаѓа од лошите пазарни анализи, преценување на побарувачката за нов индустриски простор, а можно е и политички притисок. Многу индустриски зони се изградени на брзина, но со лоша локација, каде што постои евтино државно земјиште, а не е оптимална локација од страна на пристапноста на итерурбаните магистралните патишта, како и употреба на инфратруктурни стандарди што се превисоки или несоодветни со потребите. Ова, може да биде приказната за неуспехот на индустриските зони.

Индустриските зони се планираат надвор од населените места заради загаденоста на воздухот, заради бучавоста што ја прават одрени фабрики или погони за производство на разновидни производи и сето тоа да не пореметува движењето на луѓето во населените места каде живеат.

По изградувањето на индустриските зони треба да се изгради и патна инфраструктура до и околу индустриските зони, за да бидат поблиски до поврзувањето со автопатиштата за да може да донесат или транспортираат репроматеријали за производство на одредени производи, како и транспортот на готовите производи од местото на производство до местата за продажба како што се транспортни центри, складишта, магацини или до продавниците или места каде се врши продажба на мало.

Сето оваа движење на стоката зависи и од патната инфраструктура и превозните средства со кои се врши транспортот. Со модерните средства за транспорт, квалитетот и ефикасноста на транспортот на производите како и модерните и современите патишта влијаат врз сите овие процеси на економијата. Колку се патиштата помодерни тоа значи транспортот се врши побрзо и поефикасно, ова влијае и на цената на чинењето на самите производи.

1.3.2. Влијание на патната инфраструктура врз развојот на земјоделството

Земјоделството е една од најстарите дејности во стопанството и денес претставува основа за егзистенција на голем дел од населението во светот како и во Република Македонија. Индустријата се издвоила од земјоделството, но тоа во

текот на развојот станало дел од индустријата, односно се индустријализирало.

Како посебна спесифична дејност земјоделството привлекува посебно внимание. За оваа област во литературата постојат пишани текстови, и од дамнешните времиња, па дури и пред 2500 години (Дорева, 2000), во првите пишани документи централно прашање е земјиштето и неговата распределба, аграрна реформа, трговија со земјоделски производи и друго.

Разграничувањето и поделбата е направено од страна на теоретичарите, во интерес на подобро разбирање на развојот на економската мисла за земјоделството. Ставовите и сфаќањата на теоретичарите се преземени, прифатени и надополнувани еден до друг и не може да постои јасна поделба и разграничување вклучувајќи ги и современиците (Дорева, 2000).

Сфаќањето за земјоделството до појавата на класичната економска школа, првите пишани текстови кои може да се пишат и да се прочитаат, биле основа за развојот на економијата на земјоделството со Соловите и Пизистрановите реформи од VI век п.н.е. (Дорева, 2000), насочени кон решавањето на селските долгови, кои придонеле селаните поради долговите да не можат да се претворат во робови. Во тие дамнешни времиња мислеле дека, владателот треба да обезбеди храна за народот со чесно работње, наспроти трговците со храна.

Како резултат на сфаќањето за потребата од приоритетен развој на индустријата во однос на земјоделството, во 1950-те, земјоделскиот развој е запоставен. Како последица на недостигот на храна во многу земји во светот, посебно во таканречениот трет свет, по шеесетите години, во моделите на економскиот развој се истакнуваат три пристапи: пристапот на развој на индустријата, приоритет на развојот на земјоделството и теорија на балансиран развој.

Патната инфраструктура има битно влијание врз развојот на современото земјоделство, како и развиените транспортни системи, информационите системи.

Република Македонија со околу 1.293.000 хектари (Дорева, 2000, стр. 149) земјоделско земјиште, скоро еден милион хектари шума, од обработливото земјиште повеќето од половина е во сопственост на индивидуални фирми, кои се искористуваат за полјоделски и сточарски производи, останатиот дел се искористува од приватизирани агрокомбинати и задруги.

Земјоделството учествува во БДП на ниво на Републиката со околу 10%, бројот на вработените во земјоделството е околу 12%, а околу 45% од

населението живее во рурални средини.

Земјоделството е една од значајните гранки на економијата, но за жал земјоделството во Република Македонија се соочува со големи проблеми, како што се: нема доволен број на собирни пунктови за откуп, или пунктови за собирање на земјоделските производи, исто така нема капацитети каде може да се врши селектирање, ладење, пакување како и складирање на овошјето и зеленчукот. Собирните и дистрибутивните пунктови или центри на производите се многу стари и не сè на висина на задачата која треба да ја извршуваат истите. Може да се зборува и за капацитетите за обработка на земјоделските производи кои се во мал број.

Најголемиот дел од земјоделските производи се продаваат на домашните пазари низ градовите во државата и тоа, на големо или на мало.

Производството на домашните земјоделски производи има свои конкуренти, како што се увезените земјоделски производи, кои се увезуваат од другите држави по ниски цени.

Најзастапени земјоделски производи во Република Македонија се: пченицата, пченката, оризот, јачмен, тутун, јужното овошје, зеленчукот, како и од добитикот се говедата, свињи, јагниња, пилиња и друго.

За да се развие земјоделството во една држава голем и важен фактор е и патната инфраструктура на регионот или на државата каде се произведуваат земјоделски производи. По развивањето или модернизирањето на патната инфраструктура или изградбата на новите автопатишта паралелно може да се влијае и на развивањето на земјоделството.

Транспортот на производите од земјоделството се одвива од местото на производство па до одредени дестинации каде и се продаваат истите. Таквите видови на производи имаат потреба да се транспортираат со посовремени и пософистицирани транспортни средства. Тоа значи специјални транспортни средства, како што се разни видови на ладилници или специјални возила за транспорт на одреден вид земјоделски производи кои имаат потреба за специфичен превоз и брз транспорт. Таквите видови на транспорт имаат потреба за модерни и современи патишта и автопатишта, за поефикасен и побрз транспорт.

По развивањето на патната инфраструктура можат да се изградат специјални региони за развојот на земјоделството за производство на различни

видови земјоделски производи. Што поголемо производство тоа значи повеќе вработувања на нови работници, како и нивно влијание и на намалувањето на невработеноста.

1.3.3. Влијание на патната инфраструктура врз развојот на туризмот

Глобалните општествено-економски процеси и промени, денес, сè повеќе го афирмираат туризмот како култура и цивилизациска потреба на современиот човек, поттикнувајќи го да се развива во индустрија на слободно време, забава, разонода, рекреација, спортски, културни и други активности поврзани со привремена и повремени промена на местото на живеење. Во суштина станува збор за комплекс на односи и појави што произлегуваат од патувањето и од престојот на посетителите на некое туристичко место кои укажуваат на тесната поврзаност на туризмот и сообраќајот. Впрочем, и самиот поим туризам, неговото термилошко значење од интернационален аспект, изразува патување, односно го означува перманентното движење на туристичката популација, иницирана од различни побуди. Оттука, секое разјаснување на суштината на туризмот во себе неминовно го вклопува сообраќајот во облик на туристички транспорт. За него е поврзана појавата, развојот и омасовување на туристичките движења, иницирањето на нови, поатраaktivни туристички облици. Со оглед на неговата одлучувачка улога во историскиот развој на туризмот, во литературата сообраќајот се нарекува неменлива претходница на туризмот.

Но, не смее да се заборава и повратното влијание на туризмот врз усовршување на сообраќајната дејност. Во современи услови нивните меѓусебни врски сè толку силно изразени, така што туризмот го вообличуваат во своевидна индустрија на патувања, со која на земјината топка ништо повеќе не е толку далеку, за да стане достапно за туристите. Со ова, сообраќајот станува важен елемент што го одредува нивото на развој на домашниот туризам, а уште повеќе вклученоста на туристичката цел и на меѓународен пазар. Ова претставува еден од трите основни елементи на туристичката понуда, комуникативниот фактор што овозможува валоризација на туристичките природни и општествени вредности. Од неговите квантитативни и квалитативни обележја е условено нивото и квалитетот на туристичката понуда на секоја туристичка цел.

Туристичката дејност исто така опфаќа активности поврзани со патувања, привремени престојувања на луѓето надвор од своите домови и тоа заради заминување на годишни одмори, различни видови рекреации, лечења, како и транзитни патувања на луѓето, научни патувања, спортски патувања и други видови патувања.

Во туристичката дејност е угостителството како важна стопанска дејност која опфаќа: хотели, ресторани, кафеани, одморалишта и други објекти, како и нивно снабдување со храна, пијалоци и други потреби на туристите и туристичките работници кои се од голема важност. За сето ова да се задоволи, транспортот и транспортните услуги имаат голема важност за да се организира поквалитетно, брзо и ефикасно како и навремено. За да се реализира сето ова потребни се и складишта за производите за туристичкиот сектор, како и терминалите, царинските складишта, слободни економски зони, дистрибутивни центри и др.

Движечка и најважна сила која го движи развојот на современиот туризам се развиените транспортни и информациски системи. Тие во последните десет години, ја подредуваат меѓусебната конкуренција во духот на интеграцијата.

Европската Унија, вложува огромен капитал во сите држави за изградбата на модерна, современа и ефикасна патна инфраструктура, и тоа успешно се исплаќа од основниот корисник како што е стопанството, што овозможува континуирани вложувања во постојана модернизација и развој. При тоа сè повеќе се обрнува посебно внимание на порастот на туристичките текови за одмор и рекреација. Тоа значи, развојот на современиот туризам и угостителство несомнено е во тесна меѓузависност со развојот на современата транспортна инфраструктура, ПТТ услуги и комуникации, придружната електронска услуга и соодветните системи за информации.

Милиони луѓе низ сите годишни времиња, непрекинато во целата година се поттикнати од потребата за рекреација и одмор како и желбата да се види и доживее нешто друго или нешто различно, го напуштаат своето место на живеење и работа за еден релативно краток временски период. Сето тоа доведува до појавата на масовниот туризам, неговата врвна етапа на развојот на индустрискиот туризам, како високо организиран систем на патување на луѓето.

Земјите кои ги организираат, одржуваат и развиваат туристичките и угостителските понуди и услуги на високо ниво, инкасираат одлични суми на

парични средства, како во домашна валута така и во девизи, и го поттикнуваат развојот на другите стопански гранки.

Влијанието на патната инфраструктура е од големо значење врз развојот на туризмот. Ако една држава има добра патна инфраструктура тоа значи дека сите туристички места се достапни за туристите. Туризмот е една од важните гранки на економијата на една држава како што се: летниот туризам, зимскиот туризам, планинскиот туризам, селскиот туризам и друг вид на туризам.

Патната инфраструктура, односно убавите и модерните автопатишта можат да влијаат за привлекувањето на туристите од внатрешноста на една држава. Важно е и привлекувањето на туристите од другите држави кои донесуваат девизни приходи на државата, а тоа е од големо значење врз развојот на економијата на државата.

Снабдувањето на туристичките места со разновидни артикли како што се прехранбените артикли и други артикли се многу значајни за потребите на туристичките центри и објекти, туристичките патувања, разни излетнички патувања на туристите, разни организирани прошетки на туристите, шетањето на туристите од едно туристичко место до друго туристичко место и други.

Збогатената транспортна понуда од меѓународен карактер, сигурно повлекува голем туристички бран, кој во себе носи соодветен девизен потенцијал.

Сите горе наведени движења на туристите и на туристичките работници без добра организирана патна инфраструктура не може да се реализираат. Тоа значи дека патната инфраструктура влијае врз развојот на туризмот во една држава, а тоа значи дека влијае и врз севкупниот економски развој.

Сообраќајот и туризмот се меѓусебно тесно интеракциски поврзани. Во рамките на големиот број фактури што го детермираат туристичкиот развој, посебно значење има сообраќајот, односно туристичкиот транспорт. Тој го содржи превозот на патниците-туристи, стока, информации и пари за туристички цели. Од квалитетот на сообраќајна мрежа, од карактеристиките на сообраќајните средства и од организацијата на туристичкиот превоз зависи степенот на вклученоста на секоја туристичка земја во меѓународните туристички движења.

Меѓу големиот број на фактори, сообраќајот има посебно, па дури и одлучувачко влијание врз појавата, развојот и зголемување на туризмот. Тој го претставува комуникативниот фактор на туристичката понуда на секоја земја од чии техничко-технолошки и организациони карактеристики зависат нивото и

квалиетот на туристичкиот производ. Со тоа, сообраќајот овозможува земјата да биде успешна вклучена во меѓународниот туристички промет.

1.3.4. Влијание на патната инфраструктура врз развојот на другите сектори

Патната инфраструктура и модерните транспортни средства се од големо значење и имаат влијание врз развојот на сите сегменти на економскиот развој и другите сегменти кои влијаат врз развојот на една држава.

Патната инфраструктура има влијание и во градежништвото, затоа што е логистичка потпора за сите операции што се извршуваат во овој сектор на економијата. Градежништвото создава темелна основа за развојот на транспортните услуги. Транспортот кој е во состав како секундарен сектор во секоја економска гранка, па и во градежништвото има голема улога за развивањето во сите сектори од економијата.

Влијанието на транспортот и манипулативните транспортни трошоци влијае и врз цената на чинење на производите од градежништвото и тоа со значителен процент. Затоа, одржливиот развој на транспортот влијае и врз одржливиот развој на повеќе дејности во економијата.

1.4. ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ЛОКАЛНИОТ ЕКОНОМСКИ РАЗВОЈ (ЛЕР)

Локалниот економски развој е комплексен процес чија основна цел е да се обезбеди развој на локалното стопанство во локалните заедници. Сложеноста на локалниот економски развој се темели на неговата повеќе димензионалност, што подразбира присуство на повеќе компоненти, и тоа економски, социјални, просторни, културни и слично. Во современата литература се сретнуваат голем број дефиниции и други определувања на локалниот економски развој (ЛЕР), кои доаѓаат од академската заедница, бизнис-заедницата, како и од многубројните меѓународни организации и институции.

Проучувањето на дефинициите потврдува дека тие не можат да се соединат во една прецизна и општо прифатена дефиниција во која би се опфатиле сите суштински аспекти. Од една страна, оваа се оправдува со фактот дека поимот

на локален економски развој сам по себе создава амбивалентност, односно дека тој може различно да се набљудува и да се употреби во различни делови од светот, а од друга страна, пак, неговото споредување е детерминирано од конкретните и посебни природни и општествени околности, оттаму манифестирајќи разлики од една до друга локална средина во контекст на неговото сфаќање и значење. Во оваа смисла, сите неведени дефиниции се израз на сфаќањето на локалниот економски развој (ЛЕР) во определени временски периоди или, пак на проучувањето на состојбите во определени земји со различни нивоа на развиеност. Во сообразност со оваа се среќаваат некои различни аспекти не само во самата дефиниција, туку и во нејзините основни елементи. Од друга страна, во сите наведени дефиниции се среќаваат и извесни, повеќе или помалку, слични, па дури и заеднички елементи, што покажува дека ЛЕР има определени општи карактеристики што се битни за него како поим во економската теорија.

Дефинициите може да бидат класифицирани на дефиниции со потесен и со поширок опфат. Тие со потесен опфат во фокусот на вниманието го ставаат економскиот пораст во локалната заедница и главно поаѓаат од зголемувањето на приходите, унапредувањето на условите на конкурентност и од подобрувањето на можностите за вработување во локалните средини. Пошироките дефиниции (Bryant, C, Sofsky, S, 2004, str. 19), го земаат во предвид не само економскиот пораст на локално ниво, туку и јасно ја покажуваат тенденцијата да се надминат сите ограничувања на ЛЕР поврзани само со економските прашања, преку ставањето на развојот во поширока смисла, односно дека клучната цел на ЛЕР е преку создавањето работни места и генерирањето нови приходи за општината да се подобри квалитетот на живеење на сите граѓани во заедницата, вклучувајќи ги и сиромашните и маргинализираните групи во општеството.

За една од најширокото прифатените дефиниции, не само од страна на академската јавност, туку и од страна на бизнис-заедницата, се смета дефиницијата на Светската банка (2006 г.). Тоа не треба да зачудува, бидејќи авторитетот на Светската банка во областа на ЛЕР е голем. Прирачниците за успешно спроведување на ЛЕР и методологиите за стратемско планирање на оваа организација денес претставуваат најстандардизирана рамка и препорака за сите локални власти во светот.

Конечно, ако се анализираат многубројните дефиниции за локалниот економски развој, можно е да се издиференцираат неколку суштински аспекти на

содржината на локалниот економски развој. Според тие мислења, тие се:

- Постои јасна поврзаност помеѓу пристапот на развој т.н. *“оддолу нагоре” (bottom up approach) и ЛЕР.*
- Заеднички елемент за сите дефиниции, всушност присутноста и релевантноста на т.н. *„ендоген пристап на развојот“*, кој го нагласува значењето на ендегениот потенцијал на општините, што може да се претстави како комбинација на максимално искористување на локалните ресурси и зајакнување на способностите и на капацитетите на локалните актери.
- Фокусот во развојот на ЛЕР стратегиите е ставен на карактеристиките на околностите во локалните средини, но притоа постои *тесна поврзаност со промените што доаѓаат од надворешното окружување.*
- Клучните протагонисти на развојниот процес на локално ниво се секако локалните актери, но истовремено *„инволирањето плуралитет на актери“*, односно учеството на различни јавни, приватни и општествени сектори силно се вреднува во ЛЕР-политиките.
- Се става акцент на *„улогата на иновацијата, знаењето и експертизата“* во креирањето на развојниот процес во смисла на значајни инпути во реализирањето на целите или зголемувањето на ефикасноста на начините на кои се спроведуваат политиките и стратегиите.
- Сите елементи што ја чинат содржината на ЛЕР упатуваат на *„ставањето акцент на развојот во една широка смисла и во структурата и квалитетот“*, а не само како квантитативен економски пораст.
- *„Локалниот економски развој е многу тесно поврзан со трендот на глобализацијата“*, односно јасно се согледува фактот дека неговата афирмација како поим и суштина расте, во исто време кога во светот се менуваат *„опачината“* и суштината на односите помеѓу одделните ентитети, како и потребите и детерминантите на економскиот развој.

Додека пред 1980-тите години ретко се употребувал терминот локален економски развој, денес е широко застапен секаде што се размислува за создавање

можности и услови за порамномерен економски развој. Неговиот концепт, кој денес забрзано се етаблира и во теоријата и во емпиријата, веќе неколку години е дел од секојдневието, посебно во земјите со развиена пазарна економија. Покрај тоа, во современата литература сепак се среќаваат и поинакви ставови и мислења и, оттаму често се дебатира за прашањето за негова оправданост и како термин, но и како концепт. Спрема тоа, алтернативното стојалиште поаѓа од една поинаква премиса, односно сугерира дека не постои никакава оправданост тој да се издвои како посебен поим, категорија и предмет на проучување од целината на севкупниот економски развој. Во корист на ваквото тврдење се посочуваат неколку аргументи:

- Секоја економска активност се одвива на некој конкретен локалитет и оттаму глобалната економија во својата суштина не претставува ништо друго туку збир на локалните економии, така што практично она што има релевантна употребна вредност или, пак е од заканувачка природа за ЛЕР идентично влијае и врз економскиот развој како на национално, така и на глобално ниво.
- Развојните прашања никогаш не треба да им се препуштат на локалните власти.

Ваквите контрадикторни стојалишта во литературата укажуваат на потребата од прецизно и сеопфатно отсликување на содржината и на специфичноста на концептот. Блејкли и Бредшоу укажуваат на неколку битни елементи што определуваат целосна неможност на изедначување на поимите локален економски развој и економски развој воопшто, и тоа: економскиот развој базиран на локално ниво, како и зголемувањето на вработеноста има поголема веројатност да бидат успешни доколку нивната иницијатива потекнува од локално, а не од национално ниво. Ова произлегува од фактот дека секој од факторите што имаат влијание врз економијата се манифестира на уникатен начин и има делумно различни ефекти во секоја локална заедница. Оттука, решенијата на локалните проблеми нема да бидат успешни доколку не се фокусирани на одделни локални средини, а се во тесна поврзаност со целината на регионалниот економски систем (Blakely, E. Bradshaw, T., 2002, p. 250).

Според ОЕЦД во специфичноста на пристапот ЛЕР нема тенденција со која економскиот развој го надминува локалното значење, односно хоризонтите од развојот на национална економија, туку суштината на терминот „локален“ во

економскиот развој се однесува на динамичниот процес на изградба и унапредување на сопствената благосостојба, преку тесна соработка на актерите на локално ниво, како и во настојувањето максимално да се искористат локалните компаративни предности, односно ресурси со кои локалитетот располага.

Тргувајќи од основната претпоставка дека, ако ништо друго, ЛЕР претставува облик на развој во локалните заедници во кои локалното ниво на власт одлучува за интересите и за работите од локално економско значење во локалната заедница, би можело да се постави прашањето што беше пресудно да се актуелизира значењето на ЛЕР како една од новите развојни парадигми во современиот свет, односно кои беа влијателните трендови и клучни предуслови за неговото прифаќање и интегрирање во проблематиката на спроведувањето на современата развојна економска политика.

Во литературата објаснувањата за растечка популаризација на ЛЕР се поврзуваат особено со неуспехот на националните политики што се засноваат само на развојната стратегија т.н. „одгоре надолу“. Со други зборови, во услови кога светот потиснат од големи процеси на глобализацијата и урбанизацијата, улогата на националното ниво во создавањето на економскиот развој се покажа како неефикасна и несоодветна во задоволувањето на потребите и на интересите врзани за локалниот амбиент, и уште повеќе, во соочувањето на локалните економски проблеми и предизвици.

Шумахер во својата студија „Дали малото е убаво“ (1973 год.) го отвора прашањето за сè поголема маргинализација на териториите од страна на националните политики од аспектот на решавањето на клучните проблеми како што се сиромаштијата, масовната миграција, невработеноста и нееднаквоста во приходите. Тој отворено ги критикува националните политики чиј фокус е ставен само на брутодомашен производ, занемарувајќи ги другите аспекти од квалитетот на животот на граѓаните и конкретните околности на местата во кои луѓето живеат и комуницираат. Подоцна Штор и Тејлор (1981 год.), ценејќи дека по подолго време доминацијата на национално-економското ниво во генерирањето на процесите на економскиот развој и се поконтинуираното присуство на проблемите за кои погоре укажува Шумахер, посочуваат на еден поинаков пристап, т.н. пристап оддолу нагоре, односно ја нагласуваат потребата од поголема инкорпорираност и самостојност на локалните подрачја во креирањето на развојните политики и стратегии, така што локалното ниво добива на значење.

Токму во тоа е и суштината на пристапот наречен развој оддолу нагоре, кој како последица на промените што настануваат на глобален план, претставува специфична форма на економски развој во кој централна улога имаат локалните фактори и локалните актери. Прифаќањето на моделот, кое е евидентно некаде од средината на 1980-тите години, а како резултат на појавата на големите диспаритети на субнационално ниво и соочувањето на помалите територии со проблемите од економска одржливост, претставува одраз и на импликациите што ги носат современите мултилатерални организации како што се ОЕЦД и Обединетите нации, кои преку спроведување адекватни програми и емпириски студии насочени кон поттикнување на развојот, отворено го поддржуваат пристапот за развој оддолу нагоре, истовремено посочувајќи на клучните моменти на кои тие можат да се базираат и да се имплементираат.

Фундаменталната идеја зад пристапот на развојот оддолу нагоре е да се подигне развојниот потенцијал на една географска област за да се подобри општата благосостојба на нејзините граѓани. Всушност, развојната перспектива на самиот пристап се фокусира на еден специфичен контекст, барајќи комплементарност помеѓу просторниот аспект, односно географијата, и потенцијалните политики и стратегии за економскиот развој. Во оваа смисла перспективата на развојот оддолу нагоре не значи дека во услови кога локалното ниво станува основна единица на фокусирање на развојот во локалната средина целосно треба да се запостави улогата на централното ниво, туку само да се релативизира до одреден степен.

Зошто во теоријата се вреднува важноста на местото во контекст на постигнување економски развој? Една од главните причини е всушност идејата дека основата на развојниот процес треба да се гледа во блискоста на потребите и преференциите на локалните луѓе. Со други зборови, кога локалното ниво станува основна единица на фокусирање на развојот, тогаш развојните стратегии и политички подобро се приспособуваат на спецификите на локалниот развој. Во поширока смисла, придобивките кон економскиот развој не се однесуваат само на ефикасното обезбедување на услугите, туку во можноста за подобра усогласеност и координираност на локалните потреби и приоритети, а како резултат на блискоста на локалните специфики и развојните фактори.

За на крај, територијалниот аспект на развојот определува учество на повеќе јавни и општествени актери во дизајнирањето на развојните стратегии и

политики (Стор, 1990 год.). Во иста насока, „Cooke i Morgan“ (1998 год.), како и „Iammarino“ (2005 год.), посочуваат на важноста од локалните услови за дисеминација на значењето и создавањето на иновациите, кои треба да бидат иницирани преку постојната интеракција помеѓу сите локални актери, не само локалните власти туку и фирмите, универзитетите и истражувачките институции, развојните агенции и слично. Развојот од долу нагоре бара мобилизирање на локалните учесници, флексибилност кон промените во опкружувањето и стратегија што се темели на консензусот.

По претходното разгледување на околностите што беа релевантни за промената на односите помеѓу одделните ентитети во насока на економскиот развој, практично се поврдува значајноста на политиките на ЈЕР и се овозможи неговиот концепт и поим и како категорија на стекнат релевантна важност и да биде препорачуван од страна на академиците и на експертите што се занимаваат со проблематиката на развојот, без притоа да се потценат национално-економското ниво и бенифициите што доаѓаат по таа основа.

Според, ОЕЦД еден од најважните трендови во последните години поврзан со појавата и со растечкото знаење на политиката на локалниот економски развој е токму промената во ориентацијата на економската и социјалната политика во насока на оддалечување од пристапот „развој одгоре надолу“ и т.н. секторска политика кон пристапот „развој оддолу нагоре“ и локалните стратегии за развој. Мерките и инструментите на развојот одгоре што беа насочени кон создавање физичка инфраструктура за да се привлечат странските инвестиции кон најзагрозените сектори, за жал не успеаја да го поттикнат економскиот развој во заостанатите области. За разлика од ваквиот пристап, т.н. развој оддолу нагоре генерирајќи ендогена поддршка за развојот може да биде многу поефикасен во поттикнувањето економски развој на долг рок, имплементирајќи ги мерките и инструментите како што се поддршка на претприемништвото, развој на човековиот капитал, ширење на иновациите, изградба на мрежа на локалните институции и слично. Приемот кон пристапот „развој оддолу нагоре“ и ендегените стратегии за развој се поврзува со создавањето нови теоретски концепти на процесот на економски развој, а особено на нови развојни теории за растечкото значење на локалното окружување за конкурентноста на деловните субјекти. Меѓутоа, за да може ЈЕР воопшто да се реализира во практиката, треба да се обезбедат некои предуслови, односно:

- Треба да има законски основи за локалната самоуправа воопшто и особено за пренесување на надлежноста поврзана со локалниот развој. Суштински гледано, основниот предуслов за ЛЕР најнепосредно е поврзан со процесот на децентрализација, односно со преносот на надлежности од централно на локално, односно на општинско ниво. Процесот на децентрализација, кој имаше за цел значително да ги зголеми овластувањата на локалните службеници и на општините во управувањето со локалните прашања и проблеми, преку пренесувањето на ЛЕР, не само што им ги зголеми ингеренциите за поголема автономија во дизајнирањето и имплементирањето на нивните развојни стратегии, туку промовира градење на капацитети и ополномоштување на локалните актери, водејќи кон поголемо нагласување на учеството на локалните стејхолдери и на одржливоста на развојниот процес.
- Треба да се развиваат свеста и разбирањето кај националните власти за услугата на локалната самоуправа во создавањето иницијативи за економски развој во нивните локални средини. Според Мајер Стамер ова веќе се случува, односно националните власти сè повеќе ја согледуваат потребата за поддршка на ЛЕР, пред сè како резултат на проблемите од недостиг од буџетски средства, но и немање доволна расположливост на информации за карактеристиките на локалните услови и околности, со што практично нивните ингеренции се ограничени и несоодветни на потребите, проблемите и на предизвиците што се случуваат во самите локални заедници.

Проучувањето на еволуцијата на локалниот развој потврдува дека, иако самиот термин ЛЕР пред 1980-тите ретко се употребувал, неговите зачетоци, набљудувани во контекстот на неговата поширока содржина, може да се бараат уште во подалечно минато. Ако еден до суштинските елементи на ЛЕР е мобилизирање на сите расположливи ресурси и потенцијали во потесното локално опкружување за зајакнување на локалната економија и за стекнување доминантна положба во окружувањето, тогаш зачетоците на ЛЕР се извлекуваат уште од моментот кога во Европа постоеле градови-држави, кои како резултат на развојот на занаетчиството, трговијата и банкарството станувале се позначајни економски центри и добивале сè пазначајна улога во економскиот развој на

целокупното општество. Следен тренд, во еволутивен контекст, се поврзува и со појавата на низа владини потфати и проекти т.н. развој на заедницата, евидентни некаде во 60-тите години на минатиот век, кога поради општото незадоволство од нагласувањето само на квантитативниот економски пораст, односно неефикасното и несоодветното задоволување на потребите и на интересите за локалниот амбиент, граѓаните тежнеле кон стекнување некои нови права за одлучување за сопствената егзистенција во насока на постигнување поголема еднаквост и одржлив развој. Овие проекти и потфати имале цел да го забрзаат развојот на неразвиените подрачја каде што не постојат организирани и компетентни локални сили (Василевиќ, 2012).

Локалниот економски развој по 1980 година се наметна во самиот фокус на порастот и развојот и како одговор на постојната дихотомија во справувањето со економијата, односно на поделбата на макроекономија и микроэкономија (Василевиќ, 2012). Во оваа смисла, со нив, конкуренцијата, како резултат на глобализацијата на пазарите и производствените фактори, станува сè поголем атрибут на економскиот развој и не само што се проширува и продлабочува на ниво на националните економии туку сè повеќе се осознава фактот дека субнационалните единици треба исто така да се справат меѓусебно во контекст на доближување до нараснатите стандарди на економската ефикасност. Создавањето на амбиент за меѓусебна конкуренција носи голем број на позитивни екстерналии за заедницата, а создава и можности преку кои граѓаните можат да ја спроведуваат ефикасноста во управувањето на нивните локални избраници, како и перформансите со резултатите на другите општини. Од друга страна, конкурентноста не треба да значи грабење на колачот на сметка на други, туку креирање позитивни екстерналии за локалните заедници, кои се потпираат пред сè на соработката што се иницира помеѓу самите нив, бидејќи се иницира помеѓу самите нив, бидејќи од нивната синергија се создава можност за реализација за проекти и програми од меѓусебен интерес. Оттаму, погрешно е толкувањето дека терминот „локално“ треба секогаш да се идентификува исклучително со територијата на единицата на локална самоуправа, бидејќи создава придобивки и за пошироката околина и оттаму, доминантниот процес на управување на економскиот развој треба да биде во тесна соработка и корелација со други заедници на регионот. Конечно, улогата на ЛЕР во поттикнувањето, односно креирањето конкурентни перформанси во заедницата, не бара потпирање само на

концептите на пазарниот фундаментализам, туку паралелно интегрирање на невидливата рака на пазарот, од една страна, и на државната регулација, од друга страна.

Паралелно од растечкиот тренд на развојот на концептот за локален економски развој, теоретски се посочува различната дилема во содржината на политиките и стратегиите на ЛЕР, и тоа во зависност од периодот во кој се имплементираат. Така, Светската банка нивната еволуција ја согледува преку диференцирање четири развојни брана, чии корени влечат од земјите каде што најпрактично се случуваат и функционираат, а тоа се Канада, САД и Европа.

Растечкиот тренд на развојот на концептот за локален економски развој се одвивало по етапи и тоа:

- Првиот бран, кој е евидентен во периодот од доцните 1960-тите до раните 1980-тите години, локалните власти масовно инвестирале во изградба на скапи индустриски инфраструктури за да ги привлечат странските директни инвестиции. За постигнување на овие цели се користеле економските мерки од типот на грантови, огромни неповратни средства, субвенционирани заеми чија цел биле инвестициите во локалната индустрија, даночни олеснувања, скапи техники за регулирање индустриски технологии на високо ниво и други. Во недоволно развиените региони акцентот бил ставен врз автомобилската и челичната индустрија за да се привлечат комплементарни индустрии и придружни сродни индустрии. Клучни фактори на конкурентноста биле евтината работна сила и земјиште и намалувањето на даноците, проследени со агресивна маркетинг-стратегија насочена кон привлекување на странски директни инвестиции.
- Вториот бран на локален економски развој, кој го карактеризира периодот помеѓу 1980-1990 година, фокусот на интересот на локалните власти се префрлил кон зачувувањето и порастот на постојните локални бизниси, проследени со понатамошна тенденција да се привлечат и други инвестиции, но во денешно време се насочени кон специфични сектори или географски области. За постигнување на овие цели локалната самоуправа ги користела следните инструменти: директна финансиска поддршка на поединечни компании, основање на

бизнис-инкубатори и обезбедување деловни простории, одржување советувања и обуки за мали и за средни претпријатија, техничка поддршка, давање поддршка за почнување нови бизниси и инвестиции во тврдата и во меката инфраструктура. Исто така, карактеристичен за овој период е заедничкиот ангажман на централната и на локалната власт во намерата за изградба на индустриски паркови, обезбедување широка палета даночни олеснувања и финансиски стимулации. ЛЕР-политиките во овој период биле фокусирани врз адаптирање кон променетите економските услови, како и обезбедување на неопходните образовни профили и технолошка инфраструктура.

- Третиот бран на локалниот економски развој, почнува некаде на средината на 1990-тите години. Фокусот се префрла во насока на поголеми финансиски трансфери кон деловните субјекти за да се создаде бизнис-средина што е поволна за извршувањето на деловните активности. Локалните власти во светот сè повеќе се ориентираат кон инвестициите во меката инфраструктура, јавно-приватните партнерства, мрежи на соработка во поддршката на инвестициите за подобрување на локалните компаративни предности. Во реализацијата на наведените цели, локалните власти ги користат следните инструменти: развивање стратегии насочени кон пораст на МСП, обезбедување конкурентна локална инвестициска клима, давање поддршка кон формирање на регионалните и пограничните мрежи и меѓуопштинската соработка, поттикнување на развојот на бизнис-кластери, унапредувањето и на обуката на работната сила, насочување на потенцијалните инвестиции во порастот на кластерите и воопшто подобрување на квалитетот на животот во рамките на заедницата.

Анализирајќи ги движењата на работите од 2000 година до денес светот, особено развиените пазарни економии, се соочуваат со четвртиот бран, кој се фокусира на интегрирање на локалната економија во глобалниот пазар, развојот на човековите ресурси и зголемена употреба на телекомуникациите, што потврдува дека во услови кога трендот на светската глобализација ја менува опачината на односите помеѓу одделните ентитети, така и потребите и детерминантите на економскиот развој во локалните заедници ги следат овие трендови менувајќи ги својата структура и содржина.

Може како заклучок за потеклото и за еволуцијата на ЛЕР, да изнесе дека: станува збор за релативно нов феномен и уште понов предмет на проучување, особено од аспектот на содржината на ЛЕР, која определува активности на локалната самоуправа од аспект на максимално искористување на локалните предности заради постигнување економски цели. Како и хронологијата на ЛЕР не е ниту еднодимензионална ниту еднонасочна. Покрај присуството на неколку брана на неговата историја, но сепак не може да се зборува за апсолутна поделеност ниту во простор ниту во време. Емпиријата вели дека во исти временски периоди во различни локални средини има комбинација на стратегии и на политики од различни бранови, односно дека речиси секогаш пристапите карактеристични за различните периоди во еволуцијата на ЛЕР се комбинираат и се комплементираат. Во современите услови постои изразена тенденција стратегиите и политиките на ЛЕР што беа втемелени пред сè на привлекувањето на инвестиции преку стимулативните пакети и даночни олеснувања да се заменат со нови инструменти и мерки што водат кон две клучни придобивки и тоа: создавање поволно деловно опкружување и селективно привлекување поединечни стопански гранки и активности, најчесто со промовирање на партнерства. Без сомневање, овие тенденции настануваат како резултат на промената на структурата на светската економија во која индустријата сè повеќе ја губи својата примарна улога, и тоа за сметка на услужните сектори и високите технологии.

Анализирајќи ги работите во последните триесетина години сведоци сме дека растечкиот подем на глобализацијата, која како светски мега тренд на економски план ги урна националните граници и предизвика радикални промени во светскиот економски систем. Од самиот почеток до денес глобализацијата доживеа огромен подем на економско ниво, кој се состои во создавање еден светски пазар за стоки, услуги, капитал и работна сила, интензивирање на конкуренцијата и зголемување на значајноста на транснационалните корпорации, како што се економските агенти. Глобалните промени влијаеја врз националните пазари да се реформираат во правец на глобално интегрирани пазари, современи економски системи да добијат универзални карактеристики и светот да стане „глобално село“.

Стратешко планирање на локалниот економски развој е процес на создавање цели и стратегии за управување со локалните заедници, со чија помош се насочуваат, координираат и организираат локалните активности, за да се

постигнат максимални ефекти во развојните напори.

Она што е важно да се направи уште на самиот процес на стратешко планирање е секако дефинирањето на реалните финансиски ресурси на општината за инвестирање во развојните економски програми и проекти. Главниот проблем при дефинирање на финансиската рамка за планирање на локалниот економски развој се појавува при усогласување на финансиските потреби за имплементацијата на одделни развојни интервенции од стратегијата на локален економски развој со динамиката на општинските буџетски ограничени средства.

Како главен ризик пак, во самото планирање на локалниот економски развој се однесува на прашањето дали предвидените ресурси и моменталниот капацитет на општината се доволни за имплементацијата на планираните активности. Затоа, паралелно со подготовката на стратешкиот план на локален економски развој, треба да се инволвира и подготовката на финансискиот план, чија цел е да ги усогласува финансиските потреби за имплементацијата на одделни развојни интервенции со динамиката на општинските буџетски приходи и расположливоста на преостанатите финансиски извори. Финансискиот план треба да биде приспособен на тригодишна рамка и насоки за буџетско планирање, се подразбира детално планирање на првата наредна година и ориентациско за другите две години.

Кога се одредуваат изворите на финансирање на ЈЕР, потребно е да се соберат информации за очекуваните трошоци на секоја активност и за расположливоста на различните извори на финансирање. Како да се прецизира која е клучната институција на финансирањето. Треба да се разграничат изворите на финансирање по години и по видот на инвестиции, односно да се направи распределба меѓу стратешки фокусираните области врз основа на подготвените стратегии и програми и доколку постои извесна несигурност дека средствата од наведениот извор нема да бидат обезбедени, треба да се предложат алтернативни извори на финансирање.

Подобрата алокација на средствата кон потребите за финансирање на локалниот економски развој, како битни елементи што ги посочуваат студиите на Светска банка се: обезбедување соодветна политичка поддршка како пресудна алка во донесувањето на одлуките за распределба на финансиските средства и поттикнување и растењето на свеста дека локалниот економски развој ќе генерира растечки приходи за општинскиот буџет. Целта, во тоа е дека имплементацијата

на развојните стратегии и програми во доменот на локалната економија ќе влијае врз генерирањето на нови активности и оттаму, нови приходи за општината.

Стратегиите за локалниот економски развој, се дефинираат како планирани активности за развој на специфични цели на заедницата засновани врз расположливите алтернативи и можности. Според тоа, тие активности претставуваат акциска рамка, која ги вклучува сите постојни ресурси, пречки и можности и води кон еден кохерентен пристап за економски развој. Сите стратегии за локален економски развој се одликуваат со специфичните карактеристики на дадената област и токму оттаму и тие се обликуваат според локалните ресурси со фокусирање на силните страни и слабостите на конкретната локална заедница.

Алтернативните програми на локален економски развој, од аспект на конкретните програми на кои стратегиите на ЈЕР треба да се сконцентрираат, идентификуваат четири стратегиски области: развој на инфраструктурата, унапредување на бизнис-климата, претприемништвото и инвестициите, развој на човечките ресурси и зајакнување на институционалните капацитети на локалната самоуправа, јавните претпријатија и граѓанските друштва. Ваквата генерализација, е конзистентна и со други извори на стручни мислења кои се занимаваат со истата тема, на пример Светска банка, ОЕЦД низа теоретичари, како Блејкли, итн.

Развојот на инфраструктурата, ваквите програми се наменети за подобрување на физичкото опкружување на ниво на локалните економски региони, што може нив да ги направи атрактивни места за деловно работење и за инвеститорите што имаат мотив да го вложат својот капитал на подрачјето на локалната заедница. Како специфични проекти се однесуваат на: изградба или подобрување на клучните патишта; подобрување на железничкиот и авионскиот сообраќај; подобрување или проширување на индустриските зони и деловни објекти; зголемување на расположливоста на вода за индустријата; унапредување на енергетските системи; проширување на телекомуникациските мрежи и слично. Карактеристично е, за ваквите проекти тоа што за нив се потребни големи финансиски средства и затоа нивното финансирање инволвира учество на повеќе субјекти, како што се државата, надворешните развојни агенции, регионалните организации и нивните пристапни фондови, како и приватниот сектор.

Овие активности и проекти се однесуваат на обезбедувањето финансиска

поддршка и нефинансиска на деловните потфати, потоа поддршка на истражувањето и развојот, организирање на обуки и тренинзи за развој на човечките ресурси, унапредување на образованието и организирање едукативни програми за доквалификација и за преквалификација, како и креирање разновидни институции што треба да им ја даваат потребната поддршка на локалните претприемачи како носители на деловните проекти.

Како нефинансиска поддршка, таа вклучува обезбедување голем број разнородни услуги што водат кон унапредување во областа на деловното работење и во организацијата на нè деловните потфати, областа на деловните финансии, сметководството, правната помош и правното застапување. Ваквата помош пред сè е наменета за малите и средните претпријатија, особено за претприемачите што првпат почнуваат свој бизнис, бидејќи големите претпријатија сами располагаат со специфичен кадар по однос на ваквите прашања. Давањето поддршка од ваков тип, доминантна форма се агенциите за мали и средни претпријатија на регионално ниво, кои сами го организираат давањето услуги од нефинансиска поддршка таму каде што има потреба.

Финансиската помош, обично, се дава преку определена понуда на непосредни кредити, било да е тоа преку гаранции од страна на банките или, пак од други финансиери од страна на локалната заедница.

Унапредувањето на бизнис-климата, претприемаштвото и инвестициите, како и подобрувањето на локалната деловна клима, не е едноставна сеопфатно да се одреди опсегот на програмите на подобрувањето на локалната клима, но може да се даде една ваква ориентација, односно дека тие инволвираат поттикнување на поволен деловен амбиент во кој ќе се одвиваат економските активности, во насока на олеснување во вршењето на деловните активности и поставување такви економски политики и инструменти на економска регулација што нив ќе ги поттикнат, но не и да ги попречат.

Стимулирањето на претприемаштвото и формирање на нови бизниси, развојот на мали и на средни бизниси претставуваат многу благотворен начин на интензивирање на економскиот пораст и развој во локалните заедници. Затоа, од една страна, поттикнувањето на порастот на постојните локални мали и средни бизниси и од друга страна, стимулирање влез на нови коминтенти на пазарот, како специфични проекти на стратегијата за промоција на развојот на мали и средни бизниси, заслужуваат посебен интерес во контекст на промовирање на

локалниот економски развој.

Техничка поддршка, значи советување на претприемачите за развивањето на бизнис-планови, менаџирањето, даночниот и фискалниот систем, едукативни програми за новите и млади претприемачи и слично.

Финансиската помош и поддршката за унапредување на финансиската состојба на мали и средни претпријатија, преку понуда на евтини кредити, бескаматни микро и мини-кредитни линии, обезбедување солидни грејс-периоди и соодветна функција при давањето на финансиската поддршка.

Привлекувањето на инвестициите е најатрактивниот и најлесниот пат кон економски развој, бидејќи не создава трошоци од стојалиштето на локалната заедница. Сепак, привлекувањето на инвеститорите од практична гледна точка е многу посложен и покомплициран начин за поттикнување на локалниот економски развој. Тука играат улога повеќе фактори, кои не зависат исклучиво од локалната заедница, туку од целокупната национална економска политика насочена кон интернационализација, наделовното работење. На пример, при изборот на локацијата за своите инвестиции, потенцијалните инвеститори бараат: целокупна поволна деловна клима во земјата, макроекономска и политичка стабилност, пристап до пазрот и слободна конкуренција, расположливи ресурси и локации, расположлива квалификувана работна сила, транспарентни законски регулативи и слично.

Од локален аспект за наблудувањето, овде ќе се задржиме само на оние претпоставки што се исклучиво во доменот на дејствувањето на локалните заедници, а во насока на поттикнување на порастот на инвестициите, кои се: расположливост со локации и со деловен простор без одложување на процесот на нивно добивање; ефикасни комунални системи; рамноправен третман и кон странските и кон домашните фирми; добри сообраќајни врски во земјата и со светот; квалификувана работна сила што може да се приспособи на современиот начин на стопанисување и која може брзо да се доквалификува за нови работи; добра понуда на локални доставувачи; современи образовани институции; можности за обука и за истражување; прифатлива локална регулатива; умерени давачки и даноци од страна на локалната власт; стимулативни пакети за инвеститорите. Повеќето од овие претпоставки сè всушност одлика на поволна деловна клима, а најатрактивна можност за потенцијалните инвеститори е секако онаа последната, односно бенифициите што им се даваат на самите инвеститори.

Од голема важаност е регенерирањето на запуштените локации. Во секоја општина може да постојат напуштени индустриски локации што се запуштени и за кои е потребно да се вложат труд и пари за да се врати нивната функционалност. Таквите локации ги има особено во земјите во кои дошло до масовно дезиндустризација, односно до реконструирање на стопанството од индустријата кон услужниот сектор. Искористеноста од овие локации е тоа што тие објекти веќе ја поседуваат потребната инфраструктура, како сообраќајна, енергетска и друга, па нивната ревитализација може да биде од корист за локалната заедница. Овде може да се вклучи и адаптацијата на напуштените згради, чиј простор може флексибилно да се уреди и искористи. Ваквиот простор може да се задржи или да им се продаде на заинтересираните фирми, а особено е погодна алтернатива за поттикнување на порастот на локалните фирми или охрабрување на новите бизниси, преку обезбедување на потребниот деловен простор под поволни услови.

Развојот на човечките ресурси се идентификува како клучен фактор за локалниот економски развој. Тука аргументите силно го поддржуваат фактот дека нискоквалификуваниот труд, особено меѓу сиромашните земји, е главното ограничување со кое се соочуваат потенцијалните инвеститори. Локалните власти се интермедијатор во два процеса, и тоа: во формирањето локални тела за обука и ја насочуваат потребата од дејствување на државните агенции за обука во локалната област. Исто така, локалните функционери често знаат да побараат од фирмите што ја вршат деловната активност во рамките на нивната област да им овозможат соодветна обука на нивните вработени.

Целта на овие програми е да се создадат можности за подобрување на состојбата на сиромашните граѓани, како и на припадниците на сите ранливи групи, како што се жените, младите, невработени лица и други.

Анализирајќи ги сите горе наведени алтернативни програми на стратегиите на локалниот економски развој, може да констатира дека сите имаат еден заеднички поширок хоризонт од нивниот опсег на дејствување, односно сите паралелно влијаат на еден благотворен начин врз клучните двигатели на порастот на вработеноста и кокурентноста на локално ниво и ги интензивираат економскиот пораст и развој на локалната економија.

Локалниот економски развој не може да се замисли без современа и одржлива патна инфраструктура. Ова важи како поврзувањето на секој локалитет,

со секој сегмент на ниво на тој локалитет, туку и за поврзувањето со поразвиените подрачја од државата, или со поголемите населени места, индустриски развиените подрачја или локалитети кои исто така имаат големо влијание и на локалниот развојот и на развојот на другите составни елементи од локален карактер.

Со развојот на патната инфраструктура директно влијае сè на економскиот развојот на секое подрачје или сегмент на една држава. Исто така има влијание и врз локалниот развојот, на сегментот како што е населено место и индустрискиот дел, односно локалитетот каде што се произведува некој вид на полупроизвод или производ, или поточно индустриска зона на тој локалитет кој е прогласен од страна на надлежните органи.

Локалниот развој битно влијае врз севкупниот развој на една држава, така што на одреден локалитет може да се изградат производствени или туристички капацитети. Оттука локалниот развој на едно населено место да има големо значење врз економскиот развој на државата и вработувањето. Сето ова може да се реализира и да се развива со модерната и современата патна инфраструктура каде ќе се поврзе секој сегмент од економијата на една држава.

Усвојување на стратегија за локален развој е добрата практика која покажува дека правецот на локалниот економски развој треба да се стави во една поширока и формализирана рамка: прво, со цел да се добие подобар увид и контрола врз неа; второ, да се даде можност поголема група субјекти да земе учество во процесот на развојното планирање и одлучување. Исто така, треба да се нагласи дека, иако економскиот развој е од суштинско значење за севкупната добробит на заедницата, тој сè уште е една од компонентите на целокупниот локален развој. Другите компоненти вклучуваат социјални прашања (како што се групите на инвалидите, малцинствата итн.), прашањата на животната средина, демографските прашања итн.

Поврзувањето на процесот на економски развој со програмски документи како што е локалната стратегија за развој е вообичаено добар начин да се стават сите битни прашања под една капа и да се бара најдобар начин да се реализира. Имено, познато е дека процесот на децентрализација во РМ стартуваше на 1 Јули, 2005 година, и дека со него општините добиваат нови права и обврски. Меѓу другото, една од главните поенти на овој процес е локалниот економски развој, како битен предуслов за одржливоста на општините и репер за успешноста на децентрализацијата.

Имајќи ги предвид ваквите состојби, токму инвестирањето може да биде најсериозно прашање за локалните власти.

