

BOSHTET E ZHVILLIMIT TË TRAFIKUT NË REPUBLIKËN E MAQEDONISË

(Development shafts of the traffic in the Republic of Macedonia)

Zija ZIMERI¹, Florim ASANI² and Arta ZIMERI³

PËRMBLEDHJE

Boshtet e zhvillimit 10 dhe 8 për vitet e nëntëdhjeta (1991), perëndim-lindje, veri-jug për Maqedoninë, për arsye të embargos së naftës nga ana e Greqisë, hapja e korridorit perëndim-lindje nga Shqipëria dhe Bullgaria për të furnizuar me naftë dhe për nevoja të tjera, sidomos për turizmin transitor është i kushtëzuar nga zhvillimi i boshteve të zhvillimit të trafikut. Kjo mbështetet në njohuritë teorike empirike dhe metodologjike të pozitës gjeografike të Maqedonisë, Moduli i këtij punimi është jo vetëm themelori i sistemit ndërkombëtar të marrëdhënieve në hapësirë, por është një nga faktorët kryesorë që ka ndikuar në zhvillimin e turizmit transitor.

Fjalët kyçe: Boshtet, embargo, moduli, hapësirë, transitor.

SUMMARY

Development shafts 10,8 for the nineties (1991), west-east north-south for Macedonia by the Greece side known with the name oil blockade, the opening of the west-east corridor by Albania and Bulgaria supplied with oil and other needs, especially the transit tourism which is conditioned by the development shafts of the traffic. Based on theoretical empirical and methodological knowledge of geographic position of Macedonia, the Module of this paper is not only the fundamental of the international system of relations in space, but is one of the key factors which have affected the development of transit tourism.

Key words: shafts, blockade, module, space, transit.

¹**Doc.Dr. Zija ZIMERI**, zija.zimeri@hotmail.com

Universiteti Shtetëror i Tetovës, FSHMN,

Tel. +389 70 398600; Shkup, Maqedoni.

²**Florim ASANI**, Ekonomist i Dip. floriasani@hotmail.com

³**Arta ZIMERI**, Ing.i.Dip. arta.zimeri@gmail.com

HYRJJE

Pas pavarësimit të Republikës së Maqedonisë në vitet e nëntëdhjeta (1991), boshti zhvillimor perëndim - lindje u bë i patjetërsueshëm për realitetin maqedonas, për shkak se boshti zhvillimor veri-jug nëpër luginën e lumit Vardar në disa raste nuk funksiononte, sepse nga ana e Republikës së Greqisë që vendosur bllokadë, sidomos në vitin 1991 kur Maqedonia tërësisht ishte e izoluar nga ana e Greqisë, e njohur me emrin embargo e naftës. Në këtë kohë u intensifikuan qëllimet për intensitetin e hapjes së aksit të zhvillimit perëndim-lindje, për shkak se në këtë kohë si nga ana e Shqipërisë, ashtu edhe nga ana e Bullgarisë vendi ynë furnizohej me naftë dhe me nevoja të tjera.

Përcaktimi metodologjik-teorik i planifikimit hapësinor si proces ka për detyrë për hulumtime më komplekse, më gjithëpërfshirëse dhe më shumështrësore, si dhe rishikimin e ndikimit të pozitës gjeografike në organizimin, rregullimin dhe përdorimin e hapësirës. Ajo para se gjithash, rrjedh nga patjetërsueshmëria e lidhjes së të kaluarës me të tanishmen me të gjitha efektet dominante, të cilat shprehen përmes formave të ndryshme të lëvizjes, të ndikimit dhe të marrëdhënieve (Prostroren plan na RM, 2002).

Bazuar në njohuritë teorike, empirike dhe metodologjike të pozitës gjeografike të Republikës së Maqedonisë, gjithsesi se akset zhvillimore (korridori 10, korridori 8 dhe korridori qendror), duhet të vlerësohen nga aspekti i zhvillimit të përgjithshëm të ekonomisë së vendit tonë, si dhe të zhvillimit të të gjitha llojeve të aktiviteteve turistike, posaçërisht të turizmit tranzitor, i cili gjithsesi është i kushtëzuar nga akset zhvillimore trafikore (Ibid). Kjo pozitë nuk është vetëm fundament i sistemit ndërkombëtar të marrëdhënieve dhe relacioneve në hapësirë, por është një ndër faktorët kyç i cili ndikon drejtpërdrejtë apo në mënyrë të tërthortë në formimin dhe funksionimin e sistemit, respektivisht në organizimin dhe funksionimin e hapësirës. Ndikimet e jashtme gjeografike nga rrethi ndërkombëtar i largët dhe më i afërt, duke mos i nënvlerësuar interesat e ndryshme si konflikte gjeostrategjike, ose intencat e fshehura, të cilat në mënyrë interaktive ndikojnë në formimin e strukturave të brendshme hapësinore, përmbajtjeve dhe marrëdhënieve të cilat në aspektin funksional-hapësinor janë me rëndësi shumë të madhe. Duke i konsideruar ndikimet komplekse historiko-zhvillimore të determinuar dhe të kushtëzuara nga rrethanat ndërkombëtare, të cila në masë të madhe ndikojnë në pozitën trafikoro-gjeografike, e përmes saj edhe në marrëdhëniet e tjera (ekonomike, demografike, socioal-nacionale, civilizuese, ushtarako-politike, gjeostrategjike, etj.), është e patjetërsueshme që të përcaktohen ndikimet relevante, fuqia e tyre dhe

