

TRANSPORT + LOGISTIKA

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



ЛЕНИН ЈОВАНОВСКИ

Управител на „Слобода превоз“ од Скопје

**НОВИОТ СИСТЕМ НА
ЈАВЕН АВТОБУСКИ ПРЕВОЗ
ЗНАЧИ ЗБОГУМ НА ХАОСОТ ВО НЕГО!**



АКТУЕЛНО

Македонската и регионална пејачка ѕвезда –
наше заштитно лице

**ДАНИЕЛ КАЈМАКОСКИ ПРВ ГО РЕГИСТРИРА
СВОЕТО „АУДИ“ ВО МОТО АМЕРИТ**

ТЕМА НА БРОЈОТ

Нашите транспортери
повторно заглавија на јужната граница

**ЗЕМЈОДЕЛСКИОТ ПРОТЕСТ СТАНА
НОВА ТРАНСПОРТНА БЛОКАДА!**



Добро обезбедени во Европа!

Со ДКВ – Неограничено безбедни.

Над 60,000 места за прием во цела Европа: Нарачајте ја вашата Картичка за гориво и услуги за најголемата мрежа за снабдување во индустријата! Само една од нашите многу услуги, така што никогаш нема да останете на работ од патот.

Нарачајте ја денес вашата понуда по мерка:
dkv-euroservice.com

You drive, we care.



СЕКОГАШ КОРИСТЕТЕ ОРИГИНАЛНИ РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ И СЕРВИС



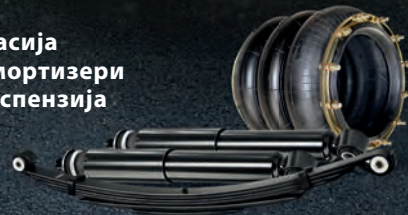
CARGOMAX

Каргомакс Доо – Ivesco Дилер Ул. Миладиновци бб
1042 Илинден – Скопје, Македонија
Тел: +389 2 255 1050 +389 71 323242

15%

ПОПУСТ

Шасија
Амортизери
Суспензија



Наведената промоција во рекламата ќе трае од 01. 02. 2017 до 30. 04. 2017.

IVECO

Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

IVECO IS A BRAND OF

CNH
INDUSTRIAL



ЗА ЕДИНСТВЕНИОТ ВАЖЕН БИЗНИС – ВАШИОТ!

Совршенството е неограничено. Тоа го знаеме од памтивек. Познати сме по својата посветеност за подобрување и постојано поместување на границите. Нашите решенија се приспособени на Вашиот бизнис со само една цел – зголемување на вкупната економија на работење и подобрување на профитот на Вашата компанија.

Секој камион се користи на различен начин така што и сервисирањето треба да се разгледува поединечно. Со новата услуга и со флексибилниот план за одржување, ќе се погрижиме за Вашиот камион така како што треба. Врз основа на нашето искуство, знаење и добиените информации, ќе подготвиме план за одржување на Вашето возило, и ако биде потребно, ќе го приспособуваме на начин на кој се менува и Вашиот бизнис.

Откријте ја новата генерација на Scania камиони и услуги, креирани да бидат во согласност со Вашиот бизнис.

За повеќе информации посетете ја веб-страницата www.scania.com



SCANIA

Сканиа Македонија ДООЕЛ

ул. „34“ бр.7, Илинден, 1000 Скопје, Македонија
тел: +389 70 31 15 06 | e-mail: info@scania.mk

6,35%
Помала
потрошувачка
на гориво



Поголема сила, помала потрошувачка. Нов MAN TGX EfficientLine3. MAN kann.

На тестирањето спроведено од агенцијата TÜV, MAN TGX 18.500 со новиот пакет EfficientLine3 оствари за 6,35% подобар резултат од моделот со досегашниот пакет EfficientLine2. Пакетот EfficientLine3 нуди решенија на сите полиња па така покрај моторот со повеќе вртежни моменти, посветено е посебно внимание на конструкцијата, аеродинамичноста и намалувањето на тежината на компонентите, како и на системите за помош како што се EfficientRoll и EfficientCruise.

MAN kann.



ТЕМА НА БРОЈОТ



Нашите транспортери повторно заглавија на јужната граница

ИНТЕРВЈУ



Ленин Јовановски
Управител на „Слобода превоз“ од Скопје

АКТУЕЛНО



Македонската и регионална пејачка ѕвезда – наше заштитно лице

Земјоделскиот протест стана нова транспортна блокада!?

Новиот систем на јавен автобуски превоз значи збогум на хаосот во него!

Даниел Кајмакоски прв го регистрира своето „ауди“ во МОТО АМЕРИТ

8 АКТУЕЛНО

При загрозувачки ситуации во меѓународниот патен сообраќај **TRANSPark** сè почесто е „прва помош“ за транспортерите

12 Во индустриската зона Илинден Отворен е ДС-СЕРВИС за сервисирање комерцијални возила

19 МЕРИДИЈАНИ

Во рамките на глобалната кампања за поголема употреба на автобусите

Јавен повик на ИРУ за кандидати за наградите Smart Move 2017

20 Во својот извештај за Комерцијално возило на иднината (CVOF) објавен неодамна ИРУ со акциски план за намалување на емисиите на CO₂

22 ЦАРИНА

Во Царинската управа, на 26 јануари Одбележан Меѓународниот ден на царината

23 Царинска управа на Република Македонија Гранични премини за внесување, изнесување и транзит на акцизна стока

24 МЕТРОПОЛА

Поради еномотото загадување на воздухот во февруари Град Скопје првпат даде можност за бесплатен јавен превоз

25 Европската комисија објави Скопје финалист за наградата Европска недела на мобилност

26 БЕЗБЕДНОСТ

Заспивањето зад воланот – сè почеста причина за сообраќајки

Како да останете будни додека сте на пат?

28 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Министерството за транспорт и ЈП за државни патишта ја презентираа годишната програма за патната инфраструктура

Изградба и реконструкција на рекорден број патни делници

30 АВТОБУСИ

Volvo
Струјата е сè почест избор

32 КАМИОНИ

Freightliner Cascadia
За повторно освојување на Америка

33 Fuso eCanter
Воздух или храна, прашањето е сега

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Адреса:
бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје

Телефон: 02 32 98 224

Факс: 02 32 98 968

e-mail: amerit@amerit.org.mk

Web: www.amerit.org.mk

Facebook: [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT)

жиро-сметка: 320100023724261

Депонент: Централна кооперативна банка АД

Даночен број: 4030000394212

Адреса:
ул. „1506“ бр.22, Момин Поток, 1000 Скопје

Телефон: 02 32 98 967

Издава:

СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ

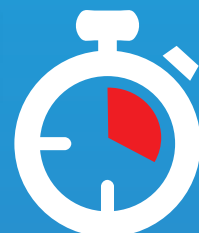
Подготвува и уредува:
Здружение за комуникација со јавноста „Контакти“ - Скопје

Дизајн и печатење:
Експресив графис, Скопје

Лектура:
Матилда Саздова



ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ



**РЕЗЕРВАЦИЈА НА ТРАЕКТ, ТУНЕЛ, МОСТ, ВОЗ
ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ МАТЕРИИ**

Тел: 02 32 98 967 | e-mail: traekt@amerit.org.mk | www.traekt.mk



А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

**Ваш ВЕРЕН ПАРТНЕР
за ДКВ картички**

При загрозувачки ситуации во меѓународниот патен сообраќај



TRANSPark truck parking areas

International Road Transport Union

Maps & Navigation

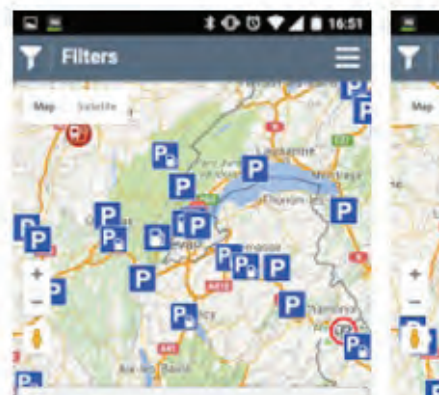
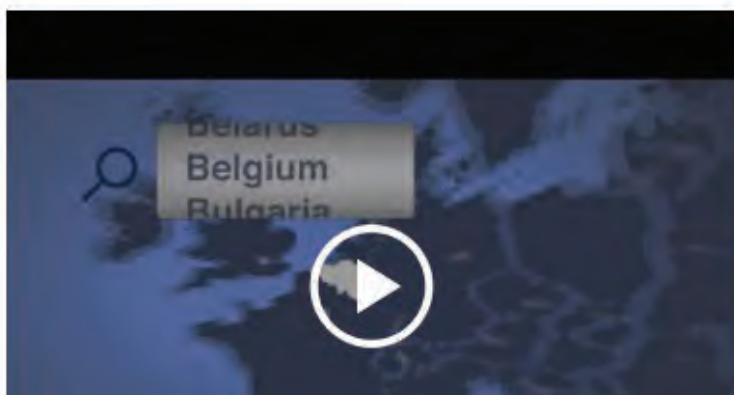
★★★★

61

PEGI 3

Add to Wishlist

Install



TRANSPARK СЕ ПОЧЕСТО Е „ПРВА ПОМОШ“ ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ

Оваа апликација на ИРУ им помага на комерцијалните возачи и на менаџерите на транспортните флоти лесно да дојдат до безбедни и удобни паркинг-места во повеќе од 40 земји во светот

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ од пред некое време лансираше нова апликација TRANSPark, која сè почесто е „прва помош“ за транспортерите во меѓународниот патен сообраќај, особено во услови на некои загрозувачки настани и случувања со висок безбедносен ризик, како терористички дејства или екстремни елементарни незгоди. Притоа, TRANSPark им помага на комерцијалните возачи и на менаџерите на транспортните флоти лесно да пронајдат безбедни и удобни паркинг-места во повеќе од 40 земји во светот. Имено, оваа апликација е создадена за да се спречи кражба на товарот и горивото со наведување на безбедносни карактеристики достапни за секој паркинг-простор, како и за листање на погодностите, кои им се на располагање на возачите, како би се подобрила удобноста на возачот додека е на должност.

Како што посочуваат од ИРУ, он-лајн заедницата го прави TRANSPark лесен за комуникација и поврзаност помеѓу возачите и менаџерите во текот на целото патување. Новата функција за пријавување,

исто така, им помага на корисниците да ги откријат достапните јазици што се зборуваат од страна на возачите во близина на паркинг-местата, при што со TRANSPark тие можат да пребаруваат, да лоцираат и да контактираат паркинг-места и бензински пумпи што се во нивна близина или до оддалеченост од 400 km, како и долж планираната маршрута. Пребарувањето или селектирањето на паркинг-местата се врши според нивото на безбедност – поседувањето камери, прифаќањето на опасни материјали, 24/7 обезбедување, мрежите, осветлувањето со рефлектори, како и според нивото на комфор, т. е. дали покрај нив има бензински пумпи, санитарни јазли, хотел, ресторан, кафуле, медицинска помош, електрични конекција, поправка на возила, сервис за миене возила.

За некој да се вклучи во TRANSPark заедницата на возачите на камиони и автобуси прво треба да креира свој профил, потоа да пронајде и да се поврзе со пријатели, па да се чекира на паркинг-просторот за да им каже на другите возачи каде се наоѓа. Притоа, само јазикот на кој зборува ќе биде

споделен, додека корисничкото име, името и презимето ќе останат доверливи. Апликацијата му овозможува на возачот да ги види сите јазици што се зборуваат од страна на другите возачи кои се чекирале на паркинзите во близина, а со неа се обезбедува и: објавување и споделување на својот статус, на фотографиите за време на патувањето и на веб-линковите, а постои и можност да се поврзат со својот Фејсбук-профил за симултано објавување, за коментирање, лајкови и преглед на ажурирањата од својата социјална мрежа. Исто така, се овозможува и пристап до информации во врска со ограничувањата што може да се случат во одредени градови (оваа информација е обезбедена од страна на <http://urbanaccessregulations.eu>).

Со TRANSPark може да им се помогне и на другите возачи, со додавање на паркинзи, кои сè уште не се достапни во апликацијата, со ажурирање или додавање информации за нив, а и да се оцени и сподели своето искуство на паркинзите, кои тие ги посетиле. Линкови за симнување на апликацијата:



<http://www.apple.com/itunes/download/>



<https://play.google.com/store/apps/details?id=org.iru.mobile>

J.C.B.

Нашите транспортери повторно заглавија на јужната граница



ЗЕМЈОДЕЛСКИОТ ПРОТЕСТ СТАНА НОВА ТРАНСПОРТНА БЛОКАДА!?