Инвестирањето во видливата инфраструктура вклучува инвестирања во подобрување на физичката инфраструктура. Ваквите инвестирања ги прават локалните единици попривлечни за бизниси, тие ја подигнуваат вредноста на земјиштето и го подобруваат квалитетот на целокупното живеење. Некои видови на инвестирања се:

- Развивање, подобрување, проширување на бизнис зоните и на деловниот простор;
- Изградба или подобрување на автопатиштата;
- Подобрување на железничкиот транспорт на патници и стока;
- Развивање, подобрување и проширување на локалните пристаништа;
- Подобрување на локалниот систем за канализација и смет;
- Подобрување на системите за телекомуникација;
- Подобрување на системите за снабдување со електрична енергија и вода;
- Проекти за зачувување на животната средина.

Овие вложувања вклучуваат значителни трошоци и вообичаено вклучуваат национални или регионални субјекти. Локалните субјекти треба да им дадат приоритет според локалните потреби и да бараат начин да донесат инвестиција во нивните локални единици колку што е можно поскоро. Активната поддршка може да вклучи разни подготвителни дејства како што е изработувањето неопходни документи за планирање, обезбедување потребни дозволи и лиценци, или почетна градежна работа која може да биде финансирана од страна на локалните единици.

Инвестирањата во невидлива инфраструктура се насочени кон подобрување на деловното окружување и средината за бизнисите. Можните видови на инвестиции вклучуваат на пример, стручна обука со цел да се намали неусогласеноста помеѓу потребите на работодавачите и постоечката стручност на работната сила. Општината би можела да учествува во кофинансирање на ваквите програми и притоа треба да се поврзе со образовните програми во училиштата.

1.5. ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И РАЗВОЈОТ НА РУРАЛНИТЕ СРЕДИНИ

Развојот на руралните средини зависи од многу фактори, од големо значење е патната инфраструктура на руралните средини и урбаните средини. Развојот на урбаните средини има големо влијание врз развојот на руралните средини.

Современа дефиниција на поимот рурален развој, подразбира интегрален и повеќе секторски одржлив развој на рурален (вонградски) простор, интегрален, односно целосен развој на руралниот простор ова е битно заради диверзификација на руралната економија која во време на структурни процеси и настани се соочува со бројни проблеми како депопулација, стареење на населението, фосилизација на пејзажите како и генерално сè полошите социо-економски показатели кои ги сочинуваат овие простори пасивни и непосакани за животот. Диверзификација на руралната економија е клучна затоа што е предуслов за демографска стабилизација која претставува основа за одржување на сите компоненти на развојот.

Одржливоста, е клучна компонента за развојниот процес за неопходна рамнотежа на развојот на општеството, економијата и околината која се води од постојниот и континуираниот развој, а да биде безопасна за било кој елемент кој го чини интегралниот дел на развојниот процес. Крајната цел е јасно дефинирање на развојниот пат кој доведува до економски, општествени и политички промени, за подобрување на квалитетот на животот на целокупното население на руралната средина.

Слабо развиена рурална средина со лоши економски и општествени карактеристики не претставува проблем на самото подрачје, туку и на пошироки простори. Во контекст на државата, ниско развиена рурална средина претставува оптоварување на развојот на самата држава во целина. Таа последично имплицира проблем во развојот на секоја држава. Во случај на запоставувањето на развојот на руралната средина, последица за целата држава е: некористењето на основните ресурси, и слаба валоризација на постојните стратешки предности.

Без патната инфраструктура не може да се замисли развитокот на ниедно општество, па и руралните средини зависат од изградбата и развитокот на патната инфраструктура. Ова значи дека со патната инфраструктура се поврзуваат

руралните средини со урбаните средини, со региони од пошироко подрачје на ниво на државата, па и можност за поврзување и контактирање со пошироки региони дури и поврзување со главните коридори на државата и со други меѓународни коридори.

Сите капацитети кои се планираат да се изградат се бараат локации кои се поблиски, по можност до автопатот или ако нема можност до автопатот тогаш да биде локацијата покрај патот и тоа пат од поголемо значење како што се од типот на регионални патишта или автопатишта кои поминуваат и покрај руралните подрачја.

Од сето горе изнесено можеме да констатираме дека нема развој на руралните подрачја без изградена патна инфраструктура. Изградбата на патната инфраструктура значи интерес за изградба на производствени капацитети како што се производствени погони, различни видови на сервиси, мотели, хотели, туристички места кои се од големо значење за развојот на руралните средини.

По развивањето на патната инфраструктура се реализираат и другите капацитети како што се производството, туризмот и трговијата. Многу важна улога има и комуникацијата меѓу сите објекти и субјекти во руралното подрачје.

Патната инфраструктура, модерните транспортни средства како и современите комуникациски системи влијаат на развојот на секој сегмент во државата. Со овие модерни, развиени и современи системи се овозможува подобра комуникација на населението во руралната средина, снабденоста на подрачјето со прехранбени артикли, артикли за секојдневниот живот, развивањето на градежната индустрија, како што е доставувањето на градежните материјали за изградба на потребните објекти на руралните подрачја.

Од големо значење е и за развојот на селскиот и планинскиот туризам, трговијата, земјоделството, шумарството, на тоа подрачје и секојдневната миграција на луѓето од едно место до друго место, како што е секојдневното одење на работа, трговијата, снабдување на домаќинствата со потребните артикли и др.

Руралната средина за да има подобар економски развој, добро е да има свои индустриски производствени капацитети и да биде поврзана преку локалните патишта со регионални патишта и автопатишта, да се поврзе со урбаните средини како што се градови, региони, туристички центри, дистрибутивни центри, откупни центри, индустриски центри, и друго.

Позитивните искуства на европските земји за развојот на руралните средини, се показатели за целокупниот развој на стопанството и економијата воопшто.

1.6. ВЛИЈАНИЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ВРЗ УРБАНИТЕ СРЕДИНИ

Влијанието на транспортот во процесот на производството и нивно брзо, ефикасно и безбедно транспортирање до потребните дестинации, различно се појавува во различни држави и региони, исто така се појавува и се развива и во урбаните средини. Тоа зависи од големината на урбаната средина, потребите, развојот и друго.

За развојот на урбаните средини како и нивно поврзување со другите средини како што се: руралните, индустриските, туристичките центри и развојот на самата урбана средина треба да се планира патната инфраструктура која е од големо значење. Важна улога има за транзитните патувања низ урбаните средини посебно големите градови, главните градови на државите, и така наречените метрополи. Секоја урбана средина треба да има широки булевари, современи градски улици, раскрсници, надовозници, подвозници, паркинзи, патеки за пешаци и велосипедисти, за нормално одвивање на сообраќајот во тие населени места. Од голема важност е и доставувањето на различни видови стока, за трговијата, рестораните, продавниците, магацините итн. Движењето на населението за секојдневните потреби, одење на работа, пазарувања, спортските активности на населението, извршување на потребите по институциите (општински, државни и др.), како на локално ниво или потребите од државно ниво.

Сите овие потреби на луѓето не може да се реализираат без да има добра патна инфраструктура на урбаната средина, а ова директно влијае врз развојот на самата урбана средина. За да стане модерна и развиена урбана средина не може да биде без широки и модерни булевари со сите пропратни елементи како што се: пешачките патеки, велосипедските патеки, подвозниците и надовозниците за пешаци, мостовите, островите на булеварите, премините за пешаците, паркинг местата, премини под нивото или премини над нивото на булеварите или улиците на населените места.

ГЛАВА II – УПРАВУВАЊЕ СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

2.1. ВОВЕД

Во современите услови општ тренд е пораст на интересирањето и зголемениот обем на истражувањето во доменот на јавните услуги. Се појавува неопходноста на специфични знаења и вештини со кои вработените во секторот на јавните услуги треба да се одликуваат. Од вработените во јавните претпријатија и установи, а посебно од менаџерите, се бара да ги осознаат новитетите за да се надополнат со пропатните светски трендови и да ги применат во нивните компании, посебно во време на реструктурирање на самото претпријатие. Ангажирањето на добри менаџери е потребно за реализирање позитивни економски параметри. Менаџерскиот тим има задача, за нивната целокупна работа да поднесува извештај до надлежните органи кои се основачи на компанијата, за да се анализира нивната работа, односно нивното менаџирање со патната инфраструктура.

2.2. ОСНОВИ НА МЕНАѢИРАЊЕ СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

МенаѢирањето со патната инфраструктура е од големо значење за самата патна инфраструктура, за државата и за корисниците на патната инфраструктура затоа што поквалитетно менаѢирање со патната инфраструктура толку поквалитетни услуги за корисниците.

МенаѢерскиот тим за менаѢирање со патната инфраструктура треба да ги има во предвид следните активности за да бидат успешни во водењето, и тоа: професионалност, општествена одговорност, услужност, етичност, организациска околина и развој.

Професионалноста, е да пратат и применуваат Законите и законските

прописи во државата каде делуваат и нормите на кои се однесува на тоа конкретно делување во самата област.

Општествена одговорност, нивно делување на основните одговорности спрема друштвената заедница со квалитетни услуги и зачувувањето на здравјето и сигурноста луѓето, како и заштита на околината во согласност со развојните цели.

Услужност, применувањето во секој момент на услугата на корисниците, како би се осигурало искористувањето на патиштата без застој и останатите инфраструктурните објекти со кои располагаат.

Етичност, да се применуваат начелата на однесувањето со сите заинтересирани страни во вработувањето и тоа: корисниците, доверителите, банките, државните органи, установите, работниците, синдикатите, медиумите и јавноста.

Организациска околина, да тежи кон напредувањето и образованието на вработените, да го развива нивниот човечки потенцијал и интелектуален капитал со нагласок на изразена свест во значењето на секој поединец за организацијата (формата).

Развој, да осигурува неопходни ресурси како гаранција за континуан напредок и развој со квалитетно управување, здрава околината и сигурност.

Основните принципи во поглед со третите лица се: транспарентност, достапност на информации, независност, непристрасност, доверливост и етичност.

При водењето на патната инфраструктура менаџерскиот тим треба да ги има предвид и следните активности:

- Сигурност и заштита на здравјето на корисниците, сигурност и заштита на вработените;
- Услужност, достапност во секој момент на услуга на корисниците, разбирање за потребите на корисниците, да овозможува користење на патиштата и останатите инфраструктурни објекти со кои тие управуваат, одговорност спрема општествена заедница, модернизација на автопатиштата;
- Заштита на животна средина, заштита на водите, заштита на воздухот, заштита од бучавоста и заштита на озонот;
- Вложување во човечкиот потенцијал, да се воведат системи за

напредувањето и образованието на вработените и да се развива човечкиот потенцијал и интелектуалниот капитал со нагласување на изразена свест за значењето за секој поединец во организацијата (фирмата);

- Економичност, да се воведува заштитата на финансиските интереси претпријатието кое раководи со патиштата, одржувањето, наплатните системи, при што да не оштеуваат другите субјекти, да осигурува пораст на приходите од наплата на патарината;
- Развојни процеси, континуирано да се анализираат, развиваат и подобруваат процесите и нивните влијанија;
- Непрекинато подобрување, да се залагаат за континуирано напредување, развој и подобрување на управувањето со квалитетот, околината, здравјето и сигурноста, сигурност на информациите и управувањето со патиштата, одржувањето, системите за наплата, планирање и преземање заштитни мерки.

Политиката за квалитет, управување со околината, здравјето и сигурноста, работните активности за одржувањето и наплата на патарините, се насочени кон остварувањето на дополнителни вредности во рамката на основните процеси кои вклучуваат одржување на автопатиштата и наплата на патарината со посебен нагласок на давање насоки кон исполнувањето на сите потреби и осигурувањето на задоволството и сигурноста на сите клиенти и корисници.

Автопатиштата сè секогаш во корист на нивните постојани корисници, како да им се обезбедува користењето на патиштата и останатите инфраструктурни објекти со кои располагаат имајќи ги предвид и важноста на еколошките компоненти во извршувањето на сите нивни активности во согласност со целите на одржливиот развој.

Активностите кои се темалат на одговорностите спрема општествената заедница, насочувајќи го развојот во согласност на општествените интереси на заедницата, потребите на корисниците, заштитата на околината како и здравјето и сигурноста во согласност со позитивните Закони на државата, и во склоп на меѓународните норми, тие начела ги донесуваат следните цели и тоа: да придонесуваат во понатамошното развивање, осигурува понатамошен пораст на приходите од наплата на патарините, унапредување на модерното одржување на автопатиштата и наплата на патарината во склоп на Европските стандарди, да има

долготраен квалитет на услугите и сигурност на корисниците и клиентите, да има и да се почитува општествениот интерес на заедницата од аспект на чувањето на здравјето и околината, да се унапредат процесите и управувањето спрема меѓународните стандарди, развивање на човечкиот потенцијал и интелектуалниот капитал.

Интегриран систем на управување со квалитетот, околината, здравјето и сигурноста се темелат на следното: разбирањето на потребите на корисниците, повратните информации на корисниците за квалитетот на услугите, пратење и примена на законските регулативи, развој, пратење и примена на интерните акти на друштвото со кои се осигурува правилното управување со околината и здравјето и сигурноста, планирање на превентивните работи, реализирање на општествените барања и барањата за заштитата на околината.

Сите горе спомнати активности на менаџерскиот тим, континуирано ги пратат по пат на периодично испитување на делувањето на системот и донесуваат адекватни одлуки за континуиран развој на автопатиштата нивно одржување и за наплата на патарините.

Исто така, од голема важност е и образованието на вработените и ангажирање на надворешни компететни лица кои осигуруваат за постигнувањето на подбри резултати, квалитет управување со околината и сигурноста на сите како на вработените и така и на корисниците на услугите.

Со политиката за подобар квалитет на автопатиштата и нивното одржување, треба да бидат запознаени сите вработени во компанијата како и надворешните соработници, за да делуваат за подобрувањето на квалитетот на услугите како и заштитата на околината.

Менаџерскиот тим кој ќе менаџира со патната инфраструктура ќе зависи од видот и начинот на организирање, управување и сопственоста на самата компанија, по чија надлежност е управување со автопатиштата и каква политика треба да се води.

2.3. СИСТЕМИ ЗА НАПЛАТА

Собирањето на средствата е голем проблем за секоја институција и организација. Ова е од голема важност, како да се најде најдобриот систем за наплата на искористени услуги од страна на корисниците.

Системи на наплата на патарини постојат во сите поголеми држави. Ова се применува на наплатните рампи на самите автопатишта, при влез или излез на автопатот или на одреден патен првеец каде се применува системот на наплата, и се применува во скоро сите Европски земји и тоа : Италија, Франција, Португалија, Србија, Хрватска, а истиот систем е применет и во Република Македонија. Повеќето земји во Европа имаат систем за наплата, за искористување на автопатиштата при што се воведени „виџети“ (налепница) како систем на наплата на патарина, како што е случајот со Швајцарија, Словенија, Австрија, Бугарија и други земји.

Германија се исклучува од овој вид систем на наплата на патарини, бидејќи патарина во Германија не се наплатува. За одржување или за другите трошоци кои се потребни за искористување на автопатишта од страна на корисниците, се наплатуваат од другите извори. Плаќањето се врши при регистрација на моторни и приклучни возилата, од продажбата на нафта и нафтени деривати, како и други извори.

Хрватска во поголемиот дел од автопатиштата наплаќа патарина, по наплатните рампи кои се на самите автопатишта. Во Хрватска системот за плаќање е затворен.

Во Србија системот на наплатување на патарината е на самите патишта поточно на наплатните рампи. Плаќањето на патарината може да се врши со секакви видови на платежни средства или каритци.

Генерално можеме да спомнеме дека има разни системи за наплаќање патарини и тоа: електорнски отворен систем на наплата на патарина, електорнски затворен систем на наплата на патарина, „виџет“ систем на наплата на патарина, систем на наплата на патарина при регистрација на моторни и приклучните возила, итн.

2.4. ИСКОРИСТЕНОСТ НА МАГИСТРАЛНИТЕ ПАТИШТА/АВТОПАТИШТАТА

Република Македонија претставува важна раскрница на Балканот, која делумно ги ориентира транспортните протоци од и кон Европа, како и кон Африка и Азија, а со патните магистрала Е-65 и Е-75 и приклучувањето на патиштата Е-850 и Е-870 кои се поврзани и четрите мориња како што се:

Јадранското море, Средоземното море, Белото море и Црното море. Овие патишта се поклопуваат со магистралната патна мрежа на Република Македонија.

Со доизградувањето на магистралните, регионалните и локалните патишта, што е нормален процес во севкупниот развој на општеството и не може да биде спорен, потребно е да се води грижа за перманентна изградба и развој на автопатната мрежа.

Изградбата на патиштата бара ангажирање големи инвестиции, што спаѓаат во категоријата на фиксни трошоци. Што повеќе се искористуваат патиштата и што повеќе корисници, тоа значи помала цена на услугата, тоа овозможува да се задоволат поголеми потреби на корисниците на патиштата, а тоа значи постигнување повисоко ниво на индивидуална и општествена благосостојба.

Искористувањето на патиштата од страна на корисниците како критериум на транспортната функција на патот се: меѓународен транспорт, меѓу регионален транспорт, регионален транспорт и локален транспорт. Критериум за видот на транспортот спрема целта на движењето се: патишта кои служат за потребите на транзитните транспорти, патишта кои служат за друг вид на транспорт. Транспортот спрема оддалеченоста на патиштата се: со мала оддалеченост, средна оддалеченост и со голема оддалеченост. Критериумите за општествено економското значење на патиштата се: стопански, културно-просветни и управно политички. Еден од најважните е економскиот критериум, т.е. изградбата на секој патен правец бара ангажирање на големи инвестиции што спаѓаат во категоријата на фиксни трошоци.

Од табелата 2.1. можеме да видиме дека имаме податоци за превоз на патници со железничкиот сообраќај, патниот сообраќај, воздушниот сообраќај и водениот сообраќај, и тоа со податоци од 1994 година до 2013 година.

Посебно, ќе ги анализираме податоците, за превозот на патници преку патничкиот сообраќај, затоа што темата ни е анализирање на патаната инфраструктура како и автопатиштата на Република Македонија.

Трендот на превоз на патници од 1994 година сè до 1999 година е во опаѓање, додека пак од 2000 година, почнува трендот на раст на превозот на патници сè до 2013 година.

Порастот на капацитетот на превозот на патниците во патниот сообраќај е со мал процент секоја година, меѓутоа од голема важност е дека има пораст, затоа

што во овие години се појавуваат економските кризи во неразвиените земји и земјите во развој.

Табела 2.1. Превоз на патници во Р. Македонија

Година	Превоз на патници во илјади (1000)					Патнички километри во милиони (1,000,000)		
	Железнички превоз	Езерски и превоз	Воздухопловен превоз	Патен превоз	Градски превоз	Железнички превоз	Езерски превоз во илјади	Патен превоз во милиони
1994	1247	10	625	22487	127856	67	147	1033
1995	1075	7	623	18505	122152	65	319	971
1996	1549	5	536	17039	123064	120	128	888
1997	1713	4	482	20355	109052	141	95	877
1998	1716	15	577	18310	135254	150	375	864
1999	1662	10	1062	18336	136231	150	265	889
2000	1862	10	1009	15407	111408	176	321	774
2001	1344	3	508	13724	98474	133	117	831
2002	930	6	556	13854	101709	98	389	1042
2003	902	4	530	11836	94744	92	190	1344
2004	917	5	522	9295	84060	94	92	1110
2005	903	14	575	9442	78009	94	280	1087
2006	1011	17	582	8862	66687	106	317	1016
2007	1104	47	669	9412	61025	109	1063	1027
2008	1448	55	694	10147	64378	148	2560	1239
2009	1523	63	635	11607	65151	154	8788	1213
2010	1512	0	756	13474	64120	155	0	1441
2011	1421	28	835	15644	67072	145	850	1640
2012	1013	18	913	15595	69731	99	899	1403
2013	853	32	1067	16052	69063	80	608	1395

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија

Табела: 2.2. Превоз на стока во илјади тони во Р.Македонија

Година	Превоз на стока			Тонски километри	
	Железнички превоз во илјади тони	Воздухопловен превоз во тони	Патен превоз во илјади тони	Железнички превоз во милиони км	Патен превоз во милиони км
1994	1920	6852	3710	151	1498
1995	1910	9152	3072	169	1174
1996	1804	3807	2161	271	796
1997	2104	4628	2374	279	896
1998	2694	5022	1895	408	894
1999	2166	11282	2327	380	839
2000	3231	3512	2123	527	776
2001	2799	2329	21573	462	3131
2002	2208	2139	20471	334	3679
2003	2390	1802	22751	373	5450
2004	26741	1770	23249	426	5341
2005	3129	1624	25098	530	5576
2006	3800	1680	31083	624	8299
2007	4686	1941	24359	779	5938
2008	4206	2159	20075	743	3978
2009	2929	2127	33244	497	4035
2010	3097	2080	34782	525	4235
2011	2770	2185	32537	479	5381
2012	2539	2095	31340	423	5802
2013	2283	2515	31346	421	5145

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија

Табелата 2.2. ни дава податоци за превозот на стока и тоа превозот на стока со железнички сообраќај и превозот на стока преку патен сообраќај, податоците сè дадени за период од 1994 година до 2013 година. Меѓутоа од 2002 година има податоци и за превозот на стока за сопствени потреби на стопанските организации, податоци кои до 2001 година ги немаше евидентирано Заводот за статистика на Република Македонија. Од дадените податоци можеме да видиме дека превозот на стока за секоја година варира и нема ниту пораст, ниту пад на превозот на стока, од табелата се гледа дека најголем пораст на превозот на стока има во 2006 година и тоа кај превозот за сопствените потреби на стопанските организации.

2.5. УЧЕСТВО НА ДРУМСКИОТ СООБРАЌАЈ ВО ВКУПНИОТ СООБРАЌАЈ

Друмскиот сообраќај е сообраќај кој се одвива на патиштата. Тој е регулиран со соодветни сообраќајни прописи кои мора да се почитуваат од сите учесници. Основните правила на друмскиот сообраќај се усвоени во 1968 година, но сите држави не ја усвоиле оваа конвенција, а и меѓу потписниците се јавуваат отстапувања.

Друмскиот транспорт претставува најмасовен облик на превоз на патници и стока, на кратко и средно растојание. Основните карактеристики на овој транспорт се:

А) Позитивни карактеристики:

- Голема маневарска способност;
- Изразена мобилност;
- Автономност на транспортните средства;
- Брзини на достава;
- Достава „од врата до врата“;
- Широк спектар на примена.

Б) Негативни карактеристики:

- Големо вложување;
- Значајна енергетска потрошувачка;
- Ниска продуктивност;

- Загадување на животна средина.

Во многу делови на светот, сообраќајот е целосно организиран. Тоа ги подразбира раскрсниците, сообраќајните сигнали и знаците на раскрсниците така што го олеснуваат протокот на возилата. Во сообраќајот можат да учествуваат возила на моторен погон, возила без сопствен погон (велосипеди) и пешаците. Сообраќајните сигнали можат да се усогласуваат со останатите видови на сообраќај.

Организираниот сообраќај го намалува времето на патување. Имено, иако возилата чекаат на раскрсниците, заштедата на време е голема. Организираниот сообраќај може да преминува во дезорганизирање со настапувањето на вонреден настан, тоа се работите на патот, некои незгоди, или препреки, како што се животни кои се наоѓаат на патот, рушевини и слично. На големите движења како што се автопатиштата опструкцијата може да потрае сè додека сообраќајот не се регулира.

Патиштата според максималната брзина и некои други фактори се делат на: автопатишта, патишта резервирани за сообраќај на моторни возила, останати патишта и земјени патишта. Автопатиштата се видови на патишта прилагодени за да на нив да се овозможи што побрз и побезбеден сообраќај. Имаат две или повеќе сообраќајни коловозни ленти, а коловозните ленти се физички одвоени една од друга, така да не постои опасност од возилата од спротивниот правец. Затоа, на двете страни на патот постојат и ленти за застанување на моторните возила. Вкрстувањето со другите патишта и железнички пруги се изведени под или над нивото на автопатот. Не постојат пешачки премини, пешаците мораат да користат подземни или надземни пешачки премини. На деловите на автопатот каде постои опасност од втрчување на диви и домашни животни, се ставаат заштитни огради. Максималната дозволена брзина е различна од држава во држава. Најчесто е ограничена на 120 километри на час.

Патиштата резервирани за сообраќај на моторни возила можат да ги имаат истите елементи како и автопатиштата, но тоа не е задолжително. Тие се градат со широки коловози. На автопатиштата и патиштата резервирани за моторни возила забранет е сообраќајот за трактори, работни машини, велосипеди, запрежни и други слични возила.

Земјените патишта, се патишта без изградени коловози. Во овие патишта се вброени и патиштата кои имаат природен камен или земјена површина.

2.5.1. Учество на друмскиот сообраќај во Република Македонија во вкупниот сообраќај

Патната мрежа во Република Македонија се одликува со добра развиена мрежа, во вкупната должина од 14.182 километри, вклучувајќи автопатиштата и локалните патишта. Како главни оски на патната мрежа на Република Македонија се двата коридора, Пан-европски коридори. Коридорот VIII (исток – запад) и коридорот X (север – Југ).

Регионалните патишта обезбедуваат пристап до главните патни коридори и магистралната патна мрежа заедно со локалните патишта се од големо значење за развојот на локалната економија, привлекување нови инвестиции, мали бизниси и земјоделски активности низ државата.

Од вкупната должина на патната мрежа која изнесува 14.182 километри, од кои 242 километри се класифицирани како автопатишта, 911 километри се магистрални патишта, 3771 километар се регионални патишта, локалните патишта изнесуваат околу 9258 километри. Ако сето тоа го прикажуваме процентуално ќе видиме дека 2 % се автопатишта, 7 % магистрални патишта, 26 % се регионални патишта и 65 % останати видови на патишта.

Патниот транспорт во Република Македонија има најголемо учество во вкупниот превоз на стока и на патници. Во структурата на превозот на стока која се транспортира по патиштата низ Република Македонија, националниот превоз доминира над меѓународниот и транзитниот превоз. Исто така и патниот превоз доминира над железничкиот превоз.

Ако се анализира постојната патна конструкција во основа е цврста и со релтивно добар квалитет.

Во табелата 2.1. можеме да ги видиме подетално постојните и изградените патишта низ Република Македонија, по години и тоа од 2009 година до 2013 година. Во табелата може да се види видот на патот, категоријата на патиштата и должината на патиштата. Во табелата можеме да видиме и податоци за изградените мостови на магистралните патишта и на регионалните патишта, како и нивната должина.

Она што карактеристично, од табелата 2.3. за податоците кои се дадени, можеме да видиме дека нема изградба на нови патишта или поточно нема

изграден нов патен правец, туку е реконструиран или проширен дел од вкупната патната мрежа во Република Македонија, и тоа од 2009 година до 2013 година се проширени само 217 километри. Разликата е во тоа што, повеќето изградени патишта се локални патишта. Во Република Македонија, автопат или регионален пат воопшто не е изграден во овој период.

Табела:2.3. Изградени патишта и мостови по видови, категории и по должини во Р.Македонија

Години	2009	2010	2011	2012	2013
Патишта	13940	13934	13983	14038	14157
По вид на кловоз, во км					
Асфалт, бетон, коцка и сл.	8024	8091	8140	8308	8565
Макадам	1227	1204	1231	1181	1157
Земјени непросечни	4689	4739	4612	4549	4435
По категорија на патишта					
Магистрални	911	911	911	911	908
Регионални	3711	3771	3772	3772	3778
Автопати	251	251	259	259	259
Меѓународни Е-патишта	553	553	553	553	553
Локални патишта	9258	9252	9300	9355	9471
Мостови на магистрални и регионални патишта	1094	1094	1104	1104	1111
Должина во метри	27680	27680	27810	27810	27876
Мостови на локални патишта	451	472	487	514	461
Должина во метри	9531	9611	9581	10535	9710
Постојани	417	431	443	472	426
Должина во метри	8911	8946	8865	9818	9131
Привремени	34	41	44	42	35
Должина во метри	620	665	716	717	579

Извор: Државен завод за статистика на Република Македонија

2.6. ТРЕНДОВИ ВО ИЗГРАДБА НОВИ АВТОПАТИШТА

Од трендот и искуствата од развиените земји, како што се европските земјите од ЕУ и САД, и состојбата на патната инфраструктура во земјите од Балканот, можеме да забележиме дека, овие земји имаат развиена патна мрежа и модерен транспортен систем, кој влијае врз економскиот развој на државата.

За вклучување во Европската патна мрежа, Република Македонија има потреба од изградба на современи транспортни системи, техничко-технолошки како и други достигнувања за модернизацијата на квалитетна патна мрежа и современ сообраќаен систем на државата, за да се обезбеди нов квалитет, брзина на движење на моторните возила, безбедност во сообраќајот и други услуги при искористувањето на патната инфраструктура.

Автопатиштата се највисока класа на патишта кои се наменети исклучиво за движењето на моторните и приклучните возила кои се движат со големи брзини. Автопатиштата имаат посебен режим на движење на моторните возила, како што е безбедноста на сообраќајот, брзината на движењето на возилата, како и заштитата на животната средина од загаденост. Автопатиштата за разлика од другите патишта воглавно се градат вон ниво, како и преминувањето од еден на друг автопат се врши преку мостови или подвозници.

Инвестирањето во автопатиштата како дел од вкупната патна инфраструктура се големи, меѓутоа економско се исплативи. Модерната или современа патна инфраструктура придонесува за развивањето на економијата на државата, како и развојот на сите стопански сектори како што се: индустријата, транспортот, производствените капацитети, трговијата, туризмот и другите сектори во економијата. Затоа, изградбата на автопатиштата е силен импулс за целокупната економија, која продуцира вработување, работа за градежната индустрија, работа за превозните компании, преку нив и на многу други индустрии кои се поврзани, за изградбата на патиштата.

Република Македонија има потреба од подобрување на патната инфраструктура, реконструкција на постојните патишта изградба на нови патишта и автопатишта, како и обиколници, мостови и тунели и објекти потребни за модерна и современа патна инфраструктура. Во моментот во изградба се патните правци: Кичево– Охрид, Демир Капија – Смоквица и Скопје – Штип, истовремено

се проширува експресниот пат Велес – Кадрифаково, но целосно и темелно се реконструира и автопатот Велес – Скопје.

Анализирајќи ја сегашната состојба на патната инфраструктура, може да се предложат некои можни решенија кои би ја подобриле сегашната патна инфраструктура на Република Македонија. За следните патни правци да се изградат во автопатишта и тоа:

- Гостивар – Кичево;
- Охрид – Струга – Кафасан се до границата со Република Албанија;
- Кракот до с.Маврово и Маврово – Дебар се до границата со Република Албанија;
- Велес – Штип – Струмица се до границата со Република Бугарија, дел кој во моментот е во изградба;
- Куманово –Крива Паланка –Деве Баир се до границата со Република Бугарија;
- Велес – Прилеп – Битола – Охрид.

Модернизацијата на патната инфраструктура ќе ја поправи сегашната состојба и со изградбата на обиколниците покрај сите поголеми градови во републиката, тие ќе ги растерегуваат сообраќајот низ градовите и ќе имаат влијание за чиста животна средина. Останатите патни правци имаат потреба од реконструкција.

2.7. ПОВРЗАНОСТ НА НАСЕЛЕНИТЕ МЕСТА СО МАГИСТРАЛНИ ПАТИШТА/АВТОПАТИШТА

Урбаната заедница треба да го организира и унапредува квалитетниот живот на населението во градовите, со помош на идеи, општествени иновации, подигањето на еколошката свест на населението, а сето тоа со активно учество на локалната заедница. Урбаната заедница е покренувач на нови одржливи идеи, кои треба да се направат по мерка на човекот или на населението кое живее во тоа наслено место.

Урбаната заедница е склоп на идеи и проекти кои сочинуваат квалитетно, културно и здраво место за живот. Таа треба да го активира населението за учество на организирање на урбани простори, еколошко урбана средина, како и

искористување на сите урбани простори. Сето тоа да биде така организирано, за да има можност за подобар и поквалитетен живот на самото население. Населението да има можност за искористување на сите јавни простори, како и промоција на проекти кои нудат подобри урбанистички решенија. Од голема важност е културниот живот на самото население. Креативното искористување на слободното време на целото семејство како и на децата. Движењето по урбаната средина е можно со градскиот превоз, кој се организира од страна на урбаната заедница.

Од големо значење за целокупното население на урбаната средина е да организира навремено доставување на храната.

Секоја урбана средина поседува или развива своја сообраќајна мрежа, со повеќе видови јавен-масовен и приватно-поединачен превоз. Јавниот превоз е од посебно значење и претставува ѓрбет на целиот сообраќај во градот.

Сообраќајот во урбаните средини го сочинуваат: автобускиот сообраќај, минибуси, такси возилата како и индивидуланите возила на самото население.

Приградскиот сообраќај го сочинуваат автобуси, возови минибуси и друг вид на превоз. Меѓумесен сообраќај го сочинуваат: автобуси, возови и авио превозот.

Градската сообраќајна мрежа е составена од: улици, патишта, булевари, раскрсници, пешачки патеки, подвозници и надвозници за пешаците, мостови, паркинзи, катни гаражи како и железница.

Патиштата, низ населените се поврзани со автопатиштата, сите главни патишта поминуваат низ населените места, односно низ градовите или низ градските центри, кои поттикнуваат големи гужви во населените места. Затоа повеќето од градовите имаат и свои обиколници, кои насочуваат транзитните моторни возила надвор од населеното место.

Повеќето од градовите низ Република Македонија не се поврзани со автопатишта со кои располага државата, туку повеќето се поврзани со регионалните или друг вид на патишта.

2.8. ПОВРЗАНОСТ НА ЕКОНОМСКИТЕ И ИНДУСТРИСКИТЕ ЗОНИ СО АВТОПАТИШТА

Економските зони во Р.Македонија, се формираат од страна на Владата.

Меѓутоа, индустриските зони постоеја и пред официјалното прогласување на истите од страна на државата. Порано општините прогласуваа индустриски зони на ниво на општина и во таа локација почнуваа да се изградуваат индустриските капацитети.

Дирекцијата за технолошки индустриски развојни зони е основана од Владата на Република Македонија во Август, 2000 година, а официјално започнува со работа во Јануари, 2002 година. Во текот на 2006 година со натамошната имплементација на стратегијата за брз економски развој промовирана од страна на Владата на Република Македонија, инвестициите од странски капитал беа врвен приоритет на државата. Со тоа Технолошко-индустриските развојни зони добија историска улога во понатамошното забрзување на економскиот развоен процес на Република Македонија. На 5-ти Октомври 2006 година, е поставен камен темелник на новата фабрика на Џонсон Конторлс, а тоа е забележано како прв корисник на Технолошко-индустриската развојна зона Скопје 1. Потоа сè изградени и следните индустриски зони и тоа:

1. ТИРЗ - СКОПЈЕ 1
2. ТИРЗ – СКОПЈЕ 2
3. ТИРЗ – ШТИП
4. ТИРЗ – СТРУГА
5. ТИРЗ – ТЕТОВО
6. ТИРЗ – ПРИЛЕП

Поволностите во технолошките - индустриски развојни зони се десет години даночно ослободување, ослободени сè за период од 10 години од плаќање на данок на добивка и 100% се ослободени од персонален данок на доход за период од 10 години. Земјиштето во ТИРЗ во Република Македонија се дава под долгорочен закуп за период од 99 години. Инвеститорите се ослободени од плаќање на надомест за уредување на градското земјиште кон единиците на локална самоуправа, како и надоместок за добивање на градежни дозволи. Исто така имаат бесплатен приклучок за гасовод, водоводна и канализациона мрежа.

Концептот на мисијата на Дирекцијата за технолошки индустриски развојни зони се стреми да прерасне во меѓународен бизнис центар на Југоисточна Европа. Инфраструктурата е поддржана со најквалитетни услуги и непосредни поволности во регионот и пошироко.

Индустриските зони треба да се поврзани со модерна патна инфраструктура. Патната инфраструктура внатре во самата индустриска зона треба да биде прилагодена за моторните возила за потребите на индустриската зона. Индустриската зона треба да биде поврзана со автопатиштата и со железничката линија на најкраток можен начин од тој локалитет, потоа преку автопатиштата со регионот и пошироко, сè до меѓународно поврзување со сите држави во околината и пошироко. Ова е потребно за превозот на производите кои се произведуваат или полуфабрикатите кои се обработуваат. Сето ова треба да биде транспортирано на безбеден, брз и ефикасен начин како и за што пократок временски период.

ГЛАВА III – КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА НА УПРАВУВАЊЕТО СО МАГИСТРАЛНИТЕ ПАТИШТА/АВТОПАТИШТАТА – СВЕТСКИ, ЕВРОПСКИ И БАЛКАНСКИ ИСКУСТВА ОД ПРАКТИКАТА

3.1. УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО САД

Познато е дека во САД, автопатиштата се консолидираат прилично подоцна во однос на другите држави. Тие се здобиваат со епитетот „ветена земја“ и ги канат доселениците од сите останати земји во светот да ги скројат своите животи на американската земја. Најзначаен момент во историјата на САД, е миграцијата кон Запад, освојувањето на просторот западно од Нова Англија, и секако негово населување. САД можеби го немаат најголемиот дворец, како што имаат другите држави, немаат најстара тврдина, немаат римски ископини, антички бањи, но го имаат еден од најпознатите автопати во светот, опеан во песни, претставен на телевизиски програми, познатиот „Автопат 66“, симболот на Америка.

Автопатот 66 официјално е пуштен во употреба во 1926 година, а наредната година сите патни знаци и показатели биле на свое место. Автопатот тргнува од Чикаго, Илиноис на исток, па оди преку државите Мисури, Ново Мексико и Аризона и завршува во Лос Анџелес, Калифорнија. Овој патен потег во себе обединува 3940 км, и поврзува различни култури. За тие што мигрирале кон Запад, овој автопат бил единствената артерија. Исто така, овој автопат од економска гледна точка, за луѓето кои биле населени по должината патот тој бил благодет за да ги унапредат и развиваат своите мали бизниси, нудејќи им секаков вид производи и услуги на патниците. Истите овие луѓе денес се во битка да го сочуваат историското име на патот кое е под закана да биде променето во Меѓународен автопатен систем.

Популарноста на патот расте и поради географските предели во кои е

сместен и поради причината дека се наоѓа главно на рамно земјиште, па така било возможно да се одвиваат разни трки со коли, камиони, па дури и тркачки маратони. Првото рекламно пано било поставено токму на овој автопат, и тоа во 1932 година. Во педесетите години од минатиот век, овој пат е главниот автопат на туристи упатени кон Лос Анџелес, како и Обоената Пустина, Големиот Кањон или Метеоритскиот центар во Аризона. Овој економски момент, довел до можноста да се развиваат поголем број на бизниси и разни дејности.

Може да се набројат повеќе популарни туристички дестинации по должината на „Автопатот 66“, главната улица на Америка, кој е длабоко вкоренет во американската психа како симбол на слободата и мобилноста. Денес, автопатот е одличен начин за патување и откривање осум различни држави низ кои поминува, но и да се видат некои од најчудните и најневообичаените патнички атракции. Една од најважните атракции и обележја е знакот поставен на половина пат помеѓу Чикаго и Лос Анџелес, од кое место до крајните дестинации се протегаат 1139 милји, а знакот е поставен во Тексас. Автопатот поминува низ еден зачудувачки мост со звучно име „Мост на ланецот од камења“. Најинтерсно обележје е дека мостот е со свиок од 22° на средината, кој е опасен за одвивање на сообраќајот. Затоа тој мост денес е отворен само за пешаци и велосипедисти. По овој автопатот не се учи само за осумте држави, туку се учи и за историјата на САД. Едно од многуте места е и споменикот наречен „Патека на солзите“, кој е во сеќавање на сите оние Широки домородци кои умреле и тагувале поради нивно насилно отселување од родната земја.

Остатоците од оригиналниот автопат сè уште можат да се видат, но посетителите би се зачудиле дека токму тоа се димензиите на најпознатиот автопат во САД. Имено, примарно автопатот бил широк само 9 стапки или 2,5 метри. Сè претпоставува дека првите градители не предвиделе дека две коли можат да се движат на истиот пат, во исто време, но во спротивна насока. Исто така еден од најпосетените атракции е и „синиот кит“, кој сè уште стои покрај патот како дел од реклама која ги повикува посетителите да го посетат овој базен на отворено. Дека автопатот не е лишен од улична уметност, сведочи „Ранчот на кадилаци“.

Автопатот 66 е одличен пример за тоа што преставува Америка денес, како и поради кои причини настанала, почнувајќи од првите населувања во XVI век, па сè до големите индустриски и економски промени во општеството. Автопатот е

можеби најверодостојниот начин на запознавање на географијата и историјата на оваа земја и затоа неговата популарност, како имиџот на слободата што ја нуди, никогаш нема да престанат да привлекуваат туристи, авантуристи, сериозни уметници и други заинтересирани луѓе. Сета ова авантура може да трае неколку дена пат и неколку илјада километри возење по овој пат.

3.1.1. Видови управувања со автопатиштата

Адекватното управување со автопатиштата е од големо значење за нивно, одржување, реновирање, проширување, но и изградба на нови автопатишта. При управувањето со автопатиштата од големо значење е и организирањето на државниот систем на контрола, а од тоа зависи системот на управувањето со автопатиштата. Постојат различни видови на управувања: управување од страна на државата или од државните институции, управување од страна на приватни компании (формирани од страна на поединци, здружени акционери), или така наречено комбинирано управување. Комбинираното управување е управување со автопатиштата од страна на приватните компании со мешовит капитал со државните органи или институции, или компании формирани од страна на одредена држава.

Америка, широко го вклучува приватниот сектор за одржување (тековно функционирање) на патиштата кои биле изградени од страна на државата. Комбинираното управување од страна на приватните и државните компании, се практикува во исклучителни случаи. Тоа се покажало како неуспешно управување. Затоа, дошло до стечајни постапки на приватните компании кои менаџирале со патиштата, како и некои случаи каде наплатата на патарините била управувана од страна на приватните компании. Мешовитото управување се докажало како неуспешно, затоа што приватните компании се заинтересирани повеќе за приходите, а не за одржувањето, инвестиците и модернизација на автопатиштата.

Исто така има случаи каде државата има давано патишта под концесија на одреден период, и тоа се покажало дека не може да биде економски оправдано за приватната компанија и пак се враќа на управување на државните компании.

Системот на наплата на патарина е нов извор на приходи, додека претходно патиштата биле одржувани со средства од буџетот на државата. Ова

одржување било во многу држави. Може да се спомне дека само Америка, како држава ретко употребувала вакви фондови за поддршка на јавниот превоз во урбаните области. Патарините се отворен извор за финансирање на јавните патишта или автопатиштата, финансии и не чекаат од државниот буџет, и ова може да го поттикне приватниот сектор за да се приклучи во делот на управувањето со автопатиштата.

Во основа, сè зависи и од тоа каква политика води државата, каква патна инфраструктура има и спрема тоа и води своја политика за управување или менаџирање со јавните патишта или автопатиштата.

Некои сојузни држави воведуваат наплата на патарина, со намера да ги насочат учесниците во сообраќајот кон други возила, да се користи јавниот превоз и по можност да се насочи сообраќајот кон другите видови на сообраќај, како што е искористување на железничкиот сообраќај и внатрешниот воден сообраќај и друго. Други сојузни држави пак воведуваат наплата на патарината со намера да се наплатува на одреден реон во интерес на другиот реон за да може да се развие, со искористувањето на патната инфраструктура.

3.1.2. Системи за наплата

Изворот од системот за наплата на искористување на автопатиштата е еден од посигурните извори за финансирање на патната мрежа. Овој извор може да изнесува околу 20%, од буџетот на фондот за патишта.

Постојат повеќе системи за наплата на патарина. Воведувањето на било кој систем на наплата во една држава е диктирано и од затекнатиот систем на наплата од минатиот период, бидејќи неговата драстична промена бара поголемо зафаќање, односно вложување поголема сума на финансиски средства.

При применувањето на системот на наплата мора да се потенцира дека е неопходно да се осовремени постојниот систем на наплата за користење на автопатиштата, како би се зголемиле средствата што се собираат од наплатата и би се спречиле малверзациите со наплата на патарина. Може да се каже дека сите модели или системи имаат свои предности или негативности.

Постојат повеќе видови на системи на наплата на патарина, кои се произлезени од различни светски искуства и тоа се:

- Затворен систем на наплата;

- Отворен систем на наплата;
- Налепница (вињет) систем на наплата;
- Плаќање при регистрација,

Затворениот систем на наплата не дава можност на корисниците на автопатот да возат по него, а потоа пред наплатните станици се исклучуваат доколку не платат за услугата. Тој бара мала почетна инвестиција за поставување кабинини за наплата на сите исклучувања од автопатот. Начинот на плаќање би бил со земање картичка при вклучување на автопатот и плаќање при исклучувањето од автопатот, а цената би била за секоја измината делница на автопатот.

Отворен систем на наплата, е систем на наплата кој неопходно е да се осовремени заради зголемување на неговите перформанси во наплатата. При тоа осовременување на системот на наплата, во прв ред се мисли на воведувањето на електронски систем на наплата (безготовинско плаќање), покрај готовинското плаќање со пари и кредитни картички.

Плаќање при регистрација на возилата, со овој начин би се собирале средствата однапред од корисниците, но овој начин на наплата се однесува дискриминаторски кон оние возачи кои не ги искористуваат патиштата за кои се наплатуваат.

Системот на електронски начин на плаќање може да се реализира повеќе начини и тоа: со при-пејд и пост-пејд картички, како и со електронски микробранов уред. Воведувањето на електронско плаќање ќе овозможи и зголемување на протокот на возила кај наплатните станици.

Вињет систем на наплата на патарина функционира од неодамна, на тој начин што користи самолеплива налепница (стикер), кој се лепи на предната страна на возилото поточно на ветробранското стакло и ги содржи податоците за времетраењето на користење и контролен купон кој се чува во возилото „Вињетот“ има различен рок на траење кој ја дефинира и цената.

Системот на наплата на патарина, многу често бил применуван во САД, така што постојат различни искуства. Во зависност од искористување на производната техника и технологија, посебно е применет „вињет“ системот. Притоа се применуваат и двата системи на наплата, електронски затворен систем на наплата на патарина и електронски отворен систем на наплата.

Сојузните држави Алјаска, Аризона, Хаваи, Ајдахо, Ајова, Јужна Дакота, Тенеси, Вермонт и Вајаминг никогаш немале воведено систем на патарини,

додека Конектикат, Кентаки, Орегон и Џорџија во минатото имале патарини, но потоа го напуштаат овој систем. Конектикат, Кентаки, Мичиген, Џорџија и Тенеси во моментот имаат предлози за изградба на идните патишта со плаќање.

Тексас е една од 29-те држави што го наплаќа искористувањето на одредени патишта. Овие патишта изнесуваат околу 503 милјии од вкупниот патен фонд. Во државата Флорида патарини се наплатуваат на 719 милјии од вкупните патишта, додека граѓаните во државите како што се Њујорк, Пенсилванија и Оклахома плаќаат за користење на околу 550 милјии од вкупните патишта во тие држави.

Во продолжение е прикажана листата на сојузни држави во САД во кои се вклучени системи за наплата на патарини:

1. Алабама има воведено електронски систем на наплата, наплатата се врши со пари, при што дел од возилата се ослободени од ваквата обврска;
2. Калифорнија ги има воведено сите видови електронски системи на патарина, а плаќањето се врши со пари или со картички;
3. Колорадо има воведено електронски систем на наплата на патарина, плаќањето се врши со пари или со картички;
4. Делавар има воведено електронски систем на наплата на патарина, плаќањето се врши со пари или E-Zpass (електронски систем за наплата на патарина). Возачите имаат припејд сметка и поставуваат на ветробранското стакло (шофершајбна) на своите возилата или на регистарските таблички мал електронски уред наречен транспондер. Со проаѓањето низ патарина, автоматски се одзема одредена сума пари од нивната при-пејд сметка на E-ZPass;
5. Флорида има воведено електронски систем на наплата на патарина, плаќањето се врши со пари или со картички;
6. Џорџија има воведено електронски систем на плаќање, плаќањето се врши со пари или со картчка;
7. Илионис има воведено електронски систем на наплата на патарина, плаќањето се врши со пари или E-ZPass (електронски систем за наплата на патарина преку припејд сметка). Исто така се применува и I-Pass (припејд електронски систем за наплата на патарина кој овозможува автоматско плаќање патарина додека се вози).

8. Индијана поседува електронски систем на наплата на патарина, а плаќањето се врши со пари, E-ZPass или I-Pass;
9. Канзас има воведено електронски систем на наплата на пататарина, а плаќањето се врши со пари, E-ZPass или I-Pass;
10. Мериланд има воведено електронски систем на наплата, плаќањето е само електронски, готовината не е прифатена, туку преку EZ-Pass системот на плаќање или преку видео (Tolling) систем;
11. Масачусетс има електронски систем на наплата на патарината, плаќањето се врши со пари, со E-Zpass систем или патарина со лиценца;
12. Минесота има воведено електронски систем на наплата на патарината. Сите возачи мора да имаат Mn Pass (електронски систем за наплата на патарина што е управуван од Министерството за транспорт во Минесота). Интересно е што за време на врнежи, патарината изнесува 0,25 долари.
13. Њујорк има воведено електронски систем на наплата на патарината, а плаќањето се врши со пари или и E-Zpass;
14. Њу Џерси има воведено електронски систем на плаќање на патарината, а плаќањето се врши со пари или E-Zpass;
15. Оклахома има воведено електронски систем на наплата на патарината, а плаќањето се врши со пари или К-Tag (наплатувач на патарина за Kansas; Turnpike е наплатувач на патарина);
16. Пенсилванија има електронски систем на наплата на патарина, а плаќањето се врши со пари или E-Zpass;
17. Тексас има електронски систем на наплата на патарината, а плаќањето се врши со пари или со картички.
18. Вирџинија има електронски систем на наплата на патарината, а плаќањето се врши со пари или E-Zpass;
19. Вашингтон има воведено електронски систем на наплата на патарината, а плаќањето е по електронски систем на плаќање. Се прифаќа плаќањето со пари, односно E-Zpass;

Во почетокот на дваесетиот век, автомобилите биле новина, единствено можеле да се возат само богатите луѓе. Поголемиот дел од Американците биле задоволни ако имале коњи или ја користеле пругата кога сакале да патуваат од

едно место до друго. Граѓаните во поголемите градови имале секаков вид превоз.