intensiteti. Republika e Maqedonisë bën pjesë në grupin e vendeve më të vogla të Evropës me sipërfaqe të përgjithshme prej 25.713 km². Ajo përfshin sipërfaqe me karakteristika të ndryshme fiziko-gjeografike, me resurse dhe potenciale natyrore. Me pozitën e saj qendrore në Ballkan, Republika e Maqedonisë më së tepërmi i afrohet portit të Selanikut, me rreth 80 km nga kufiri jugor dhe rreth 300 km nga kufiri verior. Për këtë shkak Maqedonia është shtet i Evropës Jugore, edhe pse nuk ka dalje direkte në det. Në territorin e Republikës buron dhe nëpër të kalon lumi Vardari, cili me luginën e saj paraqet një potencial integrativ të fuqishëm dhe funksional e hapësinor për lidhjen e tërë Ballkanit. Me ndërlidhjen e luginës së Moravës, korridori i Vardarit shndërrohet në linjë më frekvente e cila duhet të përdoret racionalisht dhe me efikasitet në aspektin funksional dhe hapësinor, para se gjithash për shkak se këtu është formuar sistemi aglomerativ më i madh dhe më i komplikuar në vend (Stojmilov.A., 2001). Strukturat e vjetra relievore mundësojnë një komunikim të lehtë politik dhe fiziko-gjeografik me regjionet fqinje, kurse në lindje përmes tyre drejt kontinenti aziatik dhe në perëndim drejt Gadishullit Apenin (Stojmilov A., 1985).

Këto konstelacione fizikoro-gjeografike të hapësirës së Republikës sonë shikuar në aspektin historik, kanë mundësuar lidhshmëri kulturore, civilizuese, etnike dhe religjioze të shumë kulturave evropiane, posaçërisht të atyre perëndimore dhe lindore, respektivisht ndikimeve veriore dhe atyre jugore.

Përveç konstatimeve të mëparshme është e patjetërsueshme të potencohet (nga aspekti gjeostrategjik për Maqedoninë) edhe madhësia e territorit, përmbajtjet e hapësirës dhe komponentët e saja cilësore siç janë: relievi, i cili është i llojllojshëm dhe i ndryshëm, mbulesa e volitshme pedologjike, rrjeti hidrografik relativisht i zhvilluar dhe kushtet e ndryshme klimatike, por edhe infrastruktura joadekuate e cila direkt pasqyrohet në sistemin e përdorimit, organizimit dhe rregullimit të hapësirës .

Pozita qendrore e Republikës së Maqedonisë në Gadishullin Ballkanik dhe karakteristikat fizikoro-gjeografike të hapësirës në tërësi mundësojnë një lidhje intensive me vendet fqinje dhe me vendet e regjionit në Evropë si dhe me vendet e detit Mesdhe, respektivisht detit Egje, detit Adriatik, kurse përmes tyre edhe me vendet e Lindjes së Afërt. Boshti natyror Vardar-Moravë me infrastrukturën e ndërtuar me rëndësi evropiane paraqet bosht të rëndësishëm funksional hapësinor për zhvillimin e Republikës. Me intensitetin e lidhjeve, bazuar në pozitën e volitshme gjeografiko-trafimore të vendeve nga Evropa Qendrore dhe Perëndimore me vendet nga Mesdheu Lindor dhe Lindjes së Afërt, Maqedonia ka mundësi racionale dhe efikase që ta përdorë pozitën e saj hapësinore e funksionale.

Pengesa proporcionale me korridorin e Vardarit, i cili pa mëdyshje ka rëndësi konvergjente, ekzistojnë kushte për aktivizimin e lidhjeve përmes luginës së lumit Kriva Reka dhe qafës Deve Bair me luginën e lumit Strumica me Republikën e Bullgarisë dhe të Lindjes së Afërt, nëpër luginën e lumit Radika dhe të kalimit Qafëthanë me Republikën e Shqipërisë përmes lidhjes së Adriatikut, Durrës - Brindizi me Evropën Perëndimore dhe krijimin e korridorit Lindje –Perëndim me rëndësi adekuate konvergjente.

Zhvillimi i korridoreve të theksuara e tregon rolin transitor dhe ndërmjetësues të Republikës mes Evropës dhe Azisë dhe inkuadrimit e kapaciteteve ekonomike shtëpiake në proceset eurointegruese nga njëra anë, dhe intensifikimin e lidhjeve të brendshme interregjionale dhe nga ana tjetër aktivizimin e faktorëve për zhvillimin regjional sa më të balansuar.

Disa pozita gjeografike të pavolitshme kanë të bëjnë me; pozitën gjeografike (pa dalje në det), me ç'rast Maqedonia është e detyruar t'i përdorë portet e Selanikut dhe të Durrësit, si dhe rrugët hekurudhore vetëm në drejtim veri-jug, pasi që destinacionet tjera hekurudhore nuk kanë dalje gjer te vendet fqinje përveç në Mexhitlia në Manastir. Roli dominant i Anës së Vardarit si korridor i Vardarit dhe rëndësia e saj monocentrike në lidhje me koncentrimin e popullsisë, aktiviteteve ekonomike dhe aktiviteteve të shumta joekonomike, posaçërisht të qendrave urbane të cilat shtrihen në këtë hapësirë, siç janë qyteti i Kumanovës, Shkupit, Tetovës, Velesit, Negotinës, Kavadarit dhe Gjevgjelisë, pastaj koncentrimi i qendrave kulturore, ekonomike dhe politike të boshtit longitudinal me boshtet e tjera, kanë mundësuar që të bëhen ndryshime të shumta në lidhje me zbrazëtira demografike, sidomos të atyre vendbanimeve që nuk kanë pasur kushte për zhvillim etj.

Në sistemin RRTE (rrugët transevropiane), një vend me rëndësi zë magjistralja e ardhshme veri –jug, drejtimi rrugor E-75. Pika fillestare e kësaj rruge gjendet në Helsinki, por lidhja rrugore kryesore fillon nga Gdanjsku (Poloni) dhe mbaron në jug në Republikën e Greqisë, ku përmes rrugës detare korridori vazhdon drejt Afrikës, nëpërmjet Azisë së Vogël. Në përbërje të këtij korridori, në suaza globale, bën pjesë edhe korridori i hekurudhave të shpejta me një shpejtësi të planifikuar me mbi 160 km në orë, pastaj rruga ujore e cila e lidh lumin e Danubit me detin Egje dhe korridori telekomunikativ veri- jug, i cili në Shkup kryqëzohet me korridorin adekuat trans ballkanik.