Протестот на грчките земјоделци на граничниот премин Евзони (Богородица) се претвори во своевидна тринеделна транспортна блокада кон Македонија, при што македонските превозници повторно меѓу првите беа и најпогодени и најштетени

Македонските патни транспортери повторно, по којзнае кој пат, и во текот на изминатиот месец беа изложени на долготрајни патни блокади што им нанесе големи финансиски штети. И овој пат, тие се случија на јужната граница, поточно на најголемиот грчко-македонски граничен премин Евзони – Богородица, каде што грчките земјоделци три недели штрајкуваа и негодуваа поради најавените реформи на сопствената влада. Нивниот протест на и околу Евзони се претвори во еден од најдолготрајните прекини на нормалното одвивање на патниот транспорт меѓу двете земји, така што во многу елементи потсетуваше на 1994 – 1995 година, кога граничните премини со нашиот јужен сосед беа практично „запечатени“, а патниот сообраќај речиси во тотален прекин. За штетите и да не зборуваме – и тогаш беа и сега се огромни, при што и тогаш и сега први на удар беа токму патните превозници: од нашата земја, од соседите, од регионот, па и од ЕУ. Наспоро-

ти тоа, во однос на границата со Бугарија, ситуацијата беше целосно различна. Откако нашиот источен сосед уште пред да започне протестот реагираше и до ЕК и до Атина, грчката полиција на земјоделците не им дозволи да стигнат до граничниот премин од Грција кон Бугарија. Преминот Евзони (Богородица) беше блокиран од земјоделците од 30 јануари оваа година. Граничниот премин беше затворен, а претставниците на земјоделските здруженија од градовите од северна Грција со 400 паркирани трактори и со учество на над 350 лица, ја поставија блокадата и секое попладне во 18 часот одржуваа состаноци и решаваа дали ќе ги тргнат паркираните трактори од патот Солун – Евзони или повторно ќе продолжат со блокадите, како и дали и колку возила ќе пропуштаат, а единствено дозволуваа да поминат камиони што пренесуваат запаливи материјали (кислород, плински боци и слично). Целосната блокада создаде огромни проблеми за туристите, за товарниот превоз, за македонската индустрија и за солунското пристаниште, кое беше пре-

полнето со контејнери, па во еден момент оттаму информираа дека имаат натрупано околу 120.000 тони производи за македонските компании. Редици од камиони и од двете страни на границата три недели беа секојдневие на преминот Евзони (Богородица). Транспортерите со денови беа заложници на поставената блокада од грчките земјоделци. Речиси од самиот почеток на блокадата надвисна закана од создавање бензинска криза во Македонија бидејќи неколку десетици цистерни со нафтни деривати се најдоа заробени на Евзони, а со тоа се прекина синџирот на испорака на горива за нашата земја. Тие цистерни беа полека ослободувани и пропуштани, што беше недоволно и не преставуваше решение за новите количества гориво што требаше да пристигнат, па Владата на Република Македонија донесе одлука да се овозможи транзит на нафтни деривати освен на граничниот премин „Богородица“ и на граничните премини „Дојран“ и „Меџитлија“ со што се дадоа поголем број алтернативи кои можеа да бидат исползувани од страна на транспортерите. Овој времен режим за транспорт на горивата започна да важи од 8 февруари и беше речено дека ќе трае до 5 март, при што за негово спроведување Владата ги задолжи МВР и Царинската управа веднаш да обезбедат кадар и логистика, кои ќе овозможат нормално функционирање на овие гранични премини и прифаќање на транспортни средства (не само цистерни, туку и други возила) на Меџитлија и на Дојран. На ова реагираа од грчката страна, со напомена дека во и од Грција ќе можат да се пропуштаат цистерни со нафта и нафтни деривати, само преку Меџитлија, а преку преминот во Дојран цистерните можат да влегуваат во Грција само празни, а нафтата да ја носат во земјава преку Бугарија (и граничните премини во Делчево и Ново Село). Така граничниот премин Дојран и остана затворен за нафта и нафтни деривати, па таму се пропуштаа само патници и обична стока. Тоа им создаде големи проблеми на стопанствениците и на транспортерите, бидејќи голем дел од нив, поради фитосанитарен, ветеринарен преглед или поради царинска процедура не можеа да ги користат премините „Дојран“ и „Меџитлија“. Во еден период, дури и целиот сообраќај кон Грција се сконцентрира на граничниот премин „Дојран“, каде што инаку има само една гранична рампа (а и „Меџитлија“ е со послаба пропусна моќ во однос на Евзони/Богородица). Ова, се разбира, предизвикуваше дополнителни нервози кај превозниците, кои практично се наоѓаа заробени на овие гранични премини, а кај кои штетите само по основ на стојење во место изнесуваа и по 200 евра на ден. Едноставно, како последица на долготрајните блокади овој февруари, македонските компании и транспортерите беа принудени да чекаат на границата или да наоѓаат алтернативни, но сепак несоодветни решенија, преку граничните премини Дојран и Меџитлија, па дури и преку Буга-

рија за да ги транспортираат производите што драстично им ги покачуваше трошоците и цените за превоз, а предизвикуваше и доцнење во испораките на нарачките и во производствениот процес кај компаниите. Од друга страна, поради блокадата и нејзиниот интензитет и долготрајност, илјадници тони товар беа заглавени на Солунското пристаниште со суровини и готови производи наменети за Македонија и за регионот, а

Јанакакис, со барање за нивно соодветно вклучување за нормализирање на нарушените сообраќајни комуникации поради блокадите на грчките земјоделци на граничниот премин Евзони. Реагираше и претседателот на Стопанска комора на Северо-западна Македонија, Фатмир Бетики, кој укажа дека многу од нивните членки веќе се преориентирале кон пристаништата во Бар и во Драч. Со барање надлежните ин-

протестна нота до грчкото МНР, како и писмо до Европската комисија, во кое беше наведено дека со тековната блокада се крши спогодбата за стабилизација и асоцијација со ЕУ која гарантира слободно движење на стоки и луѓе.

Секако, во реакциите кон меѓународните фактори во предност беа транспортерите и нивните асоцијации, кои укажуваа дека (пре)честите транспортни блокади се кршење на меѓународните регулативи, конвенции и правила и им нанесуваат огромни и ненадоместиви штети како на македонските патни превозници, така и на нивните колеги од регионот, па и пошироко.

Имено, СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, информираше неколку од меѓународните транспортни асоцијации во врска со февруарските блокади на грчко-македонските гранични премини и на патниот сообраќај меѓу двете земји. Притоа, АМЕРИТ имаше свое обраќање и до Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, најголемата транспортна асоцијација во светот, потоа до Унијата на асоцијации за патен транспорт во Црноморскиот економски регион BSEC-URTA, како и до грчката транспортна асоцијација OFAE. Од страна на АМЕРИТ се инсистира тие да преземат итни акции и постапки кај надлежните влади, како и кај другите меѓународни органи и тела за брзо деблокирање на граничните премини меѓу Грција и Македонија. Во обраќањето упатено до овие асоцијации, потпишано од Емил Милев, управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ се вели:

– Ние би сакале да го истакнеме нашето искрено разбирање за социјалните услови и проблеми кај нашиот јужен сосед, но исто така, ги потенцираме и загрижувачките последици од овие, во повеќе наврати во последниве години, повторливи неповолни случувања на нашите граници. Од честите штрајкови на трите гранични премини со Грција: Богородица, Дојран и Мецитлија и честите протести на солунското пристаниште (нашата главна увозно-извозна врска), Република Македонија трпи огромни финансиски загуби. Грчките фармери ги користат тракторите за да го блокираат граничниот премин Евзони – Богородица со Република Македонија и ситуацијата е иста веќе 10 дена. Огромни колони од камиони чекаат на границата со денови. Блокадата на граничниот премин Бородица – Евзони е огромен удар за економиите во регионот и особено за меѓународната трговијата и транспорт. Компаниите трпат огромни загуби со доцнењето на испораката на стоки, извозот на готови производи и увозот на суровини. Иако бизнис-заедницата бара алтернативни решенија – пренасочување до другите гранични премини, сепак, постои ограничување и доцнења што носат нови загуби. Затоа, апелираме да се почитува ТИР-Конвенцијата и другите меѓународни договори за транзит и слободно движење на стоките. Во случај на опструкција на меѓународниот

МАСОВНИ РЕАКЦИИ НА КОМОРИТЕ, МНР, СИНДИКАТИТЕ И ТРАНСПОРТНИТЕ АСОЦИЈАЦИИ ДО ЕУ, ЕК И МЕЃУНАРОДНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ОРГАНИЗАЦИИ, ОД КАДЕ ШТО ГЛАВНО УКАЖУВАА ДЕКА „БУДНО ЈА СЛЕДАТ СИТУАЦИЈАТА“



сето тоа му нанесуваше нов тежок економски удар на македонското стопанство. Врв на сета нелогичност околу оваа последна грчка транспортна блокада, која потраја од крајот на јануари до 17 февруари, беше останувањето на каква било официјална реакција (освен штрајви и неубедливи коментари) и активност од меѓународните фактори, поточно од Европската Унија, во насока на нормализирање на состојбата, односно на транспортот на стоки меѓу нивната членка Грција и Македонија.

Разбирливо, сето ова непријатно случување на нашите граници со јужниот сосед предизвика реакции на повеќе македонски стопански комори, синдикати, транспортните асоцијации СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и „Макам –транс“, кои во текот на трите недели под блокада реагираа до надлежните во Грција, потоа ЕУ и кај меѓународните транспортни органи и асоцијации, апелирајќи до нив да се изнајде начин за да се нормализира и премости ваквата состојба. Така, бележиме реакции од претседателот на Стопанска комора на Македонија, Бранко Азески, кој упати ургентни дописи до претседателот на Унијата на грчките трговско-индустриски комори Константин Михајлос и до амбасадорот и шеф на Канцеларијата за врски на Република Грција во Македонија, Димитриос

ститутии на ЕУ веднаш да интервенираат во Грција имавме реакција и од Конфедерацијата на слободни синдикати, кои со писмо се обратија до делегацијата на ЕУ во земјавата, но и до Грчката конфедерација на синдикати и до нашето МНР. Освен загриженост за штетите од блокадата од КСС искажаа и сомневање дека протестот на земјоделците има и друга позадина, на што укажа и градоначалникот на Гевгелија, Иван Франгов, кој во својот допис наведува дека е многу чудно што блокадите се само на македонска страна, а не и на другите гранични премини со другите земји. Од КСС предупредија и дека доколку не се реши проблемот, размислуваат за блокирање на граничните промени кон Република Грција во време на почетокот на туристичката сезона (што повторно не е добро особено за транспортерите, но...). И Сојузот на синдикатите на Македонија упати писмо до амбасадорот на Грција во земјавата Димитриос Јанакакис и претседателите на Конфедерацијата на синдикати на Грција – GSEE и Конфедерацијата на синдикати од јавни служби на Грција – ADEDY, со барање активно да се вклучат во решавање на проблемот во нормализација на сообраќајните врски на граничниот премин Евзони, кој настана по штрајкот и блокадата од страна на грчките земјоделци. Министерството за надворешни работи, испрати

коридор (Коридорот 10, од Атина до Салцбург). Меѓународна обврска е да се обезбеди премостување на протокот на стоки. Владата на Република Македонија донесе одлука, со која се овозможува транзит на акцизни – нафтни деривати и на премините Дојран и Мецитлија. Со тоа македонската влада овозможи алтернативни премини, кои може да бидат користени од страна на транспортерите. Нашите препораки до транспортерите и наши членки е да ги користат алтернативните премини, на кои од македонска страна се направени сите услови за непречено одвивање на сообраќајот. АМЕРИТ будно ја следи ситуацијата, и редовно ќе продолжи да дава насоки и информации – посочи Милев, при што потенцира дека со штрајковите не трпат само македонскиот транспорт и економија туку и економијата во регионот на Балканот, и воопшто европската економија.

– Дозволете ни го Вашето внимание на ова важно прашање, за да се обезбеди слободно движење на камионите по овој значаен коридор за транзит. Повикувајќи се на вашите високи и ценети функции во областа на транспортот, ве молиме преземете ги сите мерки за надминување на ситуацијата, од која штета трпиме сите – истакна во своето обраќање првиот човек на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, Емил Милев.

На ваквиот допис од АМЕРИТ, стигна реакција од Унијата на асоцијации за патен транспорт во Црноморскиот економски регион BSEC-URTA:

– Реагиравме до сите авторитети во Грција, како и до грчката транспортна асоцијација OFAE, кои се под капата на BSEC-URTA, со цел да побараме нивна интервенција, која би била неопходна за да најдат можни начини да се обезбеди слободен транспорт на стоки и патници долж овој коридор за транспорт. Ги информиравме и другите членки на организацијата да ја проследат информацијата до нивните членки со цел да ја имаат предвид ситуацијата доколку планираат патување во овој регион – рекоа од BSEC-URTA.

Иако е разбирлива немоќта на ваквите асоцијации освен јасните укажувања и да преземат нешто конкретно во насока на решавање на проблемот, зачувава фактот дека никаква конкретна акција и активност немаше ни од ЕУ, ЕК, ни од нивниот претставник во нашата земја, Самуел Жбогар. Само протоколарни и сувопарни соопшенија и изјави дека „будно ја следат состојбата“, без никаква, најава за нешто конкретно, опипливо што ќе даде и најмала надеж дека ќе помогнат да се прекине транспортната голгота на југот од земјата. Впрочем, видно многупати досега!