Порано немало потреба да мислат за развивање на патната инфраструктура или за развивање на патниот мрежен систем, бидејќи немало многу моторни возила. Индустријата за производството на моторни возила не била толку развиена.

По зголемувањето на производството на различните видови на превозни средства се појавува и потреба од развивањето на патниот систем или така наречено патната инфраструктура. Производството на автомобилот, во САД – „Форд“ има произведено околу 16,5 милиони возила, тие возила за кратко време биле продадени.

Подолна, со развивањето на цивилизацијата се појавиле повеќе видови на превоз како што сè, трамвајска мрежа, подземна железница, градски автобуски превоз, такси превоз, превозот со сопствени возила, или друг вид на превоз, сите споменати видови на превоз при искористувањето од страна на луѓето тоа значи и искористеноста на патиштата или автопатиштата, како и превозот на стоката.

3.1.3. Учество на автопатиштата во вкупната сообраќајна инфраструктура

Соединетите Американски Држави имаат 51 сојузна држава, 9,83 милиони километри квадрати површина, преку 300 милиони жители и е трета најголема земја на светот по вкупната површина. Америка е од најразновидна етничка структура како последица од масовните миграциски движења од различните држави. Стопанството на оваа држава со номинален бруто домашен производ од 13 трилиони долари, преку 25,5% од вкупниот светскиот бруто производ. САД е една супер сила, која доминира и во економијата, политиката, културата и во воените сили, само за одбраната троши преку 50% од светските вложувања во таа област.

САД има планински релјеф Апалачи и Стенови, планините сè повеќе на западниот дел од државата, ниските Апалачи се наоѓаат на источниот дел на државата. Источно од Мисисипи, најповеќе се реки, тие се на северниот дел Америка, каде има и многу шума. САД има долга граница со Канада и Мексико, границата со Канада е долга 8893 км, а границата со Мексико е 3326 км, САД има вкупно 19.924 км водена граница.

САД е најсилна држава во светот, по стопанската развиеност, проценките во 2014 година зборуваат дека вредноста на американската економија е околу

17.528 милијарди долари, т.е. 53.101 долари по глава на жител, со преставува држава со најголема плата во светот.

3.1.4. Трендови во изградба на нови автопатишта

Во САД обновата на земјата започнува со изградбата на автопатот кон западот на државата, исто така движењето на населението од еден дел на државата кон другите делови било од големо значење за економскиот развој на државата, како и движењето на луѓето и транспортот на стоката. Со доведувањето на системот на автопатиштата, како еден национален систем на автопатиштата кој овозможил движење на патниците и да ги пратат стандардните патишта на било кој дел од Америка. Овој систем во САД е познат како систем автопат, или едноставно САД - автопатишта, за првпат во историјата се воспоставил стандард за патиштата и автопатиштата. Овој систем на автопатиштата е поставен со Федерален Закон во 1925 година, по изградбата на Линколн автопатот или Народните стари транс магистрала. Наместо именувањето на патиштата со различни имиња, со овој нов систем се употребуваат броеви за меѓународните патишта како стандардизирана заштита, за да бидат универзални и препознатливи. Најважна промена во овој систем е управувањето на патиштата од страна на државата.

Во извештајот на Дејвид З. Морис од 25 февруари 2016 година со наслов „Америка гради премногу автопатишта“, податоците се преземени од Канцеларијата за конгресен буџет која објавува серија препораки за прилагодување на начинот на кој федерални долари се доделени за изградба на автопатишта низ целата земја. Истражувачката агенција имаше неколку конкретни препораки:

Изненадувачки бил основниот заклучок дека, време е Америка да престане да гради толку многу патишта. Извештајот доаѓа откако автопатиштата низ земјата се соочуваат со трајни ефекти на непосредни и долгорочни предизвици. По неколкугодишен пад по рецесијата, вкупниот обем на патишта и автопатишта постојано се зголемувал во текот на изминатите неколку години. По воведувањето во употреба на евтино гориво, доаѓа до намален приход, и оттука до намалување на данокот од горива, со што се намалува федералниот фонд за автопатишта. САД очекуваат фондот до 2060 година да се зголеми за 33%.

Во продолжение се тврди дека Американците се должни да внимаваат на трошењето средства за автопатиштата. Американските патишта се клучен двигател на економскиот раст во текот на 20-тиот век. Со секое ново подобрување во системот им се овозможува на работниците полесен пристап до работните места, поттикнување поголема деловна специјализација и полесно добивање на потребните производи за потрошувачите. Сепак, постои сомнеж дека извештајот и податоците што ги содржи не се целосно прецизни и точни зато што степенот до кој новите автопатишта ја поттикнуваат економската активност, но генерално се намалува со текот на времето.

Во извештајот се наведува една од причините што новите автопатишта произведуваат помалку економски придобивки отколку што беше тоа порано. Како например, во 1940-тите години е изградена мрежа која го поврзува речиси секој дел од земјата. Со тоа се докажува дека проширувањето на патната мрежа и со проширувањето на тие автопатишта од четири на шест ленти на пример, не обезбедува пропорционално намалување на застојот. Тоа е затоа што зголемувањето на капацитетот на патиштата покрај постоечките патишта всушност поттикнува повеќе луѓе да се возат – феномен познат како „индуцирана побарувачка”.

Поради овој променлив пејзаж, се укажува на тоа дека поголем акцент треба да се стави на одржување на постојните патишта, отколку изградба повеќе нови патишта. Имено, скоро сите федерални средства во моментот одат на нови или проширени патишта, наместо на одржување.

Сепак, изненадувачки, федералното финансирање во моментот не вклучува блиска анализа на предлозите – помалку од половина од федералните пари на автопатиштата се врзани за износот на сообраќај на финансирани проекти, на пример се препорачува дека приоритетите за финансирање треба да им се дадат на државите кои спроведуваат поригорзни анализи за трошоците и придобивките од предложените проекти и документираат конкретни придобивки откако тие ќе завршат. Од извештајот се гледа дека користејќи ги постоечките податоци, се открива дека ова драматично ќе го префрли товарот од рурални на урбанистички проекти.

Може да се наведуваат 12-те најголеми американски автопатишта (12 of America's Biggest Highway Boondoggles), кој е објавен од страна на Ерик Џефе, поранешен шеф на бирото во Њујорк за „CityLab“. Тој е автор на „А чудно

лудило” и „Најдобар автопат на кралот” (Jaffe, E. 2016).

Треба да се спомне и тоа дека кога Тексас го прошири автопатот „Кети“ во реонот на Хјустон, очекувањата биле дека големиот уште поширок пат ќе го намали сообраќајот. Подоцна биле инвестирани околу 2,8 милијарди долари во автопатот од 26 ленти и се тврдеше дека е тоа најширокиот автопат на светот. Сепак, возачите кои секојдневно се минуваа по него не беа подобри. Со изградбата на повеќе ленти едноставно беа поканети повеќе автомобили, а до 2014 година, утринските и вечерните часови на патување се зголемија за 30-55 проценти, соодветно, во текот на 2011 година.

Лекцијата од проширениот автопат „Кети”¹⁰ е дека со проширувањето на патиштата со големи јавни трошоци не го подобрува сообраќајот и поминатите сообраќајни часови, постојат подобри начини како да се трошат овие пари, како што тврдат авторите на извештаите Џеф Инглис од Фронтиер група и Џон К. Оливиери од САД ПИРГ. Тие идентификуваат десетина проекти, кои чинат 24 милијарди долари, а се репрезентативни за проблемот. Притоа тврдат дека Америка нема да се луксузира и да троши десетици милијарди долари на нови автопатишта со сомнителна вредност. Државните и федералните носители на одлуки треба да ја преиспитаат потребата за проекти профилирани во извештајот и други кои немаат смисла во ерата на промените.

Во овој случај, тврдењето е покрепено со фактот дека постои природен излез за сите тие пари за проширување на автопатиштата, одржување на патиштата, за кое сите се согласуваат има витално значење. Поентата не е во тоа што не треба да се изградат нови патишта, туку проширувањето на автопатиштата треба да биде последно средство наместо резултат на непосреден инстинкт. Извештајот наведува и дава податоци за 12-те проекти и тоа:

1. I-95 проширување - Конектикат: 11.2 милијарди долари;
2. Тампа Бај Експрес Лејн - Флорида: 3.3 милјарди долари;
3. Државен автопат 45 Југозапад - Тексас: 109 милијарди долари;
4. Долината Сан Габриел Рута 710 тунел - Калифорнија: 3,2-5,6 милијарди долари;
5. I-70 проширување на исток - Колорадо: 58 милијарди долари;
6. I-77 Експрес Лејнс – Северна Каролина: 647 милиони долари;
7. Пугет Соунд Гатевај – Вашингтон: 2,8-3,1 милијарда долари;
8. Државен автопат 249 продолжување (Тексас): 337-389 милиони долари;

9. Проширување на САД 20 – Ајова: 286 милиони долари;
10. Посео дел Вулкан продолжување – Ново Мексико: 96 милиони долари;
11. Портсмут бајпас – Охајо: 429 милиони долари;
12. Мон-Фејет Експресен пат–продолжување–Пенсилванија: 1,7 милијарди долари.

3.1.5. Улогата на AASHTO

Американското здружение за државни патишта и јавен транспорт (American Association of State Highway and Transportation Officials - AASHTO), има значајна улога. Тоа има ингеренции за изградба, реконструкција, тестирање, воведување нови стандарди за патната инфраструктура, како и за воведување на новите насоки на движењето по патиштатата, проектирање на автопатиштата, предлагање за изградбата на нови патни правци, како и за изградба на нови автопатишта, планирање за чиста животна средина без загадување со издувните гасови што произлегуваат од страна на моторните возила при нивно движење низ патиштата.

Во функција на горе наведеното, за ваквите активности од страна на државата е формирано Американското здружение за државни автопатишта и јавен транспорт - AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials (www.AASHTO)). Ова не е државен орган, туку е советодавно тело на државните органи кои се занимаваат со целокупната патна инфраструктура на ниво на САД како целина. Основано е на 12 декември 1914 година. Ги покрива сите видови на транспорт, иако повеќето од членовите се активисти на оваа тело и се специјалисти за изградба на автопатиштата. Во него учествуваат инженери, економисти, градежници, архитекти, сообраќајни инженери, машински инженери, екологисти и други стручни лица кои се директно или индиректно поврзани со проблематиката за патната инфраструктура, како и чистата животна средина. Тоа соработува и со сите невладини стручни организации, кои даваат предлози до одговорните државни агенции кои се основани од страна на државата, и потоа овие предлози одат до секоја сојузна држава за нивно одлучување или по потреба и нивно ревидирање или до евентуална промена, и до конечно нивно прифаќање и реализација. Ова е пример на општа тенденција во америчкиот стил на владата за соработката со стручните организации кои рутински се ратификуваат од страна на

државните агенции.

Некои публикации од страна на AASHTO здружението, е и публикацијата така наречена „Зелена книга”, која го покрива функционалниот дизајн на патиштата и автопатиштата, вклучувајќи ги и крстосниците, стандардизирање на мостовите и нивно дизајнирање, хоризонталните и вертикалните кривини на патиштата, како и другите елементи од патната инфраструктура кои се искористуваат низ цела Америка. Исто така оваа здружение работи или соработува на истражувачките проекти. Еден од најважните проекти е патен тест, кој е примарен извор за податоците кои се искористуваат при разгледување на политиката за транспорт и конструкција на патиштата. Поголемиот дел од моменталното истражување во оваа здружение се врши за Националната програма за автопатиштата. Ова важи и за лабораториските анализи. Од нивна страна се предлагаат какви автопатишта и какви видови на мостови треба да се иградат, цврстината на мостовите, цврстината на бетонот и др.

AASHTO предлага изградба на патишта или инвестирање во патишта на федерално ниво, програми кои се од национален интерес и одговорност за резултатите (www.AASHTO). Така на пример, тие предлагаат:

- изградба на нови патишта и нивно одржување на урбани и рурални средини и нивно поврзување;
- зголемување на безбедноста во сообраќајот, меѓународната трговија и национална одбрана низ зајакнување на товарниот систем;
- сигурен превоз во сообраќајот;
- намалувањето на смртноста, нормалното одвивање на сообраќајот, подобрување на поврзувањето на урбаните средини со руралните средини;
- безбедносен систем на национално ниво, како и избегнување на природните катастрофи, одговорност на функционалните системи и управувањето;
- заштита на животната средина и квалитетен живот на населението.

Ова здружение предлага до државните органи или до владата на државата и како и колку финансиски средства да се вложуваат во патната инфраструктура, за да се исполнуваат условите за потребите на транспортните системи. Предложените финансирања треба да го сочуваат интересот на трговијата,

безбедноста во сообраќајот, мобилност и поврзување, како и здравата животна средина која е од голема важност.

Сите овие предлози треба ефикасно да се реализираат за да се постигнат саканите ефекти. Истите предлози се даваат и за железничкиот сообраќај, како и за меѓународниот сообраќај, транзитниот сообраќај, како и најважните коридори на државата.

Од голема важност се предложените проекти од страна на AASHTO здружението да се консолидираат меѓу државите, и да имаат флексибилност за реализирање на проектите, за да се постигне саканата цел, и да се задоволни сите држави. Исто така од големо значење е и меѓудржавната финансиска соработка за да се реализираат предложените проекти, затоа некои држави понекогаш инвестираат повеќе финансиски средства од другите.

Ова здружение предлага проекти за транспортните системи, како модерен безбедносен, брз, економичен транспортен систем, изградбата на пристаништа, дистрибутивни центри за подобрување на превозот на стоката и патниците, како за внатрешниот сообраќај така и за подобрување на меѓународниот сообраќај на државата, за брз, посигурен и побезбеден превоз на стоката, исто така предлагаат проекти за аеродроми и гранични премини.

Здружението се занимава и со проблемите на реновирање на старите патишта, автопатишта, нивниот систем за управување каков вид на управување во моментот има потреба државата, одржување и реновирање на потребните делници на патната мрежа, проширување и изградба на новите патишта или автопатишта.

Сите споменати проекти ги предлагат и се консултираат со локалните власти, со власта на ниво на државите, па се до власта на ниво на целата држава, за да биде поврзано на патната инфраструктура и другите проекти предложени од нивна страна во корелација со целата држава, така да нема проблеми за транспортот на стоки и патници во секој сегмент на државата.

Од голема важност е и здравата животна средина, како и квалитетот на воздухот и климатските услови, по потреба предлагат и изградба на филтер станици за прочистувањето на воздухот од издувните гасови и други видови на загадувања.

За сите предложени проекти од нивна страна се предлагаат и рокови за нивна реализација, тие имаат за задача да го проверуваат квалитетот на реализираните проекти, да се запазат роковите за нивно реализирање и што е

нормално сето тоа да бидат економски исплатливи проекти за локалните власти и државите и на федерално ниво.

Клучна задача на здружението AASHTO се реформите кои се предлагаат на локално ниво, на државно и на федерално ниво, да се подобрува одговорноста за постигнување на резултатите низ употребата на федералните средства за превоз. Секоја држава да има преглед за инвестирањето во одредени области, и нивните резултати за оправданоста на финансирањето.

Изработување на програмите за реформи се неопходни за развивање и модернизирање на патната инфраструктура во САД. Затоа има потреба да се преземаат следни активности за реализација на предложените програми од страна на здружението и тоа: артикулирање на сојузните потреби за федералните програми, рефокусирање на сојузните програми за намерите на националните интереси, реконструктирање на програмите за автопатиштата и ревидирање на транзитните програми, за фокусирање на националните програми кои се избрани, да се потврдуваат националните намери или планови кои се претходно планирани, да се развиваат државите кои планираат управување со учинок на планирање и избор на проекти кои секоја држава ќе работи за постигнување на националните претходно утврдени намери, да се развиваат државите со водење на процесите на мерење на перформансите низ кое секоја држава ќе мери и известува за напредокот и постигнувањето на националните избрани цели. Сите овие преземени мерки се во интерес на државата и безбедноста на животната средина, минимизирање на штетните влијанија врз животната средина и глобалните климатски промени, и за подобрувањето на квалитетот на животот.

Ова здружение има предложено до федералните органи околу 100 различни проекти и транзитни програми кои ќе имаат влијание за развивањето на патната инфраструктура и целокупната потреба за транспортот на стоката и патниците, како за развивањето и на транспортните транзитни коридори, кои имаат големо влијание за развојот на руралните средини, урбаните средини, како и за развојот на државите, и во целост за развојот на федерално ниво на државата, за наредните 50-ет години.

3.1.6. Автопатиштата и структурата на населени места

Структурата на автопатиштата е така изградена што нема населено место

кое не е поврзано со модерна, современа, квалитетна патна инфраструктура. Посебно за САД може да каже дека нема населено место што е одалечено од автопатот повеќе од 3(три) километри. САД го имаат еден од најпознатите автопати во светот „Автопатот 66“. Автопатиштата системски се планирани и изградени, така да нема сегмент на државата каде не е поврзан со патната инфраструктура, односно со автопатиштата.

3.2. УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО ОДДЕЛНИ ЕВРОПСКИ ДРЖАВИ

Европската мрежа на меѓународните патишта е од големо значење за самиот европски континент.

Во Европската Унија не постојат правни или технички прописи со кои земјите членки се обврзуваат на употребата на заеднички критериуми за категоризација на јавните патишта. Тоа е препуштено на земјите членки поединечно, како во поглед на одредувањето на броевите и имињата на поединечните категории на јавните патишта така и во поглед на категоризацијата на патната мрежа. Единствен исклучок е одредувањето на техничките елементи на автопатиштата, се зема во предвид ако се патиштата од највисок ранг во повеќето од земјите на Европската Унија. За автопатиштата се пропишани одредени карактеристики како на пример физички одвоен сообраќај за двата смера на движењето, раскрсници на високо ниво, кои пак се поврзани со утврдена цел, како што е наплатата на патарина.

Европската мрежа на меѓународни патишта „Европски патишта“ и „Е-патишта“, е мрежа на патиштата и автопатиштата во Европа, и се означени со стандардните ознаки кои почнуваат со буквата Е и тоа типови како што се (типовите Е-1, Е-2 итн.). Поголемиот дел од тие патишта се распространети во повеќето држави. Патиштата кои се наоѓаат во европската мрежа на меѓународни патишта се во надлежност на Економската комисија на Обединетите нации за Европа (UNECE). Членките на UNECE се некои од централноазиските држави како Киргистан, па мрежата се протега низ териториите на тие држави.

Во повеќето од државите, патиштата според европските ознаки имаат и знаци на националните држави низ кои поминуваат патиштата. Шведска и Норвешка, патиштата ги означуваат со ознаките на европските патишта, додека во

Обединето Кралство патиштата не се означени никако, Република Ирска дури во 2007 година постави европски ознаки на нивните патишта. Другите континенти имаат слични ознаки на патната мрежа, како на пример Панамеричките автопатишта во Америка и Азиската мрежа на автопатишта.

Европските патишта треба да се разликуваат од (Пан)Европските коридори, кои опфаќаат и железнички и речни траси на паневропските коридори покриени со некои од Европските патишта. Разликата е во тоа што намената и причината на настанувањето на овие два система.

Системот на означување на меѓународните патишта кој е дефиниран во 1975 година, од страна на Европската комисија, на крајот на осумдесетите години од 20-тиот век претрпеа сериозни промени. Сега важат новите ознаки за главните патишта со буквата А и со двоцифрени броеви и приклучни патишта со буквата Б и носат троцифрени броеви.

Стандардите на Европската мрежа на патишта од 1975 година, бараат патиштата да бидат асфалтирани, широки најмалку 8,4 метри, без остри кривини погодни за брзина на движење околу 80 км/ч, и мораат да ги заобиколуваат населените места. Исто така мораат да имаат таков капацитет за да не прават гужва во сообраќајот при движење на моторните возила.

Зборувајќи воопшто за категоризацијата на јавните патишта во земјите членки на Европската Унија сепак, во најголема мера се функционалната категоризација на патиштата кои се:

- Автопатишта;
- Магистрални патишта;
- Собирни патишта;
- Локални патишта;
- Градски патишта;
- Приватни патишта.

Категоризацијата на патиштата според правните норми разликуваат:

- Сојужни патишта;
- Регионални патишта;
- Кантонални патишта;
- Градски патишта;
- Селски патишта;

- Други патишта.

Основен критериум за категоризација на патиштата се правилата каде посебен акцент се става на техничките елементи на патиштата, како што сè во повеќето од земјите, на елементите на патиштата и сообраќајната функција на патиштата во просторот, како на пример во Италија патиштата се поврзани со пристаништата, аеродромите, важните индустриски центри, туристичките места, здравствените одморалишта, во Австрија пак е нагласена меѓусебна економска поврзаност со територијалните единици на покраините и обиколните патишта. Категоризацијата на патиштата се врши со одлука од државата, и секогаш се применува од врвот кон дното, што значи од државните кон општинските патишта.

3.2.1.Управување со автопатиштата во Република Германија

Република Германија спаѓа во големите земји во Европа, која претставува правата раскрсница во европските сообраќајници, сообраќајни коридори. Сообраќајот во оваа држава е многу развиена, иако има многу препреки по патот низ Алпите, кои се одамна совлавани. Република Германија има развиен патен сообраќај и други видови на сообраќај. Најважни сообраќајни чворови се на големите градови, како главниот град Берлин, но и градовите Франкфурт, Минхен, Хамбург и Келн. Од големо значење се патиштата кои се поврзани големите градови на Република Германија со големите градови во Европа како што се Цирих, Виена, Амстердам, Брисел и другите градови во Европа.

За планирање и финансирање на сојузните патишта по Уставот е одговорна сојузната држава. Со патиштата управува Министерот за сообраќај, на кого со Закон му е дадено овластување и слобода да може да пренесе дел од овластувањето на највисоките органи на покраинските власти за сообраќај. На ниво на државата, односно со државните патишта управува министерство за сообраќај, т.е. на оперативно ниво е Управата за патишта. Управата има за задача да врши стручни работи во врска со управувањето, градењето и одржувањето на сојузните и државните патишта. Управата има организирана така наречена Дирекција за автопатишта, која ги изведува задачите за изградба на автопатиштата. Со управувањето на кантоналните патишта со Закон се овластени кантоналната управа, или се пренесуваат надлежностите на општинските органи.

Општинските управи, менаџираат со општинските патишта, градските патишта и другите патишта во надлежност на општината.

Инвестициите за изградба на сојузните патишта, освен делниците низ населбите во општините се на сојузната власт. Планот за изградба на сојузните патишта се донесува во период од пет години и финансирањето од страна сојузната власт и од средствата на сојузниот буџет. Изведувањето на тој план се конкретизира со годишниот план. Исти така кантонските патишта се во нивна надлежност или на општинската надлежност и се финансираат од нивна страна.

Вкупната должина патишта во Република Германија 656.140 км, од тоа 650.891 км или 99% се со цврста подлога. Република Германија е прва земја која изградила автопатишта и тоа во 1932 година, патот Келн-Бон. Има автопатиштата со три и повеќе коловозни ленти во еден насока. Минатите 20-ет години автопатиштата се значајно проширени. Патиштата од понизок ранг се исто така со високи стандарди и многу густы. Државните автопатишта се поврзани со големите градови и истите се поврзани со главните железници, тие ги опслужуваат главните Европски коридори и носат двозначни имиња, као што се А+број, при што се А1 до А12 државни автопатишта, а од А11 до А99 се покраински автопатишта. Бројот на класичните автопатишта кои поврзуваат градовите се многу, постојат и кружни автопатишта околу големите градови.

3.2.2.Управување со автопатиштата во Швајцарија

Швајцарија е важна земја од аспект на транзитен сообраќај за луѓето и за стоката кои патуваат кон внатрешноста на Европската Унија. Заради својата географска положба има големо значење во меѓународниот сообраќај со посебно добро развиена патна инфраструктура. Вкупната должина на патна мрежа е 71011 км од кои 1638 км припаѓа на автопатиштата.

Најзначајни сообраќајници во Швајцарија се друмско-железничкиот пат која спојува северната страна на Швајцарија со Италија автопат А2, (Базел – Луцерн – Лугано – Италија, као и автопатот А1(Женева – Лозана – Берн – Цирих – Сент Гален – Австрија).

Управувањето со патната инфраструктура е на владата на Швајцарија која одвојува многу средства за вложување во патниот сообраќај. Патната мрежа на Швајцарија, а посебно мрежата на автопатиштата е една од најразвиените и

модернизираните во светот, со сите европски и светски стандарди. Поголемиот дел од населението живее близу автопатиштата, и тоа најодалеченото населено место е 10 км од најблискиот излез на автопатот.

Автопатиштата и другите патишта се означени со зелените знаци кои припаѓаат под режимот на задолжително плаќање патарина која се остварува при купување на саканата налепница (вињета) за саканиот временски период. Движењето по Швајцарските автопатишта е со максимална дозволена брзина од 120 км/час.

3.3. УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО ОДДЕЛНИ БАЛКАНСКИ ДРЖАВИ (ХРВАТСКА, СРБИЈА И ДРУГИ ЗЕМЈИ)

3.3.1. Управување со автопатиштата во Република Хрватска

Република Хрватска како држава има околу 56.542 км² површина и во неа живеат 4,2 милиони жители. На север се граничи со Република Словенија и Република Унгарија, на исток со Република Србија, Република Босна и Херцеговина и со Република Црна Гора, а на западот со Република Италија и излегува на Јадранското море. Хрватскиот брег зазема поголем дел од истокот на Јадранското море. Најзначајни културни влијанија над Република Хрватска имале од средноевропското и средоземното културно подрачје.

Територијата на Република Хрватска е поделена на 20 жупани (кантони или окрузи) и градот Загреб. Во организацијата на обединети нации е примена во 1992 година. Членка е во Светската трговска организација и е член на НАТО, исто така е и полноправен член на Европската Унија од 1 Јули, 2013 година.

Управувањето со јавните патишта во Република Хрватска се врши од страна на државата, односно од страна на Владата на Република Хрватска по претходен предлог од страна на соодветното Министерство. Со посебен Закон е регулирано управувањето со јавните патишта и правниот статут на јавните патишта и неразвиените патишта, како и планирање, градење и одржување на јавните патишта, се предвидени мерки за заштита, концесија и финансирање на јавните патишта.

Управувањето со јавните патишта во Република Хрватска е регулирано со

Закон, каде е формирана Јавно претпријатие „Хрватске Аутоцесте“, ДОО е друштво со ограничена одговорност за управување, изградба, реконструкција и одржување на државните патишта. Кантоните имаат свои органи кои управуваат со патиштата од локално ниво, како што е Кантонска управа за патишта.

Правниот статус на јавните патишта е регулиран со Законот за патишта на Република Хрватска. Освен тоа, сите активности во врска со управувањето, изградбата, планирањето и одржувањето со јавните патишта е во согласност со актите на Европската Унија, како што е Директивата 1999/62/ЕЗ од 1999 година, како и Директивата 2006/38 од 2006 година, која ја заменува Директивата од 1999 година. Потоа следи директивата од 2011 година, но и други слични директиви.

Јавните патишта се во сопственост на Република Хрватска. Над и до нив можат да бидат изградени и други пропратни објекти како што се угостителски и трговски објекти, бензиски пумпи и други објекти. Земјиштето со кое располага јавното претпријатие, може да се издаде под концесија.

Република Хрватска располага со следните видови патишта:

- Јавни патишта, се патишта кои се во согласност со Законот за јавни патишта и каде може сите да ги искористат под одредени услови пропишани со Законот;
- Автопатишта, се јавни патишта со технички карактеристики одредени со прописите со кои се уредуваат сигурноста во сообраќајот по патиштата, патишта кои имаат функција за поврзување на Република Хрватска со Европската мрежа, остварување на континуитетот, Е-патишта (меѓународните и меѓудржавните договори одредени како европски патишта);
- Државни патишта, се јавни патишта кои имаат функција за поврзувањето на Република Хрватска со европската патна мрежа, како и остварувањето континуитет Е-патишта, и поврзувањето регионите на Република Хрватска, како и поврзувањето на кантоните меѓусебно и нивните центри, поврзување на кантоните со регионалните центри на соседните држави и овозможување транзитен сообраќај;
- Кантонални патишта, се патишта кои ги поврзуваат центрите на кантоните со градовите и со другите државни патишта;
- Локални патишта, се патишта кои се користат за сообраќај на возилата,

патишта кои може сите да ги искористуваат, во внатрешностите на градовите, урбаните средини, меѓу градовите, како поврзувањето на градовите со кантоните;

- Неразвиени патишта, се патишта кои се користат за сообраќај на возилата, кои се прогласени како јавни патишта.

Мерките за имеување на јавните патишта, се врши во согласност со Законот кој го донесува владата, за државните патишта, за кантоналните патишта, локалните патишта и нивното именување го предлага Министерот за морепловство, сообраќај и инфраструктура. Јавните патишта мораат да се изградат, реконструираат и одржуваат во согласност со Законот за јавните патишта.

Јавните патишта во Република Хрватска се планираат, проектираат, изградуваат и одржуваат на следен начин:

- Во согласност со најновите стручни сознанија во Република Хрватска од подрачјето на проектирањето и изградбата со економските начела и мерките за процена на оправданоста на нивните градби;
- Да овозможи сигурен сообраќај на сите учесници во сообраќајот, како во согласност со јавните патишта со барања во просторот и со околината низ кој се протегаат;
- Во согласност со условите на Законот со кои се одредуваат и пропишуваат за нивна реализација, со што се регулира просторно планирање, изградба, прописите со кои се регулира заштитата на околината за сигурноста на сообраќајот на патиштата.

Транзитниот сообраќај може да се извршува само по патиштата одредени за транзитен сообраќај.

Одлука за наплата на патарина ја донесува Владата на Република Хрватска, и таа одлука се однесува по должината на делницата каде се плаќа патарина. Системот за наплата на патарина е електрична и интероперабилност. Наплатата на патарините се врши на наплатните рампи на сите јавни патишта или автопатиштата низ Република Хрватска.

При планирањето и управувањето со јавните патишта на предлог на Владата е донесена Стратегија со која се утврдуваат целите и планот за развојот на јавните патишта во Република Хрватска, Стратегијата содржи:

- Анализа на моменталната ситуација;
- Стратегиски цели за развојот;
- Мерки и активности;
- Одредби за реализирање;
- Можности за реализација и утврдувањето на целите.

За изградба и одржување на јавните патишта се прави годишна програма, која ја предлага Министерството, а Владата ја усвојува, програмите се:

- Годишен план за изградба и одржување на автопатиштата;
- Годишен план за изградба и одржување на државните патишта;
- Годишен план за изградба и одржување на кантонални и локални патишта.

Изградбата и реконструкцијата на јавните патишта исто така се регулирани со Законот за јавните патишта (Zakon o javnim cestama, Narodne Novine, R.H., br. 100/96, 76/98, 27/01, 114,01, 117/01 I 65/02), како што се: припрема, изработка и отстапување на изработувањето на потребните студии и нивна стручна проценка, проектирање на постапката за проценка на влијанието на барањата на околината, односно покренување постапка за проценка на потребите на околината. Покренување постапка за оценување на прифатливоста на работите за еколошката чиста животна средина: проектирањето на опремата, пропратните објекти и сообраќајната сигнализација, одредувањето на локациите, градежните дозволи, работите со комуналните и инфраструктурните прописи, геодетски работи, изградбата и реконструкцијата, како и услугите за стручен надзор за изградба. Потоа, организација на техничките прегледи и примопредавањето на јавните патишта или деловите од јавните патишта и објектите на користење и одржување.

Одржувањето на јавните патишта, како и другите работи е регулирано со Законот за јавните патишта на Република Хрватска. Одржувањето ги содржи следните работи:

- Планирање на одржувањето на јавните патишта и одвивањето на сообраќајот врз нив;
- Редовното и вонредното одржување на јавните патишта;
- Отстапување на работите за редовно и ванредно одржување на јавните патишта;
- Стручен надзор и контрола како ќе се вградат материјалите и

извршувањето на работите за одржување на јавните патишта,

- Отстапување на работите за стручен надзор и контрола вградените материјали и изведувањето на работите за одржувањето на јавните патишта;
- Осигурување, отстранување на оштетените и напуштените возила и други работи на јавните патишта;
- Други работи кои се потребни за одржувањето на јавните патишта.

Контрола на работите за редовното и вонредното одржување, како и други работи и роковите за извршувањето на работите, правилата и техничките услови за извршување на работите во летниот и зимскиот период за одржувањето на јавните патишта.

Одржувањето на јавните патишта низ населените места им припаѓаат на локалните власти, освен чистењето на снегот во зимскиот период.

3.3.1. Најзначајни патишта во Република Хрватска

Патните сообраќајници, како составен дел на општествениот и стопанскиот живот на Република Хрватска, имаат важно место во хармоничниот развој на сите нејзини сегменти. Со несоодветниот третман во процесот на нивната градба и одржување доаѓа до бројни негативни импликации, што се манифестираат на стопанскиот и општествениот живот и на нивните посебни делови.

Стопанскиот и туристичкиот развој на Република Хрватска не е можен без продолжување на патниот сообраќај. Сè нагласува големото значење на патниот сообраќај на просторот на Република Хрватска, поради просторна разграниченост на мрежата и најпогодното доближување до корисниците, односно до потребите на туризмот.

Република Хрватска ја има насочено изградбата на рационалната мрежа кон современите автопатишта и кон брзите сообраќајници и тоа за следните сообраќајни правци и коридори:

- Во правец север – југ, кон врските на средноевропско Подунавје со Хрватското приморје;
- Загорскиот автопат од правецот Загреб – Словенија – Австрија, како и

пригоско – вараждински – меѓумурскиот автопат кон Унгарија;

- Кон југозапад, изградбата на автопатот низ Горски Котар;
- Во централниот дел, личкиот простор (Босилево – Капела – Западна Лиќа), како и алтернативна брза сообраќајна врска на Плитвичко – Крбавски коридор, кој е најцелосен систем на главните патни сообраќајници во овој дел од државата;
- Како и изградбата на автопатот на главниот надолжен Посавски правец и коридор, како и брзата сообраќајница на Подравски правец и коридор. Од големо значење е и Јадранскиот автопат и со развојот на одделните подрачја.
- Меѓународниот европски автопат (Унгарија – Осиеќ – Шамац – Полче), со траса преку територијата на Република Босна и Херцеговина, е во интерес на Република Хрватска. Како и правците кон Источна и Средна Европа со Јадранот, односно со Медитеранот.

Република Хрватска се наоѓа на раскрсницата на Паневропските коридори, Јадранскиот брег, како и средна Европа, и има многу добра развиена железничка мрежа, како и неколку аеродроми: Аеродромот во Загреб, Аеродромот во Задар, Аеродромот во Сплит, Аеродромот во Дубровник, Аеродромот во Ријека, Аеродромот на островот во Крк, Аеродромот во Осиеќ, Аеродромот во Пула, а „Кроција Ерлајнс“ е национален авио превозник. Има и развиен систем на траект-фериброд, кој ги опслужува приморските градови и нивно поврзување, но ферибродите се обраќаат до Република Италија.

Новата развојна сообраќајна политика на Република Хрватска, пред сè коципирана во Министерство за морепловство, сообраќај и врски во една целосна нова ситуација која треба да ги изгради и да ги обновува капацитетите, на поинаков начин за 21-от век. Бидејќи сообраќајните системи, што се уништиле со воените дејствија, не можат сами да ги изградат или обноват, туку дека дел од средствата мораат да ги обезбедат со странски кредити. Потребата да направат програми да бидат транспарентни за оние, кои ќе учествуваат во развојот на сообраќајниот систем, затоа ги имаат прилагодени законските прописи и процедури со Европските.

Република Хрватска успеала да се избори со помош на Паневропската конференција во Хелсинки, преку нејзина територија да поминуваат три европски

коридори, од кои два (по два крака 5 b и 5 c), како и коридорот 10, што се протега од Љубљана и од Марибор кон Заграб, но за Дунав може да се каже дека е посебен коридор.

Република Хрватска, како мала земја, но со важана геосообраќајна положба, во голема мера зависи од односот со своето опкружување. Сообраќајната политика бара поврзување кон европските земји со современа патна мрежа. Зголемувањето на ефикасноста на сообраќајниот систем во рамките на Европската Унија се смета како важна економска цел, бидејќи ефикасниот сообраќаен систем придонесува кон општиот стопански развој и кон благосостојба на општеството во целост.

Посакуваниот однос меѓу сообраќајните гранки имплицира комплементарен пристап кон планирањето на развојот на сообраќајниот систем, особено меѓу најконкурентните сообраќајни гранки, на најважните правци.

Политиката на вложување на Република Хрватска во патната мрежа, а особено во автопатиштата, е тесно поврзано со развојната политика на земјата во целост. Стратегијата на државата била изградбата на Ријечкиот патен правец, како и патната поврзаност на северна и јужна Хрватска.

Показателите за успешноста на сообраќајната политика на Република Хрватска, за состојбата на сообраќајниот систем, претставуваат основа за да се определат идните правци за дејствување на сообраќајната политика.

Изградени автопатиштата во Република Хрватска се следните:

- **A 1** -Автопат А (автопат Крал Томислав) делница Загреб (Лучко) – Босилево – Сплит – (Дубровник во изградба, довршено до Плоча), има должина 484 км, планирано 554 км;
- **A 2** -Загорски автопат, делница Загреб (Јанкомр) – Крапина – Мацелј (граница со Словенија), има должина од 61 км;
- **A 3** -Автопат на Посавска, делница Брегана (граница со Словенија) – Загреб – Славонски Брод – Липовац (граница со Србија) има должина од 307 км;
- **A 4** -Вараждински автопат, делница Загреб (Ивања Река) – Вараждин – Горичан (граница со Унгарија), има должина од 97 км;
- **A 5** -Славонски автопат, Бели Манастир (граница со Унгарија) – Осијек – Свилај (граница со БиХ), (еден дел е изграден, дел е во

изградба) има должина 56 км, е планирано 89 км;

- **A 6** -Автопатот Приморско – Горанска, Босилово – Ријека (Ореховица), има должина од 81,5 км;
- **A 7** -Кварнерски автопат, Рупа – Ријека – (Жута Локва) (дел изграден дел во изградба) има должина 34,4 км, и е планирано 99 км;
- **A 8** - Истарски ипсилон, Кафанар – Матулји (полуавтопат во надоградба во автопат), има должина од 64,2 км;
- **A 9** - Автопатот Истарски ипсилон, Каштел (граница со Словенија) – Пула, има должина 77 км;
- **A 10** - Неретвански автопат, Босанско-Херцеговачка граница – раскрсница Меткович (A1), има должина од 9 км;
- **A 11** - Сисачки автопат, Загреб (Јакушевац) – Велика Горица – Сисак (во изградба) има 9 километри, планирано е 48 км;
- **A 12** - Автопат Подравски ипсилон, раскрсница Врбовац2 (а 4) – Врбовац – Крижевци – Копривница) (во изградба), има 23 км, и е планирано 76 км;
- **A 13** - Автопат Подравски ипсилон, раскрсница Врбовец (A 12) – Бјеловар – Виривитица – ГП Терезино Полје (граница со Република Унгарија) во изградба, има должина 86 км;
- Нова обиколница Загреб, раскрсница Појатно (A2) – раскрсница Градана (A3) – чвориште Хорвати (A1) – чвориште Мрацлин (A11) – чвориште Иванич Град 1 (A3) – чвориште Зелина (A), има должина 106 км.

Според градењето на автопатишта по километар, Република Хрватска е една од најевтините држави во Европа, покажува истражувањата од Република Чешката консалтинг фирма (IBR Cosultinga) (IBR Consulting). Истражувањето на просечните цени за изградба на автопатишта, е објавено во весникот од консалтинг фирмата која беше наведена, и се опфатени седум држави од Европската Унија. Во истражувањето освен Република Хрватска се вклучени Република Чешка, Република Словенија, Република Унгарија, Република Данска, Република Германија, Република Австрија и Република Словачка. Sprema тоа истражување, цената за изградба на еден километар автопат во Република Хрватска, просечно чини шест милиони евра. Освен просечната цена на

изградбата на автопатиштата, Република Хрватска е во по добра состојба во поглед на цените за изградба на големите мостови, вијадукти и тунели, во споредба со горе наведените држави на Европската Унија. Така Република Хрватска има најниска цена за изградба на мостови и вијадукти. По еден метар квадратен чини 750 евра. Најскапа цена за изградба на објекти е Република Унгарија, каде метар квадратен чини 2500 евра (www.TPORTAL.HR)

Изградбата на тунелите зависи од материјалите, како и од цената на чинењето на ископот на тунелите, така да ги задоволуваат сите правила на Европската Унија.

Денес, може да се каже дека планираната мрежа на автопатиштата во голема мера е завршена, што значи дека Република Хрватска се вбројува меѓу земјите со добро развиена патна инфраструктура.

Патиштата за добивање на финансиски средства од фондовите на Европската Унија се тешки. Се јавувале многу прашања во врска со Европската Унија, во врска со кои во Република Хрватска се поделени мислењата, само едно е сигурно дека, кога се споменуваат пари од Република Унијата, сите се сложуваат дека треба да се земаат. Предпристапните фондови нудат големи средства, кои во вистинските раце можат да бидат и да се искористуваат за вистински цели, само на некои не им е јасно како да дојдат до нив и кој има право за нивно искористување. Најважни сè информациите, а потенцијалните апликанти заради терминологиите можат да бидат збунети. Од корисниците на средствата се очекуваат да покажат желба за потреба и како да ги добиваат истите.

3.3.2. Управување со автопатиштата во Република Србија

Република Србија располага со патна мрежа во државна сопственост и тоа: патишта од прв ред, патишта од втор ред и локални патишта. Патната мрежа се простира на надморска висина од 30м , па до 1700м. Асфалтираните патишта од прв и втор степен се изградени во период од 1962година до 1985 година ги имаат задржано старите елементи на трасата, така што асфалтот е постелен на постојниот пат од туцаник (помали камења). Во истиот период најзначајните правци се изградени по делниците за потребите на државата.

Патиштата интензивно се развивале, а тоа резултира со експанзијата и развојот на компаниите во однос на својот почеток. Најголемото делување на

компаниите е изградбата, како во областите на приватното градежништво, така и во изградбата на градежните објекти. Квалитетот на изградените работи се постигнува благодареејќи на производите од каменот, контролирани од страна на овластените институции и лабораториите на компаниите.

При изградбата, кои се нивна основна работа, патиштата имаат дизајн и лиценца за приватно градежништво и изградба на градежните објекти, како и тим на стручни тимови кои се способни за дизајнирање на нови објекти и извршување на барањата за рационализација на плановите за изградба, по барањата на наредбодавачите.

Компанијата „Патишта“ (Putevi), е во целост функционална, и овозможува успешни реализирани работи, тука е и големата традиција која е оценета на пазарот. Секој дел од системот на една таква компанија константно ги проверува своите можности и способности, како би обезбедувало одржување и пораст на квалитетот на секој дел од системот, а со тоа и на самата компанијата. Техничкиот сектор, и фабриката за опрема, како и двата најважни сектора во рамката на компанијата, се поддржувани од страна на финансиското-комерцијалната и правниот сектор, а кои се заедно под постојана контрола на секторот за проверка на квалитетот.

Развојната политика базирана на постојаното усовршување на кадарот и лидерската улога на раководството на компанијата во сите свои целини. Новите технологии, современите машини и опрема, перманентно обучување и усовршување на вработените во земјата и во странство се генератор за развојот.

Автопатиштата во Република Србија се означувани со големета буква (A), и со броеви после буквата.

Патната мрежа на Република Србија е во должина од околу 40.845 км, и тоа: 5525 км државни патишта од први ред, 11.540 км државни патишта од втори ред и 23.780 км локални патишта.

Патната мрежа содржи 498 км автопатишта со наплата на патарина и 136 км полуавтопатишта со наплата на патарина.

Во Република Србија 32% од патиштата од првиот и од вториот ред се стари преку 20 години, околу 14% до 10 години старост. По долгогодишно недоволно вложување во одржувањето и реконструкцијата на патиштата, моменталната ситуација е на незадоволително ниво.

Република Србија планира сите државни патишта да бидат од прва

категорија. Моментално постојат пет вакви патни правци кои се обележуваат со А1 до А5, тоа се:

- **А1** – автопат кој ги спојува градовите на Република Србија во правецот север-југ, траса, Граничен премин Хоргош – Суботица – Нови Сад – Белград – Ниш – Граничен премин Прешево, патен правец кој има должина од 584 км;
- **А2** – автопат кој се планира од Белград до границата со Република Црна Гора. Моментално на овој патен правец не е изградена ни една делница, туку е дел од автопатот од Обреновац до Прелиње кој е во изградба;
- **А3** – автопат кој има траса, Граничен премин Батровци – Белград, вкупната должина му е околу 96 км, е изграден по целата должина која претставува автопат од Коридорот 10;
- **А4** – автопат кој го спојува градот Ниш со граничниот премин спрема Република Бугарија, а има должина од околу 102 км, од кои само 16,5 км од автопатот е изграден, и овој патен правец е дел од Коридорот 10;
- **А5** – автопат кој ја има трасата која се поврзува со автопатот А2 кај Прелина – Кралево – Крушевац кој се вкрстува со автопатот А1 кај Појата, кој има должина од 112 км.
- Автопатот А1, или Автопат Хоргош – Прешево, е еден од најдолгиот автопат во Република Србија, кој ја поврзува Република Унгарија со Нови Сад, со главниот град Белград, како и со градовите Ниш, Лесковац и Врање. Овој автопат има 587 км, од кои 485 км е пуштено во употреба, а остнатите 102 км се во изградба. Оваа делница е поврзана со обиколницата околу градот Белград, (Мала Копашница–Долни Нерадовац) и обиколницата околу Бујановац (Српска Куќа – Левосоје). Автопатот А1 е дел на европските патишта од А класа кои се поврзуваат со западна Европа. Тие патишта се Е-70, Е-75 и Е-80.
- Европскиот пат Е-65 е дел од меѓународна мрежа Е-патишта, започнува од Малме (Шведска), завршува во (Chania) Грција, патот е со должина од 3800 км. Патот поминува преку државите Шведска, Полска, Чешка, Словачка, Унгарија, Хрватска, Босна и Херцеговина, Црна Гора,

Косово, Македонија и Грција.

- Европскиот пат Е-70 , е европски пат од А класа од запад кон исток, пат кој се протега од „А Согунае“ во Шпанија на запад, па сè до Грузискиот град Поти на исток. Овој автопат поминува преку десет европски држави, тука се уклучува и една траектна линија од Варна во Република Бугарија, до Самсун во Република Турција. Патот Е-70 кој поминува преку северна Шпанија, со должина која изнесува 686 км. Овој пат поминува и преку јужна Франција со вкупна должина од 989 км, исто така поминува преку Италија со вкупна должина од 650 км, преку Словенија со делница од околу 186 км, преку Хрватска со должина од 287 км, преку Србија со должина од 205 км, преку Романија со вкупна должина од 695 км, преку северна Бугарија со вкупна должина од 186 км, но поминува и преку Црно море со траектот до градот Самсун Турција и продолжува до Грузија.
- Европскиот пат Е-75, е европски пат од А класа, која го спојува крајниот север и со југот на Европа, Норвешка и Грција. Државите низ кој поминува овој пат се: Новешка, Финска, преку траект до Полска, Чешка, Словачка, Унгарија, Србија, Македонија сè до Грција.
- Европскиот пат Е-80, е еден од патиштата од меѓународната мрежа на Е-патишта, која поминува преку државите: Португалија, Шпанија, Франција, Италија, Хрватска, Црна Гора, Србија, Бугарија и Турција.
- Европскиот пат Е-761, е дел од меѓународна мрежа на Е-патишта, која започнува од Бихач, (Босна и Херцеговина) и завршува во Зајечар, (Србија).

Во Република Србија се предвидени и некои патни правци на државните патишта од кои се именувани како брзи патишта и тие патни правци се:

- Државен пат број 10, на овој пат е изграден брз пат на делницата Белград – Панчево, патен правец кој има должина од 7,7 км;
- Државен пат број 21, предвидено е дел од овој патен правец од Нови Сад - Шабац, и тоа да се изгради во профилот на брзиот пат, должината на овој патен правец е околу 60 км;
- Државен пат број 26, дел од овој патен правец е до Шабац до Лозница, има должина од околу 25 км, досега се изградени 9 км;

- Државен пат број 36, кој патен правец е од Парачин до Зајечар, па се до границата со Република Бугарија, овој патен правец има должина од 95 км.

Делниците на автопатиштата и патиштата кои се именувани како брзи патишта кои се во изградба се следните патни правци:

- Грабовица-Тунел Манајле, патен правец кој има должина од околу 30 км;
- Обреновац-Прелина, патен правец кој има должина од околу 103 км;
- Просек-Димитровград, патен правец кој има должина од околу 83,5 км;
- Нови Сад-Рума, патен правец кој има должина од околу 27 км;
- Баточина-Крагујевац, патен правец кој има должина од околу 10 км.

Во Република Србија има околу 2.638 мостови, и тоа 215 мостови се на автопатиштата, 996 мостови се на државните патишта од првиот ред и 1427 мостови на државните патишта од вториот ред. Мостовите се од различита старост на години, од различни облици и начини на изградба, од дрво, камен, бетон и челична конструкција.

На патиштата во Република Србија се изградени 78 тунели, во вкупна должина од 10.053 м, а еден тунел е изграден на автопат, 71 тунели се на државните патишта од прв ред и 6 тунели се градени на државните патишта од втор ред.

Сите патишта во Република Србија се во државна сопственост. Со патишта менаџира Јавното претпријатијатие за стопанисување со патиштата во државата.

Финансирањето на патиштата во Република Србија се врши од страна на државата со разни давачки за патиштата, како што се: при регистрација на моторни возила, давачки при продажбата на бензин, нафта и нафтени деривати и други давачки наменети за одржување на патиштата и наплата од патрини. Наплатата на патарините се врши на самите автопатишта при влез и излез на автопатот.

Плаќањето на патарините на автопатиштата се врши електронски, плаќање на патарина со платежна картица и плаќање со бонови. Плаќањето на патарината во Република Србија се врши на наплатните рампи, не мора да биде во готовина, туку може и со електронски картички или бонови. Овој вид на плаќање на патарини важи за домашните и за странските возачи кои поминуваат низ Србија.