Në trafikun rrugor përmirësime mjaft të rëndësishme mund të priten me realizimin e korridoreve rrugore nga sistemi RRTE (rrugët transevropiane) që kalojnë nëpër Republikën e Maqedonisë ose e tangojnë atë në afërsinë e saj. Rrugët ndërkombëtare që kalojnë nëpër Republikën e Maqedonisë E75- Gdanjsk, Katovicë, Bratisllavë, Budapest, Beograd, Shkup, Athinë, Kajro; E65- Malme, Pragë, Bërno, Bratisllavë, Zagreb, Rijekë, Dubrovnik,

Podgoricë, Prishtinë, Shkup, Tetovë, Ohër, Manastir, Lamje, Kalamat, Afrika e Jugut, E850- Brindizi (Itali), Durrës, Ohër (lidhje me E65); E871-Sofje (lidhje me E79, E80 dhe E83), Kumanovë (lidhje me E-75).

Rrugët ndërkombëtare që parashihet të kalojnë në afërsi të Maqedonisë janë: E80-Romë, Peskara, Dubrovnik, Podgoricë, Prishtinë, Nish, Sofje; E771 Bari, Tivar, Shkodër, Prizren, Prishtinë; E90 -Palermo, Taranto, Igumenicë, Selanik, Aleksandri; E79-Sofje Blagoevgrad, Selanik (Pan European communication, 2002).

Pozita qendrore e Maqedonisë në suaza të Gadishullit Ballkanik mundëson që nëpër të, të kalojnë korridoret më të rëndësishme telekomunikative, siç është korridori telekomunikativ transballkanik lindje-perëndim, kurse mbi qiellin e Maqedonisë veç më ekzistojnë korridore ajrore ndërkombëtare interkontinentale me mundësi për zhvillim të mëtutjeshëm. Mungon një korridor ajror mjaft i rëndësishëm i cili Maqedoninë do ta lidhë me regjionin e Detit të Zi dhe me detin Adriatik.

Në këtë kontekst nëpër territorin e Republikës së Maqedonisë, rrugët trafikore të cilat kanë karakter ndërkombëtar për vendin tonë kanë rëndësi mjaft të madhe ekonomike.

RËNDËSIA EKONOMIKO-TURISTIKE E KORRIDOREVE TË MAQEDONISË

Sistemi ekonomik në Republikë është i lidhur ngushtë me korridoret trafikore të cilët për kushtet tona paraqesin akse të rëndësishme zhvillimore. Në dy dekadat e fundit, por edhe më herët, korridori 10 i cili paraqiste një nga vijat trafikore më të rëndësishme me karakter ndërkombëtar, sikur nuk i ka plotësuar rezultatet e pritura. Ky korridor ka rrënjë të thella në funksionimin dhe në zhvillimin e tij si dhe në transformimin e Povardaries. Përvojat europiane dhe botërore tregojnë se trasat rrugore me karakter ndërkombëtar, fuqishëm kanë ndikuar në zhvillimin e përgjithshëm të hapësirës, me ç'rast nuk është edhe me pjesën e mesme dhe jugore të Povardaries, sepse vendbanimet qytetare dhe ato fshatare kanë pësuar një proces mjaft të ngadalshëm të transformimit ekonomik të hapësirës.

Në rrethana të këtilla, kur vendi ynë ka vetëm një rrugë tradicionale magjistrale M1(E75), dhe në pamundësi që korridori 8 të funksionojë plotësisht, për shkak të pjesëve ende të pambaruara që janë në ndërtim e sipër, si në vendin tonë, po ashtu edhe në Shqipëri (në kushte të embargos ekonomike siç ishte rasti me Greqinë në vitet e nëntëdhjeta të shekullit të kaluar), mund të ketë probleme të mëdha ekonomike, gjatë aktiviteteve të tilla eventuale nga ana e Greqisë. Vlerësime të tilla kanë dhënë edhe institucionet më të larta shtetërore, odat ekonomike dhe sektori joqeveritar.

Në segmente të caktuara, siç është rasti me politikën monetare kreditore, gjendja është edhe më e keqe dhe kërcënimet e tilla mund të jenë katastrofale për ekonominë e Maqedonisë. Kështu p.sh. ndërmarrësit përveç kushteve të jashtme, posaçërisht embargos greke dhe tregjet e reduktuara, posaçërisht janë kritike me faktorët e brendshëm, të cilët e ngulfasin realizimin e aktiviteteve tona ekonomike. Mes tyre numërohen përdorimi mjaft i ulët i kapaciteteve, niveli mjaft i lartë i konsumit publik, aftësitë akumulative mjaft të ulëta ekonomike, mbipunësimi, pa mosfunksionimi e këtij korridori mjaft të rëndësishëm. Në kushte të këtilla institucionet shtetërore duhet më tepër të angazhohen në intensifikimin e punëve rreth ngritjes së këtij korridori (korridori 10) në nivel më të lartë transportues, me qëllim të vetëm për sigurimin e funksioneve të plota transportuese, nënkuptohet edhe të objekteve ndjekëse në vijën e përmendur trafikore (Panov N., 2007).