Вообичаено, за тринеделната блокада на Евзони/Богородица и за тоа како ја преживеаја разговаравме и со оние кои ја изнесоа на свои плеќи – транспортерите:

– Имавме големи проблеми со оваа



ТРАНСПОРТЕРИТЕ СЕ ДЕЦИДНИ ДЕКА НЕШТО МОРА ДА СЕ СТОРИ БАРЕМ ЗА РАНО ПРЕДУПРЕДУВАЊЕ ЗА ВАКВИТЕ БЛОКАДИ И ЗА РЕШЕНИЈА ЗА НЕОПХОДНИТЕ И НАЈПОВОЛНИ ПРЕНАСОЧУВАЊА НА МАКЕДОНСКИОТ ПАТЕН ТРАНСПОРТ ВО ВАКВИ СИТУАЦИИ

гранична блокада и со ненавремената испорака на стоката поради неа. Возилата ни стоеја и по 24 часа на Дојран, а тоа доведе до дополнителни поголеми трошоци и до доцнење во испораките на стоката, зашто Дојран нема таква пропусна моќ. Притоа, најголем застој имаше кај транспортот на прехранбени производи, поради проблемот со немање фитосанитарец. Да не зборуваме за заморот и малтретирањата на возачите, поради тоа што големата колона со возила се придвижуваше бавно. Ние работиме со контејнери и превезуваме за Солунското пристаниште, па моравме да возиме на Мецитлија, каде што се јави проблем да не можеме да превезуваме тутун, кој иако е непреработен, ни го третираа како акцизна стока.

– Што да ви кажам, макар голема – вели Јана Стојаноска, менаџер за логистика во транспортната фирма „Транслог“ од Скопје, која истакна и дека штетите ќе се знаат отпосле, зашто сè уште не ги пресметале и не ги направиле анализите и трошковникот од оваа најнова транспортна блокада.

За Сизифовите маки на нашите транспортери со февруарските случувања на нашите јужни граници зборува и Роберт Спасов, сопственик и управител на „Елма транс“ од Радовиш:

– Кај нас, бидејќи во тој период вршевме транспорти за Турција, со блокадата се создаде проблем со принудното пренасочување на возилата преку Бугарија. Возевме преку граничниот премин Кулата, па оттаму во Турција. Сето тоа е големо малтретирање, истоштување и се разбира, голема загуба, зашто тоа се дополнителни трошоци од по 150 до 200 евра за реализација на ваквите заобиколки. Претходно, два дена возилата „лежеа“ на Дојран, што е исто така

загуба – наведува Спасов.

На овие жолчни исказувања, со сиот револт и резигнираност се надоврзува и Буњамин Кадри, диспечер за транспорт на транспортната фирма СБА од Скопје:

– Големи проблеми и штети, губење и време и нерви... Работиме со четири возила и можам да кажам дека оваа блокада беше голем проблем и за нас, и за фирмата и за возачите. Бевме принудени да одиме на Дојран, а таму...чекање со часови. Татко ми, кој е сопственик на фирмата, чекаше 35 часа за да мине. Ми вели, минуваат грчки возила, а нашите чекаат. Сосема неразбирливо и неразумно, а за штетите...што да ви кажам? За овие проблеми што ги имаме никој не доплаќа екстра. Напротив, може и да ти „скине“ од договореното. Сè оди на наш трошок, а згора на тоа имаш изгубени транспорти. Така, ако претходно сме правеле и по три-четири тури месечно, сега ни две нема да направиме, па оди направи ја на крајот сметката – додава Кадри.

Нашите соговорници посочија и дека иако блокадите во Грција не се новост, решение мора да се најде и надлежните постојано треба да притискаат како до ЕУ, така и до самата грчка власт и до тамошната администрација. Она што можеби и повеќе ги загрижува е фактот што во последно време вакви големи проблеми и отежнат транспорт со застој на граничните премини има насекаде низ Европа, најмногу поради бегалската криза и лошите временски услови. Транспортерите се децидни дека нешто мора да се стори барем за рано предупредување за вакви блокади и за решенија за неопходни и најповолни пренасочувања на македонскиот патен транспорт во такви ситуации.

Ј.Б.

Во индустриската зона Илинден



ОТВОРЕН Е ДС-СЕРВИС ЗА СЕРВИСИРАЊЕ КОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗИЛА

Сервисот функционира веќе три месеци, при што за заинтересираните коминтенти нуди цел сет услуги, неопходни за контрола, санирање и одржување на возните капацитети на македонските патни транспортери

Во индустриската зона Илинден, (до Балканската млекарница) од пред некое време е отворен нов сервис за комерцијални возила, поточно за сервисирање камиони и автобуси на патните превозници во земјава. Правниот назив на овој нов субјект на транспортниот пазар во Република Македонија е Друштво за трговија и сервисни услуги ДС-СЕРВИС ДООЕЛ увоз-извоз. Од сервисот истакнуваат дека тој функционира веќе три месеци, при што на заинтересираните коминтенти им нуди цел сет услуги, неопходни за контрола, санирање и одржување на возните капацитети на македонските патни транспортери, а располага со затворен работен (сервисен) простор од 2.200 метри квадратни, потоа административен дел 600 м² и отворен плац (за паркирање на возилата и други работни активности) 15.000 м².

Како што не информира Јанко Јаневски, раководител на ДС-СЕРВИС, овде за транспортерите се вршат поправки на подвозјето на возилата – камиони и автобуси, се тестираат сопирачките, се менуваат и балансираат гуми, се центрира предница, се прави компјутерска дијагностика и поправање на електричната инсталација за сите типови товарни возила, а се врши и продажба на гуми и резервни делови.

– За извршување на овие сервисни услуги располагаме со современа опрема за тестирање сопирачки, за центрирање предница, централен систем за долевање

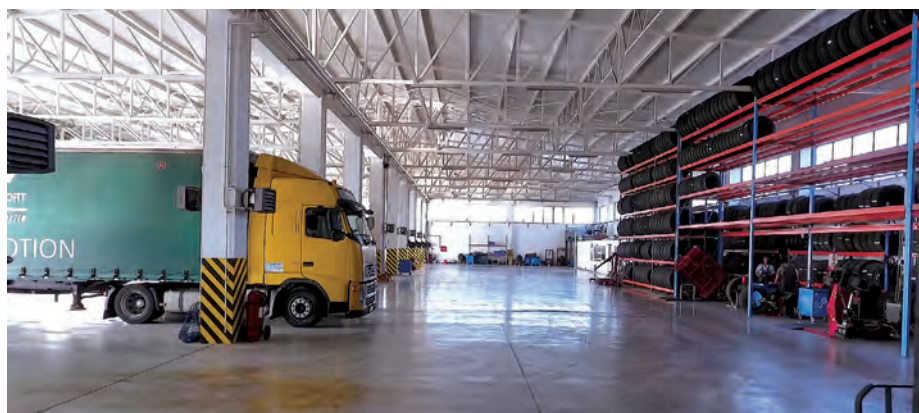
моторно масло, компјутерска „онбоард“ дијагностика и наменски алат за ефикасно извршување на работните задачи. Притоа, треба да се напомене дека кадровски располагаме со техничари со долгогодишно искуство во браншата, а се работи и на обука на млади кадри во нашата дејност. Како дел од тимот се вработени и тројца инженери од техничките факултети, кои во голема мера придонесуваат да се биде во чекор со најновите трендови за дијагностика и примена на специјални алати – истакнува Јаневски, кој во оваа пригода ги повика транспортните фирми за конкретно и практично да се уверат во високите квалитети на сервисните услуги што ги нуди ДС-СЕРВИС.

Постоенето и функционирањето на вакви сервисни центри не е многу силна страна на транспортниот сектор во Репу-

блика Македонија. Превозниците неретко се принудени да користат услуги за сервисирање и одржување на нивниот возен парк кај самите производители на возилата или во земјите од регионот, така што отворањето на овој сервис во индустриската зона Илинден се очекува да ја пополни токму таа празнина. Поради тоа, а во очекување на зголемен обем на работата во периодот што следува, во ДС-СЕРВИС како неопходна и итна ја наведуваат потребата и од просторното проширување на сервисот, како и од воведувањето нови услуги.

– Во наредниот период е планирана изградба на автоматизиран дел за миене возила, како и на дел за технички преглед за товарни возила, со што ќе се реализира и значително зголемување на капацитетот за паркирање на возилата, кои ќе користат голем број услуги што ќе ги дава нашиот сервис – додава Јанко Јаневски, раководителот на ДС-СЕРВИС.

Ј.Б.



ЛЕНИН ЈОВАНОВСКИ

Управител на „Слобода превоз“ од Скопје



НОВИОТ СИСТЕМ НА ЈАВЕН АВТОБУСКИ ПРЕВОЗ ЗНАЧИ ЗБОГУМ НА ХАОСОТ ВО НЕГО!

Конечно се примени најсовременото технолошко решение во линискиот превоз, по што конечно ќе располагаме со непобитни и релевантни податоци од секаков аспект, кои во понатамошната анализа можат да резултираат со постојано усовршување на возните редови, тарифирање на услугите и планирање на мрежата линии

» Господин Јовановски, конечно и приватните превозници се вклучија во системот со електронска наплата на билетите во јавниот автобуски превоз во главниот град, каде што од почетокот на годинава функционираат заедно со вашите колеги од ЈСП – Скопје и од „Мак – експрес“. Како го оценувате стартот на ваквото заедничко работење, гледано и од аспект на вас превозниците, и од аспект на патниците, но и од гледна точка на Град Скопје, под чија надлежност и организација беше реализиран овој проект?

Конечно се создадоа сите предуслови, еден ваков систем кој се заговара повеќе од осум години, да функционира. Уште на почетокот сакам да кажам, иако можеби нескромно ќе звучи, но во интерес на историјата на системот, јас за првпат пред малку

повеќе од десет години започнав двегодишно истражување, кое го претставив тука на Балканските простори и за кое напишав еден научен труд, кој подетално го опишува неговото функционирање и бенефитите кои ги нуди за корисниците, за превозниците и за самиот град Скопје. Ваков систем, пред девет години, применивме во автобусите на „Слобода превоз“, по што требаше да се примени во целиот линиски превоз во град Скопје, вклучително и ЈСП. За жал, многу години, веројатно од повеќе причини, целата таа постапка некаде заглавуваше и се одолжуваше, за конечно, пред неколку месеци да се почне со нејзината имплементација. Јас од секогаш ја нарекував примената на овој систем – револуција во јавниот превоз и збогум на хаосот во него. Конечно се примени најсовременото технолошко

решение во линискиот превоз, по кое ќе располагаме со непобитни и релевантни податоци од секаков аспект, кои во понатамошната анализа можат да резултираат со постојано усовршување на возните редови, тарифирање на услугите и планирање на мрежата линии.

Сето ова започна и се одвива во некои рамки на очекувањата. Сепак, целиот систем бара и време за приспособување кон него, но има и одредени случувања, кои можеби нецелосно се предвидени и кои во ѓд ги решаваме. Затоа и дадовме еден период од четири месеци, за кој сметаме дека е доволен за да може целосно да се приспособат сите кои на кој било начин се вклучени или зависат од овој систем. Очекувани се и одредени грешки и одредени забелешки, па дури и негативни критики, но сепак, според мене, тоа е еден природен отпор на секој човек при промена од еден во друг режим, иако станува збор за технолошко осовременување и за многу полесен, поедноставен и поефикасен систем на функционирање. Не е одамна и сѐ уште паметиме дека воведу-

вањето на компјутерите во фирмите, па и во секојдневието, беше нешто тешко за примена и приспособување, но сега од оваа дистанца многу е јасна и видлива придобивката од тоа. Оттука, така ќе биде и со ова што сега ние го применуваме.

За да може да се почувствуваат бенефитите од овој систем потребно е посветено, стручно и компетентно менаџирање бидејќи, во спротивно, може да настанат дополнителни проблеми наместо да се решаваат постојните.

» Уште една голема новина во јавниот градски автобуски превоз во Скопје е и стапувањето во сила на новиот интегриран тарифен систем меѓу превозниците. Каква е Вашата оценка за овој, би рекле фундаментален дел од ова заедничко работење, каде што се врши и распределбата на парите меѓу превозниците?

Состојбата во линискиот превоз во град Скопје во континуитет, онака како што се развиваше, одеше исклучиво на штета на приватните превозници, особено со одлу-

по првичните реакции на патниците, кои веќе како да спласнаа, што укажува на надминување на некои од пројавените проблеми и слабости, сега се појавија некои првични реакции од превозниците во врска со: непокриените трошоци од т.н. „празен бд“, наводно ниската цена за поминат километар, разликите во бројот на превезени патници, потребата во распределбата на парите да влезе и бројот на превезени патници... Вашиот коментар на сето ова?