Наплата на патарините во државата е во согласност со стандардите на другите развиени држави, што значи плаќањето може да се изврши со платежни картичи кои важат во другите држави.

Управувањето со јавните патишта во Република Србија се врши од страна на јавното претпријатие ЈП „Путеви Србије“, кое е формирано од страна на државата со Законот за јавните патишта, (Ј.Р. „Putevi Srbije“), тоа ги извршува работите кои се однесуваат на одржување, заштита, експлоатација, развој и управување со државните патиштата во Република Србија. По заштитата и експлоатацијата на патиштата Јавното претпријатие организира и извршува стручни работи за изградба, реконструкција и управување со патиштата во Република Србија.

Финансирањето, изградбата и реконструкција, одржување и заштита на јавните патишта се обезбедува од: надолнување за употребата на државните патишта, надолнување за одржување на патиштата во висина од 20% од акцизите на нафтените деривати, финансиски кредити и од буџетот на државата.

Приоритетните работни задачи на Јавното претпријатие се одржување и обнова на постојната патна мрежа. Целта на одржувањето е: да се спречи забрзаното пропаѓање на патиштата, да се чува вложениот капитал и да се подобрува состојбата на патната мрежа.

Јавното претпријатие има за задача да ја зголемува безбедноста во сообраќајот, да ангажира градежни и други претпријатија кои се занимаваат со изградбата на патиштата, обезбедува дополнителни финансиски извори и директна и ефикасна соработка со меѓународните финансиски и стручни организации за изградба на патиштата.

Од голема важност е и вклучувањето на патната мрежа во системот на брзите сообраќајници од европско значење, наменети првенствено за транзитниот и туристичкиот сообраќај и стимулирање меѓународните сообраќајни текови да ги користат главните правци на патната мрежа на Република Србија.

3.3.3. Видови управувања со автопатиштата

Управувањето со целокупната патна инфраструктура како и со автопатиштата е од големо значење за самата држава било да се работи за јавно претпријатие од државен карактер или приватна компанија, како и за корисниците

на патната инфраструктура или подетално на самите автопатишта. Квалитетното управување со автопатиштата овозможува квалитетни услуги за корисниците на автопатиштата. При управувањето со автопатиштата треба да се има предвид, професионалноста, одговорноста при работењето, етичноста, организација на околината, како и барањето за здрава и чиста животна средина, што значи загаденоста со издувните гасови да биде што помала.

При управувањето со автопатиштата од големо значење и професионалноста, да се пратат и применуваат законските прописи кои ги пропишува државата каде тие делуваат, како и нормите во самата област. При управувањето треба да се има во предвид сигурноста и заштита на здравјето на корисниците и на вработените, услужноста во секој момент да биде во интерес на корисниците на автопатиштата и на објектите кои се наоѓаат на самите автопатишта. Заштитата на околината, водите, воздухот како заштита од бучавоста е од големо значење за околината каде се протегаат автопатиштата. Економичноста, развојниот процес како и постојаното подобрување на условите за користење како и условите за управување со автопатиштата.

Активноста на управувањето со автопатиштата континуирано треба да го испитува системот на управување, за да се донесуваат одлуки за подобрување на квалитетот на управувањето и квалитетот на давањето услуги на корисниците на автопатиштата. Образованието на вработените во компанијата која управува со автопатиштата, како и ангажирање на надворешни консултанти придонесува за подобрување на услугите и за заштитата на животната средина.

Управувањето со автопатиштата се врши од страна на државните органи како што е владата на самата држава, или соодветно министерство каде припаѓаат автопатиштата, која формира компанија која ќе управува со патната инфраструктура или со автопатиштата. Може да се даде на користење под концесија на приватните компании или пак тоа може да биде во мешовит состав, државна компанија со приватна компанија кои ќе управуваат со целокупните автопатишта или да управува со одреден патен правец на автопатот.

Управувањето со автопатиштата во Република Хрватска се врши од страна на државата, поточно од страна на Министерството за транспорт, кое има формирано државно јавно претпријатие кое управува со истите. Во последно време дел од автопатиштата се дадени на користење под концесија на приватните компании.

Во Република Србија, управувањето со автопатиштата се врши од страна на Владата на Република Србија, односно Министерството за транспорт, кое има предложено до Владата да се формира со Закон, државно Јавно претпријатие, кое ќе управува со државните патишта и со автопатиштата на самата држава.

3.3.4. Системи за наплата

Системот на наплата на патарина во секоја држава е од големо значење, секагаш било предмет на разледување каков систем на наплата ќе се воведува при искористувањето на патиштата или автопатиштата. Секоја држава има свои специфичности. Затоа, секоја држава планира каков систем на наплата ќе воведи, па анализира, го истражува постојниот систем на наплата ако има, или некој вид на систем на наплата од искуството од други земји, па потоа и донесува одлука каков систем на наплата ќе воведи.

Постојат повеќе видови на системи на наплата на патарина, кои се произлезени од различни светски искуства и тоа се:

- Затворен систем на наплата;
- Отворен систем на наплата;
- Налепници (вињети);
- Плаќање при регистрација.

Во САД има електронски затворен систем на наплата на патарина, систем кој има свои позитивни и негативни страни на применувањето во пракса на автопатиштата со напалтни рампи.

Швајцарија има налепница (вињет) систем на наплата на патарини, систем кој исто така има свои позитивни и негативни страни во практичната примена. Налепница (вињет) системот во Шварцарија има негативна страна затоа што нема напалтни рампи и возите ризикуваат при искористувањето на автопатиштата не земаат (вињет) картици, и затоа доаѓа до проблеми со возачите на моторните возила.

Република Германија нема никаков систем на наплата на патарина, затоа што при регистрација се наплатува оваа услуга од корисниците на моторните возила.

Република Хрватска има електорнски отворен систем на наплата на патарина, систем кој има наплатни рампи при влез и излез на самите автопатишта каде се наплатува патарината за искористување на автопатиштата.

Република Србија исто така има електорнски отворен систем на наплата на патарина, при искористување на автопатиштата низ таа држава.

Предноста на затворениот систем на наплата е во тоа што овој систем не дава можност на корисниците на автопатиштата да ги возат своите возила по нив, а потоа пред наплатните станици се исклучуваат ако немаат платено за услугата. Тоа значи дека средствата се собираат со сигурност, и немаат ангажирано работници на самите наплатни рампи за наплата, туку корисниците земаат картички при вклучување на автопатот и плаќањето се врши при исклучување од автопатот. Нема потреба од ангажирањето на работници на самите наплатни рампи, тоа значи значи помали трошоци од финансиски аспект за компанијата која менаџира со автопатиштата.

Негативна страна е во тоа што од самиот почеток при воведувањето на овој систем на наплата бара поголема инвестиција.

Отворениот систем на наплата, е систем кој користењето на автопатиштата се наплатува на самите автопатишта, а со тоа се ангажира работници за наплатување на услугата, а тоа е дополнителен трошок за компанијата, како што се платите и доприносите на тие работници. Уште една негативна страна на овој систем на наплата на патарината е што повеќе лица имаат можност да работат со парични средства, а со тоа постојат повеќе можности за злоупотреба на истите.

Позитивна страна на овој систем е што може секој да ги искористи автопатишта, иако нема картичка плаќањето може да се врши готовинско со пари на самата наплатна рампа, и може да се контролира секој влез и излез на самите автопатишта.

Налепница (виџет) системот за наплата на патарина, функционира на начин така што со купување на самолеплива налепница (стикер), кој се лепи на предната страна на возилото поточно на ветробранско стакло (шофершајбна), кој содржи податоци за времетраењето на користењето на картицата (виџета) и се чува во возилото се додека има рокот на траењето кој ја дефинира цената на самата налепница.

Позитивна страна на овој систем на наплата е што средствата се собираат со сигурност и тоа пред да се искористи самата услуга, односно користењето на

самите автопатишта, исто така позитивна страна на овој систем на наплата е што не бара да се постават наплатни рампи, а со тоа не се ангажираат работници за тоа, само се ангажира посебна комисија која ги контролира корисниците на автопатиштата, но им се дава и овластување на сообраќајните полицијци да ги контролираат истите. Негативна страна на овој систем е што возачите ако немаат (виџет) налепница, или не биле во можност да обезбедат истата, бараат алтернативни патишта за да стигнат до саканата дестинација. А со тоа компанијата која менаџира со автопатиштата ги губи одредена сума од паричните средства.

Системот на плаќање на патарина при регистрација на возилата, овој систем има позитивна страна, бидејќи средствата се собираат однапред од корисниците. Негативната страна на овој систем е што при транзитниот сообраќај на возилата и возилата кои не се регистрирани во државата која го има воведено овој систем не се наплатува патарина, што значи дека не може да се наплатува од одреден дел на корисниците на автопатиштата. Исто така се прави неправда за оние возачи кои не ги искористуваат автопатиштата.

3.3.5. Искористеност на автопатиштата

Еден од главните елементи за брз и современ развој на стопанството, е со изградбата на потребната патна инфраструктура во целокупниот интерес на стопанството и на државата. Секоја држава во своите планови ќе креира патна инфраструктура спрема потребите на деловните субјекти кои придонесуваат за развојот на стопанството како и развојот на самата држава. Во интерес на сето оваа ќе треба да обезбедува средства за изградба на потребната патна инфраструктура, како од сопствени извори така и од проекти и донации.

Искористувањето на јавните патишта или автопатиштата може да биде при издавање под концесија од страна на државата или од страна на самата држава. Владата е надлежна за давање под концесија за изградба или на користење на автопатиштата, или дел од автопатиштата, тоа се регулира со Закон. Концесијата за изградба и за користење на автопат на приватни компании или на други компании, значи дека дел од автопатот или одреден патен правец кој има автопат да се даде на концесијата на користење.

Хрватска има модерна и развиена патна инфраструктура, управувањето со

јавните патишта се извршува од страна на Владата на Република Хрватска која има формирано јавно претпријатие, со посебен Закон од страна на соодветното министерство кој го регулира управувањето со јавните патишта.

Република Хрватска дел од своите автопатишта ги има дадено на кристеење под концесија.

Искористеноста на автопатиштата од самите користници автопревозници или пак приватните сопственици на моторните возила сè скоро максимално искористени, затоа што кога се патува по одреден патен правец мора да се патува по автопатот, затоа што нема алтернатива за патување во одреден патен правец.

Автопатиштата во Република Србија, заедно со патиштата кои се именувани како брзи патишта имаат вкупна должина од 651 км. Патиштата во Република Србија спрема Генералниот мастер план на сообраќајот, да се изградат како патишта од првиот ред, кои се во профилот на автопатиштата.

Автопатиштата се означени со табели со зелена боја на подлогата и буквите со бела боја, и најголема дозволена брзина на движење на моторните возила е 120 км/ч, меѓутоа патиштата кои се именувани како брзи патишта максималната дозволена брзина на движење на моторните возила е 100 км/ч.

Автопатиштата во Република Србија се искористуваат, затоа што патениот правец каде има автопат нема алтернативен пат за движење на моторните возила и затоа се принудени да го користат автопатот на одреден патен правец.

3.3.6. Учество на автопатиштата во структурата на патниот сообраќај

Патните сообраќајници се составен дел на општеството и стопанскиот развој на државата. Стопанскиот развој не е можен без развојот на патната инфраструктура или автопатиштата.

Зголемувањето на ефикасноста на сообраќајниот систем во рамките на Европската Унија се смета како важна економска цел. Ефикасниот сообраќаен систем придонесува кон општиот стопански развој и кон благосостојба на општеството во целост.

Патната инфраструктура во својата структура има разни видови на патишта како што се: јавните патишта, автопатиштата, регионалните патишта, локални патишта како уличната мрежа на населените места низ градовите, селата, туристичките и рекреативни центри и другите места.

Автопатиштата во целокупната патна инфраструктура имаат посебна улога, затоа што низ нив брзината на движањето на моторните возила е поголема, но и безбедноста на сообраќајот е на повисоко ниво. Затоа, учеството на автопатиштата во целокупната патна инфраструктура треба да биде што поголема,

Република Србија која има патна мрежа од околу 40.845 км, од кои автопатишта се 5525 км, или околу 13% од вкупната должина на патната мрежа на ниво на државата.

Од ова може да се констатира дека процентуалното учество на автопатиштата во Република Србија е многу мала во однос на целокупната патна инфраструктура.

Анализирајќи ги целокупната состојба на патната мрежа во Република Србија, можеме да констатираме дека автопатиштата не се доволно изградени и затоа нивното учество во целокупната патна инфраструктура е многу мала.

Република Хрватска во својата патна инфраструктура располага со повеќе видови на патишта и тоа: јавни патишта, автопатишта, државни патишта, кантонални патишта, локални патишта како и нерзвиени патишта. Република Хрватска располага со патна мрежа од околу 7422 км, од кои 1302 км се автопатишта, односно 18% од вкупната патна мрежа на државата.

3.3.7. Потребa за изградба на нови автопатишта

Патната инфраструктура или автопатиштата сè од голема важност за една држава, затоа секогаш и во секое време се појавува потреба за изградба на новите патишта, како и модернизирање на истите, а посебно во денешно време на експанзија на моторните и приклучните возила како и нивната употреба.

При планирањето на изградбата, реконструкција, тестирањето, треба да се има во предвид за воведување на новите стандарди за патната инфраструктура и автопатиштата. Истото да се применува и при воведување на новите насоки на движење по патиштатата, како при проектирање на автопатиштата и предлагање за изградбата на новите автопатишта. Да се има план за чиста животна средина, без загадување од страна на издувните гасови што произлегуваат од движењето на моторните возила, каде што поминуваат низ или покрај населените места, како што се урбани средини, рурални средини, па и надвор од населените средини.

Република Србија која има патна мрежа од околу 40.845 км, од кои

автопатишта се 5525 км, кои се околу 13% од вкупната дожина на патната мрежа на ниво на државата, кои во споредба со развиените земји или земји членки на Европската Унија, може да се каже дека изградените автопатишта процентуално се многу мали, па затоа за во иднина има потреба од изградба на нови автопатишта, а посебен приоритет имаат патните правци кои ја поврзуваат државата со Паневроските патишта, па и другите патни правци кои водат кон југот на државата спрема Блискиот Исток. Од голема важност се и патните правци кои поминуваат покрај индустриските зони, за да можат да се поврзуваат со автопатиштата. Република Хрватска која располага со патна мрежа од околу 7422 км, од кои 1302 км се автопатишта, 18% од вкупната патна мрежа на државата.

Иако, Република Хрватска има солидна изградена патна мрежа со автопатишта, сепак има потреба за изградба на нови автопатишта, посебно така наречената Јадранската магистрала, обиколници околу големите градови, како други патни правци кои се од поголема важност и приоритет на државата.

3.3.8. Поврзаност на автопатиштата со структурата на населени места

Анализирајќи ги вонградската и градската патна мрежа, тие имаат низа сличности, но и многу значајни разлики во функционална смисла. Суштествена разлика е во тоа што задачите на градската патна мрежа се посложени, ограничувањата се поизразени, а видовите на сообраќај се поразновидни. Заради тоа, почитувајќи ги условите на двата вида на мрежи како меѓуградски и градски, треба јасно да се дефинираат условите за контакт и за поврзување на истите во зависност од сообраќајните потреби.

Развој на просторот во градот, зависи од организацијата на внатрешниот сообраќај, односно од внатрешната патна мрежа и од врските на градот со надворешната патна мрежа (меѓуградска), и поширокото поврзување на самиот град.

Урбанистичката структура на современиот град и можностите на неговиот плански развој најтесно се поврзани со надворешните сообраќајни врски и со внатрешната сообраќајна основа. Меѓу внатрешниот и надворешниот сообраќај не постојат строги граници. Меѓутоа мора да постои одредена хиерархиска поврзаност, т.е. хиерархиски однос. Урбаните центри се главни извори и цели на сообраќај, па според тоа, меѓуградската патна мрежа се поврзува на одредено

ниво со градската патна мрежа. Покрај изворниот и целниот сообраќај, постои и транзитен сообраќај. Дали истиот треба да поминува низ градежно подрачје зависи од многу услови и критериуми.

Автопатиштата на една земја се од големо значење за транспортот на стока и патници, како и нивната поврзаност со патната структура и структурата на населените места.

Автопатиштата во државите на балканските земји како што е примерот со Хрватска и Србија, и нивното поврзување со населените места не ги задоволува стандардите како што се во развиените земји, САД и Евроската Унија. Автопатиштата уште не се изградени на задоволнително ниво, затоа пак населените места исто така се подалеку или имаат слаба поврзаност со автопатиштата низ државата. Иако, Република Хрватска има подобра патна мрежа или има повеќе автопатишта, и таа го нема постигнато нивото на развиените земји како Европската Унија и другите развиени земји.

3.3.9. Поврзаност со автопатишта на индустриските зони

Поврзаноста на автопатиштата со индустриските зони, во развиените земји и Европската Унија е така добро испланирано, индустриските зони се планираат надвор од населените места, односно подалеку од нив. Така да при планирањето за изградбата на автопатиштата треба да бидат што поблизу до индустриските зони за да можат да донесат или да транспортираат репроматеријали за производството на одредени производи до самото место на производство или до зоните каде се палнира производството, како и транспортот на готовите производи од самото место на производство до местата за продажба како што се складиштата, магацините на трговските компании, транспортните центри, и до продавниците за продажба на големо и на мало.

Квалитетната патна инфраструктура, значи што повеќе изградени автопатишта, така што транспортот на стоката се врши брзо, сигурно и ефикасно.

Анализирајќи ја поврзаноста на индустриските зони со автопатишта во земјите на Балканот, односно во Република Хрватска и Република Србија не може да се каже дека е на задоволително ниво, иако Република Хрватска има поразвиена патна мрежа со изградени автопатишта. Меѓутоа, во Република Србија

изградбата на автопатиштата не е на задоволително ниво, и повразноста на индустриските зони со автопатиштата е релативно слаба, што не овозможуваат поквалитетен, посигурен и побрз транспорт на производвод.

Влијанието на патната инфраструктурата, односно автопатиштата врз развојот на индустријата, односно врз развојот на индустриските зони е од големо значење, и затоа треба во иднина да се планира при изградбата на автопатиштата да се поврзуваат со индустриските зони.

3.4. КОМПАРАТИВНА АНАЛИЗА НА УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА

Компаративната анализа на управувањето со автопатиштата се темели на претходно анализираното управување со автопатиштата во САД, и во некои европски држави и во држави од Балканот, односно во нашата непосредна близина.

Анализирајќи ги искуствата од низа земји како што се: САД, Република Германија, Република Швајцарија, како и одделни балкански држави како што се: Република Хрватска, Република Србија, ќе направиме компаративна анализа од нивните искуства и искуствата на Република Македонија.

Управувањето на поголемиот дел од автопатиштата во САД се врши од страна на државата, односно дел се управува комбинирано, тоа значи дека управувањето со автопатиштата од страна на приватните компании со мешовит капитал со државните органи или институции, или компании формирани од страна на владата на одредена држава.

Во Република Германија управувањето со автопатиштата е во надлежност на државата, која преку Министерството за сообраќај, односно преку Министерот за сообраќај, со Закон му е дадено овластување и слобода за да може да пренесе дел од овластувањето на највисоките органи на покраинските власти за сообраќај. Управата има за задача да изврши стручни работи во врска со управувањето, градењето и одржувањето со сојузните и државните патишта. Управата има формирано Дирекција за автопатишта, која се грижи за истите.

Во Република Швајцарија управувањето со јавните патишта или со патната инфраструктура е во раце на владата.

Република Хрватска има модерна и развиена патна инфраструктура.

Управувањето со јавните патишта се извршува од страна на Владата на Република Хрватска која има Јавно претпријатие, формирано со посебен Закон кој го регулира управувањето со јавните патишта, правниот статус на јавните патишта и неразвиените патишта, како и планирање, градење и одржување на државните патишта. Кантоните имаат свои органи кои управуваат со патиштата на локално ниво, Кантонска управа за патиштата.

Управувањето со јавните патишта во Република Србија се извршува од страна на јавното претпријатие „Јавно претпријатие ПUTEВИ Србије“, основано од страна на Владата на Република Србија со посебен Закон кој го регулира начинот на управувањето со државните патишта. Тоа извршува работи кои се однесуваат на одржување, заштита, експлоатација и развој.

3.4.1. Споредба по видови на управувања со автопатиштата

Искуствата со управувањето со автопатиштата во различни држави е различно, анализирајќи ги искуствата во развиените земји од Европската Унија, САД како и состојбата во одредени земји во регионот, можеме да констатираме дека тие држави имаат инвестирано во изградбата на патната инфраструктура, односно во изградбата на автопатиштата, како и модернизирање, развивање, реконструкцијата на истите.

Управувањето со патната инфраструктура или со автопатиштата, во повеќето од развиените земји и земјите во развој ги водат државните институции, односно се управуваат од страна на државата. Во САД и некои земји, делумно од патната инфраструктура се дадени под концесија или на управување на приватните компании. Тие држави кои дале на управување дел од патната инфраструктура на приватниот сектор се покажало како неуспешен, бидејќи приватниот сектор е заинтересиран повеќе за профит од патната инфраструктура, а инвестирањето за изградба на нови и реконструкција на патиштата речиси и не помислуваат. Затоа, патната инфраструктура или автопатиштата во повеќето земји остануваат како сопственост на државата, која управува со истите, така и финансира нови проекти за изградба на нови патишта или инвестира во реконструкцијата на постојните патишта по потреба.

Управувањето со автопатиштата има големо значење од повеќе аспекти како што е нивното менаџирање, одржување, реновирање, реконструкција и

проширување, како и изградбата на нови автопатишта што е од големо значење за патната инфраструктура на одредена држава.

Управувањето со автопатиштата зависи од начинот на организирање или водење на системот на управување на самата држава, и од тоа зависи и системот на управувањето со автопатиштата, кои имаат свои предходни искуства и анализи за управување со истите.

Ако го споредуваме управувањето по видови можеме да констатираме дека има повеќе видови на управувањето со патната инфраструктура или со автопатиштата, и тоа:

- Управувања од страна на Државата или Владата на одредена земја или поточно од страна на одредено министерство;
- Комбинирано управување, е управување со автопатиштата од страна на приватните компании со мешовит капитал со државните органи или институции, или компании формирани од страна на владата на одредена држава.

Во повеќето земји управувањето со автопатиштата се врши од страна на државата преку одредено министерство кое има формирано јавно претпријатие за управување со автопатиштата, додека многу мал е бројот на држави имаат мешовит вид на управување со автопатиштата.

Анализирајќи ги развиените држави и државите од Европската Унија, како и државите од регионот можеме да констатираме дека повеќето од државите управувањето со автопатиштата имаат држававен карактер, што значи дека управувањето со автопатиштата се врши од страна на државата. Меѓутоа, во развиените држави, САД и државите од Европската Унија посветуваат повеќе внимание во овој сектор и имаат повеќе одговорност кон активностите или задачите кои ги извршува државата. Со самата одговорност доаѓа и до квалитетно управување во било кој сегмент на државното уредување, па и со управувањето со автопатиштата.

Со квалитетно и одговорното управување со патната инфраструктура, се допринесува и за нови инвестирањата во автопатиштата, како и квалитетното одржување, реконструкција и проширување на самите автопатишта.

3.4.2. Споредба според системи за наплата

Надоместокот за користење на патиштата, односно на автопатиштата е од големо значење за сите држави. Изворот на наплата на искористувањето на автопатиштата е еден од посигурните извори за финансирањето на патната мрежа. Овој вид на извор може да изнесува дури до 20%, од целокупниот буџет на патиштата, кој е наменет за нивно одржување.

Системи за наплата на патарина има повеќе видови, тоа зависи од системот на организираноста, како и начинот на управувањето со патната инфраструктура.

Применувањето на системот на наплата, претходно треба добро да се анализира ако има постоен систем на наплата за користење на автопатиштата, како би се зголемувале средствата што се собираат од самата наплата, и како би се спречиле евентуалните малверзации со наплата на патарините. Може да се каже дека секој систем на наплата има свои позитивни и негативни страни во практичната примена.

Предмет на анализа на системите на наплата се различните искуства во зависност од искористувањето на производствената техника и технологија, како и местото на нивно применување. Расположливоста на широкиот спектар на технолошка опрема, со која се определува за правилен избор на опрема со која ќе работи системот на наплата, која одговара на одредени места и услови.

САД има затворен електронски систем на наплата на патарини, систем кој има свои позитивни и негативни страни, за системот имаме објаснето во делот каде објаснуваме за системите за наплата, на применувањето во практиката, затоа не може да се каже дека е идеален систем на наплата на патарината.

Во развиените европски држави и Европската Унија, исто така се во примена скоро сите видови на системи на наплата на патарина.

Во Република Германија нема примена на никаков систем на наплата на патарината, туку средствата за оваа намена се собираат или се наплатуваат при регистрација на мортните возила, значи има посебна давачка за одржувањето на патната инфраструктура или автопатиштата.

Во Република Швајцарија се применува налепница (вињет) систем на наплата на патарината, кој има исто така свои позитивни и негативни страни имаме објаснето во делот каде објаснуваме за системите за наплата при практичната примена.

Република Хрватска и Република Србија применуваат отворен систем на наплата на патарината, систем кој исто како и другите системи имаат свои позитивни и негативни страни, за истите имаме објаснето во делот за ситемите на наплата при практичната примена.

Република Македонија, во моментот применува на автопатиштата елкторски отворен систем на наплата на патарината, систем кој кај нас и во наши услови се покажа повеќе како негативен систем, затоа што имаше злоупотреба од вработените кои наплатуваа на самите наплатни рампи, затоа што повеќе лица имаат можност да работат со парични средства, така што се појавува поголема можност за злоупотреба на истите, позитивен систем е што може да оствари плаќањето во готивина, иако немаат картички за искористувањето на автопатиштата, и да се конторлира секој влез и излез на возилата од страна на наплатувачите и од страна на посебна комисија за контрола на возачите. Во овој моментот од страна на „Јавното претпријатие за државни патишта“, е отворен тендер за воведување и за практично применување на елкторски затворен систем на наплата на патарината.

3.4.3. Споредба по искористеност на автопатиштата

Користењето на јавните патишта или автопатиштата, може да биде искористена или да се издава под концесија од страна на државата. Владата на Република Македонија е надлежна за давање под концесија за изградба или на користење на автопатиштата, или дел од автопатиштата, со што тоа се регулира со Закон. Концесијата за изградба и користење на автопат се дава со рок кој не може да биде подолг од 25 години. Концесијата пак за дел од автопат кој се дава на користење не може да биде по долг од 10 години.

Република Македонија досега нема издадено под концесија ниеден автопат или дел од автопатот, ниту некој патен правец од својата патна инфраструктура. Меѓутоа, има држави кои имаат дадено автопатишта под концесија како што е САД, Република Швајцарија, и Република Хрватска има дадено дел под концесија од патната инфраструктура.

Издавањето на автопатиштата под концесија во практиката се покажало како негативна, затоа што концесионерот има интерес за профитот, а нема интерес да вложува, па затоа кај автопатиштата што се експлоатираат од страна на

концесионерите, одржувањето или евентуално вложувањето за изградба на нови автопатишта е со слаб интерес. Изградбата на нови автопатишта е голема инвестиција, затоа концесионерите немаат интерес за вложување во автопатиштата, бидејќи враќањето на вложените средства и евентуалната добивка е на подолг период.

Во Република Германија искористеноста на автопатиштата е максимална, затоа што на автопатиштата немаат наплатни рампи или не се наплатува искористувањето на автопатишта со друг вид систем на наплата, бидејќи напалата на искористување на автопатиштата е при регистрирањето на самите моторните возила.

Во Република Швајцарија, искористеноста на автопатиштата не е на високо ниво, иако автопатиштата се современи, затоа што системот на наплата на искористувањето на автопатиштата е со налепница (вињет) систем, и секој автопат има алтернативни патишта или поточно регионални или локални патишта. Затоа корисниците на патната мрежа не се приморани да ги искористуваат автопатиштата, затоа што имаат алтернативни патишта и избегнуваат од плаќањето на патарината.

Искористувањето на автопатиштата во Република Македонија, од страна на превозниците или од приватниците кои имаат свои моторни возила е масимално, затоа што во Република Македонија на патниот правец каде е изграден автопат нема алтернативен пат или локален пат за нивно искористување.

Во некои земји автопатиштата не се искористуваат максимално затоа што имаат алтернативни патишта, корисниците на автопатиштата избегнуваат од плаќањето на патарина, и затоа ги користат алтернативните патишта или локалните патишта каде за тоа имаат можност.

3.4.4. Споредба на учество на автопатиштата во вкупната патна инфраструктура

Можеме да кажеме дека во Република Германија има патна мрежа од 655.140 км од кои 650.891 км пат со цврста подлога, од кои автопатиштата учествуваат со околу 60% од вкупната патна мрежа. Република Германија е една од најразвиените држави во Европа, има многу модерна, современа и развиена патна инфраструктура и современи автопатишта.

Република Швајцарија која има патна мрежа од околу 71.011 км, од кои автопатишта има 1.638 км, се околу 25% од вкупната должина на патната мрежа на државата.

Република Србија која има патна мрежа од околу 40.845 км, од кои автопатишта се 5.525 км, кои се околу 13% од вкупната должина на патната мрежа на ниво на држава.

Република Хрватска која располага со патна мрежа од околу 7.422 км, од кои 1.302 км се автопатишта, 18% од вкупната патна мрежа на државата.

Споредувајќи ги податоците со другите држави како што се Европската Унија и државите од непосредна околина на Република Македонија, можеме да констатираме дека, Република Македонија располага со автопатишта кои се процентуално на ниско ниво.

3.4.5. Анализа на потребата од изградба на нови автопатишта

Економизирањето на трошокот во време бара зголемување на брзините во транспортот, носивоста, силата на моторните возила и на транспортните средства, унификација на барањата на принципите на интегралниот транспорт и секако таквата геометрија и елементи на дадениот вид транспортна инфраструктура, која ќе ги развива во неа принципите на економијата со времето и енергетскиот бонитет. Изборот на трасата по видови на транспортна инфраструктура, нивната интеракција, приоритет на изградбата или реконструкцијата, нивното етапно или фазно планирање за изградбата зависи од транспортната политика на самата држава каде се планира изградбата на автопатиштата.

Пред изградбата на самите автопатишта треба да се направат претходни подготовки за нивна изградба како што се: просторна студија и развоен план, студија за интегрален транспорт и неговото место во дефинирањето на транспортната политика, транспортно-економска студија, техничка студија за планирање на транспортната инфраструктура по вид и приоритет на делниците, финансиско инвестициона студија на планирањето, социо-еколошка студија на планирањето на патната инфраструктура.

Од горе наведеното може да се препостави дека се појавува потреба и неминовност за формирање на мултимодална транспортна политика на ниво на самата државата, што може да преставува императив на времето во кое живееме.

Значи, планирањето на патната инфраструктура или автопатиштата да се усогласува на животните потреби на луѓето и дека една од важните потреби е и транспортната инфраструктура.

Транспортната политика на една земја е извонредно сложен, мултидисциплиран и динамичен комплекс од стратешки цели во служба на развојот на економијата и информациите, како и стандардот и културата на живеењето, каде се вкрстосуваат, планираат и регулираат интересите на државата, на соседните држави, како на Европа и пошироко.

3.4.6. Споредбена анализа на поврзаноста на автопатиштата со структурата на населени места

Автопатиштата на една земја сè од големо значење за транспортот на стоката и патниците, како и нивната поврзаност со патната структура и структурата на населените места.

Меѓуградската и градската патна мрежа имаат низа сличности, но и многу значајни разлики во функционална смисла. Суштествена разлика е тоа што задачите на градската патна мрежа се посложени, ограничувањата се поизразени, а видовите на сообраќајот се поразновидни. Заради тоа, треба да ги почитуваме условите на двата вида на мрежи како меѓуградски и градски. Треба јасно да се дефинираат условите за контакт и за поврзување на истите во зависност од размерите на сообраќајните потреби.

Просторниот развој на градот зависи од организацијата на внатрешниот сообраќај, од внатрешната патна мрежа и од врските на градот, односно на населеното место, со надворешната патна мрежа (меѓуградска), но и пошироко. Урбанистичката структура на современиот град и можностите на неговиот плански развој најтесно се поврзани со надворешните сообраќајни врски и со внатрешната сообраќајна основа. Меѓу внатрешниот и надворешниот сообраќај не постојат строги граници. Меѓутоа мора да постои одредена хиерархиска поврзаност, т.е. хиерархиски однос. Урбаните центри се главни извори и цели на сообраќај, па според тоа, меѓуградската патна мрежа се поврзува на одредено ниво со градската патна мрежа. Покрај изворниот и целниот сообраќај, постои и транзитен сообраќај. Дали истиот треба да поминува низ градежно подрачје зависи од многу услови и критериуми.

В заемните односи на градската и меѓуградската патна мрежа се дефинираат во просторните и во урбанистичките планови.

Меѓуградската патна мрежа врши поврзување и опслужување на главните концентрации на извори и цели на движење на патниците и стоки коишто просторно се поклопуваат со урбаните центри како тежишта на вкупните активности, од каде што произлегува и функционалната класификација на патните правци, а според тоа, и односот и хиерархија на поврзување со уличната мрежа, односно воспоставување на хиерарскиот систем во патната мрежа.

Прашањето за поврзувањето на вонградската патна мрежа со градската патна мрежа и нивниот меѓусебен однос зависат од големината на населеното место и од функционалното ниво на вонградските патни делници. Што се однесува до автопатиштата и до магистралните патни правци, тие по правило не се воведуваат директно во градските подрачја, туку се водат низ така наречена контактна зона. Директно воведување на истите доаѓа во предвид само во многу големи населени места.

Нивоата со пониски функционални цели на меѓуградската патна мрежа, во зависност од големината на населеното место, имаат свое директно продолжување на патната мрежа, бидејќи се работи за помали сообраќајни оптоварувања со помала структура и со доминантни цели и токови. Истите се воведуваат во градот или населеното место преку соодветен ранг на градски сообраќајници. Транзитните сообраќајни токови се решаваат преку тангенти или обиколни сообраќајници, и тоа во зависност од положбата на градската агломерација и од нејзината големина.

Споредбената анализа на поврзаноста на автопатиштата со населените места е од големо значење. Во САД поврзаноста на населените места со автопатиштата е така што нема населено место подалеку од 3 км од автопатот, што значи дека автоматски секое населено место е поврзано со автопатиштата, а со тоа и со целата патна мрежа.

Во Европската Унија поголемиот дел од населените места се близу до автопатиштата, и тоа најоддалечено населено место е 10 км од најблискиот излез на автопатот.

Автопатиштата во балканските земји и нивното поврзување со населените места не ги задоволува стандардите како што се во развиените земји, САД и Европската Унија. Автопатиштата уште не се изградени на задоволнително ниво,

па населените места се подалеку или имаат слаба поврзаност со автопатиштата. Освен Република Хрватска што има подобра автопатска мрежа меѓутоа и таа го нема постигнато нивото на развиените земји од Европската Унија.

3.4.7. Споредбена анализа на поврзаноста на индустриските зони со автопатиштата

Анализирајќи ја поврзаноста на автопатиштата со индустриските зони во земјите од Европската Унија, може да се извлече заклучок дека таа е добро испланирана. Така, индустриските зони се планираат надвор од населните места, односно далеку од нив, а потоа се планира и патната инфраструктура, односно при планирањето за изградба на регионални патишта и автопатишта, да бидат што поблизу до индустриските зони за да можат да носат или да транспортираат репроматеријали за производство на одредени производи, до самото место на производство или до зоните каде се планира производството, како и транспортот на готовите производи од самото место на производство до местата за продажба како што се складиштата, магацините на трговските компании, транспортните центри и се до продавниците за продажба на големо и на мало.

Квалитетната патна инфраструктура, значи што повеќе изградени автопатишта, така транспортот на стоката ќе се врши брзо, сигурно и ефикасно. Меѓутоа, во Балканските земји и во земјите на нашата непосредна близина поврзаноста на индустриските зони со автопатиштата не е добро планирана и е на незадоволително ниво, како што е случај со развиените европски земји, САД и други развиени земји.

Европската комисија го посочува добриот напредок, но забележува и голем број административни недостатоци кои главно се поврзани со безбедносни и регулаторни прашања, како и со неколку прашања од доменот на законодавството. Така, за Република Македонија, транспортната легислатива сама по себе не опфаќа значајни прашања кои вклучуваат дополнителни инвестиции. Истовремено, за земјите од регионот би било подобро да се организира некаква форма на регионален транспортен орган, што би резултирало со значителни заштеди во делот на административните трошоци.

Ако ги компарираме слободните индустриски зони од Република Македонија со таквите зони од непосредниот регион, можеме да кажеме дека сме

слични во нивните внатрешни организациони системи и поврзаноста со патната инфраструктура потребна за функционирање на зоните.

Меѓутоа ако ги компарираме индустриските зони на Република Македонија со индустриските зони во Европската заедница и пошироко, тогаш ќе има голема разлика, и тоа во внатрешното организирање на самите индустриски зони, како и нивното поврзување со патната инфраструктура и другите инфраструктурни потреби кои ги имаат овие зони.

ГЛАВА IV. - УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

4.1. ПАТНА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Патната мрежа во Република Македонија опфаќа околу 4370 км патишта, од кои 937 км се магистрални патишта и 3433 км се регионални патишта, при што 131,5 км се автопатишта. Од целокупната должина на патната мрежа 541 км патишта во Република Македонија се европски патишта. Магистрална патна мрежа има околу 857 км кои се асфалтирани и 80 км се непросечни (некласифицирани) (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

Регионалната патна мрежа опфаќа околу 2628 км асфалтирани патшта, 506 км се макадам и земја и 299 км се непросечни. Асфалтен коловоз има околу 3485 км (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

Целокупната магистрална патна мрежа има 247 мостови, вијадукти и аквадукти, 84 надвозници и 95 подвозници, но регионалната патна мрежа има 526 мостови, вијадукти и аквадукти, 12 надвозници и 16 подвозници. Во Република Македонија има 980 објекти од кои 773 се мостови, вијадукти и аквадукти, 96 надвозници и 111 подвозници (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

На магистралните патишта има 10 тунели со должина од 2568 м, на регионалните патишта има 6 тунели со должина од 358 м, или вкупно има 16 тунели со должина од 2926 м.

Автопатиштата во Република Македонија имаат 8 наплатни станици од кои четири се на патот М-1, едена е на патот М-3 и три се на пат М-4.

Во Република Македонија, на магистралната патна мрежа има 8 планински превои со надморска висина од 476 м (Кула), надморска висина 1211 м (Стража), со нагорнини од +4,9% (Кула), до +10% (Ќафасан). На регионалната патна мрежа

во Македонија има четири главни планински превои со надморска висина од 995 м (Плетвар), со 1600 м надморска висина (Галичица), а со нагорнини од +7% (Маврово) и до +9% (Крушево) (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

Република Македонија во досегашниот развој ги има изградено следните главни патни правци и тоа: Скопје – Тетово – Гостивар – Маврово – Дебар – Струга, Велес – Прилеп – Битола – Ресен – Охрид, Куманово – Крива Паланка – се до граничниот премин со Република Бугарија, Велес – Штип – Кочани – Делчево, Штип – Радовиш – Струмица се до границата со Р. Бугарија (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

Обновата на патиштата се одвивало преку новоформирани секции за патиштата во рамките на околина, односно во Скопје, Куманово, Тетово, Велес, Штип, Битола, и Охрид. Координатор на техничките секции била Републичката дирекција за патишта, која се грижела за проодноста и за одржувањена патната мрежа, односно за патиштата од I, II, и III ред. Секциите биле недоволно опремени, располагале со еден или два парни валци, со еден или два трофеен камион, запрежни коли, лопати, копачи и дрвени колички.

Треба да се има предвид дека веднаш по ослободувањето во Република Македонија имало само 395 моторни возила, и тоа 133 патнички автомобили, 22 автобуси, 77 товарни возила и 163 моторцикли, така што на 2800 жители доаѓало по едно возило.

Со модернизирањето и реконструкцијата на патиштата во период од седум години (од 1958 година до 1965 година), биле изградени 200 км патишта и тоа на следните патни правци: Скопје – Катланово, Битола – Ресен, Радовиш – Струмица, Тетово – Вратница, Битола – Кичево, Ресен – Охрид, Скопје – Куманово, Велес – Градско (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

Делницата Скопје – Катланово, е долга 24 км и е изградена за три години, и тоа (од 1951 година до 1953 година), делницата Битола – Ресен има околу 31 км, ова делница е изградена за три години, делницата Радовиш – Струмица има 30 км и овој патен правец е изграден за три години и е завршена до 1955 година, делницата Тетово – Вратница има 28 м се градела од 1954 година до 1956 година, делницата Битола – Кичево пак има 77 км и е изградена 1954 година, делницата Ресен – Охрид овој патен правец е реконструиран 1956 и 1957 година, делницата

Скопје-Куманово е изградена 1957 година, патниот правец Велес – Градско реконструкцијата била започната во 1957 година (Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија, *Патишта во Р.Македонија*).

Може да се напомене дека во 1956 година биле изградени и некои други помали делници како што се: Охрид – Свети Наум во должина од 5 км, делницата Скопје – Тетово во должина од 9 км, Штип – Кочани во должина од 3 км, делницата Штип – Радовиш во должина од 4 км, патниот правец Тетово – Гостивар, започнал да се гради во 1956 година, а завршил со градбата во 1965 година.

Моменталната патна мрежа со која располага Република Македонија се автопатиштата, регионалните патишта и локалните патишта.

Сообраќајната патна мрежа во републиката е: Скопје – Блаце 19 км, Скопје – Желино 26,3 км, Желино – Тетово 6,5 км, Тетово – Гостивар 24,1 км, Гостивар-завој Маврово 12,3 км, завој Маврово – Кичево 33,4 км, Кичево – Ботун 30 км, Ботун – Подмоље 14,8 км, Охрид – Ресен 38 км, Ресен – Битола 28 км, Битола – граница со Грција 12 километри, Подмоље – Струга 7,1 километри, Струга – граница со Албанија која има 11 км, Граница со Србија – Куманово 11,4 км, Куманово-Миладиновци 17,9 км, Миладиновци – Петровец 5,9 км, Петровец – Велес 29,1 км, Велес – Градско 21,3 км, Градско – Неготино 16 км, Неготино Демир Капија 16,5 км, Демир Капија – Удово 22,3 км, Удово – Гевгелија 24,8 км, Гевгелија – Граница со Грција 5,2 км, Коњаре – Страцин 30,7 км, Страцин – Крива Паланка 33,5 км, Крива Паланка – Граница со Р.Бугарија 13,5 км (Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија, *Патишта во Р.Македонија*).

Регионалната патна мрежа во Република Македонија е регистрирана следните патни правци: Куманово – населба Ченто 27,4 км, Куманово – Липково 13,9 км, населба Маџари – Катланово 21 км, Велес – Каласлари 5 км, Калугерец – Суводол 22,7 км, Свети Николе – Овче Поле 8,3 км, Дреново – Прилеп 39,3 км, Градско – Дреново 17 км, Кавадарци - Дреново 10 км, Лакавица – Неготино 28,9 км, Неготино – Кавадарци 10,2 км, Ваташа – Мушов Гроб 28,3 км, Расинбегов Мост – Лагово 29,8 км, Демир Капија – Конопиште 29 км, Удово – Валандово 10,6 км, Гевгелија – Богданци 10 км, Кумановска Бања – Свети Николе 39 км, Кумановска Бања – Павлешенци 27,1 км, Свети Николе – Кадрифаково 11,2 км, Мало Нагоричане – Пелинце 19,3 км, Страцин – Кратово 18 км, Кратово – Црн Врв 8,6 километри, Крупиште – Пробиштип 20,3 километри, Тетово – Вратница

18,5 км, Тетово – Попова Шапка 19,7 км, Ново Село – Маврово 11 км, Маврово – Дебар 42 км, Бошков Мост – Дебар 9,8 км, Другово – Демир Хисар 44,3 км, Битола – Демир Хисар 23,3 км, Дебар – Ташмаруниште 41,4 км, Струга – Тамаруниште 9,8 км, Охрид - Пештани 11 км, Пештани – Свети Наум 17,3 км, Царев Двор – Царина 14,5 км, Царина – Трпејца 27,6 км, Макази – Љубојно 22 км, Битола – Пелистер 11,5 км, Битола – Драгош 15,3 км, Битола – Суво Дол 14,7 км, Кременице – Скочи Вир 22 км, Ропотово – Кривогаштани 20,3 км, Кичево – Македонски Брод 26 км, Прилеп – Суво Дол 35 км, Стари Град – Богомила 23 км, Прилеп – Крушево 31,2 км, Крушево – Сладушево 19,9 км, Делчево – Пехчево 26,8 км, Пехчево – Смојмирово 4,3 км, Смојмирово – Берово 3 км, Берово – Хамзали 43,2 км, Хамзали – Дабиле 7 км, Велес – Јасеново 29 км, Рудник Сивец – Прилеп 7,9 км, Прилеп – Лагово 3,9 км, Превалец – Винаца 3,7 км, Винаца – Смојморово 40 км, Штип – Аргулица 17 км, Аргулица – Плачковица 16,3 км, Струмица – Костурино 12 км, Раброво – Фурка 9,2 км, Фурка – Дојран 12,4 км (Републички СИЗ за патишта на Р. Македонија, *Патишта во Р.Македонија*).

Од големо значење за Република Македонија се и двата коридори кои поминуваат низ Републиката: коридорот број 8 т.н. коридор Исток – Запад, кој на нашата територија започнува од Деве Баир (граница со Република Бугарија) и сè до Кафасан (граница со Република Албанија) делница која има 304 км и продолжува до градот Драч (Албанија), како и коридорот број 10 т.н. коридор Север-Југ, кој на нашата територија започнува од Табановце (граница со Република Србија) и сè до Богородица (граница со Република Грција), делница која има 174 км и продолжува сè до Солун, Грција (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

Основна задача во изминатиот период било сите општински центри да бидат поврзани со најмалку еден патен правец со магистрална патна мрежа, а со тоа и меѓусебно. Изградба, модернизација и реконструкција на што повеќе патни правци на целокупната патна инфраструктура на државата. Патот Генерал Јанковиќ – Скопје бил изграден со средствата од Федерацијата (СФРЈ). Во периодот од 1971 година до 1975 година, е обезбедена најкратката врска меѓу регионите во Република Македонија. За пет години комплетно изградени 11 патни правци со вкупна должина од 233,8 км. како подарок од поранешната ЈНА (Југословенска Народна Армија) и од СФРЈ (Социјалистичка Федеративна Република Југославија) каде Република Македонија беше дел од таа држава, се

изградени околу 25 км пат со современ коловоз. Во овој период исто така биле изградени со голем напор и патиштата за селата, од околу 102 патни правци со вкупна должина од 465 км . Еден мал дел од незавршените работи се должи на преамбициозните општински планови. Посебно беше важно вложувањето во областа на одржувањето и корекциите на патиштата и во зајакнувањето на коловозните конструкции и елиминирање на така наречени црни точки. Подоцна бил формиран и Совет за изградба, оджување и реконструкција на патиштата во СРМ (Социјалистичка Република Македонија).

По обемот на вложувањето и извршените работи овој период се смета за најбогат во повоениот развој на патната мрежа. Изградени биле 431,2 км патишта, а заедно со довршените од претходниот период биле пуштени во сообраќај 475,7 км магистрални и регионални патни правци. Во изградбата на локалните патишта бил поставен апсолутен рекорд од 1537,5 км асфалт до селата. Најголемиот зафат бил автопатот „Братство – Единство”, и делниците меѓу Куманово - Велес 58 км и меѓу Гевгелија – граница со Република Грција околу 5 км. Оваа сообраќајница претставува нова етапа во развојот на патната мрежа во Република Македонија. Во тоа време успахот бил постигнат благодарјќи на распишаниот заем за патишта и големиот одзив на населението во тоа време како и учеството на младинците во работните акции за изградба на државата.

Новите квалитети, примарната задача во овој период било завршувањето на изградбата на многу важните патишта Прилеп – Битола, Битола – Охрид и Свети Николе – Штип. Овие патишта се иградени со средствата добиени од продажбата на горивата за возилата и регистрација на моторните возила.

Подоцна доаѓа периодот кој се карактеризира како период за потпирањето на сопствените сили во изградбата на патиштата. Основен извор на средствата, разните надоместоци за патиштата, како и кредитите и потешкотиите за отплаќањето на ануитетите за заемите на странските кредити. Во 1988 година почнува изградбата на делницата Скопје – Петровац долга 14,2 км и обновување на коловозот на Западниот пат, Скопје – Тетово – Гостивар – Кичево – Охрид (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија).

Денес располагаме со голема градежна оператива, проектантски организации, истражувачки институти и лаборатории и со специјализирани организации за одржување на патиштата. Научно-истражувачкиот процес е помал

отколку што е потребно и бара поголемо вложување во овој дел.

4.2. ИНСТИТУЦИОНАЛНИ АСПЕКТИ НА УПРАВУВАЊЕТО СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Управувањето со патната инфраструктура во Република Македонија е така организирано, што за работите во врска со планирањето, финансирањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштита на магистралните и регионалните патишта е основано Јавно претпријатие за државни патишта и тоа во својство на правно лице. Меѓутоа локалните патишта се во надлежност на локалната власт, поточно во надлежност на општините. Исто така градот Скопје за работите во врска со планирањето, финансирањето, изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштита на локалните патишта, има формирано Фонд за локални патишта чија организација и надлежност се уредува со прописи на градот Скопје.