Porti i Selanikut dhe ai i Durrësit janë pikat e vetme më të rëndësishme përmes të cilave Republika e Maqedonisë mund të mbajë funksione ekonomike. Ndërmarrjet nga fusha e trafikut rrugor publik si dhe funksionet shtetërore në mënyrë permanente kanë probleme lidhur me sigurimin e efikasitetit më të lartë në kryerjen e procedurave doganore, thjeshtëzimin e formaliteteve dhe marrjen e TIR certifikatave për automjetet, sigurimin e korridorit transportues nëpër Republikën e Serbisë, Republikën e Greqisë nëpër këtë korridor, si dhe nëpër Republikën e Bullgarisë dhe Republikën e Shqipërisë, sigurimin e lejeve të mjaftueshme për kontingjentin e transportit, për zvogëlimin e të dhënave nga shteti në lidhje me të gjitha bazat e pikave kufitare, rrugëve dhe porteve në Bullgari dhe Shqipëri.

Për shkak se Maqedonia ka vetëm këto korridore magjistrale, nga ana e Greqisë shpeshherë ndodh t'i keqpërdorë marrëdhëniet fqinjësore me vendin tonë. Kështu p.sh. në vitin 1991 edhe atë gati për 2 vjet në pikën kufitare Idomen, në kufirin maqedono-grek, në stacionin hekurudhor në Gjevgjeli, ndonjëherë ndodhte që edhe me javë të tërë të mos i lëshonin cisternat me naftë të papërpunuar të cilat ishin të destinuara për tregun maqedonas. Por, në atë kohë ishte aktivizuar korridori 8, që përmes portit të Vlorës dhe atij të Durrësit në Shqipëri, Maqedonia furnizohej me resurset e nevojshme për zhvillimin e ekonomisë së saj.

Institucionet maqedonase si dhe ekspertët e përgjithshëm nga fusha e transportit, me të drejtë theksojnë se përveç portit të Selanikut, Maqedonia duhet të angazhohet për përdorimin edhe të portit të Vlorës, sidomos për furnizim me karburant të lëngshëm dhe portin e Durrësit për mallrat e tjera të cilat janë të nevojshme për ekonominë e Maqedonisë. Në këtë drejtim janë arritur rezultate, sepse si në anën maqedone po dhe në atë shqiptare janë ndërtuar rrugë të cilat i plotësojnë kushtet transportuese.

KORRIDORI X

Korridori 10 është kalim shumë shekullor civilizues për popujt dhe kulturat. Për këtë kanë ndikuar karakteristikat morfologjike të luginës së lumit Vardar. Në këtë luginë që në kohën e Perandorisë Romake, por edhe më herët, ka ekzistuar rrugë e cila i ka lidhur popujt e ndryshëm, ekonomitë dhe kulturat nga Evropa e Mesme dhe Juglindore me vendet nga Mesdheu dhe Lindja e Afërt. Ajo në të kaluarën ka qenë e njohur si Via Singidinum – Naisus – Shkupi – Vilazora - Thesaloniki. Në kohën e ish Jugosllavisë, nëpër luginën e lumit Vardar me ndryshime të pakta, pothuajse në të njëjtën trase është ndërtuar magjistralja “Vëllazërim-Bashkimi”, që sot njihet me emrin si Magjistralja 1, (M1), kurse në Evropë njihet me termin E-75.

Tabela 1. Rrugët magjistrale në Republikën e Maqedonisë (Zimeri Z, 2008)

Numri	Drejtimi rrugor	Gjatësia në km	Nga cila autostradë	Nga cila rrugë Evropiane
M1	Tabanovc.-Kumanovë.-Milad.-Veles-Gjevgjeli (E-75)	174,2	87,4	174,2
M2	Kumanovë-Rankovë-K.Palankë-Deve Bair (E-75)	73,8		73,8
MZ	Petrovec-Hipodrom-Shkup-Bllacë (E-75)	40,3	14,2	19,0
M4	Milad.-Shkup-Teto-Gost – Kërç.;Podmolje -Strugë-Qafëthanë; (E-65=165,1 km; E-852=20,2km)	194,1	60	176,3
M5	Podmolje-Ohër.-Resnjë-Manas-Pril-Vel-Shtip-Koçan,Dellçevë, kufiri me Bullgarinë. (E-65=Manastir-Mexhitlia)	332,2		97,9
M6	Shtip-Rad-Stru-N.Selo-kufiri me Bullgarinë;	94,4		
Gjithsej		909km	161,6km	541,2km

Rrjeti rrugor në Republikën e Maqedonisë ashtu edhe siç përmendëm më lartë ka funksionuar që në kohën e periudhës romake. Është me interes të potencohet se në këto akse dhe në këto rrugë edhe në ditët e sotme shpesh kalojnë edhe rrugët moderne. Fillimisht nga Shkupi drejt veriut shpiente një

rrugë me rëndësi drejt luginës së lumit Morava. Këtë rrugë e vërteton edhe pozita e sotme e Shkupit dhe Scupi romak, si dhe vendbanimet e vjetra në suaza të fushëgropës së Shkupit.

Të gjitha rrugët e rëndësishme janë lëshuar drejt korridorit 10, respektivisht drejt rrugës magjistrale M1 (E75). Si drejtim rrugor më me rëndësi ishte drejtimi Tabanovc-Kumanovë-Milladinovc-Veles – Gjevgjeli. Megjithatë, një pjesë bukur e madhe e rrugëve edhe më tej kanë mbetur si tokë dhe pa ura, me ç'rast lëvizja përmes tyre është mjaft e vështirë.

Rrugët magjistrale paraqesin shtylla kryesore të rrjetit rrugor të Republikës së Maqedonisë. Ato janë rrugë publike që lidhin fusha të caktuara ekonomike në shtet dhe më pas lidhen me rrugë të shteteve fqinje. Maqedonia është e lidhur me 6 drejtime rrugore magjistrale me gjatësi prej 910 km.

Rruga magjistrale M-1 (E -75) shpie nga Tabanovci përmes Kumanovës-Milladinovcit-Velesit dhe Gjevgjelisë gjer te pika kufitare Bogorodicë të kufirit maqedono-grek, ku gjatësia e përgjithshme e kësaj rruge arrin në 174.2 km ose 19.1% e gjatësisë së përgjithshme të rrugëve magjistrale të vendit tonë.