НОВИОТ СИСТЕМ НА ЈАВНИОТ АВТОБУСКИ ПРЕВОЗ ОПФАКА ОБЕМЕН БРОЈ НА ИНФОРМАЦИИ, КОИ ВО ПОНАТАМОШНИТЕ АНАЛИЗИ МОЖАТ ДА ПРИДОНЕСАТ ЗА НЕГОВО ПОСООДВЕТНО ПРИСПОСОБУВАЊЕ И НА ПОТРЕБИТЕ НА ПАТНИЦИТЕ И НА НАС ПРЕВОЗНИЦИТЕ

» Составен дел на овој проект е и делот за автоматска локација на возилата во главниот град. Како оди реализацијата и примената на овој еднакво важен сегмент од новиот систем на јавниот автобуски превоз во Скопје?

Автоматската локација на возилата е еден од најважните сегменти за контрола на правилно извршување и реализација на возниот ред од страна на возачите. На самиот почеток од овој дел ја имаме на увид, како неспорен факт, нерегуларноста во извршувањето на превозот, односно несовесноста на одредени возачи, кои не ги извршуваат сите задолженија, т.е. некомплетно ги извршуваат: не одат по предвидените траси, не застануваат на некои постојки или прават временски отстапки од возниот ред. Секојдневно и посветено работиме на укажување на возачите на нивните пропус-ти и иако станува збор за помал број несовесни возачи, а не за масовна појава, сепак се надеваме дека со еден правилен пристап и санкции сосема ќе ги искорениме ваквите појави, благодарение токму на АЛВ- системот, кој точно ни укажува на конкретното прекршување во извршувањето на превозот, без можност да треба каков било друг показател или доказ.

ките на Владата, која во интерес на граѓаните овозможи бесплатен превоз за повеќе категории на корисници на нашите услуги, и тоа само во ЈСП, со што во голема мера се одлеаја голем број патници во ЈСП, кои беа корисници само на нашите превозни услуги. Таквата состојба ги доведе приватните превозници на работ на егзистенција, па затоа решението на Град Скопје за примена на методот за исплата на приватните превозници од изминат километар беше единствен начин да се опстане. Е сега, друго прашање, за кое сè уште ќе се бориме за реализирање во наш интерес, е цената од километар да биде соодветна на нашите пресметки и очекувања, за да можеме порелаксирано да функционираме во оваа дејност. Затоа, ќе почекаме да ги согледаме и изанализираме извештаите, кои ќе ги добиеме од системот, врз основа на кои многу поаргументирано ќе може да се направат корекции на таквата цена. Друга важна работа од примената на овој тарифен систем е елиминирањето на одредени негативни појави, кои беа дел од стариот систем, како што се: бавното возење, неизвршувањето на превозот во раните утрински и во доцните вечерни часови, трката по патници и сл.

» Во врска со претходното прашање –

Мислам дека веќе дадов одговор во претходните прашања. Системот опфаќа многу обем на информации, кои во понатамошните анализи можат да придонесат за негово посООДВЕТНО приспособување и на потребите на патниците и на нас превозниците. Овој систем дозволува примена на голем број тарифни модели (и во мобилната телефонија), па од тој аспект очекувано е да претрпи тековно одредени модификации и различни понуди за различни групи корисници. Што се однесува на начинот на пресметката на цената од километар, нашата интенција е доследна примена на Одлуката на Град Скопје за линискиот превоз, во која е децидно наведено дека во таа пресметка треба да бидат земен предвид сите реални трошоци, плус разумната добивка. Реалните трошоци се веќе неспорни и се земен предвид, а за утврдувањето на соодветната „разумна добивка“ ќе ги почекаме резултатите од бројот на превезени патници во овој т.н. пробен период од четири месеци, за потоа, врз основа на тие податоци, кои се всушност поврзани со вкупниот приход од извршениот превоз, да може аргументирано да преговараме за промена на цената од километар. Сегашнава пресметка и начин на плаќање, при што е загарантирано целосно покривање на тро-

шоците од превозот и цена која ќе се менува во зависност од цената на нафтата, како и неделните паушали, коишто им се исплатуваат редовно на превозниците, се прифатливи во овој пробен период, но нашите очекувања се повисока цена од километар, заради реалните очекувања дека со нашата работа ќе остваруваме поголем приход, кој ќе биде добра основа за остварување на она што реално го очекуваме.

» Иако и приватните превозници значително ги подновија своите автобуси, сепак, се чини неопходно ви е вклучување во процесот на модернизација на возниот парк каде што сега ЈСП – Скопје е во значителна предност.

Не се согласувам со таквите констатации од причина што приватните превозници располагаат со возен парк кој ги задоволува минимум „euro 2“ стандардите и повисоко, а автобусите, иако во поголем дел со постара година на производство од оние на ЈСП, сепак се од многу повисоко реномирани производители како МАН, Мерцедес... Исти такви се сè уште во употреба во повеќе други европски градови. Нашата интенција, желба и заложба за повисока цена од километар се токму во таа насока, да може и ние да вршме тековна обнова на возниот парк и по година на производство и по стандард. Би биле и ние задоволни доколку како приватни превозници го добиеме истиот третман од Владата како легитимни чинители на линискиот превоз во град Скопје и ако бидеме дел од тие проекти за осовременување на возниот парк со нови возила, како што е случајот со ЈСП.

» Од градската администрација главно добиваме позитивни коментари за воведувањето на ЦУКС и адаптивната контрола на сообраќајот во Скопје. Го делите ли и вие мислењето дека конечно ова е решението за сообраќајниот метеж во градот?

Сообраќајот е жива материја и колку и да се подобрува секогаш ќе треба уште повеќе. Усогласувањето на семафорите во т.н. зелен бран и најавата на црвеното светло, во голема мера го подобри протокот на возилата, како одговор на сè поголемото нивно присуство, но веќе на ред е да се третира и олесни учеството на автобусите од линискиот превоз, како логична и последователна активност на градските служби за да може да се овозможи поголема заинтересираност на граѓаните за користење на автобускиот превоз. Во таа смисла, секако дека постојат повеќе решенија, како што се затворање на Малиот ринг за приватни возила, скап паркинг во централните подрачја на градот и онаму каде што се создава метеж, но како најважно решение ја сметам примената на т.н. жолта лента за автобуси од линискиот превоз, на која не би се дозволило движење на другите возила, особено во оние делови од градот каде што сообраќајниците преставуваат т.н. тесно грло и каде што се создаваат долги колони

на возила особено во оној т.н. врвен час. На ова само би надополнил за потребата за приоритет на автобусот пред светлосната сигнализација (семафорите), каде што на прво препознавање, на автобусот ќе му се запали зелено светло и ќе има приоритет во вклучувањето од постојките и крстосниците.

» Во изминатите години, Градот изврши интензивни и обемни активности на градската сообраќајна инфраструктура. Колку сето ова е придобивка за автобуските превозници во Скопје и има ли нешто што сметате дека треба приоритетно да се реализира во наредниот период на овој план?

Добро е, што конечно во Град Скопје веќе неколку години се работи на осовременување и проширување на сообраќајниците. Направени се и повеќе решенија за побрз проток на возилата со примена на кружните токови, обележувања на хоризонталната и вертикалната сигнализација ...

Особено е важно, ако за единствениот масовен превоз на патници во град Скопје – автобускиот, постојано се придонесува со цел да се подобри неговата удобност, квалитет, ефикасност, брзина и доверливост, што подразбира да се овозможи лесен пристап, прифатлива цена, точно време на поаѓање

и пристигнување на секоја станица, лесен пристап до информациите за тоа... Ваквиот автобуски превоз би бил интересен за многу поголем број на целни групи корисници и не би се сведуval само на превоз за економски послаби граѓани.

» Како градски превозници, кои го вршат т.н. масовен превоз, често се соочувате со проблемот на (не)безбедноста на сообраќајот во Скопје, а секако до Вас допираат и реакциите за загадувањето на животната средина, чиј партиципент во значителна мера е и сообраќајот на градските улици. Со оглед на тоа дека Град Скопје и во едниот и во другиот сегмент формираше координативни тела, кои треба да работат на елиминирање на овие, би рекле, две зла на градското живеење денес, каков е Вашиот став во врска со нив?

Со оглед на малата брзина, со која се движат автобусите, честите застанувања и големото искуство на возачите, многу ретко се случуваат сообраќајни незгоди, особено не по вина на возачите на автобуси, но секогаш е добредојдена дополнителна обука, едукација за подигнување на сообраќајната култура на сите учесници во сообраќајот, а тоа подразбира и на сите луѓе.

Што се однесува на загадувањето на

ДОБРО Е ШТО ВО ГРАДОТ СКОПЈЕ ВЕЌЕ НЕКОЛУК ГОДИНИ, Е ЕВИДЕНТНО ДЕКА СЕ РАБОТИ НА ОСОВРЕМЕНУВАЊЕ И ПРОШИРУВАЊЕ НА СООБРАЌАЈНИЦИТЕ



И КАКО ГРАЃАНИН И КАКО ДИПЛ. ИНЖ. ЗА ПАТЕН ТРАНСПОРТ, А И КАКО МЕНАѢР ВО ОВАА ОБЛАСТ, СКОРО 20 ГОДИНИ, ОТСЕКОГАШ СУМ БИЛ ПРОТИВ ТРАМВАЈОТ ОД ПОВЕЌЕ ПРИЧИНИ

животната средина со последната промена на возниот парк и задолжителниот услов од Град Скопје за исполнување на автобусите на „еуро 2“ стандардот кај приватните превозници, па сè до „еуро 5“ кај ЈСП, загадувањето од автобусите е сведено на минимум. За жал, мое мислење е, дека на Скопје му е потребна долгорочна и сеопфатна стратегија на низа мерки во функција на намалување на загадувањето. Една од нив би била што помасовното користење на јавниот автобуски превоз, за што, како што кажав, треба да се продолжи со воведување мерки кои тоа ќе го овозможат. Секако, загадувањето и метежот ќе се намалат кога наместо 60 граѓани што користат 60 автомобили, тие би се превезувале со еден автобус. Бројките од мерењето на загаденоста се алармантни (како и секогаш), зашто за жал, Скопје е во таква географска и урбана состојба што сè потешко излегува на крај со загадувањето.

» По малку станува досадно, но во секој разговор за јавниот превоз во главниот

град тоа е неодминливо прашење – трамвај во Скопје, да или не?

И како граѓанин и како дипл. инж. за патен транспорт, а и како менаѢр во оваа област, скоро 20 години, отсекогаш сум бил против трамвајот од повеќе причини. Усовршувањето на јавниот превоз за патници треба да се прави според предвидените потреби за повеќе години во иднина. Тоа усовршување треба да обезбеди брз, евтин, безбеден и ефикасен масовен превоз на патниците. Воведувањето на трамвајот не може да овозможи ништо повеќе од она што го нуди автобускиот превоз, кога би зборувале за лесно метро (надземно, подземно) можеби би имало и логика и потреба, но трамвај не. Замислете, колку сообраќајници во Скопје би требало да бидат во прекин, а колку дополнително да се оптоварени и во овие услови, само за изведување на градежните зафати што се потребни и колку сето тоа би траело. Сметам дека во Скопје нема ни минимум предуслови за такво нешто, ако гледаме што се случува од застој

поради протест, сообраќајка и сл. Или, ако видиме како и колку долго траат градежните работи околу Стоковна кука „Мост“ сè ќе е појасно. На крајот, кој би бил резултатот? Само да се каже дека Скопје има трамвај и толку! Исто како што топ не се прави од цреша!

На крајот, би сакал да кажам дека долгогодишниот јаз помеѓу приватните превозници, ЈСП и Град Скопје, кој до пред неколку години (од 1990) беше голема и главна пречка во решавањето на хаотичните состојби на јавниот превоз е на добар пат целосно да се надмине бидејќи сега е создадена коректна работна атмосфера помеѓу сите негови чинители, во решавањето на проблемите, во планирањето и во неговото осовременување. Не сакам воопшто да звучи политички и ова го кажувам како човек со долгогодишно искуство во конкретната проблематика, но покрај нас приватните превозници, раководството на ЈСП, Секторот за сообраќај и правната служба на Град Скопје, најголемата заслуга за овие т.н. револуционерни промени во линискиот превоз во град Скопје е на градоначалникот Коце Трајановски, кој имаше храброст да инсистира на спроведувањето на ваквите реформи во јавниот превоз во главниот град.

Ј.Б.