Јавното претпријатие за државни патишта беше задолжено за следните работи:

- Да планира изградба, реконструкција, одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта;
- Да подготвува годишна програма за изградба, реконструкција, одржување и заштита на јавните патишта;
- Да ги следи и анализира состојбите во врска со изградбата, реконструкција, одржувањето и заштитата на јавните патишта;
- Да презема мерки за рационално користење на средствата потребни за развојот на јавните патишта;
- Да предлага висина на надоместоците;
- Да врши инвеститорски работи, од областа на јавните патишта;
- По потреба да се задолжува кај домашните и странски финансиски институции;
- Да врши отстапување на работата на соодветни претпријатија во врска со проектирањето, изградбата и реконструкцијата на јавните патишта и објектите во нивна надлежност;
- Да организира изработка на студии и проекти од област на јавните

патишта и објектите во нивна надлежност;

- Да доверува работите за одржување и заштита на јавните патишта на јавното претпријатие за патишта и да се утврдуваат меѓусебните права и обврски;
- Да предлага норми за одржување и заштита на јавните патишта;
- Да предлага најпогоден концесионер по потреба;
- Да утврдува мислења и ставови за начелни прашања од областа на јавните патишта за кои се расправа;
- Да врши инвеститорски и технички надзор над изградбата, реконструкцијата, одржувањето и заштитата на јавните патишта и врши технички преглед на извршените работи од инвестиционото одржување;
- Да донесува општи акти на Јавното претпријатие;
- Да донесува финансиски план на Јавното претпријатие;
- Да врши и други работи утврдени со Закон.

Управниот одбор на Јавното претпријатие за државни патишта има девет членови кои ги именува и разрешува Владата на Република Македонија. Управниот одбор на Јавното претпријатие за државни патишта, најмалку еднаш годишно поднесува извештај за својата работа до Владата на Република Македонија.

Управниот одбор на Јавното претпријатие за државни патишта исто така има и други обврски и тоа:

- Донесува Статут и други општи акти на Јавното претпријатие;
- Донесува план и програма за работа;
- Донесува акт за организација и работа и акт за систематизација на работите на Јавното претпријатие,
- Одлучува за користење на средствата за изградба, реконструкција, одржување и заштита на магистрални и регионални патишта;
- Се грижи за остварување на Годишната програма за изградба, реконструкција, одржување и заштита на магистрални и регионални патишта;
- Разгледува и одлучува по прашањето, во врска со состојбите за изградба, реконструкција, одржување и за заштита на јавните патишта;
- Одлучува и за други работи утврдени со Законот и Статутот на Јавното

претпријатие за државни патишта.

Јавното претпријатие е раководено од страна на Директор, кој го именува Владата на Република Македонија на предлог на Министерот за сообраќај и врски.

Агенцијата исто така има и свој статут со кој се уредуваат следното:

- Организација и начинот на работењето на Јавното претпријатие;
- Правата, обврските и одговорноста на Јавното претпријатие;
- Претставувањето и застапување на Јавното претпријатие;
- Јавноста во работењето на Јавното претпријатие и неговите органи;
- Постапката за донесување на општи акти;
- Други прашања од значење за работењето на Јавното претпријатие.

Надзор над законитоста на работата на Јавното претпријатие врши Министерството за сообраќај и врски.

Агенцијата за државните патишта во рамките на своите овластувања издава согласности за следните работи:

- Поставување натписи во заштитниот појас на јавниот пат;
- Поставување водоводни и други инсталации во трупот на јавниот пат, патниот и заштитниот појас;
- Поставување заштитни огради покрај јавниот пат;
- Други согласности во случаи предвидени со Закон.

Агенцијата при вршење на своите активности да во доменот на своето овластување должна е да обезбеди ефикасно и под исти услови остварување на правата и должностите на вработените во Јавното претпријатие и другите правни лица и граѓаните.

4.2.1. Јавно претпријатие за одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта во Република Македонија

Владата на Република Македонија за извршување на работите на одржување и заштита на магистралните и регионалните патишта, има основано јавно претпријатие кое е именувано како Јавно претпријатие за државни патишта.

За извршување на работите од годишната програма поврзани со одржувањето и заштитата на јавните патишта, со тоа што Јавното претпријатие

добива приходи од чанираните за тековната година кои ги опфаќа со Закон пропишаните извори на финансирање за вршење на основната дејност на претприетието утврдени согласно Законот за јавните патишта. За обемот и вредноста на работите на одржувањето и заштитата на јавните патишта во Република Македонија за секој пат поодделно, посебно за работите на одржување, за проодноста на патиштата во зимски услови, роковите за извршување, надзор над извршувањет и слично.

Средствата наменети за одржување и заштита на јавните патишта, јавното претпријатие не може да ги користи за други цели.

4.2.2. Проектирање, изградба и реконструктуирање на јавните патишта

Јавните патишта мора да се проектираат, градат, опремуваат и одржуваат така што треба да одговарат на својата намена и барањата за безбедноста во сообраќајот, заштитата на животната средина, од условите на просторните и урбанистичките планови и условите предвидени со Законот. Изградбата на нов пат се подразбира изградба на патишта на нова траса, а под реконструкција се подразбира изведување на дел од работите на постојниот пат со кој се менуваат основните карактеристики, со цел да се зголеми нивото на услуга на патот.

При проектирањето или градењето на магистралните и регионалните патишта мора да се запази законитоста при изградбата и нормативните акти и стандарди кои се однесуваат на јавните патишта. Сите овие нормативни акти прописи и стандарди ги донесува Министерството за транспорт и врски во согласност со министерството за внатрешни работи и министерството за одбрана. Нормативите и стандардите пак за изградба, реконструкција и одржување на патиштата, улиците и објектите ги донесува Министерството за економија во согласност со Министерството за транспорт и врски.

Магистралните патишта и магистралните улици мора да исполнуваат одредени услови при нивната изградба, реконструкција и одржување, норми кои одговараат и на меѓународните норми за движењето на моторните возила.

Автопатиштата пак се наменети исклучиво само за сообраќај на моторни возила и мораат да ги исполнуваат одредените услови и тие се:

- Да обезбедуваат движење на возилата со брзина од 120 км/ч, а не помала од 80 км/ч;

- Да имаат две физички одвоени коловозни ленти, со најмалку две сообраќајни ленти, и тоа секоја сообраќајна лента да биде широка најмалку 3,75 м, во зависност од конфигурацијата на теренот, а широчината на сообраќајната лента може да биде 3,25 м;
- Вкрстосувањето на автопатот со кој и да било јавен пат или железничка линија, да не биде на исто ниво;
- Секоја коловозна лента да има посебна ширина од 2,5 м за присилно запирање на возилата, во тунелите и галериите со исклучок наместо посебна лента, може на погодни места да има уредни простори за присилно запирање на возилата;
- Приклучувањето на јавен пат кон автопат да биде изведено со природни објекти кои обезбедуваат да не се попречува сообраќајот, вклучувањето на возилата на автопатот, односно нивното исклучување од автопатот;
- Другите елементи на патот (радиусот на кривина, надолжен наклон и друго) зависи од конфигурацијата на теренот, да овозможува безбеден сообраќај за предвидените брзини.

Јавните патишта резервирани за сообраќај на моторните возила мора да ги исполнуваат условите предвидени со Законот за јавните патишта на Република Македонија.

На јавните патишта може да се изградат одделни елементи по барање на општините, како што се: поширок коловоз, тротоари, велосипедски патеки, места за паркирање на возила, осветлување и други потребни елементи.

4.2.3. Одржување на јавните патишта

Одржувањето на јавните патишта и улици се прави на начин со кој се обезбедува зачувување на употребата и реалната вредност на патот и улицата за траен, безбеден и непречен сообраќај, а под услови определени со Законот за јавни патишта од 11.07.2008 година „Сл. Весник“ бр. Републички СИЗ за патишта на Р.Македонија, *Патишта во Р.Македонија* бр. 84, 2008 година, техничките норми, стандарди и прописи за безбедноста на сообраќајот на патиштата. Работите на инвестиционо одржување на патиштата се:

- Периодично обновување на коловозната постилка, зајакнување, обнова

и осовременување на коловозната конструкција, изработка на потпорни и обложни сидови, санација на објекти и активни свлечилишта и насипи, ублажување на косини во засек и насип, како и отстранување на недостатоците на патот поради кои на одредени места почесто доаѓа до сообраќајни незгоди (црни точки);

- Проширување на коловозот и ублажување на кривините;
- Доградба на сообраќајна лента, измена на нивелетата и оската на патот на должина помала од 1000 м ,
- Поправка на мостови, доколку не се менува конструктивниот систем и материјалот, со распони помал од 15 м и вкупна должина помала од 60м.

Работите се изведуваат врз основа на техничката документација со ревидиран и одобрен проект од инвеститорот, а доколку се зема ново земјиште техничката документација треба да се усогласи со урбанистичкиот план.

При редовното одржување на патиштата и улиците се одвиваат следниве работи: поправка на коловозот, чистење на коловозот, уредувањето на банкните, заштита на сите елементи на коловозот, чистење и уредување на деловите за одвод на патот како што се риголите, патни канавки, сливници како и поправка на обложните сидови, тунели како другите пропратни објекти на патот. При одржувањето на патиштата се зема во предвид и електричната инсталација како што се светилките по улиците, тунелите, раскрсниците, наплатните рампи и друго. Во одржувањето на патиштата и улиците спаѓа и прегледноста на патиштата сособено на местата каде се вкрстосуваат патиштата за да има подобра прегледност, косењето на тревата покрај патот уредувањето и одржувањето на зелените површини. Во зимскиот период важно е чистењето на снегот и мразот од коловозот и фрлањето на солта или абразивните средства во осојничавите места и по тунелите, мостовите, делниците каде има поголем наклон на патот како и другите места каде се појавува потреба. Од голема важност е одржувањето на хоризонталната и вертикалната сигнализација на патиштата и улиците, заштитната ограда и мрежата на патот имаат потреба за нивно одржување, како и другите објекти кои се пропратни елементи на патиштата и улиците.

Одржувањето на јавните патишта и улици се изведува заради проодноста на патиштата и улиците за побезбеден сообраќај и нормалното одвивање на сообраќајните текови. Сите овие работи пред да се изведат корисниците треба да

бидат известени благовремено, што значи 48 часа пред започнувањето на работите, да се постават соодведни сообраќајни знаци за известување за режимот на одвивање на сообраќајот.

Јавното претпријатие води евиденција за состојбата на магистралните и регионалните патишта за целокупното одржување и санација на истите. Локалните патишта се во надлежност на општините и тие ги извршуваат работите за одржувањето на истите.

4.3. АНАЛИЗА НА СОСТОЈБАТА СО АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ПО 1950 ГОДИНА

Република Македонија е сместена во централниот дел на Балканскиот полуостров, секогаш била раскрсница на поважните патишта, место на судири и мешање на многу цивилизации и култури, цел на интересите на многубројни завојувани страни.

Република Македонија како регион е позната од најстари времиња. Еден површен поглед на картата може да ги покаже природните комуникации, како речните долини на Вардар и Струма, поточно кажано попречна врска на Јадранско море и Бело море, која служела како главна магистрала за Азија и Африка и на која се поврзуваат патиштата од Западна Европа и Источна Европа. Па затоа не е чудо што во првите георафски карти на Европа е прикажана Република Македонија.

Првата карта на која се обележени патиштата во Република Македонија е Појтингеровта, од првата пловина на IV век, најпознат пат бил „Via Egnatia”, а Прилеп е најстара крстосница. Средновековните патеписци забележале дека изградбата на патиштата и мостовите на просторот на Македонија била мошне напредната. Макадамските патишта, затекнати по ослободувањето, водат потекло од периодот од 1920 година до 1940 година. Чувањето и одржувањето на патиштата било регулирано уште во тие раните времиња. Дрвенциите, биле први патари, луѓе кои ги чувале и одржувале патиштата на планинските превои (Лепавцов, 2001).

Првите писмени информации за патиштата врз почвата на Република Македонија ги оставил Тукидид, кој вели дека македонскиот крал Афхелај (418 год. до 399 год. п.н.е.) ги изградил тврдините кои ги има денес Република

Македонија, како и првите патишта. Зачудувачки е нивната техника и смисла за конструкција. Најубав пример е картата на „Tabula Peutingeriana”, римска карта од IV век, најстарата карта која ги опфаќа магистралните патишта врз почвата на Античка Македонија, чии траси постојат и ден денес како модерни патишта. На оваа карта се обележани патиштата од римската империја како што се: „Via Egnatia”, „Durachim-Amphipolis“ (Драч – Охрид – Битола - Солун), „Via Militaris” „Singidunum – Constantinopolis“ (Белград - Истанбул) посебно низ Република Македонија, „Stolis – Tesalonice“ (Скопје - Солун), како и „Heraclea – Stolis“ (Битола - Стоби) „donos Via a Serdadica usque Heracleam”, понатаму патот води од „Amphipolis“, кај вливот на река Струма во Бело Море, до „Heraclea Santika“ (Demirhisar) , а другата страна до „Philippisa“ (кај Драч), (Лепавцов, 2001).

Се претпоставува дека, освен веќе наведената карта (Tabula Peutingeriana), областа на Македонија била добро и точно прикажана и на карта од првата поволина на вториот век од нашата ера, која ја изработил Марин Тирски, а ја дополнително помеѓу 160-тата и 180-тата година од нашата ера, александријскиот географ и астроном „Klavdiје Ptolemeј“ (Лепавцов, 2001). Овие карти извршија големо влијание врз изработените карти што следуваат во подоцнежните времиња. Со појавувањето на Турците, се изградени многу градови поврзани со добри патишта и модерни мостови за тоа време. Турската администрација оставила материјали кои биле сочувани, а од тоа се гледа дека имала добро организирана служба за чување и одржување на патиштата. Во тие времиња транспортот се вршел каравански – со дрвени коли и со камили (Лепавцов, 2001).

Како пример може да се спомне изработката на првата карта за Македонија во Дуизбург 1585 година од Герхард Меркатор (Macedoniae Epuris et Achaia), потоа се изработени различни карти од различни автори во различни временски периоди.

Посебно значење има картата изработена во 1744 година од М. Хасиус. Таа карта ги има имињата на градовите на Македонија со старо-нови имиња, исто така се означени добро познатите патишта како што се „Виа Игнација“ со кој Рим бил поврзан со Цариград, (Via Ignatia) Скопје – Велес, и патот (Axhrida – Heraclea – Stolis – Astibus) Охрид – Битола – Стоби – Штип. Патиштата се изградени околу шеесетите и седумдесетите години од минатиот век, кога веќе постоеја патиштата, а тоа се: Скопје – Куманово – Крива Паланка, Куманово – Гнилане, Битола – Ресен, Велес – Прилеп – Кукуш – Дојран – Струмица како и

други патишата. Така Република Македонија го дочека ослободувањето само со шест километри модерен пат (Лепавцов, 2001).

По завршувањето на војната во Република Македонија започна процесот на обнова, модернизација, и изградба на патиштата. Во периодот 1947 година до 1973 година беа изградени следните патни правци: од 1947 година до 1954 година изградени се 91 км патишта, од 1955 година до 1959 година изградени се 289 км патишта, од 1960 година до 1965 година се изградени 450 км патишта, како и до 1966 година до 1973 година се изградени 686 км патишта. Тогаш е изградена патна мрежа на која денес се одвива моторен транспорт и изнесува околу 2380 км патишта, од кои 1516 км, сè современ колвоз или околу 66% од вкупната должина на патната мрежа на републиката. (Лепавцов, 2001).

Кога почна обновата на земјата, прво се тргна кон оспособување на постојните патишта за сообраќај, со вклучувањето на сите расположливи сили, во прв ред тогашната ЈНА (Југословенска Народна Армија), потоа новоформираните организации за патишта, акцијашите и други. Најнапред се почнало со поправка на разурнатите мостови, со скромни технички средства, со огромни напори и со самопрегор за релативно кратко време биле обновени или поправани.

Република Македонија по ослободувањето наследи околу 2000 км патишта, со земјен коловоз и со толчаник, но во крајно лоша состојба. Може се да каже дека речиси сите патишта и мостови биле разурнати или оштетени. Современи патишта биле изградени само 5 км на влезот во Скопје, и тоа 3 км со бетонски коловоз, кај населбата Автокоманда, и 2 км со ситна камена коцка на патот за Куманово, но и тие биле во лоша состојба. (Лепавцов, 2001).

Локалната патна мрежа која ги поврзуваше селата со главните патишта или меѓусебно, била уште покритична, тоа биле најобични земјени патишта со мала широчина, без било какви објекти или мостови, односно обични патеки по кои можеле да се движат само товарни грла и пешаци. Сообраќајот по нив се одвивал само во добри временски услови, додека во есен или во пролет биле тешко проодни, а во зима затрупани со снег и биле непроодни. Затоа, цели региони, населби или села биле отсечени од светот по неколку месеци во годината. Сето ова се одразува и врз снабдувањето, школувањето, здравствената заштита и други активности или движења на населението.

Кога се заклучило дека патиштата сè од големо значење за стопанскиот развој на Републиката, тогашната Влада се заложила за брзо обновување на

старите и за изградба на нови патни правци за поврзување на регионите кои тогаш немале никаква врска со останатите делови на Републиката. Анализирајќи ги расположивите финансиски средства и техничките средства, кои во тоа време биле мали и недоволни, за кратко време биле оспособени главните патни правци и тоа: патот по долината на реката Вардар (сега автопатот), Скопје – Тетово – Гостивар – Маврово – Дебар – Струга, патот Велес – Прилеп – Битола – Ресен – Охрид, патот Куманово – Крива Паланка – граница со Бугарија, патот Велес – Штип – Кочани – Делчево, патот Штип – Радовиш – Струмица – граница со Бугарија, како и другите патишта, со тоа биле поврзани сите градови низ Републиката. (Лепавцов, 2001).

4.4. СИСТЕМ НА НАПЛАТА ЗА ИСКОРИСТУВАЊЕ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Прибирањето на надоместокот за користење на патиштата во Република Македонија се врши преку отворен систем за наплата составен од десет наплатни станици. Во согласност со Законот за јавните патишта член 58 став 3, наплатата на надоместокот (патарината) за користење на патот го врши Јавното претпријатие за државни патишта, при што задолжително на корисникот му издава билет за патарина, фискална сметка која корисникот е должен да ја чува во возилото за цело време на движење на патот како доказ за платена патарина и да ја покаже на овластено службено лице определено со Законот. Плаќањето на надоместокот за користење на пат (патарина) е задолжителна за сите корисници.

Одлуката за висината на наплата на патарина ја донесува Јавното претпријатие за државни патишта и ја објавува во Службен весник на Република Македонија.

Ослободување од плаќање на патарината, постапката за начинот на користење на правото за ослободување од наплата на посебниот надомест за користење на автопатиштата во Република Македонија за возилата на лицата, се регулира согласно со Законот за Јавните патишта. За да го користат правото лицата треба да поседуваат членска книшки, издадени од Здруженија, сојузи во кои членуваат, кои заедно со документацијата за болеста во согласност со наведеното во Законот и копија од сообраќајна дозвола од возилото што се

користи преку нивните Здруженија и Сојузи, барањата се доставуваат до Јавното претпријатие за државни патишта. Документацијата се прегледува од страна на претријатието и се издава членска книшка, со што се потврдува нивното право за ослободување од плаќање на патарина. Кога лицето поминува низ наплатна станица го покажува истото.

Наплатните станици во Република Македонија се следните:

- Куманово – Миладиновци;
- Скопје – Петровец;
- Петровец – Велес;
- Велес – Градско;
- Скопје – Миладиновци;
- Тетово – Гостивар;
- Гостивар – Тетово;
- Скопје – Тетово;
- Тетово – Скопје.

Висината на посебниот надоместок за употреба на делниците од автопатиштата на возилата со домашна и странска регистрација, зависи од видот на моторното возило и тоа:

- I-Категорија, моторни возила со две оски и висина кај предната оска до 1,3 м (патнички, џип и комби возило);
- II-Категорија, моторни возила со повеќе од две оски и висина кај предната оска до 1,3 м (патнички возила со приколка, комби и комби со приколка);
- III-Категорија, моторни возила со две и три оски и висина кај предната оска од 1,3 м или поголема (товарни возила и автобуси).

Освен патарината, имателите на моторни и приклучни возила што подлежат на регистрација плаќаат и надоместок за употреба на јавните патишта при регистрацијата на возилата.

Висината и начинот на плаќањето на надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучните возила (патна такса) е утврдена со „Одлуката за висината и начинот на плаќање на надоместокот за употреба на јавните патишта за моторните и приклучните возила” (патна такса), донесена од Владата на Република Македонија и објавена во службен весник.

Патната такса за моторните и приклучните возила кои подлежат на регистрација, се наплатува еднаш годишно и тоа при регистрација на истите.

Врз основа на Законот за јавните патишта, од плаќање на надоместокот на употреба на јавните патишта (патна такса) се ослободуваат возилата на лица заболени од дистрофија, мултифлекс склероза, церебрална прализа, параплегија, хемиплегија, квадриплемија, детска парализа, слепи лица со оштетување на видот над 90%, лица на дијализа и лица со ампутација на рака или нога со признато телесно оштетување над 80% утврдено со акт на надлежната комисија во Фондот на пензиско и инвалидско осигурување на Република Македонија.

4.5. СИСТЕМ НА УПРАВУВАЊЕ СО АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Република Македонија се наоѓаше во катастрофална состојба со патиштата во периодот од 1945 година до 1957 година. Првите чекори во процесот на обновувањето на патиштата биле направени од новоформираните секции за патишта со седиште во Скопје, Тетово, Куманово, Велес, Штип, Битола и Охрид.

Координирањето на работата на секциите во тој период ја вршело Републичката дирекција за патишта, која покрај другото се грижела и за проодноста и одржување на основната патната мрежа. Примарната задача на дирекцијата била обновата и реконструкцијата на дел од патиштата, а како резултат на тоа било модернизирање на повеќе од 200 км патишта. Карактеристично за периодот од 1958 до 1965 година, е тоа што работите земаат сè поголем замав. Во 1966 година е донесена првата програма за изградба на патишта, а тоа значело дека веќе почнало да се работи плански и на долг рок. Како главен фактор било Министерството за сообраќај и Републичката дирекција за патишта. Во тој период била формирана Дирекцијата за изградба на автопатот „Братство – Единство“, пат кој поминува и низ Република Македонија во должина од околу 162 км (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ на Р.Македонија).

Потоа, во 1965 година е формиран Републичкиот фонд за патишта. До формирањето на фондот, биле изградени околу 611 км, реконструирани и модернизирани патишта. Во 1966 година, пак е формирано за прв пат претпријатие за патишта и работите се интегрираат во едно претпријатие, кое се

именува како „Македонија Пат“. Во тој период е изработена и петгодишна програма за реконструкција на патна мрежа до 1970 година. Сите инженерции ги презема Републичкиот фонд за патишта. Според програмата со која се прдвидувало да се реализираат 425 км патишта, до 1970 година биле изградени и реконструирани вкупно 372 км патишта, додека останатото од околу 52 км пат било реализирано во 1972 година. (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ на Р.Македонија).

Интензитетот на активностите продолжува во 1975 година, а како доказ за тоа се новоизградени 11 патни правци во должина од 537 км. Во овој период за извршување на финансиската програма се формирал Совет за изградба, одржување и реконструкција на патиштата. (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ на Р.Македонија)

Советот за изградба ја имал како примарна задача изградбата на автопатот „Братство – Едиство“. Овој проект е реализиран во 1980 година, благодарение на распишаниот заем за патишта, како и на учество на жителите од целата држава. Покрај овој крупен зафат изградени се уште 431 км патишта и коридори од 1537 км локални патишта. (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ на Р.Македонија)

Понатамошната реализација на проектите предвидени со среднорочната програма за периодот од 1981 година до 1986 година ја презема новоформируваниот Републички СИЗ за патишта. Во тоа време СИЗ –от ги презема сите работи за целокупната координација за изградба, реконструкција и модернизација на патиштата. Во овој период се изградени околу 630 км патишта до селата, а на критичките места биле поставени нови пунктови за одржување на патиштата. Потоа, дел од патните правци се изградени преку странски заеми, додека до периодот од 1988 година изградбата на патиштата се реализирала преку сопствени средства. За прв пат биле искористени средствата собрани од патарини од наплатните станици на автопатот Куманово – Велес, истовремено е завршена и изградбата на наплатните станици Куманово, Сопот и Отовица (*Патишта во Р.Македонија*, Издавачки совет, Републички СИЗ на Р. Македонија).

Со новиот Закон од 2008 година се основа Агенција за државни патишта, а во 2012 година е основано Јавното претпријатие за државни патишта.

Основачот на Јавното претпријатие е Владата на Република Македонија, со измените на Законот за јавни патишта од 27 декември 2012 година се основа Јавно

претпријатие за државни патишта. За вршење на работите на планирање, изградба, реконструкција, обновување, одржување и заштита на јавните патишта, а за управување со државните патишта Владата на Република Македонија го основа Јавното претпријатие за државни патишта. Јавното претпријатие има својство на правно лице, во правниот промет настапува самостојно и за преземените обврски одговара со сиот свој имот, а за својата работа одговара пред Владата на Република Македонија.

Органи на управување на Јавното претпријатие се:

- Управен одбор;
- Надзорен одбор за контрола на материјално финансиско работење;
- Директор.

Организационата постапеност на Јавното претпријатие, заради ефикасно функционирање и извршување на работите од својот делокруг е поставена на следниот начин:

- Самостојни одделенија, организациони единици кои не се во рамки на сектор, туку се под директна надлежност на Дирекцијата на Јавното претпријатие;
- Самостојни сектори, организациони единици под директна надлежност на Директорот на Јавното претпријатие;
- Сектори, организациони единици под директна надлежност на помошник Директор ;
- Одделенија во рамки на секторите.

Јавното претпријатие има подружници – наплатни станици кои служат за наплата на патарини, кои во платниот примет немаат својство на правно лице и не настапуваат самостојно.

Самостоен сектор, е сектор за финансиски прашања и следење на договори со меѓународни плаќања и следење на договори со меѓународни финансиски институции. Следните одделенија во склоп на овој сектор се: Одделение за финансиско планирање и Одделение за сметководство и плаќања.

Самостојни одделенија се:

- Одделение за внатрешна ревизија;
- Одделение за информатички и комуникациски технологии;
- Одделение за контрола.

Секторите кои се директно под влијание на помошник Директорот во составот на Јавното претпријатие, и во рамките на кои функционираат посебни одделенија се:

- Секторот за правни работи, подготовка на постапка за експлоатација, управување со човечки ресурси и општи работи, во состав на овој сектор се и следните одделенија: одделение за правни работи и подготовка на постапка за експлоатација и одделение за управување со човечки ресурси и општи работи;
- Сектор за јавни набавки, кој има одделение за јавни набавки;
- Сектор за одржување на патишта, сообраќајна сигнализација, заштита на патишта и наплата на патарини, во состав на овој сектор се следните одделенија и тоа: одделение за одржување на патишта и сообраќајна сигнализација, одделение за заштита на патишта, одделение за наплата на патарина и одделение за одржување на електрична инсталација и одделение за анализа на сообраќајот.
- Секторот за инвестиции, ги има следните одделенија: одделение за инвестиции и градба на патишта, одделение за планирање, следење и администрирање на техничка документација, одделение за управување со меѓународни проекти и одделение за заштита на животна средина и социјални аспекти.

4.6. КВАЛИТЕТ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

При размислувањето за изградбата на недоизградена патна инфраструктура во Република Македонија од сите рангови како што се: автопатишта, магистрални и регионални патишта, треба да се анализира можноста за изградба на патиштата од било кој ранг, по пат на концесионерство, кое може да биде со странски или домашни концесионери. Анализи и обиди да се доизгради патната инфраструктура со издавање на патиштата под концесија имало и во минатото, меѓутоа значајно е да се наведе дека ниту еден патен превец или пат во Република Македонија не е изграден со концесија. При изградбата на патиштата со концесија,

треба внимателно да се анализираат условите под кои се гради и да се анализираат позитивните и негативните искуства од другите земји кои веќе го практикувале ова, бидејќи несериозниот пристап може да предизвика големи задолжувања на земјата. За да се донесе одлука за изградба на патишта со концесија предходно треба да се испратат експерти во земјите кои имаат изградено патишта со концесии и кои потоа би ги имплементирале нивните искуства, и евентуално да се ангажираат странски консултантски компании.

Од целокупната патна мрежа во Република Македонија на автопатиштата потпаѓаат околу 495 км, од кои до овој период се изградени 215 км, а за изградба се планира или е во тек на изградба уште 280 км автопатишта.

Патниот коридор 10, е со ориентација од север кон југ, кој почнува од граничниот премин Табановце, на граница со Република Србија и сè до граничниот премин Богородица со граница со Република Грција, чија должина низ нашата држава е 174 км. Овој коридор во најголемиот дел е автопатско решение, преостануваат уште две делници за изградба и тоа, од границата со Република Србија до клучката Коњаре, и делницата од Демир Капија до Удово. Низ овој патен коридор поминуваат околу 1900 возила на ден и може да рече дека е главна патна артерија, и е од големо значење за Република Македонија.

Треба да се напомене дека, патениот коридор 10 кој минува низ Републиката има и свој конкурентен патен коридор, а тоа е коридорот 4, кој минува низ Република Романија, Република Бугарија сè до Република Грција. Од голема важност се и предностите и недостатоците на двата коридора. Коридорот 10 има значителен поголем процент на изграденост на ниво на автопат од коридорот што е конкурентен, и е пократок до Европа, покусо време за патување, како и природен тек на сообраќајот. Од друга страна коридорот 4 има предност што се патува низ земји на Европската Унија и на НАТО, што значи без граници.

Затоа, треба посебно внимание да обрне за да се модернизира и да не остане како слепо црево во меѓународната патна мрежа. Република Македонија треба да вложи напори да се доизгради остантиот дел, за да се поврзе со Европската Унија и да икористува нивните фондови. Овој коридор е еден од најатрактивните патишта за потенцијалите концесионери.

Коридорот 8 е со ориентација од исток кон запад, вкупната должина изнесува околу 304 км. Тој коридорот минува низ Република Македонија, и тоа од Деве Баир (граница со Република Бугарија) и продолжува сè до Кафасан (граница

со Република Албанија). Коридорот е изграден по целата должина на Република Македонија. Поголемиот дел е магистрален пат за двонасочен сообраќај, а еден дел е модерен автопат и тоа од клучката Коњаре Кумановско, сè до Скопје, и од Скопје продолжува до Гостивар. Иста така е изградена и обиколницата околу Скопје која е со автопатско решение.

По овој патен коридор поминуваат околу 11000 возила на ден, меѓутоа останува отворена можноста дека со изградбата на автопатот би дошло до згледување на капацитетот, односно сообраќајот би се зголемил поради подигањето на нивото на услугата што овозможува прифаќање на овој коридор за меѓународен транспорт. Ако државата има можности овој коридор да го изгради целосно како автопат, тогаш тој со сигурност може да се регистрира во Европската патна мрежа, и да биде на меѓународната патна карта.

Како магистрални патишта во Република Македонија се изградени околу 659 км, магистралниот пат М-5 е од големо значење и е алтернатива на коридорот 10, овој магистрален пат кој започнува од граничниот премин со Република Бугарија кај граничниот премин близу Делчево сè до клучката Подмоље кај Охрид, кој понатаму продолжува сè до Струга и Кафасан кој се поврзува со М-4 до границата со Република Албанија. Според положбата овој пат се поврзува со М-6, пат кој оди кон Струмица и граничниот премин Ново Село со Република Бугарија.

Делот од патот М-5, кој е од источниот дел на Република Македонија, делницата Велес-Штип, пат по кој поминуваат околу 3900 возила на ден, исто така е и собирна магистрала на најголемиот дел од сообраќајот од источниот дел на Република Македонија кој води кон главниот град Скопје. Може да се потенцира дека патот не ги исполнува условите како магистрален пат, негативни страни на патот се: тесен, со многу црни точки, кривини со мали радиуси и други негативности.

Можеме да наведуваме дека патот е од големо значење за државата, па затоа и предлагаме патот да се реконструира и тоа да се осовременува со проширувањето на истиот.

Магистралниот пат М-6, кој започнува од Штип преку Радовиш па до Струмица сè до границата со Република Бугарија, исто така има потреба од реконструкција, осовременување и обновување, бидејќи има големо значење за регионот и може да делува врз економскиот развој на тој регион и да делува во

безбедноста на сообраќајот воопшто.

Регионалните патишта на една држава сè од голема важност за развојот на економијата и за развојот на државата во целост. Во Република Македонија има оклу 3800 км за изградба, но треба уште да се изгради тоа ќе зависи од финансиската можност и капацитетот на државата. Дозградбата на патиштата бара голма сума на финансиски средства, средства кои можат да се обезбедуваат од кредити и со зголемени сопствени приходи кои можат да произлегуваат од новиот начин на финансирање на патната мрежа. Системот на изградба на патната мрежа треба да биде етапно и тоа да се дава предност на деловите што се од интерес на регионот и од голема важност за интересот на државата. Од голема важност е и реконструкција, освременување, обновување и други работи, сособено делници кои имаат потреба, особено треба внимание да се посвети на регионалната патна мрежа, и за нивно секојдневно одржување, кое од големо значење за граѓаните кои поседуваат моторни возила, кои при регистрација плаќаат одредена сума за одржувањето на патиштата.

4.7. ПРИЧИНИ ЗА МАКСИМАЛНО ИСКОРИСТУВАЊЕ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Искористувањето на автопатштата се врши од страна сопствениците на моторните возила и приклучните возила, како што се: транспортните претријатија кои вршат транспорт на патници и стока, такси компании, компании кои имаат свои моторни возила за превоз на своите производи или друг вид на превоз за своите потреби, транзитните движења низ автопатиштата, луѓето кои имаат сопствени моторните и приклучните возила, транзитни патувања од меѓународен карактер, како што се превоз на патници и превозот на стока, и други корисници на автопатиштата.

Автопатиштата во Република Македонија се во сопственост на државата, која има формирано Јавно претпријатие која управува со државните патишта меѓу кои се и автопатштата.

Автопатиштата во Република Македонија можат да бидат искористени или да се издаваат под концесија од страна на државата. Влада на Република Македонија преку Јавното претпријатие за државни патишта е надлежна за давање на автопатиштата или дел од нив под коцесија за користење, регулирано

со Закон.

При искористувањето на автопатиштата низ Република Македонија, од страна на превозниците, транспортерите, приватните лица или други корисници, е воведен систем за наплата на патарина, систем кој на сите влеза и излези на автопатиштата имаат наплатни рампи каде се наплатува патарина.

Во Република Македонија досега се нема издадено под концесија за користење ни еден автопат или дел од автопатот.

Искористувањето на автопатишта од страна на корисниците е максимално, затоа што во Република Македонија автопатиштата се така изградени што немаат алтернативни патишта за корисниците на патните правци, каде сè и автопатиштата. Како, и транзитните движења низ државата низ коридорите 8 и 10 кои се меѓународни коридори, исто така немаат алтернативни патишта, па затоа движењето на моторните возила мора да се одвиваат низ автопатишта на државата.

4.8. ПОДОБРУВАЊЕ НА КВАЛИТЕТОТ НА АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Трката со времето во транспортот бара зголемување на брзината на движењето на моторните возила, носивоста на силата на моторите на транспортните средства, унифицираност спрема барањата на принципите за интегрален транспорт. Изборот на автопатиштата по видови на транспортна инфраструктура, нивната интеракција, приоритет на нивна изградба или евентуална реконструкција, како и нивно етапно или фазно планирање за изградба ќе зависи од транспортната политика на Република Македонија.

Затоа, низ студија и просторниот план на Република Македонија, за потребите на изградба и модернизација на патната инфраструктура, треба да се предложат квалитетни, модерни економско оправдани решенија.

Република Македонија има потреба од подобрувањето на патната инфраструктура, како и од модернизација на автопатиштата кои обезбедуваат безбедност во сообраќајот, зголемена брзина и сигурност при движењето на моторните возила, намалување на трошоците при транспортот како што се горивото и амортизацијата на моторните возила, заштеда на времето на возачите и на патниците, па и времетраењето на работата на моторите на моторните возила, сигурност на животната средина, чиста и здрава човекова средина, како и

економска оправданост при изградбата на автопатиштата.

Изградбата на автопатишта придонесува за развојот на самите населени места, како и развојот на регионот и целокупната територија на државата. Потоа, доаѓа до подобро сообраќајно поврзување на населените места едни со други како и со регионот, па и пошороко поврзување од меѓународен карактер. Од голема важност е и поврзувањето на индустриските зони со населени места, регионално поврзување и меѓународно поврзување како што е Европската Унија и другите развиени држави во Европа, Азија, блискиот и далечен Исток, и други патни правци кои се од зголемен интерес за Република Македонија.

4.9. ЕКОНОМСКИ АСПЕКТИ НА УПРАВУВАЊЕТО СО АВТОПАТИШТАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

4.9.1. Приходи од искористувањето на автопатиштата во РМ

Стабилното и континуирано финансирање е основен предуслов за одржлив развој на секој субјект. Во тој контекст, за патната инфраструктура од големо значење е ефикасното, сигурно и квалитетно финансирање, бидејќи од него зависи колку таа ќе биде функционална, безбедна, ефективна и сигурна како патна инфраструктура.

За постигнувањето на саканите ефективни резултати од патната инфраструктура треба да се обезбедат сигурни извори на финансирње за изградбата на нови патишта, како и одржување и реконструкција на постојните патишта.

Со инвестирањето или изградбата на современа, модерна и безбедна патна инфраструктура, државата добива како од економска гледна точка, така и од безбедносен аспект, од аспект на чистата и здрава животна средина, и од многу други аспекти кои се важни за економски, здрав и безбеден живот населението во една држава.

Добрата патна инфраструктура е од големо значење од политичка гледна точка на позицијата која ја има Република Македонија, и геостратешката централна позиција на Балканскиот полуостров што ја поврзува Европа со Блискиот Исток и Далечниот Исток. Со инвестирањето во патната инфраструктура ќе расте интересот на странските инвеститори за нивно инвестирање или вложување во државата.

Главната цел е како и од каде да се обезбедат сигурни извори за изградбата, реконструкцијата, одржувањето и за другите трошоци за модерна, квалитетна, ефикасна и брза патна инфраструктура.

Како најпопуларни и сигурни извори за финансирањето на патната мрежа се:

- акцизите од нафтата и нафтените деривати;
- надоместоците што се наплаќаат при регистрација на моторните возила;
- средства од наплата за искористувањето на патната мрежа, односно автопатиштата;
- средства од буџетот на државата.

При собирањето на средствата од различни извори наменети за патиштата, се наметнува прашањето дали сите средства кои се наменети за изградба и одржување на патиштата се толку транспарентни и се влеваат на сметката на Јавното претпријатие за државни патишта или делумно се трошат и за други намени.

Како извори за финансирањето на патиштата се:

- Наплата од патарина (како годишен приход од 600 до 800 милиони денари);
- Регистрација на возила (годишен приход од околу 800 милиони денари);
- Транзитирање на странски возила (годишен приход од околу 100 милиони денари);
- Трансфери од буџетот на Република Македонија;
- Грантови и странски кредити;
- Камати и провизии од банки (*Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државни патишта за 2015 година*, 2015, Скопје, страна 3).

Начинот на реализирањето на главните (фундаментални) извори на финансирање на патната мрежа е од голема важност, но исто така е важно изворите да бидат стабилни. Извори за финансирање на буџетот за патишта се следните:

- Приходи од гориво. Овој извор би требало, како во развиените

европски земји да го полни буџетот за патишта во висина од околу 50%, при тоа би можело да се промени начинот на зафаќање и тоа: определен процент на зафаќање од малопродажна цена на горивата, и определен процент на зафаќање од акцизата на горивата. Процентот на висината би била цел на стручна и професионална анализа. На пример, во Франција дел од собраните средства од горивата оди за финансирање на патиштата, а од истите средства се одвојува и дел за финансирање на загубите во железницата, тоа процент е наменет за еколошки транспорт.

- Приходи од наплатата на патарини. Овој извор на приходи во буџетот за патишта би било околу 20%. За наплата на патарини постојат повеќе системи, но сите земји одат кон тоа системот на наплата на патарини да биде посовистициран и поефикасен, а модернизирањето бара и нови инвестиции.
- Приходите од регистрација на возилата, се извор кој во буџетот за финансирање на патиштата учествува со околу 25%, и има размислување дека овој процент треба да се зголеми. Исто така има предлози и повторно да се зема процент од санкциите за сторените сообраќајни прекршоци.
- Приходите од транзитирање на странски возила, е многу низок и е околу 3%. Ако се подобри и освремени патната инфраструктура има шанса за зголемување на процентот на овој извор на финансирање.
- Приходите од камати и провизии од банки, го полни буџетот со околу 1%.
- Во недостиг на податоци за реализираните приходи (од страна на Економскиот факултет – Скопје, преку писмо доставено до Јавното претпријатие за државни патишта беа побарани вакви податоци, но не беше добиен никаков одговор од нивна страна), ќе бидат анализирани планираните приходи на Јавното претпријатие за државни патишта, и потоа од нив ќе бидат извлечени апроксимативни сознанија. Анализата на податоците ќе го опфати периодот од 2013 година до 2016 година.

Табела 4.1. Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државани патишта за 2013 година

ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	ВКУПНО ЗА 2013 ГОДИНА
ПРИХОДИ	4.113.000.000,00
Приходи од работење	2.126.000.000,00
Патарина	1.300.000.000,00
Регистрација (патна такса)	825.000.000,00
Други приходи од работење	179.000.000,00
Останати приходи – акциза	1.583.000.000,00
ПРИЛИВИ	225.500.000,00
Приливи од странски кредити и заеми	225.500.000,00
ВКУПНО ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	4.338.500.000,00

Извор: Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2013 година, Скопје јануари, 2013 година

Од Табелата 4.1. може да се забележи дека планираните приходи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2013 година ги опфаќаат со Закон пропишаните извори за финансирање на основната дејност на претпријатието утврдени во согласност со Законот за јавните патишта (Сл. весник на Република Македонија, бр 168 од 27.12.2012 година) и тоа:

1. Дел од акцизата од деривати до нафта;
2. Надоместок за употреба на јавните патишта за моторни возила и приклучни возила (патна такса);
3. Надоместок за употреба на јавен пат, негов дел или објект на патот (патарина);
4. Надоместок за, поставување натписи и рекламни табли во заштитниот појас на државните патишта, приклучување на пристапен пат на државен пат, поставување на инсталации во трупот на патот, во патниот и заштитниот појас на државен пат, изградба и користење на комерцијални објекти на кои е дозволен пристапот на државен пат надвор од населено место, прекумерно користење на пат, вонреден превоз, штета сторена на патот и објектите на патот, средства од Буџетот на Република Македонија, заеми и кредити и други приходи.

За 2013 година биле планирани да се остварат приходи и приливи во вредност од вкупно 4.113.500.000,00 денари, и тоа од следните извори: дел од

акцизата од деривати од нафта планирани биле 1.583.000.000,00 денари, од надоместок за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (патна такса) што се плаќа при регистрација на возилата планирани биле 825.000.000,00 денари, од надоместокот за употреба на јавен пат, или негов дел 1.300.000.000,00 денари, од приходите од работење приливите требало да изнесуваат 2.126.000.000,00 денари, како и други приходи од работење 179.000.000,00 денари. Приливите од странски кредити и заеми требало да изнесуваат 225.500.000,00 денари.

Според тоа, Јавното претпријатие за државни патишта останува двигател на патната инфраструктура во Република Македонија, како што претходно беше Агенцијата за државни патишта. Без разлика дали се инвестира во изградба на нови патишта или се одржуваат старите патишта, Јавното претпријатие за државни патишта се обидува да пронајде компромис помеѓу алтернативните опции за инвестирање, користејќи ги сите расположливите податоци за донесување економски оправдани одлуки.

Од оваа гледна точка Јавното претпријатие за државни патишта треба да донесува одлуки во однос на:

- Стратешката ефикасност, како капацитет за реализација на целите поставени од Владата на Република Македонија,
- Оперативната ефикасност, т.е. постигнување најповолен сооднос помеѓу остварените резултати и планираните средства.

Анализирајќи ги приходите и приливите од Јавното претпријатие за државни патишта на РМ, може да се констатира дека најголем прилив на средства се приходи од работењето кои изнесуваат 2.216.000.000,00 денари, како што се поставување натписи и рекламни табли во заштитниот појас на државните патишта, поставување инсталации во трупот на патот, во патниот и заштитниот појас на државните патишта, искористување на државните патишта за изградба и користење на комерцијални објекти на кои е дозволен пристап на државен пат надвор од населено место, прекумерно користење на патишата, вонредни превози низ патиштата, средства од Буџетот на Република Македонија, како и приходи од наплата на банкарски гаранции од изведувачите кои не ги почитуваат одредбите од договорите за изведба.

Потоа се средствата од надоместок за употреба на јавен пат, негов дел или објект на патот или поточно патарината, која изнесува 1.300.000.000,00 денари годишно. Овие средства зависат од корисниците на јавните патишта на Република Македонија.

Од голема важност сè и приходите од надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (патна такса) што се плаќа при регистрација на возилата, која изнесува 825.000.000,00 денари. Овие средства зависат од бројот на регистрирани моторните возила во Република Македонија.

Како сигурен приход е и делот од акцизата од дериватите од нафтата, која зависи од продажбата на нафтата и нафтените деривати во Република Македонија.

Кредити и заеми од банките и странските инвеститори се од големо значење за планираните приходи на Јавното претпријатие за државните патишта, приходи кои зависат од ангажираноста на Владата на Република Македонија со проекти кои се конкурентни за банките како што се Европска инвестициона банка за Проекти за електронски системи за наплата на патарина и од Европска Инвестициона Банка за техничка помош при имплементација на патни проекти долж Пан-Европскиот коридор X.

Од табелата 4.2. можеме да ги анализираме планираните приходи за 2014 година кои ги опфаќаат исто така со Закон пропишаните извори на финансирање за вршење на основната дејност на претпријатието. За 2014 година биле планирани да се остварат приходи во вредност од вкупно 4.965.000.000,00 денари, и тоа од следните извори и видови на приходи: дел до акцизата од дериватите од нафта планирани се 2.100.000.000,00 денари, приходот од надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (патна такса) што се плаќа при регистрација на возилата изнесува 795.000.000,00 денари, приходот од надоместокот за употреба на јавен пат, негов дел или објект на патот (патарина) изнесува планиран приход во износ од 1.490.000.000,00 денари, како и приливи од странски кредити во износ од 200.000.000,00 денари.

За 2014 година се планира да се остварат приходи во вредност од вкупно 4.965.000.000,00 денари, од следните извори: од делот од акцизата од страна на дериватите од нафта се планирани 2.100.000.000,00 денари. Планираниот приход од надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила, изнесува 1.350.000.000,00 денари. Овој приход е пресметан врз основа на бројот на регистрирани моторни и приклучни возила во 2013 година и висината на

надоместокот што се плаќа при нивната регистрација, како и врз основа на стари долгови кои Јавното претпријатие како правен наследник на Агенцијата за државни патишта што се добиваат по пат на присилна наплата. Дел од овој приход се враќа на имателите на моторни и приклучни возила со кои се врши меѓународен сообраќај, во согласност со Член 7 од Одлуката за висината, начинот на плаќање, евиденција и контрола на надоместокот за употреба на јавните патишта за моторните и приклучните возила (патна такса), („Службен весник на Република Македонија” 81/08). Имено со оваа Одлука е утврдено правото за враќање на уплатениот износ сразмерно на времето што моторното и приклучното возило го поминале надвор од Република Македонија. За овој дел пресметан е износ од 50.000,000,00 денари.

Табела: 4.2. Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2014 година

ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	ВКУПНО ЗА 2014 ГОДИНА
ПРИХОДИ	4.765.000.000,00
Прходи од работење	200.000.000,00
Патарина	1.490.000.000,00
Регистрација (патна такса)	795.000.000,00
Други приходи од работење	180.000.000,00
Останати приходи – акциза	2.100.000.000,00
ПРИЛИВИ	200.000.000,00
Приливи од странски кредити и заеми	200.000.000,00
ВКУПНО ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	4.965.000.000,00

Извор: Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2014 година, Скопје декември, 2013 година

Исто така, во согласност со Член 60 став 4 од Законот за јавните патишта дел од овие средства се распоредуваат на општините, со цел изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на општинските патишта и улици, односно со Годишната програма за изградба, реконструкција, одржување и заштита на општинските патишта и улици. Распределбата на средствата на општините, ја врши Јавното претпријатие врз основа на следните критериуми: должина на општинските патишта и улици, број на регистрирани возила во општината, број на жители во општината и површина на општината. За овој одлив

пресметан е износ од 300.000.000,00 денари.

Јавното претпријатие склучува договори за извршување работи поврзани со надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила што сопствениците на моторните возила го плаќаат при регистрација на возилото со правните лица овластени за вршење технички преглед на возила. За извршените услуги претпријатието исплаќа одреден процент од пресметаниот износ за правните лица. За овој одлив планирани се 25.000.000,00 денари. По одбиените одливи во согласност со Законските одредби планираниот проход кој останува на Јавното Претпријатие за државни патишта по овој основ изнесува 975.000.000,00 денари.

Од надоместокот за употреба на јавен пат, негов дел или објектот на патот (патарина), приходот е во износ од 1.690.000.000,00 денари. Вкупниот приход по овој основ пресметан е врз база на остварената френкфренција на сообраќајот по видови и категории на возила во 2013 година и важечката Одлука за определување на висината на надоместокот за употреба на автопатските делници во Република Македонија

Другите приходи изнесуваат околу 180.000.000,00 денари, а планирани беа да се остварат од разни надоместоци што се плаќаат на магистралните и регионалните патишта. Врз основа на кредити кои се отплаќаат од Министерството за финансии се очекува приход од 20.000.000,00 денари и тоа од Европска инвестициона банка за Техничка помош при имплементација на патни проекти долж Пан-Европскиот Коридор 10.

Во наредната Табела 4.3. презентирани се планираните приходи на Јавното претпријатие за 2015 година. За 2015 година биле планирани да се остварат приходи во вкупна вредност од 5.694.000.000,00 денари, и тоа од следните видови на приходи: приходи од работењето, во вкупен износ од 3.489.000.000,00 денари, и тоа од надоместок за употреба на јавен пат, негов дел или објектот на патот (патарина) бил планиран приход во износ од 1.859.000.000,00 денари, како и од планираниот приход од надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (патна такса) што се плаќа при регистрација на возилата, изнесувал 1.450.000.000,00 денари, и другите приходи од работењето кои извесувале 180.000.000,00 денари, останати приходи, во вкупен износ од 2.205.000.000,00 денари, кои биле од делот од акцизата од дериватите од нафта. Како приходи или приливи биле планирани да се остварат приливи од странски

кредити и заеми во вкупна вредност од 8.065.000.000,00 денари.