Prej kësaj rruge 87.4 km është autostradë, ku me tërë gjatësinë inkuadrohet në rrjetin rrugor evropian dhe njihet me emrin E-75. Në vitet e shtatëdhjeta nga shekulli i kaluar filloi modernizimi i saj dhe gjer më tani është kryer në pjesën Kumanovë-Petrovec-Veles-Gradsko dhe Gjevgjeli-Bogorodicë, kështu që në këto pjesë ekziston edhe aksi i dytë rrugor edhe në relacionin Gradsko gjer në Demir Kapi.

Rruga magjistrale M-1 kalon nëpër 12 komuna dhe përfshin fushë gravituese prej 3348 km, ose 13.0% nga territori i tërë shtetit. Duke filluar nga Gdanjsku në Poloni në bregun e detit Baltik, përmes Varshavës-Bratisllavës-Budapestit-Beogradit – Shkupit gjer në Athinë në bregun e detit Mesdhe në Greqi. Rruga E-75 paraqet lidhje më të rëndësishme për Maqedoninë me vendet nga Europa Perëndimore dhe Veriore nga njëra anë dhe nga ana tjetër drejtpërdrejtë e lidh Maqedoninë me Greqinë dhe Mesdheun.

Rruga magjistrale M-2 shtrihet prej Kumanovës përmes Rankovcit- Kriva Pallankës gjer në Deve Bair me gjatësi prej 73.8 km, e cila përputhet dhe paraqet pjesë nga rruga ndërkombëtare E-871. Me këtë rrugë magjistrale Republika e Maqedonisë lidhet me Bullgarinë dhe kryqëzohet në M-1 në Kumanovë.

Rruga magjistrale M-3 fillon nga Petroveci dhe shpie përmes Shkupit gjer në kalimin kufitar të Bllacës në kufirin maqedono-kosovar. Kjo rrugë ka gjatësi të përgjithshme prej 40.3 km nga të cilët 14.2 km janë autostradë, kurse 19 km janë pjesë nga rruga ndërkombëtare E-65. Përmes kësaj rruge magjistrale, Maqedonia lidhet me Kosovën, Malin e Zi dhe bregdetin Adriatik.

Rruga magjistrale M-4 i takon korridorit-8, e cila fillon nga Milladinovci dhe shpie përmes Shkupit-Tetovës-Gostivarit-Kërçovës-Podmoljes-Strugës gjerë në Qafëthanë të kufirit maqedono-shqiptar. Kjo rrugë magjistrale ka gjatësi të përgjithshme prej 194.1 km, prej së cilës autostradë është 60 km e pjesës mes Shkupit- Tetovës-Gostivarit, kurse 156 km janë pjesë të rrugës evropiane E-65 dhe 20 km janë pjesë nga E-852.

Rruga magjistrale M-5 fillon nga fshati Podmolje në Ohër dhe shpie përmes Ohrit-Resnjës-Manastirit-Prilepit (përmes Babunës)-Velesit-Shtipit-Koçanit-Dellçevës gjer në pikën kufitare të kufirit maqedono- bullgar. Në Manastir ndahet një degë nga kjo rrugë dhe shpie gjer në Mexhitlia të kufirit maqedono-grek. Gjatësia e kësaj rruge arrin në 332.2 km dhe paraqet rrugën magjistrale më të gjatë në vendin tonë.

Rruga magjistrale M-6 fillon prej Shtipit e cila shpie përmes Radovishit dhe Strumicës gjer në Novo Sellë të kufirit maqedono -bullgar. Gjatësia e saj arrin në 94.4 km.

Në bazë të rezultateve nga tabela e lartpërmendur, rrjedh se gjatësia e përgjithshme e rrugëve ndërkombëtare në hapësirën e Republikës së Maqedonisë arrin në 541 km. Praktikisht, kjo gjatësi rrugore e rrugëve magjistrale është pjesë përbërëse e rrugëve të përgjithshme magjistrale në hapësirën e Maqedonisë. Rrugët ndërkombëtare të cilat lidhen mes tyre në hapësirën e vendit tonë janë; E-75, E-65, E-850, E-871.

KORRIDORI VIII

Ky korridor paraqet pjesë integrale të rrjetit panevropian me dhjetë korridore transporti që kalojnë apo pjesërisht prekin tre korridoret e rrugëve magjistrale nr. 4,9 dhe 10. Shembull, pjesa Sofje-Plovdiv korridori 8 është gjithashtu pjesë e korridorit 4, dhe mundëson lidhje direkte mes Nishit dhe Stambollit në një pjesë të korridorit 10 në Maqedoni. Korridori 8 kalon edhe nëpër pjesët kryesore të korridorit 10. Gjatësia e përgjithshme e Korridorit 8 është mes 1.220 dhe 1.350 km, varësisht nga karakteristikat specifike të disa pjesëve nga rruga kryesore dhe hekurudha. Shtrihet nga deti Adriatik, mes Tivarit dhe Brindizit, ku rruga e saj kryesore kalon nëpër Shqipëri, Maqedoni dhe Bullgari dhe e lidh vijën Durrës-Vlorë në Tiranë, Shkup, Qafëthanë, Sofje, Plovdiv dhe Burgas-Varna pjesë nga Deti i Zi. Korridori 8 ka disa komponente dhe përfshin porte, autostrada, hekurudha, aeroporte, si dhe elemente të tjera që kanë të bëjnë me infrastrukturën trafikore, si kapacitete për servisim për të kontrolluar trafikun. Diçka pak më shumë se gjysma e rrugës kalon nëpër Bullgari, kurse pjesa më e madhe e infrastrukturës së nevojshme rrugore dhe hekurudhore veç më është e formuar. Një e treta e pjesës së korridorit në Maqedoni me gjatësi prej 206

km, veç më janë kryer. Vlerësohet se 400 milion dollarë janë të nevojshëm për ndërtimin e infrastrukturës duke përfshirë edhe rrugët rreth Shkupit.