АМЕРИТ

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE

IRU



[МАРТ]

ВОЗАЧИ

ПОЛАГАЊЕ	Среда,	01.03.2017
	Четврток,	02.03.2017
	Петок,	03.03.2017
ОБУКА	Среда,	01.03.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Среда,	08.03.2017
ОБУКА	Среда,	08.03.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Среда,	15.03.2017
	Четврток,	16.03.2017

УПРАВИТЕЛИ

ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	02.03.2017
ОБУКА	Четврток,	09.03.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	16.03.2017

АДР

ОБУКА	Петок,	10.03.2017 [9:30 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	17.03.2017

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Петок,	10.03.2017 [9:30 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	17.03.2017

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

тел. 02/ 32 98 967 лок.130
e-mail: obuka@amerit.org.mk

Македонската и регионална пејачка звезда – наше заштитно лице



ДАНИЕЛ КАЈМАКОСКИ ПРВ ГО РЕГИСТРИРА СВОЕТО „АУДИ“ ВО МОТО АМЕРИТ

Кајмакоски на овој начин и официјално го означил почетокот со работа на МОТО АМЕРИТ, каде што сите моторизирани граѓани, како и автобуските и камионските превозници во земјава, можат да добијат цела палета транспортни услуги

МОТО АМЕРИТ стартуваше со работа на почетокот на февруари и веќе на стартот засјаи со сопствениот, но и со сјајот на една македонска и регионална пејачка звезда, Даниел Кајмакоски, која отсега е заштитно лице на новиот правен субјект во системот на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во Република Македонија. Миленикот на љубителите на музиката и на добрата забава кај нас, но и на Балканот, го означил почетокот на работа на МОТО АМЕРИТ така што прв го регистрираше овде својот автомобил „ауди“ и на тој начин беше означена меѓусебната соработка со МОТО АМЕРИТ, чиј деловен комплекс е лоциран во населбата Момин Поток крај Скопје. Токму во МОТО АМЕРИТ, отсега, сите моторизирани граѓани, сопственици на патнички возила, како и автобуските и камионските превозници во земјава, а меѓу нив и членките на СИЗ „Македонија

сообраќај“ – АМЕРИТ ќе можат да добијат цела палета услуги, и тоа почнувајќи од технички преглед и регистрација на возилата, единечно одобрување или попознато како хомологација на возила, одобрување на преправени возила, евидентирање на промени на возилата, како и утврдување и втиснување на идентификациони броеви на возилата. За транспортните компании, од интерес ќе бидат услугите за проверка на подготвеноста на возилата за сообраќај согласно со ЕКМТ-спогодбата, проверка на исправноста на возилата за превоз на опасни материји, потоа проверка на цистерните (резервоарите) за превоз на опасни материји, како и калибрација на аналогните и дигиталните тахографи.

– Целта за формирање на МОТО АМЕРИТ произлезе од потребите на членките на нашата асоцијација, кои во најголем дел се транспортери кои учествуваат во меѓуна-

родниот и во домашниот транспорт на стоки и патници. Во МОТО АМЕРИТ се врши технички преглед и регистрација на возила наменети за сите физички и правни лица, кои во согласност со позитивните законски прописи треба да вршат годишен или периодичен технички преглед и регистрација на возилата. Исто така, во нашата станица за технички преглед може да се извадат меѓународни возачки дозволи, потоа овластување за управување на туѓо моторно возило, како и пробни таблички и потврди за пробно возење. За давање на сите овие услуги, МОТО АМЕРИТ располага со ултра-модерна хала, опремена со најсовремена опрема согласно со светските стандарди – вели м-р Иван Илиевски, раководител за развој на МОТО АМЕРИТ.

За Даниел Кајмакоски, новата улога на заштитно лице на МОТО АМЕРИТ евидентно е нова и пријатна должност и обврска.

– Чест ми е што сум дел од големото семејство на АМЕРИТ, кое според мојата дефиниција претставува фирма, која работи по светски стандарди, има коректен и професионален однос со клиентите и располага со најкомпетентен тим и со најсовремена и најквалитетна опрема. Со тоа, АМЕРИТ е вистински пример на репрезент на Македонија во светот – вели Кајмакоски, кој, како што е познато, последниве три години беше победник на регионалното шоу X Factor Adria, потоа на Скопскиот фестивал 2014, македонски претставник на Евровизија 2015, победник на шоуто „Твое лице звучи познато 2016“, а беше добитник и на „Златна бубамара на популарноста“.

J.B.

Меѓународна активност на АМЕРИТ во седиштето на ИРУ во Женева

Учество на седниците за царински и ТИР прашања

Во рамките на меѓународната активност на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, поточно во периодот од 14 до 17 февруари, нејзини претставници присуствуваа на две седници на работните тела на Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), со седиште во Женева. Станува збор за седницата на Работната група за царински прашања, во врска со транспортот (WP.30), како и за седницата на Административниот комитет за ТИР-конвенцијата (AC.2), на кои меѓу останатите точки се разгледуваше и се дискутираше прашањето за дигитализацијата на ТИР-системот. Потоа, на состаноците се истакна дека втората фаза на пилот-проектот е-TIR на UNECE-IRU помеѓу Иран и Турција завршува на 20 февруари годинава. Прелиминарната анализа на резултатите од пилот-проектот укажува на голем степен на задоволство од двете страни, и од Иран и од Турција, но и на потребата да се продолжи со подобрување на е-TIR-системот, кој би вклучил нови дополнителни функционалности.



МОТО АМЕРИТ


УЛОГАТА НА ТЕХНИЧКИОТ ПРЕГЛЕД ВО ЗГОЛЕМУВАЊЕТО НА БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ

Станицата за технички преглед на МОТО АМЕРИТ нуди брза, стручна и квалитетна контрола на возилата, со потврда за нивната исправност и техничка состојба

Во денешниот модерен свет голема и важна улога имаат сите типови на возила за најразлични намени. Сообраќајот со тие возила е од посебен општествен, економски, развоен, еколошки и секаков друг вид интерес. Секојдневните барања за унапредување на состојбите во сообраќајот може да се забележат во зголемувањето на квалитетот на возните карактеристики на возилата, каде што најголемо внимание се посветува на зголемената безбедност како и на заштитата на животната средина. Патничките моторни возила, како најбројни и активни учесници во сообраќајот, преставуваат сложен систем кој со текот на експлоатацијата се троши, па и неминовно ги менува своите карактеристики. Технички неисправните возила се третираат како возила што имаат штетно влијание на безбедноста во сообраќајот, чија последица се зголемен број сообраќајни незгоди, голема материјална штета и зголемен број повредени лица. Поради сето наведено, неопходно е на сите возила да им се врши квалитетен технички преглед во согласност со предвидените законски и подзаконски акти.

Техничкиот преглед како дејност од општествено значење е задолжителен за сите моторни и приклучни возила, кои се користат на јавните патишта. Во Република Македонија техничкиот преглед на возила е задолжителен, како и во сите европски

земји, во одредени временски интервали определени во националните законодавства. Со техничкиот преглед се врши преглед на сите вградени уреди во возилото, без нивно расклопување и тоа мора да биде технички исправно за да може да учествува во сообраќајот. Со директивата 96/96/ЕС на единствен начин се дава препорака на земјите членки на ЕУ како и на сите останати за начинот на вршење на техничкиот преглед, критериумите за оценување на техничката исправност на возилата, нивните составни делови и уреди што треба да се контролираат, временскиот период на преглед на возилата и сл.

Станицата за технички преглед на МОТО АМЕРИТ, со својот стручен и квалификуван тим и со современата опрема за технички преглед, без сомнение, нуди: брза, стручна и квалитетна контрола на вашето возило, каде што можете да добиете потврда за неговата исправност и за техничката состојба. Со тоа, можете безгрижно да партиципирате како совесни и дисциплинирани учесници во патниот сообраќај, унапредувајќи ја безбедноста на сите учесници во сообраќајот. Како станица за технички преглед, имаме цел да бидеме и најголеми по бројот на дадени услуги и најдобри во квалитетот на извршените услуги. На ваков начин, се овозможува прегледот да биде квалитетно извршен и во целост, запазувајќи ги сите неопходни технички контроли и анализи, со кои се потврдува техничката исправност за непречено и безбедно користење на моторното возило во патниот сообраќај.

м-р Иван Илиевски,
раководител за развој на МОТО АМЕРИТ

Што доколку тахографската картичка се оштети при возењето?

Решението на проблемот стигнува во 10 совети

Има десетина постапки и операции што треба да ги преземе возачот, за надминување на проблемот со оштетена тахографска картичка во текот на возењето

Професионалните возачи, во текот на возењето меѓу другото се соочуваат и со проблемот да дојде до оштетување на тахографската картичка, на која, како што е познато, во тахографот се врши автоматско прикажување и запишување на податоците за движење на возилото, како и режимот на управување со возилото. Затоа, разбирливо, нив ги интересира што да прават доколку тахографската картичка се оштети додека тие го возат возилото.

Доколку при возење на возилото на екранот од дигиталниот тахограф ви се појави ова: ??????????

и картичката ви е исфрлена од тахографот со порака:

тоа значи дека има грешка во комуникацијата меѓу тахографот и картичката.

Што да правите во тој случај?

- Испечатете еден 24-часовен извештај кога ќе видите дека картичката е нефункционална.
- Напишете го името и бројот на возачката дозвола или на тахографската картичка на задната страна на извештајот и потпишете го.
- Продолжете да возите без картичка.
- На екранот од тахографот ќе се појави оваа порака:

!⚠ Driving w/o valid card

- Прифатете го предупредувањето за возење без картичка, со притискање на копчето ОК.
- Иако возачката картичка не е вметната, тахографот ги снима активностите како „непознат возач“.
- На крајот на смената (возењето) испечатете уште еден 24-часовен извештај.
- На почетокот на следниот ден испечатете нов 24-часовен извештај и почнете да возите.
- Секој ден до крајот на возењето ќе печатите по два 24-часовни извештаи, сè додека не се вратите назад дома каде што ќе ја промените оштетената картичка со нова.
- Чувајте ги извештаите за евентуална контрола во следните 28 календарски денови.

Важно: Возачот смее да вози НАЈМНОГУ 15 КАЛЕНДАРСКИ ДЕНОВИ од датумот на оштетување/губење или кражба на картичката.

АМЕРИТ
ЦЕНТАР ЗА ОБУКА



ЈАВЕН ПОВИК НА ИРУ ЗА КАНДИДАТИ ЗА НАГРАДИТЕ SMART MOVE 2017

Повикот на ИРУ е за доделување на наградите City Trophy, Bus Excellence & Coach Tourism Innovation, а се однесува на општинските органи, кои даваат поволности за користење на автобускиот превоз, како и за компаниите, кои вршат градски и туристички превоз со автобуси

Меѓународната унија за патен транспорт (IRU) го објави повикот за пријавување за глобалните награди Smart Move 2017, за кандидатите кои прикажуваат извонредност во воспоставувањето деловни или политички практики и коишто промовираат одржлив транспорт на патници со градски и со туристички автобуси. Станува збор за наградите: Градски трофеј, Извонредност на автобусите и Иновација во туризмот со патнички автобуси (City Trophy, Bus Excellence & Coach Tourism Innovation), чија цел е да се истакнат градските и патничките транспортни компании, кои промовираат поголема употреба на градски и туристички автобуси истовремено почитувајќи ги Smart Move вредностите на достапност, безбедност, заштита на животната средина, ефикасност и леснотија во користењето.

– Градските автобуси и патничките автобуси се основата за одржлив синџир за јавна мобилност. Ги создадовме овие награди за да го покажеме најдоброто во рамките на нашиот сектор, прикажувајќи ја посветеноста на индустријата за автобуси и патнички автобуси и за да ги предводиме надлежните органи кон исполнување

на растечката побарувачка за одржлив патнички транспорт. Со тоа ги направивме услугите со автобусите и со патничките автобуси уште попривлечни, побезбедни и поеколошки – вели Ив Манаерц, потпретседател на Меѓународната унија за патен транспорт и претседател на Советот за транспорт на патници при ИРУ.

Со овој повик на ИРУ се поканети да аплицираат:

- **За наградата Градски трофеј (City Trophy Award)** – општинските надлежни органи ширум светот, кои имплементирале политики со поволности за користење патнички автобуси, признавајќи ја оценката на посетителите, кои го откриваат нивниот град со патнички автобус. (Во 2013 година, Град Скопје ја доби престижната награда „Градски трофеј“ за јавен превоз и за групен туризам).
- **За наградата Извонредност на автобусите (Bus Excellence Award)** – компаниите со градски автобуси и патнички автобуси, активни во редовниот сообраќај, чиј фокус е да го зголемат својот број на патници нудејќи извонредна услуга на корисниците.

- **За наградата Иновација во туризмот со патнички автобуси (Coach Tourism Innovation Award)** – компаниите кои се активни во групен туризам со патнички автобуси, кои своите резултати ги гледаат во своите иновативни заложби да привлечат повеќе туристи.

Меѓународното жири ќе ги награди оние кандидати, кои го претставуваат најдоброто од она што секторот го има постигнато и ќе ги промовираат победниците како модел кој треба да се следи од индустријата и партнерите во политиката на дејствување.

Инаку, Smart Move е долгорочна кампања за свесност и застапување, иницирана од Меѓународната унија за патен транспорт и Busworld, да се постават автобусите и патничките автобуси и оптималните решенија кои ги нудат, во центарот на дебатата за транспортната политика, со цел да се постигне одржливост со мобилност за сите и да се исполнат амбициозни еколошки и безбедносни цели. Кампањата Smart Move има за цел да им обезбеди на креаторите на политиката и мислењата, прецизни и сигурни факти и цифри, со цел да обезбеди информирано законодавство, да поттикне политики кои овозможуваат удвојување на употребата на градски и туристички автобуси и со силни аргументи да ги охрабри граѓаните да се префрлат од приватните автомобили во овие автобуси.