За 2015 година биле планирани да се остварат приходи во вкупна вредност од 5.694.000.000,00 денари. Од приходите од работењето во вкупен износ од 3.489.000.000,00 денари, дел се од надоместокот за употреба на јавен пат, негов дел или објектот на патот (патарина), и тоа во износ од 1.859.000.000,00 денари. Вкупниот приход по оваа основа е пресметан врз база на остварената фреквенција на сообраќајот по видови и категории на возила во 2014 година и Одлука за определување на висината и начинот на наплата на надоместокот за употреба на автопатските делници во Република Македонија („Службен весник на РМ” бр.103/14).

Планираниот приход од надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (патна такса) што се плаќа при регистрација на возилата, изнесува 1.450.000.000,00 денари. Приходот е планиран и се реализира во согласност со Одлуката за висината и начинот на плаќање на надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (Службен весник на РМ бр.103/14). Другите приходи од работењето требаше да изнесуваат околу 180.000.000,00 денари, а планирани биле да се осварат од разни надоместоци што се плаќаат на магистралните и регионалните патишта, како што се: поставувањето натписи и рекламни табли во заштитниот појас на државните патишта, приклучување на пристапен пат, поставување инсталации во трупот на патот, во патниот и заштитниот појас на државен пат, изградба и користење комерцијални објекти на кои е дозволен пристап на државен пат надвор од населено место, прекумерно користење на пат, вонреден превоз и штети сторени на патот и објектите на патот. Останати приходи се од 2.205.000.000,00 денари од акцизата од дериватите од нафтата, како и планирани странски кредити и заеми за 2015 година кои изнесуваат околу 8.065.000.000,00 денари.

Планираните приходи и приливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2016 година можеме да ги анализираме од Табелата 4.4. Тие за 2016 година изнесуваат 5.997.000.000,00 денари, и тоа: Приходи од работењето, во вкупен износ од 3.595.000.000,00 денари, кои од надоместокот за употреба на јавен пат, негов дел или објект на патот (патарина), бил планиран приход во износ од 1.915.000.000,00 денари, како и планираниот приход од надоместок за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (патана такса), што изнесувал 1.500.000.000,00 денари, другите приходи од работењето се планирало да

изнесуваат 180.000.000,00 денари, а за наведената 2016 година се планирале приливи од странски кредити и заеми во вкупна вредност од 8.627.000.000,00 денари.

Табела: 4.3. Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2015 година

ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	ВКУПНО ЗА 2015 ГОДИНА
ПРИХОДИ	5.694.000.000,00
Приходи од работење	3.489.000.000,00
Патарина	1.859.000.000,00
Регистрација (патна такса)	1.450.000.000,00
Други приходи од работење	180.000.000,00
Останати приходи – акциза	2.205.000.000,00
ПРИЛИВИ	8.065.000.000,00
Приливи од странски кредити и заеми	8.065.000.000,00
ВКУПНО ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	13.759.000.000,00

Извор: Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2015 година, Скопје декември, 2014 година

Планираните приходи за 2016 година ги опфаќаат со Закон пропишаните извори на финансирање за вршење на основната дејност на претпријатието утврдени во согласност со Законот за јавните патишта и тоа: дел од акцизата од дериватите од нафта, надоместок за употреба на јавен пат, негов дел или објект на патот (патарина), надоместок за поставување натписи и рекламни табли во заштитниот појас на државните патишта, приклучување на пристапен пат на државен пат, изградба и користење комерцијални објекти на кои им е дозволен пристап на државен пат надвор од населено место, прекумерно користење на патот, вонреден превоз и штета сторена на патот и објектите на патот, средства од Буџетот на Република Македонија, заеми и кредити, како и други приходи.

Висината на средствата по основ на акциза од деривати на нафта на може да биде помала од 20% од вкупниот приход, во согласност со соодветната Одлука на Влада на Република Македонија. Средствата се трансферираат од Буџетот на Република Македонија на сметката на Јавното претпријатие најмалку 4 (четири) пати годишно, во интервал од најмалку 3 (три) календарски месеци.

Приходите од работењето, во вкупен износ од 3.595.000.000,00 денари, се остваруваат од следните приходи и тоа: од надоместокот за употреба на јавен пат, негов дел или објект на патот (патарина) очекуван беше приход во износ од 1.915.000.000,00 денари. Вкупниот приход по овој основ пресметан е врз база на остварената фреквенција на сообраќајот по видови и категории на возила во 2015 година и Одлуката за определување на висината и начинот на наплата на надоместокот за употреба на автопатските делници во Република Македонија („Службен весник на Р.М.” бр.89/14).

Планираните приходи од надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила (патна такса) што се плаќа при регистрација на возилата, изнесува 1.500.000.000,00 денари. Приходот е планиран и се реализира во согласност со Одлуката за висината и начинот на плаќање на надоместокот за употреба на јавните патишта за моторните и приклучните возила (патна такса), („Службен Весник на Р.М.” бр. 118/09) и Одлуката за измена на Одлуката за висината и начинот на плаќање на надоместокот за употреба на јавните патишта за моторните и приклучните возила (патна такса) („Службен Весник на Р.М.” бр. 103/14).

Другите приходи од работењето се очекуваше да изнесуваат 180.000.000,00 денари, и тоа како разни надоместоци што се плаќаат на магистралните и регионалните патишта за: поставување натписи и рекламни табли во заштитниот појас на државните патишта, приклучување пристапен пат на државен пат, поставување инсталации во трупот на патот, во патниот и заштитниот појас на државен пат, изградба и користење комерцијални објекти на кои им е дозволен пристап на државен пат надвор од населено место, прекумерно користење на пат, вонреден превоз и штета сторена на патот и објектите на патот. Останатите приходи, во вкупен износ од 2.402.000.000,00 денари се од делот од акцизата од дериватите од нафта.

Ако се направи компаративна анализа за соодносот на одделните ставки за периодот 2013-2016 година, односно како се движеле одделните планирани приходи и приливи за наведените години ќе се види дека за 2013 година приходите се 4.113.500.000,00 денари, за 2014 година приходите се 4.965.000.000,00 денари, за 2015 година приходите се 13.759.000.000,00 денари, како и за 2016 година приходите се 14.624.000.000,00 денари.

Табела: 4.4. Планирани приходи и приливи на Јавното претпријатие за државани патишта за 2016 год.

ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	ВКУПНО ЗА 2016 ГОДИНА
ПРИХОДИ	5.997.000.000,00
Прходи од работење	3.595.000.000,00
Патарина	1.915.000.000,00
Регистрација (патна такса)	1.500.000.000,00
Други приходи од работење	180.000.000,00
Останати приходи – акциза	2.402.000.000,00
ПРИЛИВИ	8.627.000.000,00
Приливи од странски кредити и заеми	8.627.000.000,00
ВКУПНО ПРИХОДИ И ПРИЛИВИ	14.624.000.000,00

Извор: Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2016 година, Скопје декември, 2015 година

Разгледувајќи ги годишните планирани приходи ќе се соочиме со фактот дека секоја година има пораст на планираните приходи и тоа од прилика за 2013 и 2014 година планираните приходи се разликуваат за околу 750.000.000,00 денари. Разликата се појавува затоа што се згледуваат стапките на планирани приходи од делот од акциза од нафтните деривати, приходите од регистрација на моторни и приклучни возила како и дел од наплатата на патарината. Сето ова зголемување на планираните приходи се појавува по зголемување на бројот на регистрирани моторни и приклучни возила, што има за последица зголемена потрошвачка на нафтени деривати, а со тоа се зголемуваат и приходите од акцизата од нафтени деривати. Исто така, со зголемување на бројот на моторни возила, се зголемуваат приходите од нивната регистрација, како и од патарината.

Од анализата на планираните приходи за 2015 година (13.759.000.000,00 денари) и за 2016 година (14.624.000.000,00 денари), ќе се види голема разлика од околу 11.000.000.000,00 денари во однос на претходните години (2013 и 2014). Разликата се појавува затоа што се зголемуваат ставките на планирани приливи по основ на странски кредити и заеми, како и стандартното зголемување на бројот на моторни и приклучни возила (со трошењето на нафтени деривати), приходите од нивна регистрација и наплатата на патарини. Останатите приходи од работењето се стандардизирани и не се зголемуваат во големи размери.

4.9.2. Анализа на неопходните расходи при искористувањето на автопатиштата во Р.М.

Одржувањето на патиштата претставува сложена инженерско-економска задача, која претпоставува комплекс на преземени мерки со цел овозможување на нормална експлоатација, безбедност на патниот транспорт и зачувување на вредноста на патната мрежа и опремата.

По изградбата на патиштата и нивното пуштање во употреба или експлоатација, на нив во синегрија деградирачки делуваат два главни фактори, и тоа сообраќајното оптоварување и природните влијанија.

Одржувањето на патиштата, значи настојување патот да се одржи што подолго време во постабилна состојба, какво што е при пуштањето во употреба или експлоатација, без посебни квалитативни промени, при што ќе се обезбеди безбедност и непрекинатост на транспортните трошоци, како и достигнување на дефинираното ниво на услуга на патот кон корисниците. Комплексноста на одржувањето се гледа како сложен процес, каде најчесто е без прекин на сообраќајот, во сите годишни времиња.

Начините и методите на одржување на патиштата, најчесто се во функција на усвоената политика во областа на одржувањето, која секогаш е одраз на финансиските можности.

Одржувањето на патиштата во Република Македонија, е во согласност со Законот за Јавни патишта, или за Јавното претпријатие кое се грижи за сета оваа процедура. Одржувањето на патиштата има и свои специфики како од технички, така и од економски аспект, што влијае на организацијата и технологијата на работите. Структурата на поделбата на одржувањето на патиштата е следна:

- Инвестиционо одржување на патиштата;
- Зимско одржување на патиштата;
- Редовно одржување на патиштата и
- Останати работи поврзани со одржувањето на патиштата.

Во Република Македонија е факт дека се одржуваат патиштата толку колку што има планирано средства со годишната програма за одржување на магистрални и регионални патишта како и локалните патишта на ниво на

општините.

Република Македонија располага со 910 км магистрални патишта, од кои 215 км се автопатишта и 695 км се магистрални патишта, но има и 3800 км регионални патишта кои се за одржување.

За патната инфраструктура се изработува Национална стратегија за состојбата на патиштата и нивно одржување која се именува од страна Јавното претпријатие за државни патишта како „Годишна Програма за планирање, изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2015 година“. Изготвена е во согласност со Петогодишната програма за планирање, изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта во Република Македонија за период 2013-2017 година, донесена од Владата на Република Македонија. (Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2015 година, страна.2), (Службен весник на РМ бр.02-10210/4)2014 година).

Констатирано е дека, до овој период патиштата се наоѓаат во неповолна состојба, и за тоа треба да се преземат мерки за нивно saniрање и обновување.

Во периодот на транзиција, ограничените износи на средствата што се наменети за јавните патишта, не само што значително ја забавија модернизацијата на патната мрежа, туку и редовното одржување заостанува зад реалните потреби за одржување на материјалната состојба, посебно на коловозната конструкција, а со тоа и нејзината употребна вредност се намалува. Задоцнувањето со интервенциите за обнова и зајакнување на коловозните конструкции ја намалуваат безбедноста на сообраќајот.

Планираните трошоци, инвестиции и одливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2015 година изнесуваат вкупно околу 1,171,000,000 денари и тоа се:

- Трошоци за сировини, материјали, енергија, резервни делови и ситен инвентар кои се вкупно 58.000.000 денари;
- Трошоци за услуги кои се планирани околу 682.000.000 денари;
- Трошоци за плати, надоместоци од плати и останати трошоци за вработените кои се планирани околу 165.000.000 денари;
- Останати трошоци од работењето, кои изнесуваат околу 388.000.000 денари;

- Финансиски раходи кои се планирани на вкупен износ од 418.000.000 денари.

Јавното претпријатие во 2015 година планираше да реализира инвестиции во вкупна вредност од 10.714.000.000 денари и тоа за следните проекти:

- За инвестиции со сопствени средства предвидени се 2.649.000.000 денари и тоа за изградба на патишта од сопствени средства планирани 1.564.000.000 денари, од овие средства 588.000.000 денари се предвидени за реализација на следните проекти: Продолжување со изградбата на делницата Сончев град, изградба на градежни работи на делницата Опае – Белановце – Станчик, поставување вертикална и хоризонтална сигнализација, сигнализација на наплатни станици, свлечилишта, рехабилитација на мостови и тунели, како и осветлување на клучки на државните патишта, Арачиново – Липково – Оризари (повеќе делници), изведба на градежни работи на клучка на обиколницата на Скопје, изградба на клучка Брвеница, завршни работи, санација на дотраени коловози и непредвидени работи на други делници. Останатите 976.000.000 денари се сопствено учество во инвестиции со странски кредити и ДДВ. Овие средства го покриваат учеството од 10% за делниците Миладиновци – Штип и Кичево – Охрид, за инвестиционо одржување предвидени се 170.000.000 денари кои се реализираат преку договорот со Ј.П. Македонија пат, и тоа се работи на следните патни правци: Тетово – Пирок – Гостивар; Похчево – Белотино – Рич; Карбинци – Зрновци – Винаца; Кавадарци – Неготино; Коњук – Белаковце (Кратово - Куманово); Пробиштип – Крупиште – Штип; Струмица – Ново Село – граница со Република Бугарија; Регионален пат Р 2246 до село Могорче; Регионален пат Р 1308 до село Брајчино; Арачиново – Умин Дол – Куманово; Кондово - Радуша; Сарај – Групчин; Тетово – Попова Шапка; Гостивар – Србиново; Струга – Калишта; Тајмиште – Зајас; Рехабилитација на влезот во Кичево; Рехабилитација на излезот од Кичево.
- За експлоатација на земјиштето на делниците кои се планираат за изградба во текот на 2015 година, планирани се 200.000.000 денари,
- За изградба на проектна документација и надзор над градежните работи

на погоре споменатите делници, предвидени се средства во износ од 713.000.000 денари. Ова ги опфаќа и трошоците за изградба на физибилити студии, инфраструктурни проекти, студии за животна средина, основни проекти и други делови на инвестиционо – техничка документација, како и надзор на изградба и одржување на патиштата.

- Во согласност со Програмата на Владата на Република Македонија за проектирање на автопатната делница Струга – Кафасан (2015-2017), како и проектна документација на ниво на основен проект (како дел од коридорот 8 соодветно на делницата Кичево – Охрид), за набавка на опрема и софтвер беа планирани 2.000.000 денари.
- За инвестициите со помош на кредити беа предвидени вкупно 8.065.000.000 денари, и тоа финансирани од Светска банка со проектот за подобрување на постојната регионална и локална патна мрежа за изградба на локални патишта во должина од околу 57,5 километри и со новиот проект за подобрување на магистралните и регионалните патишта, тоа се следните патни правци: Битола – Ресен – Буково; Кичево до Дебар преку Извор; Спој со А4 (Ново Село) – Маврово – Жировница – Дебар; Делчево – Планина Голак; Мокрино – Смолари; Нов Дојран – Николик; Старо Коњарево; Тетово – Брвеница – Гостивар;

Од Европска Банка за обнова и развој по Проектот за подобрување на постојната регионална и општинска патна мрежа и тоа за продолжување на изградбата на патен правец Велес – Штип (до Кадрифаково), по проектот електронски систем за наплата на патарина и по новиот Проект за магистрални патиштата и тоа Штип – Кочани, Охрид – Пештани како и патен правец Градско – Прилеп. Од Европската инвестициона банка се користат средствата за консултантски услуги за доизградба на Коридорот 10 за делницата Демир Капија – Скопица. За изградбата на делниците Миладиновци – Штип и Кичево Охрид средствата се обезбедени од кредитот од кинеска Ексим Банка.

Можеме да забележиме дека постои голема разлика помеѓу реалните потреби и можностите, односно реалните потреби од финансиски средства за одржување на патиштата и предвидените средства за одржување на истите од страна на државата наменети за одржувањето.

Научно-техничкиот прогрес бара квалитетен начин на финансирање кој ќе

биде ставен во функција на одржување на патиштата, но исто така налага и синхронизирана примена на техничките иновации од една страна и современа организација во управувањето со патиштата до друга страна.

Резимирајќи ги горе спомнатите работи може да се каже дека е потребно навремено преминување од модифицираната традиционална (класична) стратегија, на современа стратегија за одржување на патиштата, како во развиените земји (САД, Германија, Франција, Швајцарија и други развиени држави), и тоа од технички аспект и од економски аспект.

Од технички аспект, цел на традиционалната стратегија е да се одржи нивото на услуга кое го има коловозната конструкција при употреба, а целта на современата стратегија е континуирано, со пораст на сообраќајното оптоварување да се унапредува и одржи функционалната способност на коловозната конструкција.

Од неекономски аспект пак, кај традиционалната стратегија коловозната конструкција се проектира со дебелина за максимално сообраќајно оптоварување кое ќе се достигне на крајот од проектниот период, што значи однапред се инвестираат, финансиските средства кои едноставно ќе бидат доволно искоритени од околу 20 години.

Има едно правило во градежништвото а тоа е „еднаш се гради, цел живот се одржува“. Ова важи и за патиштата.

Расходите на „Јавното претпријатие за државни патишта“ за 2013 година се следните:

- расходи за вработените;
- расходи за комунални услуги, греење и комуникација;
- расходи за материјали и ситен инвентар;
- расходи за поправки и тековно одржување;
- расходи за други договорни услуги, даноци и други опертивни расходи;
- расходи за отплата на камати кон нерезидентни кредитори;
- тековно одржување на патиштата (поправка на оштетени делови на патиштата и пропратните објекти) и зимско одржување на патиштата;
- амортизација и вредносно усогласување на патиштата кои се рехабилитираат и одржуваат.

Расходите за вработените спаѓаат во трошоците за службени патувања во

износ од околу 3.000.000,00 денари, плати надоместоци и отпремнина во износ од 158.000.000,00 денари (брuto плата, регрес за годишен одмор, надоместоци за вработените кои заминуваат во пензија и други надоместоци). Исто така овде спаѓаат и трошоците за надоместок на членовите на управниот и надзорниот одбор на претпријатието.

Расходите за комунални услуги, греење и комуникација, се расходи кои спаѓаат во услугите за греење и комунални услуги. Фиксна и мобилна телефонија, интернет, нафта, пошта и брза пошта, како и комунални услуги на наплатни станици за батарии, потрошена електрична енергија на државните патишта и слично. За овие трошоци за 2013 година се 31.000.000,00 денари.

Расходите за материјали и ситен инвентар, расходи кои се околу 13.000.000,00 денари и тоа за: ХТЗ опрема за вработените на наплатните станици за батарија, расходи за ролни за фискални апарати, тонери, харија, канцелариски материјал, печатени материјали и слични трошоци.

Расходите за поправка и тековно одржување се расходи кои се планирани околу 29.500.000,00 денари за 2013 година и тоа за одржување на згради и објекти, одржување на ПП центри, ПП апарати и испитување на громобранска инсталација и заштита за заземјување, сервисирање, репрограмирање и одржување на фискални печатари, компјутери, телефонски центри, софтвери на јавното претпријатие. Одржување на агрегати, одржување на хигиена, одржување на лифтовите и моторните возила и други слични расходи.

Расходите другите договорни услуги, даноци и други оперативни расходи се предвидени околу 81.000.000,00 денари, и тоа пред сè за услугите за обезбедување на наплатните станици за наплата на батарија, осигурување на вработените и имотот

Расходите за отплата на камати кон нерезидентни кредитори, се трошоци на Јавното претпријатие, претпријатието ги презема обврските по однос на камата кон нерезидентни кредитори (Светска Банка, Европска Банка, Европска Инвестициона Банка и Европска Банка за Обнова и Развој) по веќе попишани договори. За овој расход во 2013 година се 202.000.000,00 денари.

Тековното зимско одржување на патиштата, се расходи од околу 624.000.000,00 денари, и ќе се реализираат преку Договор за услуги со Ј.П. во согласност со Законот за Ј.П.

Амортизација и вредносно усогласување на патиштата кои се

рехабилитираат, реконструираат и одржуваат, се расходи кои се планирани околу 2.200.000.000,00 денари, а амортизацијата се пресметува на сите градежни објекти, постројки и опрема, алатот, канцелериски инвентар, компјутерска опрема вклучувајќи ги и софтверите (компјутерска опрема), мебелот, транспортните уреди и средства, како и патишта кои спаѓаат во основни средства на Ј.П. за државни патишта. Исто така при рехабилитација, реконструкција, и инвестиционо одржување на патиштата потребно е да се и зврши вредносно усогалсување на патиштата.

Од табелата можеме да видиме дека имаме податоци за расходите за 2012 година и расходите за 2013 година, кои се разликуваат една од друга.

До 2012 година со патишта управуваше Агенцијата за државни патишта, агенција која управуваше целосно со сите јавни патишта на Република Македонија. Со новата територијална поделба на Република Македонија и со измените на Законот за јавните патишта од 27 Декември, 2012 година, е основано Јавното претпријатие за државни патишта, претпријатие кое има помали ингеренции од Агенцијата за државни патишта, патиштата од локален карактер преминуваат под ингеренции на општините како и уличните мрежи низ градовите и други населените места, кои исто така формираат свои претпријатија на ниво на општина кои ќе управуваат со патиштата и улиците од локален карактер.

Од табела 4.6. може да се анализираат планираните расходи на Јавното Претпријатие за државни патишта за 2014 година: расходи за вработените, во кои спаѓаат платите, надоместоци за вработени кои заминуваат во пензија и други надоместоци, исто така тука се вклучени и трошоците за надомест на членовите на управниот одбор на Јавното претпријатие кои изнесуваат 165.000.000,00 денари, патни и дневи расходи (во оваа ставка предвидени се средствата за службени патувања во износ од 1.500.000,00 денари), расходи за комунални услуги, греење, комуникација и транспорт во кои спаѓаат сите трошоци за греење и комунални услуги, фиксна и мобилна телефонија, интернет, нафта, пошта и брза пошта, како и комунални услуги на наплатните станици за патарина, потрошена електрична енергија на државните патишта, трошоци за превоз на вработените од службата за наплата на патарина и слично (за овие трошоци за 2014 година предвидени беа 48.000.000,00 денари), расходи за материјали и ситен инвентар (планирани беа расходи во вредност од 10.000.000,00 денари), расходи за поправки и тековно одржување (за овој тип на расходи планирани беа

25.000.000,00 денари), и други слични расходи.

Табела: 4.5. Податоци за планираните расходи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2013г. и за 2012г.

Вид на расходи	Вкупно за 2013 год. ЈП.држав. патишта	Реализација за 2012 г. Агенц. За држ. патишта
РАСХОДИ	3.352.500.000,00	1.253.805.340,00
Административни трошоци за дирекција и служба на патарина и комунални услуги на патишта	326.500.000,00	263.327.440,00
Плати, надоместоци и отпремнини	156.500.000,00	68.105.577,00
Патни и дневни расходи	3.000.000,00	328.098,00
Комунални услуги, греење, комуникации	31.000.000,00	33.107.123,00
Транспорт на вработени	8.000.000,00	
Материјал и ситен инвентар	16.000.000,00	3.810.065,00
Поравки и тековно одржување	29.500.000,00	9.976.616,00
Други договорни услуги	26.000.000,00	52.493.513,00
Други тековни расходи	3.000.000,00	105.506.448,00
Даноци	50.000.000,00	
Отплата на камати кон нерезидентни кредитори	202.000.000,00	218.481.023,00
Тековно одржување на патишта	624.000.000,00	771.996.877,00
Вредносно усогласување (обезбедување) на патишта кои се рехабилитираат, реконструираат и одржуваат	700.000.000,00	
Амортизација	1.500.000.000,00	

Извор: Годишна програма на Јавното претпријатие за државни патишта за 2013 година. (Скопје, Јануари, 2013 година); страна. 8.

За доворни услуги беа предвидени 28.000.000,00 денари, а трошоците за обврски за провизии беа планирани 24.000.000,00 денари (трошоци за банкарски провизии и провизии за издадени државни гаранции). Како расходи за отплата на камати кон нерезидентни кредитори (Светска банка, Европска инвестициона банка и Европска банка за обнова и развој) по веќе потпишаните договори, во 2014 година беа планирани 293.000.000,00 денари. За тековно и зимско одржување на патиштата, планирани беа расходи во износ од 624.000.000 денари и се реализираа преку Договор за услуги со Ј.П. „Македонија Пат”. Средствата за

амортизација се пресметуваа на сите градежни објекти, постројки и опрема, алат, канцелариски инвентар, компјутерска опрема, вклучувајќи ги и софтверите. транспортните уреди и средства, како и патишта кои спаѓаат во основни средства на Ј.П. За нив беа планирани 1.500.000,00 денари.

Планираните расходи на јавното претпријатие за државни патишта за 2014 година се расходите за административни трошоци за дирекцијата и службата за наплата на патарина и комунални услуги на патиштата. Овие трошоци изнесуваат околу 2.732.500.000,00 денари и се една од најголемите ставки на трошоци на јавното претпријатие. Во овие расходи спаѓаат расходите за вработените за плати, надоместоци и отпремнини, во износ од 165.000.000,00 денари (брuto плата, надоместоци за вработените кои заминуваат во пензија и други надоместоци). Исто така, тука се вклучени и трошоците за надомест на членовите на управниот и надзорниот одбор на Јавното претпријатие, потоа патните и дневни расходи (во оваа ставка се предвидени средства потребни за службени патувања во износ од 1.500.000,00 денари). Во расходите за комунални услуги, греење, комуникација и транспорт спаѓаат сите трошоци за греење и комунални услуги, фиксна и мобилна телефонија, интернет нафта, пошта и брза пошта, како и комунални услуги на наплатните станици за патарина, потрошена електрична енергија на државните патишта, трошоците за превоз на вработените од службата за наплата на патарина и слично. За овие трошоци за 2014 година предвидени беа 48.000.000,00 денари. Расходите за материјали за ситен инвентар требаше да изнесуваат околу 10.000.000,00 денари. Расходите за поправки и тековно одржување, беа планирани на ниво од 25.000.000,00 денари, и тоа за: одржување згради и објекти, одржување ПП центри, ПП апарати и испитување громобранска инсталација и заштитно заземјување, и други слични расходи. Расходите за договорни услуги на претпријатието се планирани во износ од околу 28.000.000,00 денари, и тоа пред сè за услуги за обезбедување на наплатните станици за наплата на патарина, осигурување на вработени и имот, систематски прегледи на вработените како и консултантски услуги и друго. За другите тековни расходи беа планирани средства во износ од 3.000.000,00 денари. Обврските за провизии, беа програмирани на ниво од 24.000.000,00 денари (вклучени се трошоците за банкарски провизии и провизии за издадени државни гаранции).

Табела: 4.6. Планирани расходи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2014 година

ВИД НА РАСХОДИ	Вкупни расходи за 2014 година на ЈП за државни патишта
РАСХОДИ	2.721.500.000,00
Административни трошоци за дирекцијата и служба за наплата на патарина и комунални услуги на патиштата	304.500.000,00
Плати, надоместоци и отпремнини	165.000.000,00
Патни и дневни расходи	48.000.000,00
Комунални услуги, греење, комунација	48.000.000,00
Материјал и ситен инвентар	10.000.000,00
Поправки и тековно одржување	25.000.000,00
Договорни услуги	28.000.000,00
Други тековни расходи	3.000.000,00
Банкарски провизии и провизии за државни гаранции	24.000.000,00
Отплата на камата кон нерезидентни кредитори	293.000.000,00
Тековно одржување на патиштата	624.000.000,00
Амортизација	1.500.000.000,00

Извор: Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2014 год., Сопје декември, 2013 год.

Една од најголемите ставки се планираните расходи за отплата на камати кон нерезидентните кредитори. Со оглед на тоа што Јавното претпријатие за државни патишта ги презеде обврските по однос на камата кон нерезидентни кредитори (Светска банка, Европска инвестициона банка и Европска банка за обнова и развој) по веќе потпишани договори, за овој вид расходи во 2014 година планирани беа 293.000.000,00 денари. За тековно и зимско одржување на патиштата, планирани беа расходи во износ од 624.000.000,00 денари, што се реализираат преку Договор за услуги со Јавното претпријатие „Македонија пат“, во согласност со Законот за јавните патишта. За амортизација во 2014 година беа планирани 1.500.000.000,00 денари.

Планираните трошоци, инвестиции и одливи на Јавното претпријатие за

државни патишта за 2015 година изнесуваа 1.711.000.000,00 денари. Овие податоци се содржани во Табелата 4.7. Ако се анализираат подетално, ќе се дојде до следните сознанија: за трошоците за сировини, материјали, енергија, резервни делови и ситен инвентар беа планирани вкупно 58.000.000,00 денари (во овие трошоци влегуваа трошоците за материјали, трошоците за енергија, трошоците за резервни делови и материјали за одржување, како и трошоците за ситен инвентар); за трошоците за услуги беа планирани вкупно 682.000.000,00 денари (транспортни услуги, поштенски услуги, телефонски услуги и интернет, како и трошоци и услуги за одржување и заштита, за тековното и зимско одржување на патиштата, комуналните услуги, трошоци за истражување и развој, трошоци за реклама и комунални услуги, итн.); за трошоците за плати и надоместоци за плати и останати трошоци за вработените, планирани беа вкупно 165.000.000,00 денари. За останатите трошоци од работењето планирани беа вкупно 388.000.000,000 денари (тука влегуваат и трошоци за трансфер на средства до ЕЛС за изградба, реконструкција и одржување на локалните патишта и улици, трошоци за повраток на средства од патна такса т.е. од регистрација за моторни и приклучни возила кои вршат меѓународен транспорт, и сл.). За инвестиции со сопствени средства предвидени беа 2.649.000.000,00 денари, од кои за изградба на патишта од сопствени средства планирани беа 1.564.000.000,00 денари, за инвестиционо одржување 170.000.000,00 денари, за експропријација на земјиштето на делниците кои беа планирани за изградба во 2015 година, планирани беа 200.000.000, денари. За изградба на проектна документација и надзор над градежните работи, предвидени беа средства во износ од 713.000.000,00 денари; за инвестиции од странски кредити предвидени беа вкупно 8.065.000.000,00 денари, и тоа финансирани од Светска банка по проектот за подобрување на постојната регионална и локална патна мрежа за изградба на локални патишта со должина од околу 57,5 км., и по новиот Проект за подобрување магистрални и регионални патишта. Јавното претпријатие во 2015 година планирало одлив по основа на отплата на главницата за странски кредити во вкупна вредност од 1.334.000.000,00 денари.

Во 2015 година за трошоци, инвестиции и одливи беа планирани околу 13.759.000.000,00 денари. Од овие планирани трошоци, најголеми ставки се инвестициите во износ од 10.714.000.000,00 денари. Тие беа планирани да се потрошат за следните проекти: за изградба на патишта од сопствени средства

планирани беа 1.564.000.000,00 денари. Од овие средства 588.000.000,00 денари се предвидени за реализација на следните проекти: продолжување со изградба на делницата Сончев град, изведба на градежни работи на делницата Опае-Белановце-Станчиќ, поставување вертикална и хоризонтална сигнализација, сигнализација на наплатни станици, свлечишта, рехабилитација на мостови и тунели, како и осветлување клучки на државните патишта: Арачиново-Липково Оризари (повеќе делници), изведба на градежни работи на клучката на Обиколницата околу Скопје, изградба на клучка кај Брвеница, завршни работи, санација на дотраени коловози и непредвидени работи на други делници.

Останатите 976.000.000,00 денари се сопствено учество во инвестициите. Овие средства главно го покриваат учеството од 10% за делниците Миладиновци – Штип и Кичево – Охрид, како и данокот на додадена вредност за проектите што се финансираат од странски кредити. За инвестиционо одржување пак предвидени беа 170.000.000,00 денари, кои се реализираат повеќегодишно преку Договор со ЈП „Македонија пат“, во согласност со Законот за јавни патишта.

За експропријација на земјиштето на делниците кои се планирани за изградба во текот на 2015 година, планирани беа 200.000.000,00 денари

За изработка на проектна документација и надзор на градежните работи на планираните делници за 2015 година, предвидени беа средства во износ до 713.000.000,00 денари. Оваа позиција ги опфаќа трошоците за изработка на физибилити студии, инфраструктурни проекти, студии за животна средина, основни проекти и други делови на инвестиционо-техничка документација, како и надзор на изградбата и одржувањето на патиштата, при што надзорот на инвестициите финансирани од странски кредити се обезбедува од сопствени приходи на Јавното претпријатие.

За инвестиции од странски кредити предвидени беа вкупно 8.065.000.000,00 денари, и тоа финансирани од Светска банка со Проектот за подобрување на постојната регионална и локална патна мрежа, за изградба на локални патишта со должина од околу 57,5 километри и со Проектот за подобрување на магистралните и регионалните патишта.

Од Табела 4.8. може да се добие претстава за планираните трошоци, инвестиции и одливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2016 година. Трошоците за 2016 година беа планирани во вкупна вредност од 1.838.000.000,00 денари и тоа: за трошоци за суровини, материјали, енергија, резервни делови и

ситен инвентар планирани беа вкупно 58.000.000,00 денари; за трошоци за услуги планирани беа вкупно 682.000.000,00 денари (тука влегуваат поштенските услуги,

Табела: 4.7. Планирани трошоци, инвестиции и одливи на Јавното претпријатие за државни патишта за 2015 година

ТРОШОЦИ, ИНВЕСТИЦИИ И ОДЛИВИ	Вкупни трошоци, инвестиции и одливи за 2015 година на ЈП за државни патишта
I. ТРОШОЦИ	1.711.000.000,00
Трошоци за суровини, материјали, енергија, резервни делови и ситен инвентар	58.000.000,00
Трошоци за услуги	682.000.000,00
Плата, надоместоци за плата и останати трошоци за вработување	165.000.000,00
Останати трошоци за работењето	388.000.000,00
Финансиски расходи (камати од кредити)	418.000.000,00
II. ИНВЕСТИЦИИ	10.714.000.000,00
Инвестиции од сопствени средства	2.649.000.000,00
Градба	1.564.000.000,00
Инвестиционо одржување на патиштата	170.000.000,00
Експропријација	200.000.000,00
Проектирање и технички надзор на градежните работи	713.000.000,00
Опрема и софтвер	2.000.000,00
Инвестиции од странски кредити	8.065.000.000,00
III. ОДЛИВИ	1.334.000.000,00
Одливи за отплата на главица за странски кредити	1.334.000.000,00
ВКУПНО ТРОШОЦИ, ИНВЕСТИЦИИ И ОДЛИВИ	13.759.000.000,00

Извор: Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2015 год., Сопје декември, 2014 год.

услуги за одржување и заштита, за тековно и зимско одржување на патиштата, комунални услуги, провизија на здруженија за технички преглед); за плати,

надоместоци од плата и останати трошоци за вработените, планирани беа вкупно 165.000.000,00 денари; за останатите трошоци планирани беа вкупно 397.000.000,00 денари (тука влегуваат трансфери на средства до ЕЛС за изградба, реконструкција и одржување на локалните патишта и улици, трошоци за задолжителни систематски прегледи на вработените, трошоци за осигурување, банкарски услуги и провизии, административни и судски такси, трошоци за ревизија и вештачење, адвокатски и нотарски услуги, извршни судски трошоци, трошоци за повраток на средства од патна такса/регистрација за моторни и приклучни возила кои вршат меѓународен транспорт). За финансиски расходи планирани беа 536.000.000,00 денари (трошоци за камата кон нерезидентни кредитори како Светска банка, Европска инвестициона банка, Европска банка за обнова и развој и Ексим банка- Кина).

Јавното претпријатие во 2016 година планирало да реализира инвестиции во вкупна вредност од 11.439.000.000,00 денари. За инвестиции со сопствени средства, сопствено учество во инвестиции со странски кредити, проектирање, надзор, експропријација и инвестиционо одржување предвидени беа 2.812.000.000,00 денари. За изградба на патишта со сопствени средства и учество во инвестиции со странски кредити, планирани биле 1.535.000.000,00 денари, а за инвестиционо одржување 170.000.000,00 денари (кои би се рализирале преку Договорот со Ј.П. Македонија пат). За експлоатација на земјиште, објекти, насади и поседи на делниците за изградба во текот на 2016 година, планирани биле 180.000.000,00 денари, а за изработка на проектна документација и надзор над градежните работи на државните патишта, предвидени биле средства во износ од 925.000.000,00 денари. За набавка на опрема и софтвер планирани биле 2.000.000,00 денари. За инвестиции од странски кредити предвидени беа вкупно 8.627.000.000,00 денари и тоа финансирани од: Светска банка, Европска банка за обнова и развој, Европска инвестициона банка и Ексим банката од Н.Р. Кина). Јавното претпријатие во 2016 година планирало одлив по основ на отплата на главница за странски кредити во вкупна вредност од 1.347.000.000,00 денари.

Преку компаративна анализа по години на планираните расходи може да се види дека во 2013 година има вкупни планирани расходи од 3.352.500.000,00 денари, а за 2014 година планираните расходи беа 2.721.500.000,00 денари. Највисоки ставки во текот на овие две години се расходите за тековно одржување кои за 2013 и за 2014 година изнесуваа по 624.000.000,00 денари. Потоа следуваат

расходите за административни трошоци за дирекцијата и за наплата на патарина и комуналани услуги на патиштата, кои за 2013 година изнесуваа 326.500.000, денари, а за 2014 година 304.500.000,00 денари. Потоа следуваат трошоците за

Табела: 4.8. Планирани трошоци, инвестиции и одливи на Јваното претпријатие за државни патишта за 2016 година

ТРОШОЦИ, ИНВЕСТИЦИИ И ОДЛИВИ	Вкупни трошоци, инвестиции и одливи за 2016 година на ЈП за државни патишта
I. ТРОШОЦИ	1.838.000.000,00
Трошоци за сировини, материјали, енергија, резервни делови и ситен инвентар	58.000.000,00
Трошоци за услуги	682.000.000,00
Плата, надоместоци за плата и останати трошоци за вработување	165.000.000,00
Останати трошоци за работењето	397.000.000,00
Финансиски расходи (камати од кредити)	536.000.000,00
II. ИНВЕСТИЦИИ	11.439.000.000,00
Инвестиции од сопствени средства	2.812.000.000,00
Градба	1.535.000.000,00
Инвестиционо одржување на патиштата	170.000.000,00
Експропријација	180.000.000,00
Проектирање и технички надзор на градежните работи	925.000.000,00
Опрема и софтвер	2.000.000,00
Инвестиции од странски кредити	8.627.000.000,00
III. ОДЛИВИ	1.347.000.000,00
Одливи за отплата на главница за странски кредити	1.347.000.000,00
ВКУПНО ТРОШОЦИ, ИНВЕСТИЦИИ И ОДЛИВИ	14.624.000.000,00

Извор: Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на државните патишта за 2016 год., Сопје декември, 2015 година.

расходите за административни трошоци за дирекцијата и за наплата на патарина и комуналани услуги на патиштата, кои за 2013 година изнесуваа 326.500.000, денари, а за 2014 година 304.500.000,00 денари. Потоа следуваат трошоците за

плати, надоместоци и отпремнини, кои за 2013 година изнесуваа 156.000.000,00 денари наспроти 185.000.000,00 денари за 2014 година. Расходите за комунални услуги и тековно одржување за 2013 година изнесуваа 31.000.000,00 денари, а за 2014 година 48.000.000,00 денари. Трошоците за договорни услуги за 2013 година изнесуваа 26.000.000,00 денари, а за 2014 година 28.000.000,00 денари. Кај овие трошоци нема многу големи разлики, како и кај расходите за поправки и тековно одржување кои за 2013 година изнесуваа 29.500.000,00 денари, а за 2014 година 25.000.000,00 денари. Расходите за амортизација за 2013 и за 2014 година изнесуваа околу 1.500.000,00 денари. Секако помали расходи се расходите за материјал и ситен инвентар, патни и дневни расходи, како и други тековни расходи.

Ако се анализираат расходите за 2015 и 2016 година, ќе се види дека расходите се поделени на трошоци, инвестиции и одливи. Вкупните расходи за 2015 година изнесуваат 13.759.000.000,00 денари, а за 2016 година 14.624.000.000,00 денари. Како поголеми расходи се појавуваат инвестициите кои за 2015 година изнесуваа 10.714.000.000,00 денари, а за 2016 година 11.439.000.000,00 денари, потоа следуваат трошоците за сировини, материјали, енергија, резервни делови и ситен инвентар, трошоци за услуги, трошоци од работењето како и финансиски расходи (камати од расходи). Одливите како најмали расходи, се однесуваат за отплата на главницата на странските кредити (за 2015 година тие изнесуваа 1.334.000.000,00 денари, а за 2016 година 1.347.000.000,00 денари). Оттука, може да се заклучи дека разликата кај планираните расходи е драстично поголема за периодот 2015-2016 година, наспроти периодот 2013-2014 година.

ГЛАВА V – ПРЕДЛОЗИ ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА УПРАВУВАЊЕТО СО АВТОПАТИШТАТА ВО ФУНКЦИЈА НА ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ НА Р. МАКЕДОНИЈА

5.1. ПРЕДЛОЗИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА УПРАВУВАЊЕТО СО АВТОПАТИШТАТА ВО Р.МАКЕДОНИЈА

Рационалното користење на факторот време во транспортот бара зголемување на брзините, носивоста, силата на моторите на транспортните средства, унификација во согласност со барањата и принципите на интегралниот транспорт и секако, таква геометрија и елементи на дадениот вид транспортна инфраструктура, која ќе овозможува економизирање на времето на транспорт. Приоритетите при изградба и реконструкција на патиштата се поставуваат врз основа на детални анализи, како и фазно планирање за изградба.

Во дадениот момент Република Македонија има потреба од мултимодална транспортна политика, што претставува императив на времето во кое живееме. Тоа подразбира, планирањето на патиштата да се усогласува со животните потреби на луѓето и дека во согласност со тие значајни потреби треба да произлезе современа патна инфраструктура на самата држава. Ваквата патна инфраструктура потоа треба да се вклучи во меѓународната патна мрежа, како што се европските и светските патни инфраструктурни проекти. Ова е обврска преземана од страна на нашата држава со потпишувањето на „Декларацијата од втората се европска конференција за транспорт“ во Крит, 1994 година. Кога се преземаат вакви обврски на меѓународен план, тие потоа се транспонираат како обврски на Владата на Република Македонија т.е. Министерството за транспорт и врски, Министерството за надворешни работи, и секако Јавното претпријатие за државни патиштата.

Во погоре спомената Декларација се вели дека транспортната политика се организира врз принципите на:

- Пазарната економија;

- Слободниот пристап до транспортниот пазар врз база на реципроцитет;
- Нагласените посебни предности на одделните видови транспорт поради надминување на проблемите на згуснување и забрзување на транспортот;
- Преземање мерки за зачувување на животната средина;
- Развој на јавниот превоз;
- Компатибилност на техничките системи;
- Конвенцијата на законодавствата како предуслов за интегрирана транспортна политика ширум Европа;
- Координирано планирање како услов за интегрален развој на транспортната инфраструктура ширум Европа;
- Кооптирање на регионалните интереси;
- Усвојување единствени технички стандарди како гаранција за развој на мултимедалните транспортни системи;
- Напори за заеднички настап на државите при барање кредити и други извори на финансиски средства;
- Максимална меѓународна соработка со упростување и стандардизација на документацијата за премин на границите;
- Водење сметка за избалансираност за надоместоците и таксите;
- Соработка за развој и изградба на транс-европските транспортни мрежи;
- Меѓусебните врски и меѓуоперативност, итн.

Анализирајќи ја горе споменатата Декларација, јасно е дека транспортната политика на една држава е извонредно сложен, мултидисциплинарен и динамичен комплекс од стратегиски цели во служба на развојот на економијата и информациите т.е. на стандардот и културата на живеење, каде се вкрстосуваат, планираат и регулираат интересите на државата, соседните држави и Европа како целина. Тоа претпоставува една комплексна и обемна по својата задача интеракција на државите во една нова, обединета Европа.

Патната инфраструктура во Република Македонија со извесни слабости добро е планирана, солидно изградена и делумно одржувана. И покрај тоа, изградената патна мрежа е застарена и нема доволно автопатишта во согласност со барањата на времето во кое живееме. Оттука, дел од постојните патни правци

низ државата треба да прераснат во автопатишта.

Во наредниот период државата треба да планира на долг рок и тоа кои коридори треба да се доизградат или ако има потреба да се испланираат и некои други патни правци. Со формирањето нови држави на Балканот и со новите геостратешки политики се отвараат нови потреби и се предлага изградба на новите патни правци од Азија преку Балканот па сè до Европа и пошироко.

Со неопходните капитални реконструкции, треба да се подигне нивото на транспортните услуги на магистралните и регионалните патишта, водејќи притоа сметка при реконструкција на регионалните патишта за изборот на геометријата и елементите, како и видот на коловозните конструкции од аспект на идна трансформација на тие магистрални патишта во автопатишта. Со тоа, сè повеќе станува приоритетно локалните самоуправи, на проблемот за развој на локалните патишта да му се посветат далеку поголемо внимание отколку досега, посебно во делот на финансирањето.

Особено е важно, каков модел ќе се примени при реконструкцијата и новата категоризација на патиштата. Затоа треба да се изградат нови критериуми за категоризација на регионалните патишта што се постари и со попусти критериуми, за да се избегне тежнењето, општините да бараат преименување на локалните патишта во регионални, поради изградбата и одржувањето, што во таков случај паѓаат на товар на државата.

Кај транспортните коридори постојат пет нивоа за интегрално глобално планирање приоритети и тоа:

- Првото ниво, планирање од аспект на интересот на државата;
- Второто ниво, ги зема предвид интересите на непосредните соседни гранични држави;
- Третото ниво, ги третира државите во подалечното соседство;
- Четвртото ниво, ги следи и усогласува интересите со оние на европските држави;
- Петтото ниво, ги одразува интерконтиненталните интереси.

Одредени критериуми во минатото беа иницирани од политички причини и како такви тие беа неадекватни за источно-европските држави и Балканот. Затоа, сега тоа треба да се исправи и Република Македонија да настојува да се извршат нужни корекции во третманот и приоритетите на патните коридори на Балканот,

при што треба многу сериозно за се обработат и образложат сите пет нивоа за глобално планирање на приоритетите.

Светот денес е во досега невидена активност на интерактивен транспортен процес. Технологијата на транспортот достигнува невидени размери, благодарение и на правно-економската меѓународна регулатива која ги руши административните бариери. Тоа го бара пазарната економија, а за тоа се потребни брзи и современи патишта со соодветни сервисни и придружни објекти кон нив. За таа цел се усогласуваат трансобраќајните политики меѓу државите.

Од сето погоре кажано произлегува, дека добрата транспортна политика служи за развој на економијата и севкупниот развој на државата. Затоа вложувањата во неа треба стручно да бидат анализирани и подготвени. За изградба на новите автопатишта или за усовршување на патната инфраструктура неопходна е соодветна: финансиска анализа, временски хоризонт (период на анализа), севкупни финансиски трошоци (инвестициски и оперативни), приходи од проекти (системи на патарини и трошоци за патување на корисниците на автопатот), евентуална помошта од меѓународни институции и организации (Европската унија) и од другите инвестициони фондови и банки-кредитори. Соодветно внимание треба да се посвети на анализа на потенцијалните заштеди во време (просечна оперативна брзина, времетраење на патувањето), бенифитот од редукција на оперативните трошоци на возилата, заштеда на гориво, заштеда со редукција на активното време на работа на возилата, бенефит од намалување на сообраќајни незгоди, зголемување на бројот на корисниците, просторни и регионални развојни аспекти, влијанието врз бројот на работни места, итн.

5.1.1. Анализа на степенот на развиеност и користење на патната инфраструктура во Република Македонија - ставови на бизнис секторот во Општина Гостивар -

Општина Гостивар зафаќа површина од 500 км². Таа се наоѓа во западниот дел на Република Македонија, поточно во горниот дел на Полошката котлина, во крајниот јужен дел на Гостиварското поле.

Релјефната физиономија важно ги детектира патните правци: Полошката котлина на север и превојот Букович на Југ. Најзначајните коридори за транзитен сообраќај се: Магистралниот пат М-4 Скопје – Охрид, железничката пруга Скопје

– Кичево, како и регионалниот пат Гостивар – Дебар – Охрид.

Покрај изразените планински бариери кон запад и исток, ваквата позиција на општината и обезбедува добра географска и геопроектна положба. Поволната позиција на градот Гостивар во сообраќајна смисла произлегува од неговата расположливост на преминот од низината кон падинскиот дел, а поволната географска положба во однос на населбите му дава можности на градот за извршување на неговите централни функции во областите како што се: административно управна област, политичко стопанска област и културно – образовна област.

Градот Гостивар, поради својата положба во рамнината на Гостиварското поле, има доволен простор за територијална експанзија, бидејќи како главен и единствен административен, управен, политички, стопански и културен центар на Горни Полог се наоѓа во непрекинат динамичен стопански и демографски растеж.

Геолошки карактеристики на градот и околината се: терените на општина се составени од старопалеолошки стени: филитоиди, метадијабази, зелени шкрилици, кварцити. Тријаските седименти се со фација на глина, песочници и варовници, а со креда се застапени горнокредитивни седименти.

Најмладите квартални седименти ги чинат алувијално-пролувијални седименти и моренски материјал на високо планинските предели.

Геотектонските карактеристики на Општината се доста сложени и најголем дел припаѓа на Шарско – Полошка зона. Релјефот на општина Гостивар е мошне разнообразна и богата со карактеристични форми, со изразита вертикална разместеност.

Полошката котлина настанала како последица на големи тектонски пореметувања при отсекување на езерото кое постоело на котлинското дно во текот на терциер и квартал низ Дервенска клисура преку Вардар во Егејско море. Во оваа геолошка фаза се формирал основниот релјеф на овој дел од Балканот, а со тоа и основниот релјеф на Полошката котлина.

Планинскиот релјеф има ридско-планински карактер и истиот го сочинуваат планините: Сува Гора (1853 м надморска висина), и Шар Планина (2748 м надморска висина). Западните планински падински делови се покриени со бујна вегетација давајќи им на пределите изразито шумовит карактер, додека источните се голи и пусти, како што се планините Сува Гора и Жеден поради варовит состав.