Iniciativa për zhvillimin e këtij korridori për transport lindje-perëndim rruga Itali-Shqipëri-Maqedoni-Bullgari dhe më pas të bëhet lidhja me Kaukazin dhe Lindjen e Afërt, daton që nga viti 1990. Projekti për herë të parë është përgatitur në nëntor të vitit 1991, në mbledhjen e ministrave të transportit të Shqipërisë, Maqedonisë dhe Bullgarisë mbajtur në Sofje. Më pas këtë iniciativë e kanë përkrahur edhe Italia, Turqia dhe Greqia. Vendimi për ndërtimin e korridorit 8 ishte i konfirmuar në konferencën tjetër panevropiane të ministrave të transportit në Kretë më vitin 1994, si dhe në konferencën e tretë në vitin 1997.

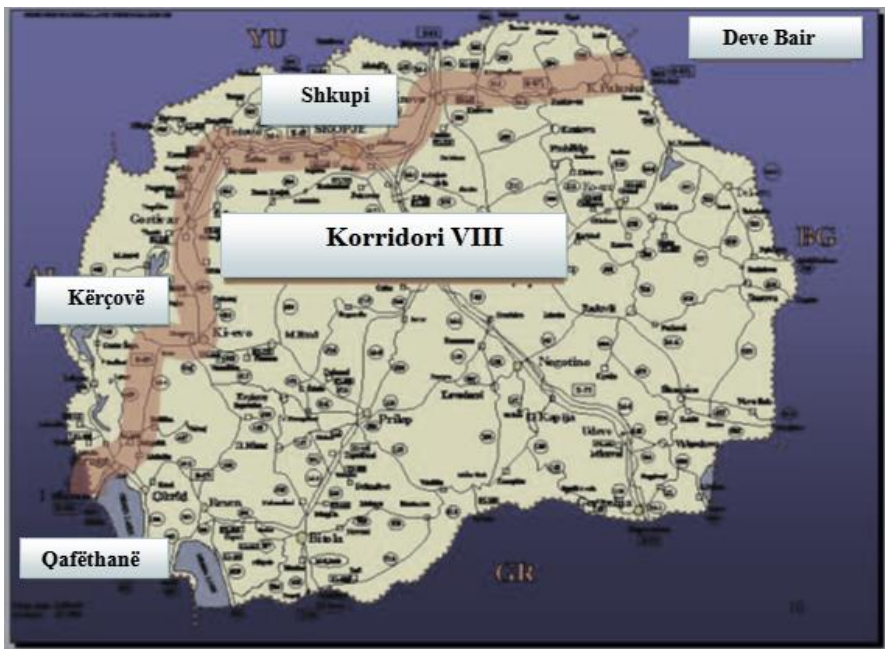


Fig. 1. Korridori 8 - që lidh pjesët lindore dhe perëndimore të ballkanit (Zimeri Z., 2008)

Për një kohë shtypi shqiptar i kushtoi rëndësi të madhe korridorit 8. Tre vjet më vonë në Nju Jork, presidentët e katër vendeve ballkanike të Shqipërisë, Maqedonisë, Bullgarisë dhe Turqisë në prezencë të presidentit amerikan Bill Klinton nënshkruan marrëveshje për projektin e ndërtimit të korridorit që do të quhej korridori 8. Ngjarjet turbulente në regjion e bënë disi të pasigurtë për një kohë ndërtimin e këtij projekti, por nga fillimi i këtij viti, korridori 8 veç më paraqet agjendë për Bullgarinë, Maqedoninë, Shqipërinë, Italinë dhe më gjerë.

Edhe pse Shqipëria është një vend i vogël, ajo do të shtrihet nëpër dy korridore të mëdha të Ballkanit, si në atë veri-jug dhe lindje-perëndim. Korridori veri- jug duhet ta shkëpusë Serbinë me Greqinë përmes Shqipërisë, kurse në lindje-perëndim me një emër tjetër korridori 8 fillon në Shqipëri prej Durrësit dhe kalon nëpër Shkup në portin bullgar të Burgasit dhe mbaron në Stamboll. Ekziston edhe një projekt, qëllimi i të cilit është që të ngriten vendet përmes gazës-jellësit, gjë e cila është në kundërshtim me projektin e naftës-jellësit që kalon nëpër Greqi.

Mes vendeve më me interes të lartë për korridorin 8 janë Shqipëria, Maqedonia dhe Italia. Sot, Shqipëria është vendi me gjatësi minimale të rrugëve dhe hekurudhave për kokë banori në Ballkan, dhe aq më shumë në krahasim me Evropën. Megjithatë, edhe pse Shqipëria është një vend tranzitor në aspektin e gjeografisë politike, në një shënim dekan C. Rugge një ekspert gjeopolitik, në një botim në “Gjeografia e Evropës Juglindore” vjen në përfundim se për herë të parë në histori përmes korridorit 8, Shqipëria mund të bëhet vendi më i rëndësishëm tranzitor. Shqipëria mund të bëhet një vend nëpër të cilin kalojnë apo fillojnë drejtime të rëndësishme komunikative, të cilat i lidhin vendet e ndryshme, por edhe kontinentet. Kjo mund t’i sjellë një zhvillim këtij vendi të varfër ballkanik edhe nëpër sektorët e tjerë. Rëndësia e korridorit për Shqipërinë nuk është vetëm në rritjen e rëndësisë së portit të Durrësit për shkak të zgjerimit, por paraqet edhe investim të madh . Përveç kësaj shumë kompani do ta gjejnë vendin e tyre në ndërtimin e këtij korridori dhe do të hapen një numër i madh i vendeve të reja të punës.