(Детални информации за правилата за конкурирање и пријавување се достапни на веб-сајтот на Smart Move).

Во својот извештај за Комерцијално возило на иднината (CVOF) објавен неодамна



ИРУ СО АКЦИСКИ ПЛАН ЗА НАМАЛУВАЊЕ НА ЕМИСИИТЕ НА CO₂

Во ИРУ сметаат дека индустријата за товарен патен транспорт и логистика е на добар пат кон исполнување на својата доброволна обврска за намалување на емисиите на CO₂ за 30 % до 2040 година

Декарбонизацијата или намалувањето на количината на ослободени јаглеродни соединенија во комерцијалниот патен транспорт и логистика, треба да се поврзе со подобрувањата на безбедноста и добивките од нивната ефикасност, доколку се исполнат целите за намалување на емисиите на CO₂ на Европската Унија. Мерките за декарбонизација на товарниот патен сообраќај даваат нови можности за понатамошно подобрување на безбедноста на патот и за оптимизирање на оперативната ефикасност, како индустриски обиди да се исполнат предизвикувачките, но остварливи цели за животната средина. Ова е клучниот наод на еден нов поголем извештај за Комерцијалното возило на иднината (CVOF), објавен неодамна од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ. Притоа, со усвојување холистички пристап кон секторот, создадена е уникатна напредна визија насочена кон иднината на товарниот патен транспорт и

логистика. Целта на овој извештај на ИРУ е да направи целокупен преглед за тоа како технологиите и трендовите кои се развиваат би можеле да ја оформат употребата на комерцијални возила во иднина и како овие мерки би можеле да имаат позитивни прекугранични придобивки за подобрување на безбедноста на патот и на оперативната ефикасност на транспортот.

Во врска со ова, Марк Билиет, кој ја води работата на Меѓународната унија за патен транспорт што се однесува на товарниот патен транспорт и на работите за животната средина во Европа, вели дека индустријата за товарен патен транспорт и логистика е на добар пат кон исполнување на својата доброволна обврска за намалување на емисиите на CO₂ за 30 % до 2040 година.

– Ќе биде многу тешко да се достигнат овие цели без блиска соработка со партнерите во јавниот и во приватниот сектор, како што се: европските институции, националните влади, производителите на

возила и компоненти, производителите на гориво, давателите на решенија на полето на информатичките технологии, клиентите и невладините организации – нагласи понатаму Билиет, укажувајќи дека академски поддржаниот извештај беше развиен со јавно-приватно партнерство на професионалци за патен транспорт на ЕУ, државни службеници и експерти.

– Нивните цели биле да се развијат среднорочна и долгорочна политика и деловни препораки, да се предложи акциски план за тоа како да се постигне 30 % намалување на емисиите на CO₂ до 2030 година и намалување од 60 % до 2050 година. Извештајот за комерцијално возило на иднината го прави токму тоа – додава Билиет.

Индустријата за товарен транспорт и логистика е неопходен фактор на европската економија. Со инвестирање во подобрувањето на оперативната ефикасност, комбинирана со нови технологии, нови возила и инфраструктура и со давање стимулации, транспортните оператори може да ги исполнат нивните обврски за животната средина и да продолжат да бидат двигатели на економскиот раст.

ИРУ и Светска банка со нов водич за реформи



ЕФИКАСНИОТ ТРАНСПОРТ ОВОЗМОЖУВА РАСТ И ГЕНЕРИРА ПРОСПЕРИТЕТ

Водичот за реформите на услугите во патниот стоков транспорт на ИРУ и Светска банка покажува како ефикасниот транспорт ја олеснува трговијата, ја намалува сиромаштијата и генерира просперитет во светот

Успешната соработка помеѓу ИРУ и групацијата на Светска банка резултираше со првиот водич за подобрување на квалитетот и конкуренцијата, врз основа на практичните примери на регулаторната реформа во повеќе земји. Таа е наменета за владите и за креаторите на политики во земјите во развој и економиите во развој, каде што мобилноста на товарот е речиси целосно зависна од секторот за патен транспорт. Притоа, типичните недостатоци на перформансите на патниот транспорт ги вклучуваат високите трошоци, намалување на профитабилноста, недостатокот на безбедност на патиштата, животната средина, бирократијата и корупцијата. Регулаторните превозници често мораат да се натпреваруваат против нерегулираните оператори надвор од законските

рамки. Менувањето на ова сценарио за да се воспостават еднакви услови за сите транспортери ја подобрува транспарентноста, сигурноста и одржливоста.

– Целта е да се поттикнат транспарентни регулаторни средини, во кои стартапите и воспоставените превозници ќе може да растат и да ја професионализираат својата работа, подобрувајќи ја безбедноста, одржливоста, еластичноста и конкуренцијата – вели генералниот секретар на ИРУ, Умберто де Прето.

Нудејќи целосна рамка – од евалуација на постојните системи до спроведување на промените – водичот за реформи, на ИРУ и Светска банка, покажува како да се анализираат податоците за да се идентификуваат области на фокус, а потоа наведува како

да се структурира детален план за акција.

Во врска со ова, Хозе Луис Иригоиен, виш директор за транспорт и ИКТ во групацијата на Светска банка, коментира:

– Милијардите инвестирани во патната инфраструктура ќе го дадат својот целосен потенцијал за економски раст и за создавање на работни места, ако логистичките услуги функционираат ефикасно по овие патишта. Овој водич предвидува сет принципи, кои треба да им помогнат на креаторите на политиките и на практичарите да ги оценат различните предизвици во патниот сообраќај и да ја изберат патната реформа, која најмногу одговара на фазата на економскиот развој на земјата и нејзиниот институционален капацитет – вели Луис Иригоиен.

Професионалната обука се наметнува како потреба во поглед на клучните наоди за состојбите во транспортот, кои покажуваат дека вработувањата во патниот сообраќај достигнуваат до пет проценти од вкупниот број, а една неодамнешна студија во Источна Африка покажа дека имало 1,2 работни места за секој камион на патот. Затоа, воспоставената рамка на квалификации и меѓународно признаени обуки промовираат техники на еко-возење и водат кон помалку несреќи и казни, помала потрошувачка на гориво и помало одржување на возилото.

Во исто време, стимулациите за обновување на возниот парк и инспекциите на возилата може радикално да го променат перформансот на транспортерите. Од средината на 70-тите години од XX-от век, просечната потрошувачка на гориво е намалена за 40 проценти, од 50 литри на 100 километри до 30 литри на 100 километри во 2008 година. Формализираните операции, модернизираниот товарни следења и комуникациските системи, исто така, помагаат во насочување на транспортната индустрија. Еден пример на дерегулација на индустријата во Мексико во 1989 година покажа пад на трошоците за дистрибуција на стоки за 25 проценти. Студијата на случајот ја зајакнува потребата за создавање на бизнис-поволна средина за развој на безбедна, сигурна, но конкурентна индустрија за патен транспорт.

С.П.Т.

ТФА-договорот на СТО стапи во сила

Поголема улога на транспортот и ТИР-системот во глобалната трговија

Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ) го поздравува историскиот договор со Светската трговска организација за олеснување на трговијата (ТФА) што стапи во сила на 22 февруари, а кој означува пресвртница во улогата на транспортот за зголемувањето на глобалната трговија и развој и тоа со примена на испробани и тестирани Конвенции на ОН за трговијата и транспортот како што се Конвенциите ТИР и Конвенцијата за хармонизација како најефикасен начин за спроведување на целите на ТФА.

Целта на ТФА е да се забрза царинската постапка, промовирајќи го модернизирањето на царината, со фокус на технолошките иновации и

обезбедување на поедноставни, усогласени и лесни процедури, кои овозможуваат полесно и побрзо движење на стоката со пониски трошоци.

Точно 160 земји-членки на СТО го верификуваа значајниот глобален трговски договор во декември 2013 година, за време на 9-тата министерска конференција на Светската трговска организација што се одржа во Бали, Индонезија. По три години, потребните две третини од членството во СТО го завршија домашниот процес на ратификација, сигнализирајќи јасна, политичка, правна и практична заложба за олеснување на трговијата и транспортот.

Во Царинската управа, на 26 јануари



ОДБЕЛЕЖАН МЕЃУНАРОДНИОТ ДЕН НА ЦАРИНАТА

Директорката на Царинска управа, Наташа Радеска - Крстевска им додели пофалници на дванаесет царински службеници од генералниот секретар на Светската царинска организација, Кунио Микурија.

Царинска управа на Република Македонија го одбележа Меѓународниот ден на царината – 26 Јануари, кој оваа година Светската царинска организација го прослави под мотото „Анализа на податоци за ефективно гранично управување“. Притоа, поаѓајќи од тоа дека навременото собирање на квалитетни

податоци и нивната квалитетна анализа се битна претпоставка за успешно планирање на наплатата на приходите и на операциите, потоа утврдување на приоритетите, носење на одлуки и мерење на перформансите, директорката на Царинска управа, Наташа Радеска - Крстевска им додели пофалници на дванаесет царински службеници кои дале

значителен придонес во оваа област од генералниот секретар на Светската царинска организација, Кунио Микурија.

Пофалници на царинските службеници им беа доделени заради придонесот во успешното дизајнирање на системот на размена на податоци во рамките на SEED земјите учесници, нивната анализа и статистика во анализите за детектирање на ризичните точки, кои резултирале со успешно спроведени операции во борбата против криумчарењето на дрога, тутун и тутунски производи, како и во успешното спроведување на Проектот за мерење на времето за царинење и пропуштањето на стоки согласно со методологијата на СЦО, кој Царинска управа на Република Македонија, во соработка со СЦО, го спроведе прва од земјите во регионот.

Како дел од проектот на ЕУ

Одржана е обука за зајакнување на примената на правата од интелектуална сопственост

Првата обука беше на тема „Соработката и мрежното поврзување за ефикасна борба во врска со правата на интелектуална сопственост и слични кривични дела“, а втората на тема „Следење на интернет“

Во рамките на посебниот тематски Твининг-проект на ЕУ, неодамна, Царинска управа на Република Македонија организираше две обуки за зајакнување на спроведувањето на правата од интелектуална сопственост. Првата обука, на тема „Соработката и мрежното поврзување за ефикасна борба во врска со правата на интелектуална сопственост и слични кривични дела“, се одржа од 7 до 8 февруари, во Царинската управа во Скопје. Притоа, на обуката беа разменети искуства помеѓу институциите за спроведување на законот, за нивните задачи и надлежности во однос на темата, а се обезбеди и основа за оперативна соработка и заеднички пристап кон проблемот на институциите. Обуката ја отворија Ѓорѓи Наумовски, помошник директор на Секторот за акцизи при Царинска управа на Македонија и Питер Санс и Винфред Кои, експерти од Европска Унија во оваа област.

Втората обука, која беше на тема „Следење на интернет“, се одржа на 9 февруари исто така во Царинската управа во Скопје, а таа имаше за цел да ги прошири знаењата на вработените за постапките на контрола на примената на законите во интернет-трговијата.

На двете обуки учествуваа претставници од: Министерството за внатрешни работи, Агенцијата за лекови, Државниот пазарен инспекторат, Државниот завод за индустриска сопственост, Координативното тело за интелектуална сопственост и од Царинската управа.

На ваков начин, Царинската управа придонесува за јакнење на соработката помеѓу институциите и за градење на професионален и стручен кадар за справување со предизвиците во борбата против злоупотребата на правата од интелектуална сопственост.



Царинска управа на Република Македонија



ГРАНИЧНИ ПРЕМИНИ ЗА ВНЕСУВАЊЕ, ИЗНЕСУВАЊЕ И ТРАНЗИТ НА АКЦИЗНА СТОКА

За вршењето на овие операции, граничните премини се групирани во зависност од превозните средства што минуваат преку нив

Поради вонредните околности настанати со двонеделната блокада на граничниот премин Евзони, т. е. поради штрајкот на грчките земјоделци и проблемите што настанаа притоа, Царинска управа на Република Македонија во февруари на неколкупати ги информира сите заинтересирани за тоа кои се граничните премини определени за внесување, изнесување и транзит на акцизна стока низ нашата земја. Притоа, од Управата посочија дека внесувањето, изнесувањето и транзитот преку царинското подрачје на Република Македонија на акцизна стока, како: етил алкохол и други денатурирани алкохоли, потоа алкохол и алкохолни пијалаци (освен вино), цигари од тутун и нафтени деривати е регулирано со Одлуката за определување видови стока кои се предмет на постапување на царинските органи на определени гранични премини („Сл. весник на РМ“ бр. 111/2005 година, 11/2013 година и 14/2017 година). Согласно со оваа одлука, во зависност

од превозните средства – внесувањето, изнесувањето и транзитот на акцизната стока се врши на граничните премини:

1. Со патни превозни средства на:

- ГП Богородица,
- ГП Кафасан,
- ГП Табановце – автопат,
- ГП Блаце и
- ГП Деве Баир.

На граничните премини Стење и Блато се врши внесување и изнесување само на пратки со етил алкохол и други денатурирани алкохоли; алкохол и алкохолни пијалаци (освен вино), а на граничните премини Делчево и Ново Село само пратки со нафтени деривати.