Котлинскиот релјеф на Полшката котлина е од 300 м до 600 м надморска висина. На дното на котлината е сместена богатото Полошко поле, кое се наоѓа на надморска висина од 400м до 461м. Горното Полошко поле има поголема надморска висина од долното Тетовско и тоа 461 м. Висините на поедини делови на полето варираат поради местимичната брановитост на котлинското дно.

Од геоморфолошки подлед Полошката котлина е тектонски гребен, од сите страни обиколен со хорстови, кој веројатно настанале во средината на плиоцентот и е сеизмички активен. Извршените анализи од досегашните земјотреси предизвикани од локални и подалечни епицентрални жаришта укажуваат на тоа дека Општината е изложена на релативно висока сеизмичка активност. Според тоа во Полошката котлина можни се потреси со јачина до 9 степени по Меркалиевата скала.

Климата во Општина Гостивар се карактеризира со типична умерена континентална. Средната годишна температура во Гостивар изнесува 10,6 ° Целзиусови. Најстуден месец е Јануари, температура достигнува и до -16° Целзиусови. Температурниот код е прилично нерамномерен, пропратен со изразити температурни осцилации, што е обележје на влијанието на умерено континенталната клима. Во Гостивар паѓаат доста врнежи, годишната распределба на врнежите е прилично нерамномерна, врнежите се главно од дожд и од снег. Маглата е ретка појава во Гостивар и тоа во зимските периоди Јануари - Декември.

Територијата на гостиварската општина е мошна богата област со постојани и повремени водени текови кои ја испрепечуваат областа сочинувајќи сплет од реки и рекички богати со вода во текот на целата година, додека за време на дождовите и топењето на снеговите се спуштаат и голем број порои по падините. Хидрографијата на гостиварска општина е специфична по бројност на водените текови и богатството со вода. Целата Општина припаѓа на сливното подрачје на реката Вардар.

Педолошкиот состав на почвите е доминиран со алувијални почви покрај речните токови, полувијални во највисокиот котлински дел и цементни почви по брановидно ридските терени. Најзастапени почвени типови на Шар Планина и Сува Гора сè силикатните. На карбонатните стени се застапени варовници, кафеави почви, варовичко-доломитни црници голи варовнички стени, сипови и камењари. Над нив со високо планински појас се среќаваат ренкери. Сите

планински почви се одликуваат со мала продуктивност, додека почвите погодни за земјоделска обработка на Општината се распоранети во Полошката котлина.

Разнообразните климатски карактеристики од умереното-континентална до изразито планинска клима и теренската разиграност на просторот условиле разновидна растителна покривка. Високиот шумски појас го сочинуваат даб, бука и смрека.

Јавното зеленило во градот претставено со паркови, скверови, дрворед и уредно дворно зеленило не задоволува, поради густа изградба на градот Гостивар како населба. Поради можноста за организирање поголеми рекреативни и зелени површини на овој простор неопходно е утврдување на дворните површини, дрвореди по тротоарите на поголемите улици и заштитни зелени површини околу објектите.

Градот Гостивар, се наоѓа низ историските анали од славни историчари кои даваат важни податоци за постоењето и структурата, тоа се забележува и од статистичките податоци што ги дава бугарскиот етнолог Васил Кинцев, според кого во Гостивар на крајот на XIX век имал 3735 жители. Градовите со рано постоење имаат традиции, историја, култура, обележја, од минатото чии што траги се гледаат јасно и во денешните услови. Токму, градот Гостивар е одбележан од Саат Кулата (1566 година) која стои како нем сведок на настаните во градот, од 1566 година, па сè до денес.

Записот од културните споменици сè голем број џамии, цркви и теќиња. Првиот бег во Гостивар бил Кара Мустафа Паша, во текот на владеењето на Султан Ибраим Кан (1639-1648 година), кој во 1639 година станува везир на Отоманската империја. По неговата смрт, кога го ликвидираат во Истанбул, неговиот син Ебу Бекир доаѓа во Гостивар.

Името на Гостивар, според легендата потекнува од традицијата што остава белег во секоја средина. Жителите на Гостивар со задоволство ќе ја раскажат приказната за тоа како настанало името на нивниот град. Околу Гостивар и за Гостивар се исплетени многу легенди со разни верзии засновани на освојувачите од разните периоди. Единствениот документ од антички период го дал историчарот Тит Ливни (59 пред н.е.) во него се вели дека од средниот цар на Македонија, Пашаи (179-163) со 10.000 војници по освојувањето на Ускана (Кичево) го освојува градчето Драулак за потоа да се освојува Онејн (Тетово). Од овие податоци може да претпоставиме дека стариот град Драудак кој што имал

голема важност, се наоѓал меѓу Кичево и Тетово, значи сегашен Гостивар. Бидејќи имало голем број посетители, на пријателите низ овие краишта и за време на турското владеење на турски го викале Гостивар (има гости), самото име Гостивар се викало местото „собир на пријатели” градот на пријатели. Во 1850 година геологот и балканологот Ами Бег во записите за Тетово меѓу останатото во еден дел вели дека во Полог се наоѓа големото село Гостивар, додека како град Гостивар прв пат се споменува во два записа од 19 век. Според нив ова населено место во Полог ја формирало својата чаршија, додека вторник бил пазарен ден. Во 1874 година градот имал 400 куќи, околу две илјади жители, додека на крајот на 19 век 3500 жители. Врз основа на записите на Абдилаќим Догани, Гостивар името го добива од момата дојдена од градот Бар. На локалниот јазик девојчето е Гоца од Тивар, затоа произлегува името Гостивар од (Гоца е Тиварит).

Природните ресурси на градот Гостивар се реките Вардар, која тече низ самиот град и извира пет километри западно од Гостивар. Во регионот на Општината тече и реката која се вика Лакавичка река истата се слева во реката Вардар во близина на селото Балиндол. Овие реки се умерено богати со рибен фонд и тоа се пастрмка и мрена.

Мавровското езеро според старата територијална поделба на општините на Република Македонија припаѓаше на Општина Гостивар, меѓутоа со новата територијална поделба која е направена со Законот кој е донесен во Август, 2004 година. Закон за територијална организација на локалната самоуправа кој ќе иврши ревизија на границите на општините, како и Законот за градот Скопје („Службен весник на РМ”, бр. 55/04), припаѓа на руралната општина Маврово. Ова езеро е туристичка атракција за Општината, и без разлика на територијалната поделба традиционално е поврзано на градот Гостивар.

Планините околу гостиварската општина се: Шар Планина и Сува Гора кои го заокружуваат градот.

Градот Гостивар има пет средни училишта и тоа: гимназија, средно техничко училиште, средно економско училиште, средно медицинско училиште и приватно средно училиште. Општината располага и со дом за сместување на средношколци. Градот располага со три основни училишта.

Патната инфраструктура на градот Гостивар се магистралните, регионалните, локалните патишта и мостовите.

Надворешниот сообраќаен систем во Општината го сочинуваат автопатиштата, патиштата од прв, втор, трет и четврти ред. Магистралниот патен правец М-4 Скопје – Охрид, претставува `рбетот на сообраќајниот систем на општината, за целиот положки регион и за Западна Македонија. Со овој патен правец се поврзуваат и локалните патни правци: Гостивар – с.Дебреше – с.Врапчиште – с.Топлице - с.Доридол – с.Неготино – с.Градец – с.Пирок – с.Речица – Тетово, локалниот пат Гостивар – с.Балиндол – с.Лаковица – с.Србиново, локалниот пат Гостивар – с.Чајле – с.Форино – с.Чегране -с.Стенче – Тетово, локалниот пат Гостивар – с.Долна Бањица – с.Ѓоновица - с.Симница и патните правци кон сите населби во општината и пошироко.

Внатрешниот сообраќај на градот во основната класификација на уличната мрежа е примарна (градските улици, магистралните, собирните, сервисните и станбените улици) и секундарна (колско-пешачките пристапи и паркинзи).

Железничкиот сообраќај, од правецот Скопје – Тетово – Гостивар – Кичево, кој во моментот слабо функционира.

Автобускиот сообраќај, функционира како градски, меѓуградски и меѓународен транспорт. Превозот на патниците на територијата на Општината Гостивар и Општините кои произлегоа од него со новата територијална поделба го регулира А.Д. „Жас Бус Гостивар,, како и приватни претпријатија. Како локални линии се следните: Гостивар – с.Чегране, Гостивар – с.Врапчиште, Гостивар – с.Речане, Гостивар – с.Вруток, Гостивар – с.Симница и Гостивар – с.Србиново.

Меѓуградскиот превоз се одвива на следните линии: Гостивар – Тетово, Гостивар – Скопје, Гостивар – Дебар и Гостивар – Охрид.

Меѓународни линии се регистрирани на следните патни правци: Гостивар – Виена, Гостивар – Линц, Гостивар – Цирих, Гостивар – Дизелдорф, Гостивар – Хамбург, Гостивар – Рим, Гостивар – Загреб, Гостивар – Тирана, Гостивар – Истанбул и Гостивар – Приштина.

Овие линии ги одржуваат следните транспортни претпријатија: Еуропа Турист, Дурмо Турс, Џезо Турс, Хабиб Турс, Насир Турс сите од Гостивар, како и Алпар Турс и Експрес Турс од Турција.

Општина Гостивар за време на СФРЈ располагаше со следните фирми во државна (општествена) сопственост: Фабриката „Силика“ која произведуваше огноотпорни материјали за печки како алумо-силикатни цигли, доломитни цигли

и доломитна маса, Фабриката „Готекс“, текстилен комбинат која произведуваше текстилни производи и конфекција, Фабриката „Декон“, кој работеше со конфекциски производи, „ЖАС – Гостивар“, како транспортно претпријатие за превоз на патници и стока, „Мермери“, комбинат за производство на мермер и обработка на мермерни производи, Фабриката „Стаклара“, за производство на индустриско стакло, „Гостиварска трговија“, претпријатие за трговија на големо и на мало со сите производи, „Горни Полог“ претпријатие за трговија со месо и месни производи, како и трговија со прехранбени производи, „Жито Полог“ претпријатие за леб и пекарски производи, „Напредок“ земјоделска задруга, која произведуваше земјоделски производи, трговија со млеко и млечни производи како и други производи.

По распаѓањето на СФРЈ, стопанството во Република Македонија дојде до колапс. Во лоша состојба беше и Општината Гостивар. Сите овие фабрики и претпријатија кои беа во државна сопственост не беа во состојба да функционираат, повеќето од нив се затворија или се продадоа некои од нив се приватизираа. Од сите наведени претпријатија и фабрики, остана само дел од фабриката „Силика“ која е приватизирана и работи како Фабрика за производство на доломитни цигли и доломитна маса, но со новото име „Вардар Доломит“ чиј сопственик е бизнисмен од Република Турција.

По осамостојувањето на Република Македонија се изгради автопатот Гостивар – Тетово. По децентрализацијата на локалната власт, се изградија и се асфалтираа локалните патишта што ги поврзуваа околните села и руралните општини со автопатот, како што се: локалните патишта до селата: Дебреше, Врапчиште, Топлице, Неготино, Градец, Чегране, Чајле, Тумчевиште, Вруток, Речане и Здуње.

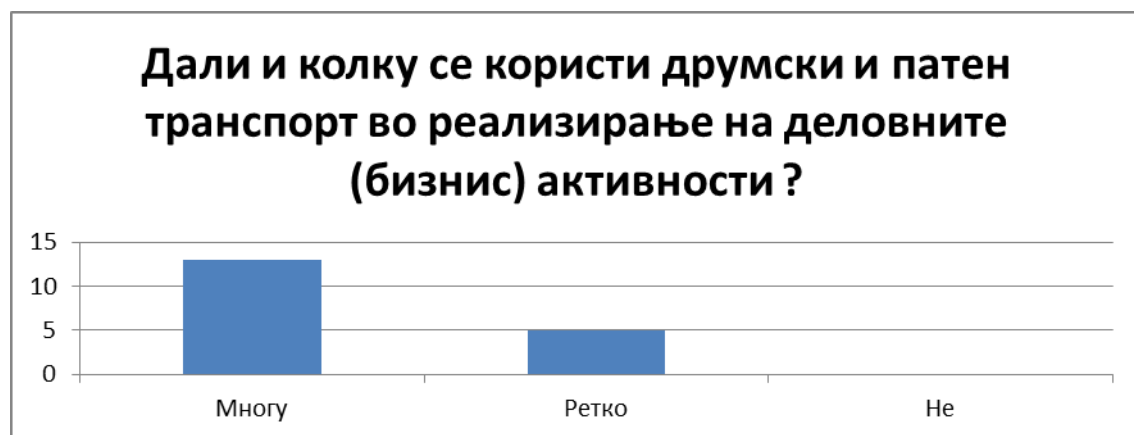
По изградбата на автопатот Тетово – Гостивар и локалните патишта општината доживеа една нова преродба. Почнаа да се градат голем број производствени погони за производство на различни видови производи. Сегашните производствени капацити на ниво на Општина Гостивар се следните приватни претпријатија: „Минокс“, која обработува алумински производи, „Бек Гранит“, обработува производи од гранит и мермер, „Гун–Ентериер“, произведува различни видови маси и столови, „Медина“, обработува кујински намештај и други производи од дрво, „Импексел“, произведува бетон за градежништвото, „ИМ-Бетон“, производство на бетон за градежништвото, „Циглара – Градец“,

произведува бетонски елементи, „Циглара – Неготино“, произведува бетонски елементи. Исто така изградени се разни видови на складишта за трговија на големо и мало, продажни салони за мебел, кујни и други производи.

Во месец Јуни, 2016 година беше спроведено теренско истражување, со цел да се направи анализа на степенот на развиеност и користење на патната инфраструктура во Република Македонија, погледната низ ставовите на бизнис секторот во Општина Гостивар (Анкетен прашалник – Прилог бр. 1).

Анкетните прашалници беа поделени на 35 компании кои делуваат во Општина Гостивар. Повратната информација беше добиена од 18 компании. Од страна на компаниите беа дадени одговори на сите прашања, но без дополнителни коментари, освен на последното прашање кое се однесуваше на состојбата со патната инфраструктура во Република Македонија. Добиените одговори од стопанствениците од Општина Гостивар послужија за добивање интересни сознанија кои се претставени во соодветните дијаграми.

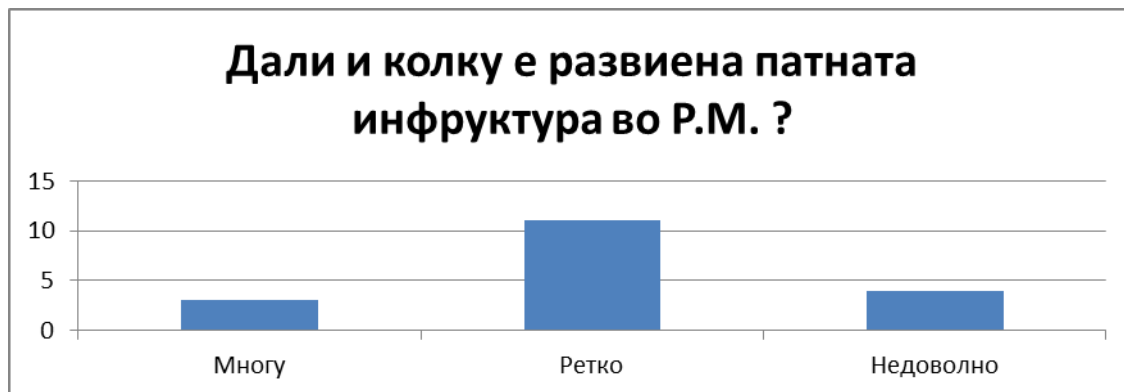
Дијаграм 5.1. Дали и колку се користи друмскиот и патен транспорт во реализирање на деловните (бизнис) активности ?



Извор: сопствено истражување.

Од горниот дијаграм може да се констатира дека од вкупно 18 испитаници, 13 испитаници се изјасниле дека во голема мера („многу“) го користат друмскиот и патен сообраќај за реализирање на своите деловни активности, додека 5 испитаници се изјасниле за опцијата „ретко“ (значи користат и друг вид сообраќај и транспорт). Ова значи дека друмскиот и патен сообраќај се користи во најголема мера од страна на компаниите за реализирање на нивните бизнис активности, односно тие имаат потреба од друмскиот и патен сообраќај.

Дијаграм 5.2. Дали и колку е развиена патната инфраструктура во Р.М. ?



Извор: сопствено истражување.

Дијаграмот 5.2. се однесува на прашањето „Дали и колку е развиена патната инфраструктура во Република Македонија?“, според мислењата на таргетираната група стопанственици/компани. Притоа, од вкупните 18 испитаници, од 3 испитаници е добиен одговор дека степенот на развиеност е висок („многу“), од 11 компании одговорот е среден степен („ретко“), и незадоволителен степен на развој („недоволно“) кај 4 компании. Сумарно, сè гледа дека според дадените одговори анкетираниите стопанственици/компани не се задоволни од развиеноста на патната инфраструктура во Република Македонија.

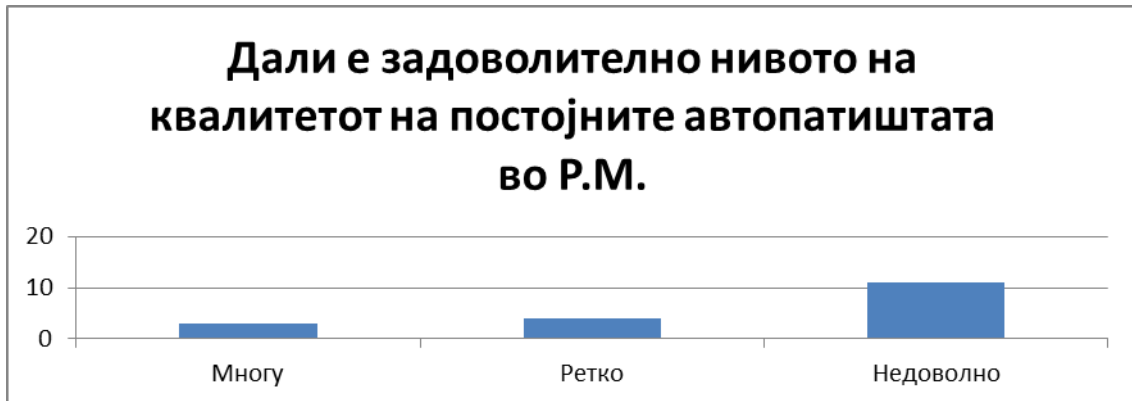
Дијаграм 5.3. Дали Р. Македонија има доволно автопатишта ?



Извор: сопствено истражување.

Од дијаграмот 5.3., се гледа дека само 3 компании сметаат дека во РМ има задоволителна мрежа на автопатишта, додека сосема спротивно мислење имаат останатите 15 компании. Произлегува дека бизнис-секторот во Општина Гостивар не е задоволен со изграденоста на автопатиштата во Република Македонија.

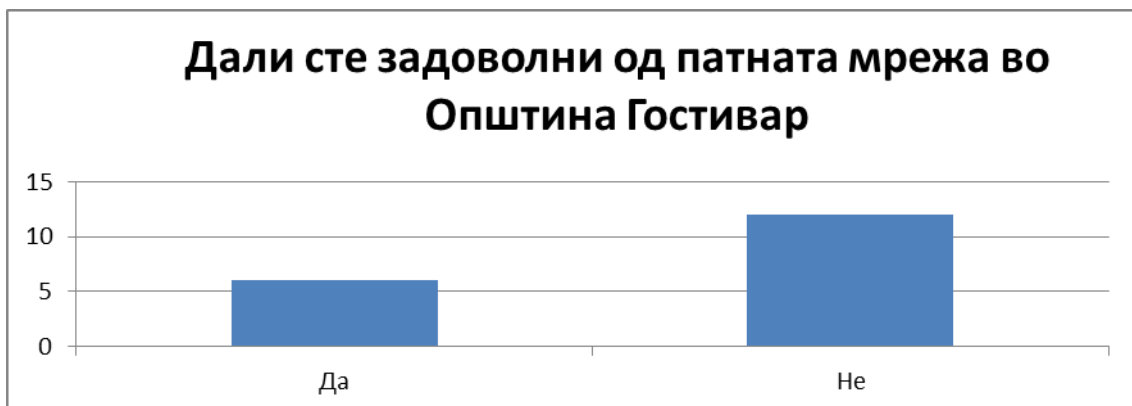
Дијаграм 5.4. Дали е задоволително нивото на квалитет на постојните автопатишта во РМ ?



Извор: сопствено истражување.

Од дијаграмот 5.4. може да се констатира дека мал е бројот на компании(3) кои се задоволни со нивото на квалитет на постојните автопатишта во Република Македонија. Релативно задоволни се 4 компании, а незадоволни се најголем број дури 11 компании. Од дадените одговори се гледа дека стопанствениците на компаниите од Општина Гостивар не се задоволни од квалитетот на постојните автопатишта во Република Македонија.

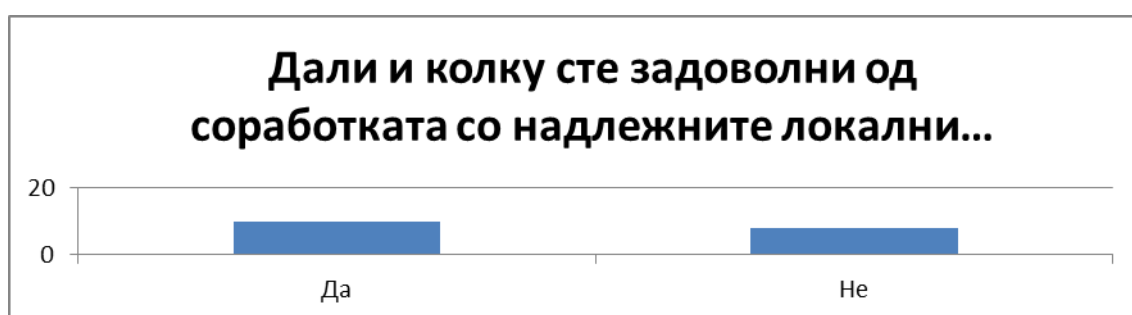
Дијаграм 5.5. Дали сте задоволни од патната мрежа во Општина Гостивар ?



Извор: сопствено истражување.

Имајќи ги предвид добиените одговори, може да се констатира дека најголем дел од стопанствениците на компаниите во Општина Гостивар не се задоволни со постојната патна мрежа во Општина Гостивар (12), односно двојно помалку се задоволни со истата (6 компании). И од тука можеме да констатираме дека стопанствениците на компаниите од Општина Гостивар не се задоволни од патната мрежа на ниво на Општината.

Дијаграм 5.6. Дали и колку сте задоволни од соработката со надлежните локални власти во Општина Гостивар ?



Извор: сопствено истражување.

Одоговорите прикажани на Дијаграмот 5.6., сугерираат дека малку повеќе од половина од опфатените компании (10) се задоволни од соработката со надлежните локални власти во Општина Гостивар, додека останатите (8) не се задоволни со степенот на соработка со Општината.

Анализирајќи ги горенаведените согледувања, доаѓаме до констатација дека има потреба од изградба на нови автопатишта, реконструкција на постојните патни правци како и целосно модернизација на патната инфраструктура. Потребата е голема, за изградба на недоизградената патна инфраструктура, како и реконструкција на постојните патишта во РМ, како што се автопатиштата и други видови на патишта, од регионален и локален карактер.

Автопатиштата во РМ од целокупната патна мрежа се само 259 км. Затоа има потреба од изградба на нови автопатишта, со што земјата ќе се вклучи во трендот на развиените земји и Европската Унија.

Република Македонија има потреба од подобрување на патната мрежа, како и од модернизација на автопатиштата кои ќе ја зголемат безбедноста во сообраќајот, ќе ги намалат трошоците при транспортот (гориво и амортизација на

моторните возила), заштеда на времето на возачите и патниците, па и времетраење на работата на моторните возила, обезбедување повисок квалитет на животната средина, и сето тоа проследено со економска оправданост при изградба и реконструкција на автопатиштата.

Во функција на претходното, потребна е соодветна студија на просторот, од која ќе произлезат квалитетни, модерни и економско оправдани решенија. Значи пред изградба на автопатиштата треба да се направат претходни подготовки за нивна изградба како што се: студија на просторот и план на развојот, студија за интегрален транспорт и неговото место во дефинирање на транспортна политика, транспортно-економска студија, техничко-економска студија за планирање на патната мрежа, вид и приоритет на делниците, финансиско-инвестициона студија на планирањето на патната мрежа.

Автопатиштата се највисока класа на патиштата кои се намнети исклучиво за дижењето на моторните возила и приклучните возила кои се движат со големи брзини. Тие се физички раздвоени од едномерниот сообраќај за движењето на возилата и имаат посебен режим на движење на моторните возила. За разлика од другите патишта, кај нив преминувањето од еден на друг автопат се врши преку мостови или подвозници.

Инвестициите во автопатиштата или во патна мрежа се големи, но во основа се економско-исплатливи. Модерната патна мрежа влијае врз развојот на државата, како и врз развојот целокупната економија. Затоа, изградбата на автопатиштата е силен импулс за целокупната економија, бидејќи продуцира вработување, работа за градежната индустрија, работа за транспортните компании, а преку нив и за многу други индустриски компании кои се поврзани со изградбата на патиштата.

Освен постојната патна мрежа, РМ има потреба од изградба на нови обиколници, мостови, тунели и објекти потребни за модерна и современа патна мрежа. Во моментот во изградба се автопатишта на патните правци: Кичево-Охрид, Демир Капија-Смоквица и патаниот правец Скопје-Штип, а истовремено се прошируваат или се реконструираат патните правци Велес-Кадрифаково и автопатот Скопје-Велес.

Врз основа на анализата на сегашната состојба на патната мрежа, можат да се предложат некои решенија со кои би се подобрила сегашната патна мрежа на

РМ. Имено, реконструкцијата на следните патни правци може да биде од големо значење:

- Гостивар-Кичево, Охрид-Струга-Ќафасан сè до границата со Р. Албанија, како и кракот што се одвојува до с. Маврово и од с. Маврово-Дебар сè до границата со Р. Албанија;
- Велес-Штип-Струмица сè до границата со Р. Бугарија, дел кој во моментот е во изградба;
- Куманово-Крива Паланка-Деве Баир сè до границата со Р. Бугарија;
- Велес-Прилеп-Битола-Ресен-Охрид.

Модернизацијата на патната мрежа, би ја поправило сегашната состојба. Ова посебно се однесува на обиколниците кои го растоваруваат сообраќајот низ градовите и кои имаат влијание за чиста и здрава животна средина.

Развојот на одделните сектори во националната економија во голема мера зависи од развојот на патната мрежа. Развиената и современа патна инфраструктура е битен фактор за развојот на стопанството во целост, а тоа значи дека патната мрежа или модерните и современи автопатишта влијаат врз економскиот развој како и врз сеопштиот развој на државата.

5.1.2. Потреба и правци на проширување на патната инфраструктурата во Р. Македонија

Еден од факторите за развојот на човечката интеграција се сообраќајниците односно патната инфраструктура. Патната инфраструктура по обем и искористеност, засега имаат примат над останатите видови, и тоа ќе остане така веројатно уште долго време. Поради тоа логично е да се истакне дека проблемот на нивното планирање, е императив на времето во кое живееме, бидејќи непрекината промена на постојната структура секаде е присутна.

Планирањето на автопатиштата станува сè повеќе колективна креација која бара дух за иследување, анализа и синтеза, смисла за креација. Тоа е сложен и динамички комплекс на кординирани активности. Филозофијата за планирање на автопатиштата може да се сфати како надградба, примена на најновите научни сознанија во спрега на применетите техники, но и длабоко почитување на сегашноста. Сето тоа зависи од степенот на развојот на регионот.

Временски гледано се разликува стратегиско, тактичко и оперативно планирање:

- Стратегиското или долгорочно планирање се протега на временски период од 15-20 години. Врз основа на одредени критериуми и анализи, се презентира ранг листа и степен на приоритети;
- Тактичкото или среднорочно планирање, кристализира односи во врска со ранг-листата на приоритети, бидејќи временската димензија и расположивите инвестиции често бараат промени. Оттука, произлегува дека од долгорочните програми детално се разработуваат само најприоритетните правци за одреден временски период;
- Оперативно или годишно планирање (на една или две години) дава детален пресек на избраните приоритетни правци, објекти, и/или тесни грла, кои треба да се отклонат или нови проблеми кои се јавуваат во текот на изградбата. Тие секогаш треба да бидат покриени со потребните инвестициони средства и со рокови за пуштање во експлоатација. Овие активности треба да се усогласени со годишните планови за одржување.

Планирањето на автопатиштата е тесно поврзано со плановите на развојот на општеството, интегралниот транспорт и транзитниот транспорт од и кон други држави. Тогаш, е сосема логично е да се истакне дека планирањето на изградбата и реконструкцијата на автопатиштата не може да биде исклучива работа на поедини региони (општини или региони).

Основни компоненти за планирање на автопатиштата како и целата патна инфраструктура би требало да бидат следните:

- Студија за просторен развој и план за развој;
- Студија за интегрален транспорт и соодветно дефинирана политика;
- Транспортно-економска студија за планирање на автопатиштата или патната инфраструктура. Таа претставува прва етапа т.е. приод за конкретната реализација на проектот. Основа за тоа е транспортната слика на транспортниот ток, која е мериторна при одредување на изборот на категорија на автопатот, што логично влијае врз останатите елементи на патот и вклопување во транспортната функција на постојната мрежа. Оваа студија содржи елементи кои се битни за

одредување на органскиот состав на автопатот: интензитет на транспортот, структура, транспортни чворови, терминали итн.

- Техничко-економска студија за планирање на автопатиштата или патната инфраструктура. Оваа студија ја изразува техничката супстанца на автопатот во спрега со релевантните карактеристики на економичноста (пресметковна брзина и согласно на тоа геометријата и елементите, коловозна конструкција, просторно водење на трасата итн.).
- Финансиско-инвестициона студија за планирање на автопатиштата или патната инфраструктура, која во основа треба да ги дефинира и класифицира потеклото на финансиските средства, големината на потребните инвестиции, времето на инвестирање според приоритетите утврдени со транспортно-економската студија.
- Социолошка студија за планирање на автопатиштата или патната инфраструктура. Основна цел е напорот за подобрување на квалитетот на корисниците на патиштата и жителите кои живеат непосредно до автопатот. За граѓаните бучавата, несреќите и слични негативни појави се негативни компоненти кои треба да се елиминираат уште во фазата на планирање, а секако и при проектирањето и изградбата.

Овие глобални компоненти можат да се сфатат како субмодел, спрегнати во еден сложен модел за интегрално планирање на автопатиштата или патната инфраструктура во целост.

Многубројни се факторите кои го оформуваат квалитетот на живот. Тоа е основа за усогласување на животните потреби на луѓето. Бројот на жители и нивните потреби постојано се зголемуваат, моторизацијата исто така расте. Но, растат и потребите за простор за индустријата, инфраструктурата, рекреацијата, туризмот, енергетските објекти и др. Присутни се инфраструктурни промени на релација земјоделство - индустрија. Присутен е и проблемот на постојна промена на односот на селското и градското население. На крај, мобилноста е особеност на модерното индустријализирано општество: стан, работно место, простор за рекреација итн.

Имајќи го сето ова предвид, логично е да се претпостави дека современиот свет, а особено земјите во развој како Република Македонија, перспективно треба да се фокусираат на основните видови транспорт, пред сè на автопатиштата како и

целата патна инфраструктура.

Следните патни правци да се изградат во автопатишта и тоа:

- Гостивар – Кичево;
- Охрид – Струга – Кафасан сè до границата со Република Албанија;
- Кракот до с. Маврово и Маврово-Дебар сè до границата со Р. Албанија;
- Велес – Штип – Струмица сè до границата со Република Бугарија, (дел кој во моментот е во изградба);
- Куманово – Крива Паланка – Деве Баир сè до границата со Р. Бугарија;
- Велес – Прилеп – Битола – Охрид.

5.1.3. Дилеми околу употреба на моделот на концесии

Владите на развиените земји, а особено на земјите во развој, сè почесто и подрастично се судираат со проблемот на брз раст на сообраќајот, кој пак од своја страна условува потреба за многу подинамичен развој и адаптирање на постојната сообраќајна инфраструктура. Статистичките податоци, недвосмислено укажуваат на доминантната улога на патниот сообраќај, што значи и потребите за современа патна инфраструктура се неопходни. Ова е уште поизразено во земјите каде има ограничувања во алтернативните видови сообраќај (железница, воден сообраќај). Меѓутоа, задоволувањето на нараснатите потреби за изградба на нови или осовременување на постојните патишта е во тесна зависност од финансиските можности и потенцијали на соодветната земја. Така веќе оптоварените државни каси сè почесто се судираат со големи проблеми кога релативно итни проекти од областа на патната инфраструктура, треба да чекаат долг временски период за нивна реализација. Во една ваква ситуација, сè почести се размислувањата на Владите дел од патната инфраструктура да му биде отстапена на приватниот сектор, по пат на концесии. На овој начин, во последните десетина години реализирани се многу проекти од областа на патната инфраструктура широм светот, особено во земјите во Азија, Северна и Јужна Америка, каде трендот на решавање на проблемите е со помош на приватниот сектор.

Концесијата, како модел за целосно или делумно решавање на нараснатите потреби во сообраќајот, придонесува за развојот на јавно-приватната иницијатива, односно јавно-приватното партнерство. Во краен случај концесијата може да се

третира и како отстапување на некој природен монопол на приватниот сектор за да се задоволат нараснатите потреби. Вообичаено е Владата/Државата да ги идентификува проектите кои ќе бидат понудени на концесија, меѓутоа има и случаи кога приватниот сектор ја води целата иницијатива, со конкретни предлози кои ги доставува до Владата.

Со Законот за концесија и јавно приватно партнерство (Сл. весник на Р. Македонија, бр.6 од 13.01.2012 година), се уредува доделувањето концесија на добра од општ интерес и договор за воспоставување јавно-приватно партнерство, правна заштита за секое лице кое има или имало интерес за добивање таков договор и кое ризикувало или ризикува да биде оштетено во врска со концесиите на добра од општ интерес и договорите за воспоставување јавно-приватно партнерство. Целта на овој Закон е да овозможи ангажирање за финансирање концесии на добра од општ интерес и договор за воспоставување јавно-приватно партнерство врз основа на начелата на еднаквост, транспарентност, недискриминација, пропорционалност, меѓусебно признавање на договор за концесија на добра од општ интерес и договор за воспоставување на јавното-приватно партнерство. Законот исклучиво се однесува и се применува на доделувањето и на договорите за воспоставување јавно-приватно партнерство и концесиите на добра од општ интерес.

Јавното-приватно партнерство значи форма на договорно регулирана, долгорочна соработка меѓу јавниот партнер и приватниот партнер, која се карактеризира со одредени работи од истиот Закон. Во зависност од намената на средствата за надоместување од страна на јавниот партнер за обезбедување јавна работа или јавна услуга, како и распределба на клучните постојни ризици, јавното-приватно партнерство може да се воспостави како:

- Концесија за јавна работа;
- Концесија за јавна услуга;
- Договор за јавна набавка на работа;
- Договор за јавна набавка и услуга.

Јавното-приватно партнерство се воспоставува со договор. Во случај на концесија за јавна работа и концесија за јавна услуга која вклучува елементи на работа и услуга т.е. комбиниран договор, одлучувачки елемент за одредување дали таквиот договор е концесија за јавна работа или концесија за јавна услуга ќе

биде дали работата која треба да се изведе е главен предмет на договорот, или истата е само споредна во однос на главниот предмет на договорот. Со соодветниот Закон (Член 6 од Законот за концесии и јавно приватно партнерство, Сл. весник на РМ, бр. 6 од 13.01.2012 година) предвидено е доделување државна помош. При воспоставување на заемните права и обврски меѓу јавниот партнер и приватниот партнер (концедентот и концесионерот), како и за време на реализација на предметниот договор, не смее да се повредат правилата за доделување на државната помош. Во согласност со Законот за концесии, изградените објекти според јавното приватно партнерство, вклучувајќи ги и додатоците и подобрувањата се сопственост на јавниот партнер, доколку поинаку не е предвидено во договорот за воспоставување на јавно приватно партнерство. Кога договорот за воспоставување на јавно-приватно партнерство престанал, приватниот партнер е должен на јавниот партнер да му ги врати, односно пренесе во сопственост објектите изградени со јавното-приватно партнерство, без оглед дали истите биле целосно или делумно изградени, реконструирани, конзервирани, опремени или подобрани од страна на приватниот партнер, под услови и на начин утврдени со договорот за воспоставување на јавното-приватно партнерство, доколку поинаку не е предвидено.

Владата на Република Македонија основа Совет за јавно приватно партнерство, составен од 15 члена од кои еден е претседател и еден заменик-претседател на Советот. Советот има советодавна улога на Владата на Република Македонија, во областа на јавното-приватно партнерство, врши промоција на јавно-приватните партнерства, предлага проекти за јавно-приватно партнерство, како и дава иницијатива со предлози за измени на прописите од оваа област.

Подготвителните работи за доделување на концесија на добра од општ интерес и договор за воспоставување на јавно-приватно партнерство ги спроведува концедентот или јавниот партнер.

По својата природа, концесијата и јавно-приватното партнерство во суштина ги прошируваат можностите за делумно решавање на потребите од областа на патната инфраструктура: Сепак, тие имаат свои предности и недостатоци. Предности на проектите кои се понудени на овој начин се следните:

- Побрз, подинамичен и порамномерен развој на просторот;
- Растоварување на државната каса;
- Обостран интерес на двете страни;

- Привлекување странски и домашен приватен капитал;
- Можност за решавање и реализација на проекти, во услови кога се исцрпени другите можности;
- Побрза реализација на проектите, за чија реализација на државата би и бил потребен многу подолг временски период;
- Побрзо осовременување на патната инфраструктура;
- Задоволување на нараснатите потреби на сообраќајот;
- Поголема безбедност на сообраќајот во сите временски услови;
- Намалување на времето на патување, односно превозот;
- Намалување на трошоците за превоз;
- Зголемување на векот на превозните средства;
- Ангажирање на домашната градежна оператива и градежната индустрија;
- Нови работни места во периодот на оперирање (експлоатација);
- Трансфер на нови технологии;
- Вложување во пропратни објекти на патната инфраструктура (мотели, сервиси, бензински пумпи и други услужни објекти) и друго.

Од друга страна како негативности на проектите кои се понудени на концесија или се размислува да бидат реализирани во форма на јавно-приватно партнерство се:

- Реализација само на атрактивни и економско оправдани (профитабилни) проекти;
- Постоење голем број на ризици: (правни, економски и политички);
- Големиот временски период на концесијата претпоставува и разни непредвидливи околности;
- Потреби за усогласување на законската регулатива;
- Гаранции за вложениот капитал;
- Гарантиран приход и профит;
- Многу детални истражувања и студии;
- Долготраен процес на преговори;
- Наплатата на патарина, ризик од одлевање на сообраќајот на други патишта кои не се димензионирани за таков сообраќај;
- Различни ставки на наплата на патарина на патишта од еднаков ранг;

- Стандард на населението;
- Големи вложувања, а приходите се остваруваат во многу долг временски период;
- Поскап начин за реализација на планираниот проект;
- Понеповолни кредити, со пократок рок на отплата за приватниот сектор;
- Многу ризици, гаранции и услови, кои двете страни треба да ги поделат и преземат на себе;
- Неможност одредени ризици да бидат контролирани;
- Немање соодветно искуство и друго.

Патната мрежа на Република Македонија е категоризирана во три групи и тоа: магистрални, регионални и локални патишта. Од нив 80% се со современ коловоз, а 20% се земјани и тампонирани. Благодарение на континуираното инвестиционо вложување во изградбата и одржувањето во претходниот период, состојбата и изграденоста на патната мрежа во Република Македонија е на прифатливо ниво. Меѓутоа, и покрај редовното и наменско издвојување на средства од домашни извори, како и користењето кредити од меѓународни финансиски институции, тоа не е доволно да ги задоволи потребите од изградба и осовременување на патната мрежа. Има повеќе проекти кои долг временски период чекаат за нивна реализација, или нивната реализација е доведена во прашање. Како еден од можните начини за забрзување на процесот на реализација на планираните проекти е и отстапувањето на истите по пат на концесија.

Еден од најзначајните патни правци кој Владата на Република Македонија го понуди за изградба по пат на концесија е магистралниот пат М-5, делниците, Велес – Прилеп - Битола – граница со Република Грција (Меџитлија), и тоа во 1997 година. Наведените делници претставуваат и дел од кракот на Европскиот Коридор 10, кој ги поврзува Северна Европа со Јонското море, односно со Република Грција и Република Албанија. Овој крак се одвојува од Коридорот 10 кај Велес, а неговиот завршеток е грчкото пристаниште Игуменица. Докомплетирањето на овој патен правец има посебно значење за Република Македонија и Република Грција. Должината на кракот на Коридорот 10 кој поминува низ Република Македонија е 127 км од кои делницата Прилеп – Битола со должина од 34,5 км е изградена како модерен пат со еден коловоз, со проектни

елементи кои овозможуваат брзина од 100 км/час.

Понудениот патен правец Велес – Прилеп, со должина од 72,6 км, за градба и оперирање по пат на концесија ги има следните технички показатели:

- Магистрален пат со еден коловоз за двонасочен сообраќај;
- Состојба на техничка документација:
 - Физибилити студија;
 - Дефинирана локација;
 - Изработен комплетен идеен проект;
 - Изработен главен проект за 33,2 км;
- Прогнозирани податоци за сообраќајот: од 4564 до 7105 возила на ден во 2019 година,
- Технички карактеристики:
 - Вкупна должина 72,6 км;
 - Ширина на коловозот 6,6 – 7,7 м;
 - Пресметковна брзина 60 – 100 км/час;
 - Максимален надолжен наклон е 6,0 %;
 - Трета лента (лента за бавни возила) 14,25 км;
 - Вкупна должина на мостови 3508 м;
 - Тунели - 1, со должина 1280 м;
 - Вкупно клучки 11,
- Пресметковна вредност на работите е 110 милиони УСД.

Што се однесува до делницата Битола – граница со Република Грција (граничен премин Мецитлија), таа е со должина од 20 км. Изградена е во втората половина на 1960-тите години и се карактеризира со релативно неповолни технички елементи, кои условуваат максимални брзини на движење од 60 – 70 км/час. За оваа делница потребно е подобрување на техничките елементи, односно зголемување на проектната брзина, како и решавање на сообраќјниот проблем на делницата која поминува низ подрачјето на градот Битола.

На објавената покана за изградба на овој патен правец се пријавиле 10 компании, од кои 6 биле од Република Грција, 1 од Република Австрија, 1 од Република Шпанија, 1 од Република Словенија и 1 од Кувајт.

За жал, од сето погоре споменато објавување на понудата за изградба и користење на овие делници по пат на концесии до денес не е реализирани ништо.

Уште повеќе, во моментот во Република Македонија сè уште нема концесионер кој ќе искористува некоја делница или дел од автопат од целата патна инфраструктура.

Анализирајќи го Законот за концесија и јавно приватно партнерство (Сл. весник на Р. Македонија, 6/2012), кој овозможува давање под концесија или приватно-јавно партнерство на добра од општ интерес, може да се предложи Комисијата која е основана од страна на Владата на РМ и Советот за јавно приватно партнерство, да ја интензивираат нивната советодавна улога, да се фокусираат на промоција на проекти во форма на јавно-приватно партнерство. Имено, според сите согледувања и анализи, може да се размисли за спроведување дополнителна и прецизна постапка за доделување концесија или склучување договор за воспоставување јавно-приватно партнерство со заинтересирани приватни партнери (домашни или странски) за дел од патните правци во состав на патната инфраструктура на Република Македонија. Како позначајни патни правци можат да се предложат следниве (иако некои веќе беа предмет на неуспешно доделување концесија или пак не успеа спроведувањето на постапката за доделување концесија:

- Велес – Прилеп – Битола;
- Битола – граница со Р. Грција;
- Гостивар – Кичево.

Евентуалното доделување концесија на овие патни правци и нејзиното оживотворување би можело да влијае позитивно врз квалитетот, ефикасноста, структурата на автопатиштата, како и врз целокупната патна инфраструктура на Република Македонија.

5.1.4. Предлози за унапредување на системот на плаќање за користење на автопатиштата

Еден од најсигурните извори за собирање приходи претставува наплатата на патарини. Овој извор на приходи во буџетот за патишта би бил околу 20%. За наплата на патарини постојат повеќе системи, но сите земји одат кон тоа системот на наплата на патарини да биде пософистициран и поефикасен, а модернизирањето бара и нови инвестиции.

Наплата на патарина може да биде најсигурен извор за финансирање на

изградбата на автопатиштата и патната инфраструктура, затоа што се собира од користењето на автопатиштата т.е. од корисниците (освен одредени корисници кои се ослободени од плаќањето патарина). Приходите од патарината служат како извори за реализација на следните задачи: финансирање, изградба, одржување и управување со инфраструктурните објекти (ваквите ставови се изнесени во Белата книга на Европската комисија). Белата книга помеѓу останатите содржи и едно важно поглавје под наслов „Факт за трошоците кои ги плаќа корисникот“. Во него се посочени темелните начела на тарифирањето на патната инфраструктура вклучувајќи ги и трошоците на самата инфраструктура, како и други трошоци врзани со незгодите, атмосферските влијанија, бучавоста, загадувањето, како и климатските промени. Ова укажува на ориентацијата кон прогресивно тарифирање на користењето на патната инфраструктура.

Европската услуга за електронска наплата на патарина, со директивата на Европската Унија број 2004/52/EZ, и одлуката на Европската комисија број 2009/750/EZ, имаат за цел воспоставување интероперабилност на сите електронски системи на наплата на патарина во Европската Унија, и како да се избегне натрупување на некомпатабилните системи кои би оневозможувале ефикасно управување на интерните пазари и постигнување на целите зацртани во сообраќајните политики. Со тоа Директивата ја дефинира Европската услуга на електронска наплата на патарината (ЕЕНП) и елементите потребни за нејзино спроведување на целокупната патна мрежа и објектите на ЕУ на кои искористените услуги се наплатуваат со помош на електронски уреди. Одлуката за ЕЕНП овозможува секој корисник на патот или објектот под наплата полесно да ја плати користената услуга.

Одлуката 2009/750/EZ ја дефинира рамката за интероперабилност, вклучувајќи ги процедурите, договорите и правните аспекти на давање услуги ЕЕНП. Одлуката пропишува дека секоја земја-членка на ЕУ, која поседува или има намера да воведо електронски систем на наплата на патарини на својата територија, да води национални електрични прашалници со податоците и информациите за подрачјето на патот на кои постои услугата ЕЕНП, податоци за субјектите за наплата на патарина за надлежните за одредено подрачје, податоци за давањето на услугите од ЕЕНП регистрирани во земјите членки на ЕУ.

Како што беше претходно појаснето, постојат повеќе видови системи на наплата на патарина, кои се произлезени од различните светски искуства и тоа:

затворен систем на наплата, отворен систем на наплата, систем на вињети, и плаќање при регистрација. Во Европа се користат скоро сите видови системи на наплата на патарина. Во земји како што се Хрватска, Италија, Франција, Португалија, Грција, и Србија се применува електронски отворен систем на наплата. Швајцарија и Словенија применуваат систем на вињети, а Германија нема никаков систем на наплата на патарина, туку применува систем во кој при регистрација на моторните возила се наплатуваат средства за користење на патаната инфраструктура или автопатиштата.

Во Република Македонија моментално се применува електронски отворен систем на наплата на патарина, кој се покажа како недоволно ефективен. Еклатантен е примерот на злоупотреба на наплатните рампи од страна на вработените, познат како случај „Змиско око“ (2007 година). До денес овој случај не е целосно расветлен.

Имајќи го сето ова предвид, како најадекватен систем во моментот може да се предложи *затворен систем на наплата*, бидејќи не им овозможува на корисниците на автопатот да возат по него доколку не платат, т.е. пред наплатните станици се исклучуваат доколку не платат за услугата. Тој бара мала почетна инвестиција за поставување кабинички за наплата на сите исклучувања од автопатот. Начинот на плаќање би бил со земање картичка при вклучување на автопатот и плаќање при исклучувањето од автопатот, а цената би била адекватна на изминатата делница на автопатот.

Затворениот систем на патарина, има свои предности со тоа што овој систем не бара многу големи расходи (најчесто во облик на нови вработувања по наплатни рампи и тоа во три смени, како и нивна контрола). Сето ова би придонело за помали расходи на компанијата која управува со автопатиштата, меѓутоа треба да се има предвид дека во овој случај ќе бидат потребни пунктови за продавање вињети или налепници кои се ставаат на ветробранското стакло на возилата и кои на самите рампи при влегувањето на автопатот ќе се читаат со далечински читачи. Исто така предноста на овој систем на наплата е во тоа што со паричните средства располагаат помал број вработени во компанијата и тоа овозможува помала злоупотреба на средствата на компанијата, бидејќи тие одат директно на жиро-сметката на компанијата. Негативна страна на овој систем на наплата на патарина е тоа што без вињета или картичка корисниците не можат воопшто да се вклучат на автопат или да го користат автопатот, иако со себе

имаат средства за плаќање и се подготвени да платат за таквата услуга.

Како алтернатива на претходниот предлог може да се земе предвид системот применет во Германија, т.е. *плаќање при регистрација на возилата*. На овој начин однапред би се собрале средства од корисниците. Сепак, овој начин на наплата се однесува дискриминаторски кон возачите, бидејќи сите не ги користат патиштата подеднакво. Секако, позитивна страна на овој систем за компанијата е тоа што средствата за патарина одат директно на жиро-сметката на компанијата која менаџира со автопатиштата, а како позитивна страна за корисниците на автопатиштата е што немаат потреба од секојдневно плаќање патарини и губење време при плаќањето патарина. Негативна страна е тоа што на транзитните возила кои поминуваат низ државата која има ваков систем на наплата не може да им се наплаќа патарина. За сопствениците на возила кои не ги користат автопатиштата овој систем е негативен затоа што и тие се должни да платат при регистрација на самото моторно возило, иако во многу помала мера ги користат автопатиштата.