Porti i Durrësit në periudha të punës intensive mundëson kalimin e dy milionë tonelatave të mallrave (1989 -1995 në kohën e embargos greke ndaj Maqedonisë), kurse sot ka një rënie të një niveli më të ulët. Porti i Durrësit sipas projektit të korridorit 8 është i paraparë si port i tij apo si pikë fillestare, me një kapacitet të përpunimit të mallrave që mund të arrijë edhe në 6 tonelata për një vit. Këto janë arsytet që shqiptarët kërkojnë që t’u ndihmohet t’i modernizojnë kapacitetet e tyre prodhuese dhe të vendosin lloje të tjera transporti. Megjithatë, gjersa shqiptarët ishin më aktivë për ndërtimin e këtij korridori, grekët mundoheshin ta pengojnë ndërtimin e po të njëjtit nga frika se do ta humbnin portin e Selanikut. Si anëtare e BE-së që njëherit edhe do të jetë finansier i ri kryesor i këtij projekti, Greqia u mundua që ta zvarrisë implementimin e po të njëjtit. Athina, në pamundësi që të kalojnë nëpër territorin e saj, kërkonte të sigurojë së paku një nga vazhdimet që të shkojë gjer në Selanik.

Nga ana tjetër, Maqedonia me korridorin 8 i lehtëson mundësitë ekonomike nëse has në probleme me korridoret e tjera. Kështu gjatë embargos kundër Serbisë, u ndjenë pasoja në masë të madhe edhe në ekonominë e Maqedonisë. Nga ana tjetër marrëdhëniet e ndërlikuara me Greqinë, u

vështirësuan kushtet për dalje në detin Adriatik, në detin Egje dhe në Detin e Zi, që kanë rëndësi vitale për Maqedoninë.

Korridor 8 shihet si “Plan i Klintonit” për interesat amerikane, por edhe interesi i italianëve gjithashtu është i madh për ndërtimin e këtij projekti i cili mund të vërehet edhe nga deklaratat e kryeministrit italian Prodi, gjatë vizitës së tij në Shkup dhe në Sofje. Sipas një plani të përgatitur në mbledhjen e fundit të ministrave të transportit të katër vendeve, ndërtimi i korridorit do të kalojë nëpër tri faza.

Në fazën e parë prej vitit 1998-2003, do të bëhet rikonstruimi i rrugëve ekzistuese. Në fazën e dytë prej vitit 2003-2010, do të bëhet zgjerimi i tyre dhe ndërtimi i rrugëve të reja. Në fazën e tretë prej vitit 2010-2020 do të bëhet rikonstruimi i porteve, ndërtimi i hekurudhave me një shpejtësi më të madhe dhe ngarkesë sipas standardeve botërore (A.Selmani, 2006).

KORRIDORI QENDROR

Korridor qendror në hapësirën e Republikës së Maqedonisë shtrihet gati se nëpër tërë pjesën qendrore të vendit me disa përjashtime të caktuara në pjesën jugperëndimore të tij. Ky korridor nuk ka një pozitive dinamike dhe nuk është frekuent në krahasim me dy korridoret tjera të cilat kanë frekuencë dhe dinamike më të madhe dhe mjaft rëndësi për jetën ekonomike të vendit tonë. Ky korridor paralel me korridorin 8 i lidh pjesët perëndimore dhe lindore të vendit tonë, dhe njëkohësisht bën lidhjen në perëndim të Republikës së Maqedonisë me Republikën e Shqipërisë dhe më gjerë, dhe në lindje lidh Republikën e Maqedonisë me Republikën e Bullgarisë dhe më gjerë.

Në aspektin trafikor ky korridor i lidh pjesët perëndimore dhe lindore të vendit tonë, të cilat gjithsesi ndryshojnë sipas prodhimeve bujqësore, xeheve, pylltarisë, resurseve ujore etj.

Kjo rrugë ka qenë aktive që në kohën e periudhës romake dhe ka qenë e njohur si rruga Via Egnatia (një pjesë e saj gjer në Manastir, ose Herakleja). Në pjesën më të madhe të këtij korridori, sidomos pjesët magjistrale nuk i plotësojnë funksionet dhe kriteret evropiane e botërore, por për nevojat tona ky korridor sot dhe në të ardhmen do të jetë një shtyllë kryesore për pjesën qendrore të hapësirës së Republikës së Maqedonisë.

Via Egnatia ka qenë rruga kryesore romake në hapësirën e Maqedonisë së sotme, kjo është rruga e cila më parë e ka lidhur Romën-Durrësin-Vlorën-Elbasanin -Qafëthanën-Strugën-Ohrin-Pellagoninë (Heraklea-Manastiri i sotëm) -Selanikun dhe Konstantinopolin (Stambollin).

Një degë e saj është ndarë në fushëgropën e Prespës për në Korçë dhe Janinë, ndërsa në afërsi të Heraklesë rruga ka shpjerë për në Prilep, kurse nga Prilepi përsëri është ndarë në dy drejtime rrugore: një degë shpie përmes Pletvarit në Stobi, kurse tjetra përmes Pisadit në Vilazora respektivisht në Velesin e sotëm.



Fig. 2, Korridori 8 dhe korridori qendror (Zimeri Z., 2008)

Sipas nevojave ekonomike, ngadalë, por sigurt definohet korridori qendror i cili shpie nga Pogradeci-Ohri-Resnja-Manastiri-Prilepi-Velesi-Shtipi-Koçani-Dellqeva dhe më pas vazhdon në territorin e Republikës së Bullgarisë.