Поради вонредните околности во почетокот на февруари, Владата на Република Македонија донесе вонредна мерка, т. е. внесувањето, изнесувањето и транзитот на нафтени деривати да се врши и на граничните премини Стар Дојран и Меџитлија

(до 5 март 2017 година). По остварениот контакт со грчката царина во врска со оваа одлука, Царинска управа на Македонија доби информација дека од грчка страна влез и излез на нафта и нафтени деривати превозниците може да остваруваат од 13 февруари само на граничниот премин Ники со Меџитлија. Исто така, од нивна страна е забрането и остварување на влез и излез на празни цистерни за нафта и нафтени деривати на граничниот премин Дојрани.

2. Со железнички превозни средства на:

- Железничка станица – Гевгелија,
- Железничка станица – Табановце.

На Железничката станица – Волково се врши внесување, изнесување и транзит преку царинското подрачје на Република Македонија, само со пратки со етил алкохол и други денатурирани алкохоли, алкохол и алкохолни пијалаци (освен вино) и нафтени деривати.

3. Со воздушни превозни средства – на аеродромот „Александар Велики“ во Скопје како граничен премин.

Во март

Полагање на поправен испит за лиценциран застапник

Царинска управа на Република Македонија во март ќе организира спроведување на поправен испит за лиценциран застапник за кандидатите кои неуспешно го положија целиот, односно вториот дел од стручниот испит. Притоа, полагањето на целиот стручен испит е на 9 март, а на поправниот испит (студија на случај) е на 24 март.

Заинтересираните кандидати треба да поднесат пријава за повторно полагање на стручен испит и соодветно платен надоместок до 1 март 2018 година, а часот на одржување на испитите дополнително ќе биде објавен на веб-страницата на Царинската управа. Кандидатите, кои имаат посетено претходна обука за лиценциран застапник, а не го полагаат стручниот испит треба до Царинската управа да поднесат барање за полагање на стручен испит за лиценциран застапник. Кон барањето се поднесуваат и следниве документи: уверение за завршено најмалку средно образование (во оригинал или копија заверена на нотар), потврда од овластен царински застапник или имател на одобрение за поедноставени царински постапки, кај кого е стекнато најмалку една година работно искуство во областа на царинското работење, сертификат за познавање на странски јазик, согласно со член 13, став 1, т. В од Законот за вршење на работи за застапување во царинските постапки (во оригинал или копија заверена на нотар и административна такса од 500 + 50 денари).

Кандидатите, кои успешно го положили испитот за царински застапник можат да ги подигнат уверенијата лично од Царинска управа на Република Македонија, стара зграда, канцеларија 9.

Поради енормното загадување на воздухот во февруари



ГРАД СКОПЈЕ ПРВПАТ ДАДЕ МОЖНОСТ ЗА БЕСПЛАТЕН ЈАВЕН ПРЕВОЗ

Оваа можност, заедно со уште неколку други, беше применета од 6 до 8 февруари, со цел да се намали екстремното загадување на воздухот во Скопје

Со бесплатен јавен превоз во автобусите на ЈСП и на приватните превозници, Град Скопје, во втората недела од овој месец, поточно од 6 до 8 февруари, решаваше можеби еден од најголемите еколошки проблеми во главниот град – загадувањето на скопскиот воздух, обидувајќи се да им помогне на скопјани. Оваа реакција истовремено беше и првата зимава (а и во последните повеќе од десет години) насочена кон намалување на екстремното загадување на воздухот во Скопје, кое викендот пред да се воведо, во градот достигна концентрации на ПМ₁₀ честички до 1.200 микрограми на кубен метар. За какви концентрации на отровните честички стануваше збор, најдобро зборува податокот дека според законските одредби дозволената среднодневна концентрација на ПМ₁₀ честички во воздухот е 50 микрограми на кубен метар. Можноста за бесплатен јавен превоз беше отповикана кога се намали загадувањето под прагот на алармирање, односно кога во согласност со податоците од Министерството за животна средина и просторно планирање, кое е надлежно за следење на квалитетот на воздухот, среднодневните концентрации на ПМ₁₀ паднаа под дефинираниот праг така што серијата од претходни десет последователни дена со високи концентрации беше прекината.

Што покажаа двата дена со бесплатен јавен автобуски превоз во Скопје? Се чини

тоа што и претходно го знаевме. Имено, иако валидаторите во автобусите беа исклучени, кај многумина скопјани затаи совеста и иако имаа право на бесплатен јавен транспорт тоа не го искористија, одеа на работа со своите автомобили и не придонесоа за почист воздух со понудената можност, што инаку ја промовираше градоначалникот Коце Трајановски, кој даде и конкретен пример така што и двата дена наутро на своето работно место патувааше со автобус. Освен бесплатниот превоз, Градот најави, а информираше и дека била спроведена контрола на сите градилишта и на возилата кои ги напуштаат градилиштата. Исто така, скопскиот градоначалник побара од Министерството за внатрешни работи да ги зајакне контролите за почитување на забраната за движење тешки товарни возила, чија крајна дестинација не е Град Скопје и тие да се упатуваат да ја користат скопската обиколница, во согласност со поставената сообраќајна сигнализација. Од друга страна, ја задолжи „Комунална хигиена“ да продолжи со миење на градските улици и со нивно прскање со калциумов-ацетат, соединение за кое се верува дека за себе врзува дел од штетните честички во воздухот и така го намалува загадувањето. Град Скопје, како што беше речено, ја намали и употребата на службените возила, што ги користеа само инспекторите на терен. Инспекцискиот надзор спроведен од Градот врз топланите во Скопје покажал дека сите

работат исклучително на гас и не загадуваат, а градските власти преземаа и мерки за заштита на здравјето на своите вработени, па повозрасните од 60 години, хроничните болни и бремените жени беа ослободени од одење на работа.

Како што беше најавено, бесплатниот автобуски превоз на скопјани ќе се плати од градскиот буџет, а градоначалникот Трајановски ги повика градоначалниците на десетте скопски општини да субвенционираат и од своите буџети и на тој начин да помогнат во реализацијата на предложеното. На некои барања за воведување на мерката пар-непар, од Градот информираа дека во согласност со сегашните прописи, таа не може да се воведо, при што градоначалникот Трајановски апелираше до надлежните министерства (за животна средина и просторно планирање, за внатрешни работи и за здравство) да предложат измени во законот за да може да се спроведува и оваа мерка.

Инаку, како што е познато, според Планот за подобрување на квалитетот на воздухот во Скопскиот плански регион што го изработија Финскиот институт за метеорологија, Австриската агенција за животна средина, Град Скопје и Министерството за животна средина во Скопје и скопскиот регион најголемото загадување со ПМ₁₀ честички во воздухот во главниот град потекнува од загревањето на домаќинствата, и тоа со 32 отсто. Сообраќајот, исто така е причина за загадување на воздухот со учество од околу 20 отсто, а по него со 18 отсто учествува и прашина од градежните активности.

Ј.Б.

Европската комисија објави

СКОПЈЕ ФИНАЛИСТ ЗА НАГРАДАТА ЕВРОПСКА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ



Според одлуката на жирието, градот Скопје е посочен како еден од можните носители на наградата поради активностите за намалување на бројот на автомобили во градскиот сообраќај и заштита на животната средина

Скопје заедно со португалскиот град Лисабон и шведскиот град Малме се градови финалисти во конкуренција за наградата Европска недела на мобилност 2016 година што ја доделува Европската комисија. Според одлуката на жирието, Скопје е посочен како еден од можните носители на наградата поради активностите за намалување на бројот на автомобили во градскиот сообраќај и заштита на животната средина, Лисабон

поради добрите резултати за пренамена на јавниот простор за пешаци, а Малме поради фокусот на користењето велосипеди како одржливо средство за транспорт. Во потесниот избор за наградата „Одржливо планирање на урбаната мобилност“, која се доделува по петти пат, биле и градовите Бијалисток (Полска), Крушевац (Србија), Палма и Валенсија (Шпанија), Прага (Чешка Република), Самос (Грција) и Софија (Бугарија). Изборот на десетте кандидати и од нив селектираните три финалисти е извршен од страна на независен панел за мобилност и експерти за транспорт, и тоа од вкупно 63 пристигнати апликации од 23 држави.

Целта на наградата за Европска недела на мобилност е да ги претстави локалните власти, кои покажуваат значителни напори во промоцијата на одржливата урбана мобилност. Инаку, петнаесеттото издание на Европската недела на мобилност се одржа од 16 до 22 септември 2016 година и во неа земаа учество 2427 градови и гратчиња што претставува досега најголема организирана активност согласно со темата на кампањата „Паметна и одржлива мобилност – инвестиција во Европа“ и мотото „Паметна мобилност, силна економија“. Добитниците на наградите за Европска недела на мобилност 2016 година и Одржливо планирање на урбаната мобилност ќе бидат објавени од еврокомесарот за транспорт, Виолета Балк, и од Даниел Калеа, генерален директор во Директоратот за животна средина, на церемонијата што ќе се одржи во Брисел, на 20 март годинава.

Во четвртото тримесечје во градскиот, приградскиот и меѓуградскиот превоз

Намален е бројот на превезени патници

Бројот на превезени лица во патничкиот превоз во четвртото тримесечје на 2016 година е намален за 8,2 % во споредба со периодот октомври-декември 2015 година. Притоа, според податоците на Државниот завод за статистика, бројот на превезени патници во градскиот превоз е намален за 12,5 отсто, во приградскиот за 0,5 %, во меѓуградскиот за 5,1 %, а во меѓународниот превоз за 6,3 отсто. Меѓутоа, во однос на третото тримесечје од 2016 година, вкупниот број на превезени патници е зголемен за 25,2 отсто, при што во градскиот превоз кај бројот на превезените патници има зголемување за 30 отсто, во приградскиот за 25,4 отсто, во меѓуградскиот за 2,2 отсто, а во меѓународниот превоз е регистрирано намалување, и тоа за високи 27,2 отсто.

Истовремено, во четвртото тримесечје од 2016 година, во однос на истиот период од претходната година, намалување од 13,2 отсто бележи и вкупниот број на патнички километри, а намален е и во градскиот превоз (за 13,8 отсто), приградскиот (за 27,5 отсто), меѓународниот (за 11,7 отсто). Во меѓуградскиот превоз е зголемен за 2,2 отсто. Статистичката споредба со третото тримесечје од 2016 година, покажува дека вкупниот број на патнички километри е намален за 5,6 отсто додека во градскиот превоз е зголемен за 43,1 отсто, во приградскиот за 0,8, во меѓуградскиот превоз за 1,8, а намалување, повторно за високи 37,8 отсто бележи во меѓународниот превоз.

Нова мошне корисна апликација на ЈСП – Скопје

„Трансinfo“ – планер за заштеда на време и за олеснување на превозот

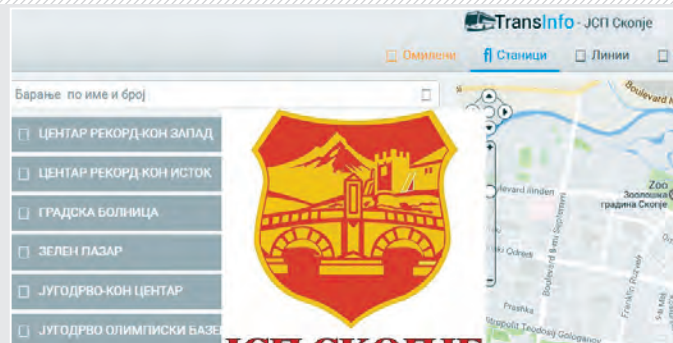
Тоа е планер, кој им помогна на корисниците на јавниот превоз да го испланираат своето патување

„Трансinfo“ е новата апликација на ЈСП – Скопје, која е своевиден планер што на корисниците на јавниот превоз во главниот град треба да им помогне да го испланираат своето патување и со тоа да им го олесни транспортот низ градот. Оваа корисна алатка, содржи три типови помагала што им овозможуваат на граѓаните да ја проверат трасата и времето на патување, а можат да ги најдат како јазичиња на страницата www.info.skopska.mk, информираат од ЈСП.

Така, со бирање на опцијата „станции“, корисникот има јасен преглед на сите почетни станици низ кои стартуваат одредени линии за тоа, за колку време возилото ќе пристигне, односно колкаво е преостанатото време на тргнување на возилата.

Опцијата „линии“ овозможува јасен преглед за одредена линија, точно, сликовито и текстуално ги наведува станиците низ кои поминува возилото на ЈСП – Скопје, за одбраната линија, од почетокот до крајот на рутата.

Опцијата „советник“ треба да им помогне на граѓаните да ја пронајдат соодветната автобуска линија, односно оваа алатка се користи за определување на линијата и трасата на патувањето. Со внесување на почетната точка, каде што се наоѓа патникот и крајната дестинација, може да



се добие информација со која линија да се пристигне до посакуваната цел, дали тој треба да направи префрлување во друго возило, и за колку време ќе пристигне возилото. Доколку се менува маршрутот на некоја автобуска линија, поради работи на патот или други околности, таа информација веднаш се појавува на сајтот – информираат од ЈСП.