5.1.5. Предлози за подобрување/реновирањето на структурата на постојни автопатишта во Република Македонија

Геополитичката положба на Република Македонија е многу значајна. Така било порано, но таа е еднакво значајна и денес и покрај изгубеното ехо на вековите. Во блиското минато, со развојот на интегралниот транспорт на поранешните југословенски простори, тогашна СР Македонија ја гледаше својата шанса за уште побрз развој и соодветно учество во меѓународните интеграции и за побрз развој на транспортните правци што ја пресекуваа нашата територија. Од тој аспект автопатиштата во Македонија се јавуваат не само како фактор за развојот, туку и како природна потреба на меѓународната трговија на релацијата Европа-Азија-Африка.

Република Македонија е важна раскрсница на Балканот, која во еден дел ги ориентира транспортните протоци од и кон Европа спрема Африка и Азија, а со патните магистрала Е -65 и Е -75 и приклучните патишта Е -850 и Е-870 поврзани се и четирите мориња: Јадранско, Средоземно, Бело и Црно море. Овие патишта се поклопуваат со магистралната патна мрежа на Република Македонија.

Потребата за изградба на недоизградената патна инфраструктура, како и за реконструкција на постојните патишта во РМ (како што се автопатиштата и други

видови патишта од регионален и локален карактер) е голема. Автопатиштата во РМ се протегаат во должина од само 259 км. Затоа има потреба од изградба на нови автопатишта, со што ќе се вклучиме во трендот на развиените земји и Европската Унија.

Трката за време во транспортот бара зголемување на брзината на движење носивоста на моторните возила, силата на моторите, но и унификација според барањата на интегралниот транспорт. Таквата геометрија и елементите на дадениот вид транспортна инфраструктура, ќе го овозможи почитувањето на принципите на економичност и енергетски бонитет. Изборот на автопатиштата во видот на транспортната инфраструктура, нивната интеракција, приоритет на нивна изградба или евентуална реконструкција, како и нивното етапно или фазно градење за изградба низ процесот на стратегиско, тактичко и оперативно планирање, ќе зависи од транспортната политика на РМ.

Република Македонија има потреба од подобрување на патната мрежа, како и од модернизација на автопатиштата кои ќе обезбедат безбедност во сообраќајот, зголемена сигурност при движењето на моторните возила, намалување на трошоците при транспортот (како што се горивото и амортизацијата на моторните возила), заштеда на времето на возачите и на патниците, па и времетраење на работата на моторните возила, повисок квалитет на животната средина, како и економска оправданост при изградба и реконструкција на автопатиштата. Затоа потребно е усогласување со просторниот план за развојот на РМ.

Пред изградба на автопатиштата треба да се направат подготовки за нивна изградба како што се: студија на просторот, студија за интегрален транспорт и негово место во дефинирање на транспортната политика, транспортно-економска студија, техничко-економска студија за планирање на патната мрежа, определување на видот и приоритет на делниците, финансиско-инвестициона студија за патната мрежа.

Инвестирањето во автопатиштата или во вкупната патна мрежа се големи, меѓутоа се економско исплатливи инвестиции. Модерната или современа патна мрежа влијае врз развојот на државата, како и врз развојот на целокупната економија. Затоа, изградбата на автопатиштата е силен импулс за целокупната економија, која продуцира вработување, работа за градежната индустрија, работа

за транспортните компании, преку нив и на многу други индустриски компании кои се поврзани со изградбата на патиштата.

Освен постојната патна мрежа РМ која има потреба од подобрување, се јавува потребата од изградба на нови патишта и автопатишта, како и изградба на нови обиколници, мостови, тунели и објекти потребни за модерна и современа патна мрежа. Во моментот во изградба се патните правци: Кичево-Охрид, Демир Капија-Смоквице и патниот правец Скопје-Штип, а истовремено се прошируваат или се реконструираат патните правци Велес-Кадрифаково и автопатот Скопје-Велес.

За подобрувањето на патната мрежа која во моментот не е во добра состојба и не одговара на потребите на сегашното време, може да се предложат можни решенија кои би ја подобриле сегашната патна мрежа. Имено, следните патни правци би требало да се преуредат во автопатишта:

- Гостивар-Кичево;
- Охрид-Струга-Ќафасан сè до границата со Р. Албанија;
- како и Кракот што се одвојува до с. Маврово и од с. Маврово-Дебар сè до границата со Р. Албанија;
- Велес-Штип-Струмица сè до границата со Р. Бугарија, дел кој во моментот е во изградба;
- Куманово-Крива Паланка-Деве Баир сè до границата со Р. Бугарија;
- Велес-Прилеп-Битола-Охрид.

Модернизацијата на патната мрежа, како што се изградбата на нови автопатишта и реконструкција на постојните, и другите видови патишта (регионалните и локалните патишта), би значеле делумно поправање на сегашната состојба.

5.2. УНАПРЕДЕНОТО УПРАВУВАЊЕ СО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА КАКО ДВИГАТЕЛ НА ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

Автопатиштата како двигател имаат директно или индиректно влијание врз развојот на сите сектори на економијата, посебно со транспортот на репроматеријали, полупроизводи и готови производи, кои треба да се

транспортираат од производствените погони, фабрики или други производствени објекти па сè до складиштата, магацините и продавниците, каде се врши продажба на крајните потрошувачи.

Патната инфраструктура има свое влијание врз развојот на индустријата, која е ден од главните сегменти на економијата. Индустриската зона е најекстреман случај на насоченоста на инвестиците. Индустриските зони постојат во сите држави во развој, земји кои имаат специјализирани агенции со единствена функција за развојот на индустриските зони. Индустриските зони се планираат надвор од населените места, заради загаденоста на воздухот, бучавоста од одредени фабрики или погони при производство на разновидни производи, и сето тоа да не го пореметува движењето на луѓето во населените места каде и живеат.

Патната мрежа има влијание и врз развојот на земјоделството, како една од најстарите дејности во стопанството која и ден денес претставува основа за егзистенција на голем дел од населението во светот така и кај нас.

Автопатиштата и целокупната патна инфраструктура, како и модерните транспортни средства се двигатели врз развојот на сите сегменти на економијата. Ова има влијание и врз развојот на градежништвото, затоа што е логистичка потпора за сите операции што се извршуваат во економијата. Градежништвото од своја страна создава темелна основа за развојот на транспортните услуги.

Природните, историските, демографските економските и другите разлики претставуваат специфични белези на потесните или пошироки простори, кои сè повеќе се манифестираат како развојни стимуланси или ограничувања со зголемување на мобилноста на ресурсите и глобализацијата на развојните трендови.

Просторните противречности во современи услови добиваат се понагласено значење преку развојните диспропорции и структурната нерамнотежа исфрлајќи го на површина фундаменталниот проблем на денешницата: нееднакво учество на населението на одделни континенти, држави, региони во реализирањето на придобивките на економскиот и општествениот прогрес.

Анализирајќи ги управувањата со патната инфраструктура во други држави што беа споменати во погорните точки од овој труд, видовме дека поголемиот број земји во Европа и во нашата непосредна околина го користат моделот според кој државата, односно Владата имаат формирано посебна компанија или јавно претпријатие за управување со државните патишта или

автопатишта. Некои држави имаат издадено дел од своите автопатишта под концесија (овој дел се менаџира од страна на концесионерот сè додека важи договорот за концесија).

Во Република Македонија, управувањето со државните патиштата (автопатиштата) се врши од страна на Јавното претпријатие за државни патишта, формирано од страна на Владата на Р.Македонија. Управувањето од страна на Јавното претпријатие не се покажа како ефикасен систем на управување со државните патишта. Оттука може да се извлече препораката дека е добро дел од автопатиштата да се понудат под концесија, за да се менаџира подобро со истите и корисниците на автопатиштата да добијат поефикасни, посигурни, поевтини услуги.

ЗАКЛУЧНИ СОГЛЕДУВАЊА

1. Почнувајќи со прашањето, дали во развојот на човекот прво настанале патиштата или се случил развојот, до денес не може да се даде прецизен одговор. Во зависност од афинитетот на оние кои се занимаваат со ова прашање предност се дава на едната или на другата страна, и секој има сопствени аргументи. Сепак, во едно сите се сложуваат, ако тркалото е најзначаен пронајдок на човекот, тогаш патот е веднаш по него. Тој од предисторијата бил фактор кој одлучувал директно за развојот на човекот и пределот во кој тој живеел, преку него се пренесувало сè, од она што значи потреба за секојдневието сè до елементи кои имале клучно влијание во културниот, стопанскиот и политичкиот развој. Развивањето на населените места се одвивало на крстопатите или важните сообраќајници низ кои струел животот на човекот воопшто.

2. Транспортот на стока и патници може да се реализира со повеќе видови на сообраќај (превоз) и тоа:

- Патен сообраќај;
- Железнички сообраќај;
- Воздушен сообраќај;
- Поморски сообраќај;
- Речен сообраќај, итн.

Сите горе наведени видови сообраќај имаат голема важност во транспортот на материјалните добра, т.е. за сите видови стоки со кои се задоволуваат различните потреби на луѓето, така и за превозот на патници од едно населено место до друго. Од ова можеме да извлечеме констатација дека се јавува потреба за различни видови транспортни текови и тоа како внатрешни (во рамки на една земја), така и надворешни (меѓународни).

3. Придобивките од инвестирањето во патната инфраструктура се големи, бидејќи од една страна се отвара работа за многу градежни компании, а до друга страна добрата инфраструктура е важна како за домашните, така и за странските инвеститори. Со добра патна инфраструктура може да се развива речиси секој

економски сектор. Сите стопански субјекти од областа на производството, транспортот, трговијата, сè до крајниот потрошувач до кого треба еден производ да пристигне, зависат од модерниот транспортен систем за превоз на стока и патници, како и од современата и модерна патна инфраструктура.

4. Светот денес е во досега невидена активност на интерактивен транспортен процес. Технологијата на транспортот достигнува невидени размери, благодарение и на правно-економската меѓународна регулатива која ги руши административните бариери. Тоа го бара пазарната економија, а за тоа се потребни брзи и современи патишта со соодветни сервисни и придружни објекти кон нив. За таа цел се усогласуваат транссообраќајните политики меѓу државите.

5. По распаѓањето на СФРЈ и по стекнувањето на независноста, во Република Македонија се почувствува потребата од нова и поадекватна патна инфраструктура. Речиси непобитен е фактот дека патната инфраструктура претставува вистински крвоток на една држава, поточно автопатиштата, регионалните патишта и патиштата од локален карактер имаат извонредно силно влијание врз развојот на една национална економија. Оттука, јасно е дека секоја држава мора да посвети соодветно внимание на развојот на својата патна инфраструктура.

6. Република Македонија има потреба од вклучување во европската патна мрежа. За таа цел неопходни се современи транспортни технологии, техничко-технолошки и други достигнувања, како и современ сообраќаен систем и патна мрежа со нов квалитет, безбедност и брзина на услугите. Ова го прифатија сите земји кои се приклучија на модерните европски токови на сообраќајна инфраструктура.

Една модерна и развиена држава секогаш предност дава на изградбата на патната инфраструктура како во населените, урбани и рурални места, така и надвор од населените места, како што е поврзувањето на населените места едни со други и поврзувањето со индустриските зони, или со други каде се врши производство на разни видови на стока, како дистрибутивни центри, трговски центри, како и места каде се врши продажба на големо и на мало. Со помош на развиена и модерна патна инфраструктура и пропратните објекти (мостови, бензински пумпи, надвозници и подвозници, хотели, мотели, разни видови ресторани за опслужување на корисниците на патиштата), со модерна патна

инфраструктура земјата полесно ќе може да се развива.

7. Модерна и квалитетна патна инфраструктура значи дека сите погони, фабрики како и индустриски зони и други места (како што се погоните за производство и обработка на производите), да бидат поврзани со автопатишта или најмалку да бидат поврзани со регионални патишта, што значи да бидат што поблизу до автопатиштата и нивно меѓусебно поврзување. Од голема важност е и поврзувањето на населените места (за превоз на патниците) како што се градовите, селата, туристичките центри (зимски и летни), каде се одвива движење на луѓето од едно населено место до друго, како и транзитните патувања низ државата, посебно кога се работи за зимскиот и летниот туризам.

8. Добрата транспортна политика служи за развој на економијата и севкупниот развој на државата. Затоа вложувањата во неа треба стручно да бидат анализирани и подготвени. За изградба на нови автопатишта или за усовршување на патната инфраструктура неопходна е соодветна: временски хоризонт (период на анализа), анализа на можните приходи (системи на патарини и трошоци за патување на корисниците на автопатот), анализа на инвестициските и оперативните трошоци, потребата од евентуална помош од меѓународни институции и организации (Европската Унија) и од други инвестициони фондови и банки-кредитори. Соодветно внимание треба да се посвети на анализа на потенцијалните заштеди во време (просечна оперативна брзина, времетраење на патувањето), бенифитот од редукција на оперативните трошоци на возилата, заштеда на гориво, заштеда со редукција на активното време на работа на возилата, намалувањето на сообраќајни незгоди, зголемување на бројот на корисници, просторни и регионални развојни аспекти, влијанието врз бројот на работни места, итн.

9. Автопатиштата во Република Македонија од целокупната патна мрежа се протегаат во должина од само 259 км. Затоа има потреба од изградба на нови автопатишта, со што земјата ќе се вклучи во трендот на развиените земји и Европската Унија. Освен тоа, Република Македонија има потреба и од модернизација на постојните автопатишта со цел зголемување на безбедноста во сообраќајот, намалување на трошоците при транспортот (гориво и амортизација на моторните возила), заштеда на времето на возачите и патниците, па и времетраење на работата на моторните возила, обезбедување повисок квалитет на животната средина, и сето тоа проследено со економска оправданост при изградба

и реконструкција на автопатиштата.

10. Во недостиг на податоци за реализираните приходи (од страна на Економскиот факултет – Скопје, преку писмо доставено до Јавното претпријатие за државни патишта беа побарани вакви податоци, но не беше добиен никаков одговор од нивна страна), во истражувањето беа анализирани планираните приходи на Јавното претпријатие за државни патишта, а потоа од нив се извлечени апроксимативни сознанија. Анализата се однесува на периодот 2013-2016 година.

11. Во месец Јуни, 2016 година беше спроведено теренско истражување со цел анализа на степенот на развиеност и користење на патната инфраструктура во Република Македонија погледната низ ставовите на бизнис секторот во Општина Гостивар (Анкетен прашалник – Прилог бр. 1). Анкетните прашалници беа поделени на 35 компании во Општина Гостивар. Повратна информација беше добиена од 18 компании. Од страна на компаниите беа дадени одговори на сите прашања, но без дополнителни коментари, освен на прашањето кое се однесуваше на состојбата со патната инфраструктура во Република Македонија. Добиените одговори од стопанствениците од Гостивар послужија за добивање интересни сознанија кои се претставени во соодветни дијаграми.

Анализирајќи ги горенаведените согледувања, доаѓаме до констатација дека има потреба од изградба на нови автопатишта, реконструкција на постојните патни правци како и целосна модернизација на патната инфраструктура. Потребата за изградба на недоизградената патна инфраструктура, како и реконструкција на постојните патишта во Република Македонија, како што се автопатиштата и други видови на патишта, од регионален и локален карактер е навистина голема.

12. Од посебен интерес за Република Македонија, е прилагодувањето на нашиот патен систем кон европскиот. Патната инфраструктура има големо влијание врз економскиот развој на РМ. Поради тоа од суштинско значење е да се обрне внимание на нејзина модернизација по примерот на развиените држави во Европа и светот.

Патната инфраструктура е крвотокот на една национална економија. Оттука произлегува фактот дека таа е од големо значење за секоја држава. Меѓу патната инфраструктура и економскиот развој, постои многу тесна поврзаност. Без добра економија не може да има современа и развиена патна инфраструктура,

но и без модерна патна инфраструктура не може да има развиена економија на една држава. Имајќи го предвид нејзиното влијание врз економскиот развој, по примената на компаративна анализа треба да се најде соодветен начин на управување со патната инфраструктура. Затоа во контекст на анализата се предложени можни решенија за подобрување на патната инфраструктура во РМ, посебно во поглед на прилагоден систем на наплата на патарина.

За подобрување на можни решенија на патната инфраструктура во РМ, потребни се следните активности:

- да се формира здружение од стручни лица, своевидно советодавно тело на државните органи, кое ќе се занимава со проблемите од целокупната патна инфраструктура на ниво на државата и ќе предлага можни решенија за понатамошниот развој на патната инфраструктура во РМ;
- вниманието во претстојниот период да се насочи кон изградба на автопатишта на некои позначајни патни (коридори) правци, а останатите да се реконструираат;
- да се изградат обиколници покрај сите поголеми градови, заради растоварување на сообраќајот низ градовите и влијанието врз животната средина;
- управувањето со патната инфраструктура да остане во рацете на државата, но со посветување поголемо внимание кон оваа проблематика и со поголема одговорност при управувањето.
- се предлага наплатата да биде според применетиот модел во Германија, според кој при регистрација на моторните возила се наплатува и за користење на автопатиштата во државата.

13. Освен постојната патна мрежа РМ која има потреба од подобрување, се јавува потребата од изградба на нови патишта и автопатишта, како и изградба на нови обиколници, мостови, тунели и објекти потребни за модерна и современа патна мрежа. Во моментот во изградба се патните правци: Кичево-Охрид, Демир Капија-Смоквица и патниот правец Скопје-Штип, а истовремено се прошируваат или се реконструираат патните правци Велес-Кадрифаково и автопатот Скопје-Велес. Сепак, за подобрување на патната мрежа која во моментот не е во добра состојба и не одговара на потребите на сегашното време, може да се предложат

одредени решенија кои би ја подобриле сегашната патна мрежа. Имено, следните патни правци би требало да се преуредат во автопатишта:

- Гостивар-Кичево;
- Охрид-Струга-Кафасан сè до границата со Р. Албанија, како и кракот што се одвојува до с. Маврово и од с. Маврово-Дебар сè до границата со Р. Албанија;
- Велес-Штип-Струмица сè до границата со Р. Бугарија (дел кој во моментот е во изградба);
- Куманово-Крива Паланка-Деве Баир сè до границата со Р. Бугарија;
- Велес-Прилеп-Битола-Охрид.

14. Модернизацијата на патната мрежа, како што се изградбата на нови автопатишта и реконструкција на постојните, и другите видови патишта (регионалните и локалните патишта), би значеле делумно поправање на сегашната состојба. Имено, според сите согледувања и анализи, може да се размисли за спроведување дополнителна и прецизна постапка за доделување концесија или склучување договор за воспоставување јавно-приватно партнерство со заинтересирани приватни партнери (домашни или странски) за дел од патните правци во состав на патната инфраструктура на Република Македонија. Како позначајни патни правци можат да се предложат следниве (иако некои веќе беа предмет на неуспешно доделување концесија или пак не успеаја спроведувањето на постапката за доделување концесија):

- Велес – Прилеп – Битола;
- Битола – граница со Р. Грција и
- Гостивар – Кичево.

Евентуалното доделување концесија на овие патни правци и нејзиното оживотворување би можело да влијае позитивно врз квалитетот, ефикасноста, структурата на автопатиштата, како и врз целокупната патна инфраструктура на Република Македонија.

ПРИЛОЗИ

Прилог бр. 1.

АНКЕТЕН ЛИСТ

за анализа на степенот за развиеност и користење
на патната инфраструктура во Република Македонија
- анализа на ставовите на бизнис секторот во Општина Гостивар -

1. Компанија

2. Основна дејност

3. Дали и колку се користи друмски и патен транспорт во реализирање на деловните (бизнис) активности?

Многу Ретко Не

Коментар:

4. Дали и колку е развиена патната инфраструктура во РМ

Доволно Средно Недоволно

Коментар:

5. Дали Р М има доволно автопатишта

Да Не

Коментар:

6. Дали е задоволително нивото на квалитет на постојните автопатишта

Доволно Средно Недоволно

Коментар:

7. Дали сте задоволни од патната мрежа во Општина Гостивар

Да Не

Коментар:

8. Дали и колку сте задоволни од соработката со надлежните локални власти во Општина Гостивар:

Да Не

Коментар:

9. Ваш коментар за состојбата со патната инфраструктура во Р. Македонија.

Г о с т и в а р

М.П.

потпис на овлас. лице

Прилог бр. 2.
ЛИСТА НА АНКЕТИРАНИ КОМПАНИИ/ПРЕТПРИЕМАЧИ ОД
ОПШТИНА ГОСТИВАР

(анкетата е направена во текот на Јуни, 2016 година, во Општина Гостивар)

1. ДООЕЛ „Дурмо Турс“ - Гостивар
2. ДООЕЛ „Вардар Доломит“ – Скопје
3. ДООЕЛ „Еуро Турист“ – Експорт Импорт – Гостивар
4. „Свисс Мак Алигега“ – Туристичка агенција – Гостивар
5. „Сулејмани Раизе Биро“ – Гостивар
6. „Насир Туризам“-Туристичк агенција – Гостивар
7. ДООЕЛ „Лондон Берза“– Друштво за менувачни работи и услуги – Гостивар
8. ДОО „Гео Офис“ – Гостивар
9. „Антигона Травел Турс“ - Туристичка Агенција и транспорт – Гостивар
10. Друштво за Проектирање и Услуги Полог Проект Нов МЖ ДООЕЛ – Гостивар
11. ИНГ ДОО „Полипроект “-Експорт Импорт – Гостивар
12. ДТТУ „Ликутранс“ ДООЕЛ – Гостивар
13. ДПТИУ – „ТЕКНИКУМ“ ДООЕЛ – Гостивар
14. ДПУД „ИТАЛ РОЛЕТ 1- АРТ“ ДООЕЛ -Увоз- Извоз – Гостивар
15. ДПТТУ „ЕУРО-ИНТЕРИЕР“ ДООЕЛ Експорт Импорт – Гостивар
16. А.Д. „Македонска Пошта“ - Подружница Гостивар – Гостивар
17. ДООЕЛ „Бина Комерц“ - Увоз – Извоз – Гостивар
18. ДООЕЛ „ЛЕГАЛ 1990“ Експорт - Импорт – Гостивар.

КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА

Книги и статии:

1. Association for Local Economic Development, 2005 год.: Swinburn G, 2006).
2. Abel, Andrew B. 1999, "Consumption", In Handbook of Monetary Economics. II, edited by Benjamin Friedman and Frank H. Hahn, Amsterdam: North Holland.
3. Adams, Charles, and Daniel Gros, 1986, "The Consequences of Real Exchange Rate Rules for Inflation" IMF Staff Papers 33 (September).
4. Agenor, Pierre-Richard, and Robert P. Flood, 1992, "Unification of Foreign Exchange Markets," IMF Staff Papers 39 (December).
5. Alesina, Alberto, and Guido Tabellini, 1989, "External Debt, Capital Flight, and Political Risk," Journal of International Economics 27 (November).
6. Arrau, Patricio, Jose De Gregorio, Carmen Reinhart, and Peter Wiskham, 1995 "The Demand for Money in Developing Countries: Assessing the Role of Financial Innovation," Journal of Development Economics 46 (April).
7. Azam, Jean-Paul, and Timothy Besley, 1989, "General Equilibrium With Parallel Markets for Goods and Foreign Exchange." World Development 17 (December).
8. A. Weber, Uber der Standart der Industries, Tübingen, 1966.
9. А. Пробит, Методи регионалногo анализа, Москва, 1996.
10. Агенција за поддршка на претприемништвото во РМ (2006), *Годишен извештај за МСП за 2005*, Скопје,
11. Audretsch David B., Falck Oliver, Heblich Stephan, Lederer Adam (2011), *Handbook of Research on Innovation and Entrepreneurship*, DIW Berlin Germany.
12. Bannock, Graham (1996), *The economic role of the small firm in contemporary Industrial society in the survival of the small firm, The economics of survival and entrepreneurship*, Vol. 1, Grover, Aldershot,
13. Birch David (1987), *Job creation in America, how our smallest companies put*

- the most people to work*, New York, The Free Press,
14. Bosma Niels, Kent Jones, Erkkko Autio and Levie Jonathon (2008),“*Global Entrepreneurship monitor, 2007 Excutive Report*”, Babson College, Babson park, MA. US, London Business school, London,
 15. Baumol J., William (2004), *The Free-Market Innovation Machine: Analyzing the Growth Miracle of Capitalism*, William J. Baumol, New York,
 16. Belsky Scott, Making Ideas Happen (2010), *Overcoming the Obstacles Between Vision and Reality, Portfolio Hardcover; Fifth Edition edition*, USA, 2010
 17. Boljanović Đorđević Jelena, *Menadzment znanja, Data status*, Beograd, 2009.
 18. Bolton Kris (2010), *Menadzment i kreativnost*, Clio, Beograd,
 19. Borch Odd Jarl, Paula Kyro, Ljunggren Elisabet (2011), *Entrepreneurship Research in Europe*, Nordland Research Institute, Norway,
 20. Борота Поповска М (1999)., *Менаџментот на промените и човечкиот потенцијал, докторска дисертација*, Институт за социолошки и политичко – правни истражувања, Скопје,
 21. Bower L. Joseph (2003), *The craft of general management*, Harvard business school, Boston,
 22. Burch G. John (1986), *Profiling the enterprenuer, Business Horizons*, New York.
 23. Brien J.(2001), Introduction to information systems in business management, sixth edition, IRWIN, USA,
 24. Beshaw, D.G.R. (1997) “Rural development planning: concepts and techniques” *Journal of Agricultural Economics*, 28 (3).
 25. Bertrand T. (1978) “An analysis of industrial incentives, and location in Nigeria”, Word bank, miemeo.
 26. Blakie, P (1981) “Nepal: the crisis in regional planning in a double dependent periphery”, in: W.B. Stöhr and D.R. FraserTaylor, eds., *Development from above or below? The dialectics of regional planning in developing countries*. Chichester: John Wiley.
 27. Borts, G. H. and J.L. Stein (1964). *Economic growth in a free market*. New York: Columbia University Press.
 28. Boundevelle, “Problems of Regional Economic Planing”, Edinburh, 1966.
 29. Basha, Edmar L. 1990, “Three-Gap Model of Foreign Transfers and the GDP Growth Rate in Developing Coutries,” *Journal of Development Economics* 32

- (April).
30. Balasa. Bela. 1990. "The Effects of Interest Rates on Savings in Developing Countres." *Banca Nazionale dle Lavoro Quarterly Review* 60 (March).
 31. Barro. Robert J. and David B. Gordon 1983. "A Positive Theorry of Monetary Polici in a Natural Rate Model." *Journal of Political Economy* 91 (August).
 32. Bartolini. Leonardo, and Allan H. drazen, 1997, "Capital-Account Liberalization
 33. Baxter. Mariamnne, and Mario J. Cricini. 1993. "Explaining Saving-Investment Corelaytions." *American Economic Review* 87 (March).
 34. Blanchard, Olivier J. 1985. "Credibility, Disinflation, and Gradualism." *Economic Letters* 17 (March).
 35. Blejer, Mario I. and Moshin S. Khan, 1984 "Private Investment in Developing Countries." *IMF Staff Papers* 31 (June).
 36. Blinder, Alan S., and Josef E. Stiglitz. 1983. "Money, Credit Constraints, and Economic Activity." *American Economic Review* 73 (May).
 37. Bourguignon, Francois. Giles Michel, and Dominique Miqueu. 1983. "Short-Run Rigidities and Long-Run Ajdjustments in a Computable General quilibrium Model of Icome Disribution and Development." *Journal o Development Economics* 13 (Juli).
 38. Borensztein. Eduardo. 1990. "Debt Overhang, Credit Rationing and Investment" *Journal of Development Economics* 32 (April).
 39. Brock, Philip L. 1984. "Inflationary Finance in an Open Economy". *Journal Of Monetary Economics* 13 (August).
 40. Bruno, Michael, and William Eastrely. 1998. "Infltio Crisis and Long-Run Growth." *Journal of Monetary Economics* 41 (February).
 41. Bruton, Henry. 1989. "Import Substitution." In *Handbook of Development Economics, II*, edited by Holls B. Chenery and T.N. Srinivasan, Amsterdam: North Holland.
 42. Burgess, Robin, and Nicholas Stern. 1993. "Finansial Repression, the New Structuralist, and Stabilization Policy in the Semi-Industrialized Economies." *Journal of Development Economics Literature* 31 (June).
 43. Cannon Tom (1991), *Enterprise: creation, development and growth, T. and Dawson*, Oxford,
 44. Clegg Brian, Birch Paul (2007), *Instant Creativity: Simple Techniques to Ignite*
 45. Caballero, Ricardo J. 1997, Aggregate Investment." *National Bureau of*

- Economic Research, no 6264 (November).
46. Cashin, Paul 1995. "Government Spending, Taxes, and Economic Growth." *IMF Staff Papers* 42 (June).
 47. Casella, Alessandra, and Barry Eichengreen. 1996. "Can Foreign Aid Accelerate Stabilisation?" *Economic Journal* 106 (May).
 48. Chenery, Hollis B. 1986. "Growth and Transformation." *In Industrialization and Growth*. Edited by Hollis B. Chenery, Sherman Robinson, and Moshe Syrquin. Oxford: Oxford University Press.
 49. Cohen, Daniel. 1994. "Growth and External Debt." *In the Handbook of International Macroeconomics*, edited by Frederick van der Ploeg. Oxford: Basil Blackwell.
 50. Corbo, Vittorio, and Klaus Schmid-Hebbel. 1991. "Public Policies and Savings in Developing Countries." *Journal of Development Economics* 36.
 51. Corden, W. Max 1989. "The Relevance for Developing Countries of Recent Developments in Macroeconomic Theory" *In Debt Stabilization and Development*, edited by Guillermo A. Calvo, Ronald Findlay, Pentti Kouri, and Jorge Braga de Macedo. Oxford: Basil Blackwell. 103 (January).
 52. Demekis Dimitri G. 1990. "Labor Market Segmentation in a Two-Sector Model of an Open Economy." *IMF Staff Papers* 37 (December).
 53. Дорева Елена (2000), *Економика на аграрот*, Скопје,
 54. Campos R. Trandes in *International Trade*, CAAT, Geneva, 1988.
 55. Cox, W. Michael. 1983. "Government Revenue from Deficit Finances." *Canadian Journal of Economics* 16 (May).
 56. Cukirman, Alex. 1992. "Dynamics of Optimal Gradual Stabilizations." *World Bank Economic Review* 6 (September).
 57. Chatterjee, L, and P. Nijkamp, eds. (1983). *Urban and regional policy Analysis In developing countries*. Aldershot: Gower.
 58. Clapp, J. M. and H. W. Richardson (1984). "Technological change in information-processing industries and income differentials in developing countries", *International Regional Science Review*, 9.
 59. Дамев О., Комерцијално светско стопанство, Економски факултет, Скопје, 1996.
 60. Dillinger, W. and A. M. Hamer (1982). "Sources of growth in manufacturing employment in non-metropolitan areas", Report No UDD 13, *Water and Urban*

Development, The Word Bank.

61. Dixson, R. and A. P. Thiriwal (1975) "A model of regional growth rate differences on Kaldorian lines", *Oxford Economic Papers*, 27. *Innovation & Problem Solving*, Kogan Page, London,
62. David Fred R (1999), "*Concepts of Strategic Management*", Prentice –all, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey,
63. Davies J. and Kochhar A.(2002), *Manufacturing best practice and performance studies: a critique. International Journal of Operations & Production Management*,
64. Donald C. Pelz and F. M. Andrews (1976), *Scientists in Organizations: Productive Climates for Research and Development*, Ann Arbor, Mich, University of Michigan,
65. Easterly William. 1989, 1993, "How Much Do Distortions Affect Growth?" *Journal of Monetary Economic* 32 (November).
66. Eckstein. Zivi and Leonardo Leiderman 1993. "Openness, Trade Liberalization and Growth in Developing Countries." *Journal of Economic Literature* 32.
67. Elias Victor J. 1992. *Sources of Growth: A study of Seven Latin American Countries*. San Francisco, Calif.: ICS Press.
68. Faini, Riccardo, and Jaime de Melo. 1992. "Adjustment, Investment and the Real Exchange Rate in Developing Countries," In *Reviving Private Investment In Developing Countries*, edited by Ajay Chhibber, Mansoor Dailami, and Nemat Shafik, Amsterdam: Nord Holand.
69. Falvey, Rod and Cha Dong Kim. 1992. "Timing and Sequencing Issues in Trade Liberation." *Economic Journal* 102 (Juli).
70. Feenstra. Robert C 1985. "Anticipated Devaluation. Currency Flight and Direct Trade Controls in a Monetary Economic." *American Economic Review* 15 (June).
71. Feldstein. Martn and Charles Horioka. 1980. "Domestic Saving and International Capital Flows." *Economic Journal* 90 (June).
72. Fernandez- Martin and Peter J. Montiel 1996. "The Surge in Capital Inflows to Developing Countries: An Analytical Overview." *World Bank Economic Review*. 10 (March).
73. Fisher. Stanley and William Easterly. 1990. "The Economics if the Government budget Constraint." *Word Bank Research Oserver* 5 (July).

74. Fishlov. Albert, and Jorge Friedman. 1994 "Tax Evasion, Inflation and Stabilization" *Journal of Development Economics* 43 (February).
75. Frankel. Jeffrey A. David Romer. And Teresa Cyrus. 1996 "Trade and Growth in East Asian Countries: Cause and Effect?" National Bureau of Economic Research no 5732 (August).
76. Froot. Keneth A. 1988. "Credibility, Real Interest Rates and the Optimal Speed of Trade Liberalization." *Journal of International Economic* 25 (August).
77. Fry Maxwell J. 1996. *Money Interest and Banking in Economic Development* and ed. Baltimore. Md.: Johns Hopkins University Press.
78. Friederman, J. (1973). *Urbanization, planning and national development*. Beverly Hills: Sage.
79. Foster Jack (2007), *How to get ideas*, Berrett-Koehler Publishers; Second Edition edition, San Francisco,
80. Георгиев А. Николоска Н, Недановски П, делот за регионалниот развој на Р. Македонија, во рамките на Стратегијата на економски развој на Р. Македонија, МАНУ, 1997, Скопје.
81. Gary B. Hansen (1999), *Priracnik za pretpriemacki inicijativi za lokalni stopanski razvoj, vtoro revidirano izdanie, USDOL/ILAB Industrial Adjustment Program, U.S. Department of Labor Washington, D.C. 20210, ILO/UNDP LED PROGRAM, Industrial Labour Office, CH-1211, Geneva, Switzerland,*
82. Graham, Bannock (2010), *The economic role of the small firm in contemporary industrial society in the survival of the small firm, The economics of survival and entrepreneurship, Vol. 1, Grover, Aldershot, 1996*
83. Golman C&Doran R (2003), *Mission statement in small business*, the Journal of SBM, West Virginia University, 37, No.4, October,
84. Gersovitz. Mark. 1988. "Savings and Development." *In Hand book of Development Economic*. Edited by Hollis B. Chery and T. N. Srinivasan. Amsterdam: Nord Holland.
85. Gillis, Malcolm. Dwight H Perkins. Michael Roemer and Donald R. Snodgrass. Giovannini. Albrto. 1985. "Savings and Real Interest Rate in LDSs" *Journal of Development Economics* 18 (August).
86. Glen. D Jack. And Mariusz A. Sumllinski. 1998. "Trends in Private Investment in Developing Countries: Statistic for 1970-96." International Finance Corporation Discussion Paper no 34.

87. Godfeld. Stephen M., and Edward D. Sichej. 1990. "The Demand for Money." *In Handbook of Monetary Economics*, vol. 1. Edited by Benjamin Friedman and Frank H. Hahn. Amsterdam: North Holland.
88. Golstein. Morris. 1986 Global Effects of Fund-Supported Adjustment Programs. Occasional Paper no. 42. International Monetary Fund (March). Washington. D.C.: IMF.
89. Goode. Richard. 1984. *Government Finance in Developing Countries* Washington. D.C. Brookings Institucion.
90. Greenaway. David. And Chris Milner. 1991. "Fiscal Dependence on Trade Taxes and Trade Policy Reform." *Journal of Development Studies* 27 (April).
91. Grene. Joshua. And Delano Villanueva 1991. "Private Investment Developing Countries." IMF Staff Papers 38 (March).
92. Greenwald, Bruce. and Joseph E. Stiglitz 1987. "Keynesian, New Keynesian and New Classical Economics." *Oxford Economic Papers* 39 (March).
93. Greenwood. Jeremy, and Boyan Jovanovich, 1990. "Financial Development Growth, and the Dtribution of Income. " *Journal of Political Economy* 98 (October).
94. Grossman. Gene M. and Elhanan Helpman. 1991. *Innovation and Growth in the World Economy*. Cambridge. Mass.: MIT Press.
95. Gylfason. Thorvaldur. 1987. *Credit Policy and Econmic Activity in Developing Countries Ith IMF Stabilization Programs*. Princeton Study in Internatonal Finance no. 60 Priceton, New Jersey: Princeton University.
96. Gibert, A. and J. Gugler (1982). *Cities, poverty and development: urbanization in the third word*. Oxford University Press.
97. Гоце Петрески (2012), *Економски раст и развој, теорији, модел Меѓународни искуства*, Скопје,
98. Harrison Sam (2010), *Idea Spotting: How to Find Your Next Great Idea*, How, Boston,
99. Harrison Sam, Zing (2004), *Five Steps and 101 Tips for Creativity On Command*, Machillock Publishing, Chicago,
100. Haggard, Stephan. 1991. "Infltion and Stabilization. " *In Politics and Policy Making in Developing Countries*. Edited by Gerald E. Meier. Sa Francisco. Calif.: ICS Pres.
101. Haliasos. Michael. And James Tobin. 1990. "The Macroeconomics of

- Government Finance." *In Handbook of Monetary Economics*. Vol II. Edited by Benjamin M Friedman and Frank H. Hahn. Amsterdam: North Holland.
102. Harris, John. And Michael P. Todaro. 1970. "Migration, Unemployment and Development: A Two-Sector Analysis." *American Economic Review* 60 (march).
 103. Hodrick, Robert J., and Edward C. Prescott. 1997. "Postwar U.S. Business Cycles: An Empirical Investigation." *Journal of Money, Credit and Banking* 29 (February).
 104. Hoffmaier, Alexander W., and Jorge E. Roldos. 1997. "Are Business Cycles Different in Asia and Latin America?" *Working Paper No. 97/9, International Monetary Fund* (January).
 105. Hoover, Kevin D. 1988. *The New Classical Macroeconomics*. Oxford: Basil Blackwell.
 106. Horn, Henrik, and Torsten Persson. 1988. "Exchange Rate Policy, Wage Formation, and Credibility." *European Economic Review* 32 (October).
 107. Hansen, N. M., ed. (1981) "Development from above: the centre-down development paradigm", in: W.B. Stöhr and D. R. Fraser Taylor, eds., *Development from above or below? The dialectic of regional planning in developing countries*, Chichester: John Wiley.
 108. Hazlewood, A. and I. Livingstone (1982). "Integrated rural development: a Tanzanian case study", in: I. Livingstone, ed., *Approaches to development*
 109. Joseph A. Schumpeter (1975), *Povijest ekonomske analize I, Informator*, Zagreb,
 110. Jaffe, Dwight, and Joseph Stilglitz. 1990. "Credit Rationing." In *Handbook of Monetary Economics*, vol. II, edited by Benjamin M. Friedman and Frank H. Hahn, Amsterdam: North Holland.
 111. Jung, W. S. 1985. "Output-Inflation Tradeoffs in Industrial and Developing Countries." *Journal of Macroeconomics* 1 (Winter).
 112. Kawai, Masahiro, and Lois J. Maccini. 1990. "Fiscal Policy, Anticipated Switches in Methods of Finance, and the Effects on the Economy." *International Economic Review* 31 (November).
 113. Khan, Mohsin S. and Malcolm D. Knight. 1981. "Stabilization Programs in Developing Countries: A Formal Framework." *IMF Staff Papers* 28 (March).
 114. Khan, Mohsin S., and Manmohan S. Kumar. 1997. "Public and Private Investment and the Growth Process in Developing Countries." *Oxford Bulletin of*

Economics and Statistics 59 (February).

115. Knight, Malcolm. Norman Loayza, and Delano Villanueva. 1993. "Testing the Neoclassical Theory of Economic Growth." *IMF Staff Papers* 40 (September).
116. Kuklinski A. ed. (1978) *Regional policies in Nigeria, India and Brazil*, New York: Mouton.
117. Крешиќ И., Просторна економија, Информатор, Загреб, (1981).
118. Ќосев Сашо (2000), *Аграрна политика*, Скопје,
119. Laban. Raiil. And Felipe Larrain. 1997. "Can a Liberalization of Capital Outflows Increase Net Capital Inflows?" *Journal of International Money and Finance* 16 (June 1997).
120. Лепавцов Александар (2001), *Инженерски статии и патишта - Теоретски и практични иследувања*, Скопје,
121. Levi-Jakšić Maja (2009), *Menadžment tehnologije i razvoja, Čigoja štampa*, Beograd,
122. Lilić, Stevan, Predrag Dimitrijević, Milan Marković (2001), *Nauka o upravljanju, Savremena administracija*, Beograd,
123. Litan Robert.E.(2011), *Handbook on Law, Innovation and Growth*, Ewing Marion Kauffman Foundation, US,
124. Leiderman, Leonardo, and MarioI. Blejer, "Modeling and Testing Ricardian Equivalence." *IMF Staff Papers* 35 (March).
125. Leite. Sergio P., and Dwit Makonen. 1986. "Savings and Interest Rates in the BCEA Countries: An Empirical Analysis." *Saving and Staff Development* 10 (July).
126. Levine Ross, 1997."Financial Development and Economic Growth: Views and Agenda." *Journal of Economic Literature* 35 (june).
127. Liviatan. Nissan. 1984. "Tight Money and Inflation." *Journal of Monetary Economics* 13 (January).
128. Lucas. Robert E. Jr. 1973. "Some International Evidence on Output-Inflation Tradeoffs." *American Economic Review* 63 (June).
129. Lakshmanan, T. R. and A. Elhance (1984) "Infrastructure and economic development", mimeo.
130. Little, I. M. D. (1982). *Economic development, theory, policy and International relations*. New York: Basic Books.
131. Livingstone, I. (1979) "On the concept of integrated rural development

- planning” in less developed countries, *Journal of Agricultural Economics*,30.
132. Lo, F. and K. Salih (1981). “Crowth poles, agropolitain development, and polarization reversal: the debate andsearch for alternatives, in: W. B. Stöhr and D. R. Fraser Taylor, eds., *Development from above or below? The dialectic of regional planning in developing outries*. New York: John Wiely.
 133. Loney, R and P. Frederiksen (1981) “The regional impact of infrastructure investment in Mexsico”, *Regional Studies*, 15.
 134. Michalko Michael, *Cracking Creativity* (2001), *The Secrets of Creative Genius*, Ten Speed Press, California,
 135. Mathieson, Donald J. 1980. “Financial Reform and Stablization Policy in a Developing Economy. “ *Lournal of Development Economics* 7 (September).
 136. Matsuyaama. Kiminori. 1991. “On Exchange-Rate Stablization.” *Journal of Econmic Dynamics and Control* 15 (January).
 137. McKinnon. Ronald I. 1973. *Money and Capital in Economic Develpoment Washington*. D.C.: The Brooking Institution.
 138. Molho. Lazros E. 1986. “Interest Rates. Saving, and Investment in Developing Countries: A Reexamination of the McKinnon-Shaw Hypothesis.”*IMF Staff Papers* 33 (March).
 139. Montiel, Peter J., and Carmen M. Reinhart. 1998. “The Dynamics of Capital Movements to Emerging Economies During the 1990s.” *In Short-Term Capital Movements and Balance of Payments Crises*, edited by Stephanie Griffith-Jones and M.Monies. Oxford: Oxford University Press.
 140. Mundell, Robert A. 1963. “Capital Mobility and Stablization Polisy Under Fixed and Exachnge Rates.” *Canadian Journal of Economics and Political Science* 29 (November).
 141. Mussa Mishael. 1986. “The Adjustment Process and the Timing of Trade Liberalization.” *In Economic Liberalization in Developing Countries*. Edited by Armeane M Choksi and Demetris Papageogriou. Oxford: Basil Blackwell.
 142. Михајловиќ К, (1972), Динамика структурних промена као основа теорија полова раста, Економска мисао.
 143. Morgan W., The effects of state and Local tax Finacial Incentives on Industrial location, Ph.D. Cristeton. University of Colorado, 1964.
 144. Moskel, Inn avtion sorienterte Regional politik – Information ruz Raument wicklung, 1978. No 7.

145. Nijkamp, P. and J.F. van Pelt (1983). "Urban and regional impact analysis in development programming", in: L. Chatterjee and P. Njikamp. Eds., *Urban and regional policy nanlysis in developing countries*. Aldershot: Gower.
146. Недановски Пеце (2004), *Економски аспекти на заштита на животната средина*, Скопје,
147. Николовска Наталија (2000), *Регионална економија*, Сокпје,
148. Obstfeld, Maurice. 1984. "Blance of Payments Crises and Devaluation." *Journal of Money, Credit, and Banking* 16 (May).
149. Pagano, Marco. 1993. "Financial Markets and Growth: An Overview." *Europian Economic Review* 37 (April).
150. Papademos, Lucas, and Franco Modigliani, 1983. "Infltion, Financial nad Fiscal Structure, and the Monetary Mechanism." *Europen Economic Review* 21 (March).
151. Papageorgiou, Demetris, Armeane M. Choksi, and Michaely,1990. *Liberalizing Foreing Trade in development Countries*, Washington, D.C.: World Bank.
152. Patikin, Don. 1993. Israel's Stabilization Program of 1985. Or Some Simple Truths of Monetary Theory." *Journal of Economic Perspectives I* (March).
153. Peferman, Guy, and Andrea Madarasay, 1993. "Trends in Private Investment in Developing Countries 1993." *IFC Discission Paper* no 16
154. Polak, Jacques J. 1957. "Monetary Analusis of Income Formation and Payments Problems." *IMF Staff Papers* 6 (November).
155. Perkins D. N., *The Mind's Best Work*, Mass.(1981), *Harvard University Press*, Cambridge,
156. Pricken Mario, *Creative Advertising* (2008), *New Edition, Thames & Hudson; Second Edition*, London,
157. Портер, Е., Мајкл (2009), *За конкуренцијата*, Скопје,
158. Quah, Danny T. 1996. "Empirics for Economic Growth and Convergence" *European Economic Review* 40 (June).
159. Rama, Martin. 1993. "Empirical Investment Equations in Developing Countries." In *Strawing for After Adjustment*. Edited by Luis Severen and Raut Solimano, and Arvind Virmani. 1989. "Determinants of Cosumption and Saving Behavior Developing Counters," *Word Bank Econmic Review* 3 (September).
160. Risager, Ole. 1988. "Devaluation, Profitability and Investment." *Scandinavian Journal of Economics* 90 (june).

161. Roemer, Michael, and Steven C. Radelet. 1991. "Macroeconomic Reform in Developing Countries." *In Reforming Economic Systems in Developing Countries*, edited by Dwight H. Perkins and Michael Roemer. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
162. Rojas-Suarez, Liliana. 1987. "Devaluation and Monetary Policy in Developing Countries: A General Equilibrium Model for Economies Facing Financial Constraints" *IMF Staff Papers* 34 (September).
163. Rosenzweig, Mark. 1988. "Labour Markets in Low-Income Countries." *In Handbook of Economy* 94 (October).
164. Ross, Anthony C. 1991. *Economic Stabilization for Developing Countries*, Brookfield, Vermont: Edward Elgar.
165. Santaella, Julio. 1993. "Stabilization Programs and External Enforcement." *IMF Staff Papers* 40 (September).
166. Sargent, Thomas J. 1993. "The End of Four Big Inflation." *In Inflation*, edited by Robert E. Hall. Chicago, IL: Chicago University Press.
167. Sansanpour, Cyrus. And Jeffrey Sheen. 1984. "An Empirical Analysis of the Effects of Monetary Disequilibria in Open Economies." *Journal of Monetary Economics* 13 (January).
168. Timmons A. Jeffrey and Spinelli, Stephen (2003), *New Venture Creation: Entrepreneurship for the 21st Century, 6th Edition*, McGraw-Hill,
169. Tizberg Henry, Lampel B. Josef Quinn, Brian James, *The strategy process: concept, context, cases*, Sumantra Ghoshal, London, 2002.
170. Young James, (2005), *A Technique for Producing Ideas*, McGraw-Hill, London,
171. Jaffe, E. (2016), *A Curious Madness and The King's Best Highway* New York,
172. Zakić Nebojša (2009), *Inovacije i menadžment poslovnih procesa*, Zadužbina Andreević, Beograd.

Публикации, законски акти и користени веб страници

173. www.blogs.hbr.org/cs/2011/03/three_questions_that_will_kill.html
174. www.bnet.com/blog/harvard/the-top-management-ideas-for-2011
175. www.bx.businessweek.com/management-ideas/
176. www.clomedia.com/articles/view/five_secrets_of_great_innovator

177. www.ec.europa.eu/enterprise/entrepreneurship/index_en.htm; “Supporting the internationalization of SME“; Final Report of the Expert Group; European Commission; December, 2007,
178. www.ec.europa.eu/enterprise/entrepreneurship/policies/sme/facts-figures-analysis/performance-review/index_en.htm; "SBA FACT SHEET; Albania, Croatia, FYROM, Serbia, Slovenia, Norway"; 2009.
179. FOR THE PROJECT FROM THE NATIONAL STRATEGY FOR NEW HIGHWAY CONSTRUCTION AT THE SECTION DEMIR KAPIJA-SMOKVICA , PART II , ECONOMIC AND SENSITIVITY/ RISK ANALYSIS “Draft Final Report”, Maj 2008.
180. Јавно Претпријатие за државни патишта (2013), *Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на патиштата за 2013 година.*
181. Јавно Претпријатие за државни патишта (2013), *Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на патиштата за 2014 година.*
182. Јавно Претпријатие за државни патишта (2014), *Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на патиштата за 2015 година.*
183. Јавно претпријатие за државни патишта (2015), *Годишна програма за изградба, реконструкција, рехабилитација, одржување и заштита на патиштата за 2016 година.*
184. Закон о јавним cestama, (Narodne Novine, R.H., br. 100/96, 76/98, 27/01, 114,01, 117/01 I 65/02).