Në të vërtetë korridori qendror e përbën rruga magjistrale M-5 që fillon nga fshati Podmolje i Ohrit dhe shpie përmes Ohrit-Resnjës-Manastirit-Prilepit (përmes Babunës)-Velesit-Shtipit-Koçanit-Dellçevës gjer në pikën kufitare në kufirin maqedono-bullgar. Gjatësia e përgjithshme e këtij korridori arrin në 332.2 km dhe paraqet rrugën më të gjatë magjistrale në vend. Megjithatë duhet të theksohet se kjo magjistrale, siç përmendëm edhe më parë, akoma tërësisht nuk është e formuar dhe kryesisht ka të bëjë me pjesën e cila shtrihet mes Prilepit dhe Velesit përmes qafës Prasad në malin Babuna me

gjatësi të përgjithshme prej 80 km. Ky drejtim rrugor përmes Velesit e lidh Maqedoninë Perëndimore me atë Lindore, respektivisht i lidh territoret e 26 bashkësive lokale. Në të ardhmen konsiderohet se ky korridor do të ketë ndikim të madh në zhvillimin ekonomik të vendit tonë.

PËRFUNDIME

Korridori qendror në hapësirën e Republikës së Maqedonisë shtrihet gati se nëpër tërë pjesën qendrore të vendit me disa përjashtime të caktuara, ku si bariera kryesore merren procedurat administrative dhe pritjet e gjata në ditët e nxehta verore që janë faktorë kryesorë për anashkalimin e udhëtimeve turistike në Republikën e Maqedonisë.

Rekomandimet: Turizmi bashkëkohor kërkon heqjen e kufijve-kontroleve, sigurinë e udhëtimeve, infrastrukturën e digjitalizuar të rrugëve, investime në objekte akomoduese –antropogjene, natyrë të pastër virgjine- të pashkelur në hapësirë të hapur, biodiversitet të pasur, kërkesë, ofertë dhe faktorë ndermjetësues të udhëtimeve-transport të gjerë në destinacione të caktuara, Ciceron, Agjent.tur.

CONCLUSIONS

Central corridor in the space of the Republic of Macedonia extends almost throughout the central part of the country with some certain exceptions, where as the main barriers are taken the administrative procedures and long waits in the hot summer days, which are key factors for bypassing the tourist trips in Macedonia.

Recommendations: The Contemporary tourism requires the border-controls to be removed, requires security for the travel, the digitized road infrastructure, investments in accommodation and anthropogenic facilities, pure mature virgin-without violating the open space rich diversity, requirement, offer, and mediating factor of travel, transport to the certain destinations, guide, tourist Agents.

LITERATURA

1. Gashevski M. (1979) Karakteristikat themelore hidrografike të degëve kryesore të lumit Vardar në R.M. Përmbledhje gjeografike. lib.17. Shkup
2. Godfrey.K., Clarke. J. (2000) The tourism Development Handbook, Cassell, London. joint transport Committee European community-R.Macedonia, sixs meeting, Ministry of transport and communication Brussels,12 maz 2004
3. Dukic, 1993, Geografija o zastiti covekove sredine, Globus br.5/1993, Beograd.
4. Panov.P. (1998) Valorizimi turistik i manastireve në R.e Maqedonisë, Bato dhe Divan, Shkup.
5. Panov.N.all(2007) Turizmi sportiv i Maqedonisë, turizmi nr.11.Tendencat bashkëkohore të turizmit, hotelieris, gastronomis.
6. Planifikimi hapësinor i Republikës së Maqedonisë, Shkup, 1998.
7. Petkovski.P., Boyidar.K (1998) Korridoret e trafikut rrugor në R.e Maqedonisë dhe përdorimi i tyre. Përmbledhje nga punimet në Konferencën Ndërkombëtare Shkencore ”Perspektivat dhe përmirësimi i planifikimit dhe hapësirës”, Ohër. Ministria e Planifikimit Urban.dhe mbrojtja e mjedisit,1998, fq. 301-308.
8. Stojmilov.A. (2001) Paradispozitat natyrore për formimin e korridoreve të trafikut rrugor në R. e Maqedonisë
9. Stojmilov A. (1985) Faktorët hapësinorë për zhvillimin e turizmit në Republikën e Maqedonisë, Përmbledhje gjeografike.lib.30.Shkup.
10. Tokarev.A., Stavrov.J. (1998) Programi për zhvillim integral i luginës së Vardarit. Përmbledhje e punimeve ndërkombtare shkencore.”Perspektivat dhe përmirësimi i planifikimit hapësinor”, Ohër. Ministria për planifikimin urbanistik..
11. Gerasimovski.D (2002) Zhvillimi i karakteristikave bashkëkohore të turizmit në Republikën e Maqedonisë. punim. Shkup. FSHMN. fq. 64.
12. Petkovski.P. Boyidar. K (1998) Korridoret e trafikut rrugor në R. e Maqedonisë dhe përdorimi i tyre.
13. Stefanovski.M.(2001) Trafiku rrugor në Maqedoni dikur dhe sot. Shkup.
14. Simonceska.L. (1999) Ndikimi i trafikut rrugor në zhvillimin e turizmit në R.e Maqedonisë. Ohër.
15. Stoimenov.P. (1983) Rrugët, Projektimi, Shkup. Fakulteti i Ndërtimtarisë.
16. Stojmilov. A. (2001) Paradispozitat natyrore për formimin e korridoreve të trafikut rrugor në R.e Maqedonisë.

17. Stojmilov A(1985) Faktorët hapësinorë për zhvillimin e turizmit në Republikën e Maqedonis, Përmbledhje gjeografike.lib.30.Shkup.
18. Vlada na RM – MZSPP (2002): Prostoren plan na RM 2002-2020.
19. Selmani.A&Lindita Selmani(2006) Fushëgropa e Shkupit, Studim fiziko-gjeografik,Logos-5,Sak-stil,Shkup.
20. Zimeri Z. (2008): Pikat kufitare dhe turizmi. Shkup.