Оваа веб-апликација, која на граѓаните им го олеснува превозот и им го заштедува драгоценото време, е приспособена и може да се прегледа и од мобилен телефон, со едноставно пребарување на веб-страницата www.info.skopska.mk, а податоците на неа се обновуваат на секои 30 секунди.

Заспивањето зад воланот – сè почеста причина за сообраќајки

АМЕРИТ
ЦЕНТАР ЗА ОБУКА



КАКО ДА ОСТАНЕТЕ БУДНИ ДОДЕКА СТЕ НА ПАТ?

Одамна е познато дека здравиот, квалитетен сон, покрај правилната исхрана и физичката активност, претставува „трет столб на здравјето“ кај луѓето



Дури 30 % од смртните случаи во сообраќајните несреќи во Европа се предизвикани од заспивање што се поврзува со недостаток на сон кај возачите, а и заморот си го прави своето во прилог на оваа негативна статистика. Ова се податоците од Европското здружение за истражување на сонот, додека едно друго истражување на британски експерти покажало дека возачите на кои им недостасуваат еден или два часа спиење од неопходните и медицински препорачаните седум часа, го удвојуваат ризикот од сообраќајна несреќа. Анализата на повеќе случаи на сообраќајни несреќи им покажала дека кај луѓето кои спиеа само четири часа, дури 11-пати е поголема веројатноста да предизвикаат сообраќајка.

Наведените податоци само се надоврзуваат на некои одамна познати констатации дека здравиот, квалитетен сон, покрај правилната исхрана и физичката активност, претставува „трет столб на здравјето“ кај луѓето и дека поради тоа треба да им се посвети поголемо внимание на некои здравствени нарушувања поврзани со сонот како на пример, ноќната апнеа, која се карактеризира со прекини или тешкотии при дишењето за време на спиењето, предизвикани од блокада на дишните патишта, од

која според истражувањата, страда повеќе од 45 % од светската популација. Притоа, иако поголем дел од ваквите нарушувања можат да се спречат и успешно да се лекуваат, се испоставило дека помалку од 1/3 од заболениите бараат лекарска помош, а заедничко за сите е можноста возачите и сами да си помогнат да не дојдат во состојба да задремат и заспијат зад воланот и така да ги загрозат и доведат во животна опасност сите (вклучително и себе) во возилото кое го управуваат.

Имено, за сите оние кои имаат проблеми со долгото возење особено во вечерните часови, еве пет совети како да останат будни додека се на пат:

- **Отворете го прозорецот** – Ова е поефикасно кога надвор е постудено, отколку во возилото, при што свеж или студен воздух е шок за вашите сетили, кој ве стресува и освежува. Неколкупати вдишете длабоко за да внесете кислород во мозокот!
- **Застанете и направете неколку брзи вежби** – Кратко трчајте околу возилото, направете неколку клекнувања или што и да е што ќе ви го забрза отчукувањето на срцето и ќе ве одржи будни.
- **Одржувајте ги будни сетилата за вкус** – Некои луѓе ова го постигнуваат ако јадат нешто кисело или луто, но и конзумирањето овошје, како: јаболко, портокал, или лимон е од корист. Може да се обидете и со лути бомбони. Безбедноста е важна, па јадете нешто што може да се јаде со една рака
- **Слушајте музика** – Некои експерти велат дека треба да слушате музика што не ви се допаѓа, зашто омилената музика може да ви го засили чувството на удобност и да ве поттикне на спиење. Исто така, гласната и позната музика може да помогне, зашто ве тера на пеење, ве забавува и ве одржува будни.
- **Аудио книги** – Ова е поинтерактивно од претходното, затоа што бара ваша вклученост додека слушате, при што најдобри се мотивациските книги или книгите со инструкции, затоа што бараат активно учество од слушателот и го активираат размислувањето.

Покрај ова, важно е да се знае дека најдобар начин за елиминирање на заморот е одморот, односно сонот, па сите други методи се применуваат само доколку заморот е благ или додека возачот најде соодветно и безбедно место за застанување. Во случај да чувствувате силен замор, застанете што е можно побрзо и отспијте. Евентуалното доцнење некаде можеби ќе ви ја намали платата или ќе ви го загрози работното место, но уште полошо е воопшто да не стигнете на целта поради сообраќајна несреќа. Затоа, одберете безбедност и за себе и за другите учесници во сообраќајот и добро наспијте се пред да започнете или пред да продолжите со возење.

J.C.B.

Ги има наесен, зиме, но знаат да изненадат и напролет

РСБСП со препораки за возење во услови на магла



Во Македонија маглите ги имаме наесен, зиме, но и напролет, поради што Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) има донесено препораки како да постапуваат возачите во вакви временски услови. Имено, РСБСП ги советува возачите при густа магла на патиштата секогаш да користат соборени светла и (или) магленки (при видливост помала од 100 метри), како и четири трепкачи. Во краен случај, може да ја користат дури и сирената на автомобилот и да го отворат прозорецот за да можат да ги слушнат другите возила. Затоа, возењето во вакви временски услови бара потполно исправни светла и бришачи што е воедно и законска обврска за секој возач – да управува со технички исправно возило.

Од РСБСП укажуваат на тоа дека маглата ја намалува ориентацијата во просторот, возачот има погрешна проценка за оддалеченоста со другите возила, а поради влагата во атмосферата доаѓа до лош контакт на гумите со подлогата. Видливоста на патот е условена од густината на маглата, замаглувањето и наросувањето на ветробранското стакло, како и од распрскувањето на светлосните зраци од сопственото возило и од возилата кои доаѓаат од спротивен правец.

– Ваквите временски услови, од возачите бараат особена внимателност и приспособена брзина на возење – велат од РСБСП, каде што нагласуваат дека брзината на движење треба да се приспособи пропорционално со намалената видливост на патот, односно да се вози со брзина со која може да се застане пред која било препрека што ќе се забележи. Притоа, возачите не треба наеднаш да забрзуваат или да забавуваат, не треба да прават ненадејни промени на правецот на движење и во никој случај не треба да сопрат ненадејно.

– Неопходно е и секогаш да се држи безбедно растојание и да се вози блиску до десниот раб од коловозот, никогаш да не се паркира на пат, да се избегнува престигнување и запирање на отворен пат, а доколку запирањето е неопходно треба да се постави соодветна сигнализација за одбележување на возилото, и тоа на поголемо растојание отколку во нормални услови – нагласуваат од РСБСП, каде што предупредуваат и дека ако возач учествувал во сообраќајна незгода во услови на густа магла, а притоа не му биле вклучени светлата за магла – тоа може да влијае на неговата можност да ги искористи правата од осигурувањето на возилото.

РСБСП напоменува и дека кога ќе се излезе од зоната на магла треба да се исклучат светлата за магла, затоа што на тој начин се загрозува безбедноста на останатите учесници во сообраќајот (за ова, според ЗБСП следува глоба во износ од 35 евра во денарска противвредност или на возачот ќе му се регистрираат 20 негативни бода во возачката книшка), а ако не постојат услови за безбедно одвивање на сообраќајот, едноставно да се прекине или да се одложи патувањето.

Министерството за транспорт и ЈП за државни патишта ја презентираа годишната програма за патната инфраструктура



ИЗГРАДБА И РЕКОНСТРУКЦИЈА НА РЕКОРДЕН БРОЈ ПАТНИ ДЕЛНИЦИ

Ќе се започне со изградба на три нови експресни патишта и со реконструкција на преку 40 регионални патишта

– Оваа година во Република Македонија ќе се изградат рекорден број патишта. Ќе продолжиме со изградбата на новите автопатишта, ќе започнеме реконструкција на неколку нови автопатски делници, ќе започнеме со изградба на три нови експресни патишта и со реконструкција на преку 40 регионални патишта – ова го истакна министерот за транспорт и врски, Владо Мисајловски, на заедничката прес-конференција што во средината на февруари се одржа со директорот на ЈП за државни патишта Александар Стојанов, а на која беше презентирана годишната програма за изградба и реконструкција на патната инфраструктура во Република Македонија.

– 2017-та година ќе биде година во која ќе започнеме со изградба и реконструкција на рекорден број патишта до сега. Со истото темпо продолжуваме со изградба



и реконструкција на преку 200 километри автопатска мрежа во Република Македонија. Годинава дополнително ќе започнеме со реконструкција на две нови автопатски делници.

Исто така, оваа година ќе започнеме и со изградба на три нови експресни патишта во должина од над 100 километри и инвестиција од околу 250 милиони евра. Во делот на регионалната мрежа, во моментот, се работи на четири регионални патишта, а ќе започнеме со изградба и реконструкција на 37 регионални патишта што е инвестиција од преку 55 милиони евра – посочи Мисајловски.

Министерот за транспорт информираше дека во тек е изградбата на новиот автопат Демир Капија – Смоквица што ќе се заврши годинава, потоа автопатот од Миладиновци до Штип и од Кичево до Охрид, коишто се очекува да бидат завршени во 2018 година. Се реконструираат и автопатиштата од Смоквица до Гевгелија и од Куманово до Миладиновци, кои ќе бидат завршени оваа година, а делницата од Неготино до Демир Капија, која почна да се реконструира

минатата година ќе биде готова догодина.

Мисајловски најави дека годинава ќе се реконструира автопатот од Велес до Градско во должина од 20 километри и од Скопје до Куманово во должина од 22 километри за што инвестицијата изнесува 7,8 милиони евра, обезбедени преку ИПА-програмата.

Тој наведе и дека е во тек проектирање на нови автопатишта од Гостивар до Кичево и од Скопје до Блаце по што ќе се утврди финансиската конструкција и ќе се одбере моделот за финансирање.

– Паралелно градиме неколку автопатишта, но сакаме да почнеме со изградба на уште еден Кичево – Гостивар и веќе почнавме со проектирање. Станува збор за една од најкрупните инвестиции. Имаме потпишан договор за проектирање, кој најверојат-

граничниот премин и влезовите во Битола. Инаку, во тек е изградбата на првата фаза од експресниот пат од Градско до Прилеп, а годинава ќе започне и изградбата на втората фаза од Градско до Дреново. За третата фаза, од Тројаци до Прилеп, ќе се распише тендер за градба.

Според министерот Мисајловски, во делот на 37-те регионални патишта коишто ќе се реконструираат спаѓаат: Гостивар – Кичево, (инвестиција од четири милиони евра), Скопје – Македонски Брод, делница Близанско – Калугерец (1,6 милиони евра), Сопиште – Говрлево (525 илјади евра), а планирана е и доизградба на регионален пат во Вевчани, со вредност од 330 илјади евра. Ќе се обновуваат и патиштата: Припор – Сопиште (800 илјади евра), Пробиштип – Крупиште (4,8 милиони евра), Неготино – Ка-

жување на патната инфраструктура за годинава се планирани милијарда и шеесет милиони денари со програмите на ЈП за државни патишта и на ЈП „Македонија пат“. Со нив се планира рехабилитација на најоштетените делници, односно возните ленти на патиштата Петровец – Миладиновци, дел од клучката Петровец, дел од патот Петровец – Хиподром, Сарај – Групчин и Богородица – Гевгелија. Годинава ќе се работи и на изградбата на мостот на реката Пчиња, кај Коњаре, ќе се санира мостот на реката Коселска, на реката Пчиња, Луда Мара, изградба на мостот Бабуна, санација на мостот на Вардар кај Удово, на Лакавица кај Неготино...

Покрај ова, со Програмата за подобрување на безбедноста во сообраќајот на Јавното претпријатие се планира да се изврши



СО ПРОГРАМИТЕ НА ЈП ЗА ДРЖАВНИ ПАТИШТА И НА ЈП „МАКЕДОНИЈА ПАТ“ ЗА ОДРЖУВАЊЕ НА ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ГОДИНАВА СЕ ПЛАНИРАНИ МИЛИЈАРДА И ШЕЕСЕТ МИЛИОНИ ДЕНАРИ

но, ќе се подели во три делници и сите ќе се проектираат паралелно. За да можеме да обезбедиме средства, треба да имаме добар проект и да знаеме колку точно ќе чини и со каков пристап ќе одиме, дали со кредитирање, со јавно приватно партнерство или од Буџетот на Република Македонија – рече Мисајловски, притоа најавувајќи и дека во планираните активности за првиот квартал од годинава се: почетокот со градба на експресните патишта од Штип до Кочани, од Штип до Радовиш и од Ранковце до Крива Паланка. Првиот ќе започне со градба на почетокот на градежната сезона, преостанатите два во првиот квартал на оваа година, а ќе се распише и тендер за проектирање за изградба на експресен пат од Битола до граничниот премин Меџитлија, како и на

вадарци, (милион евра), Младо Нагоричане – Кокино – Пелинце (2,5 милиони евра), Куманово – Свети Николе (3,5 милиони евра), како и Берово – Винаца и Делчево – Орешани – Таор, двата со проценета вредност од по 700 илјади евра.

Исто така, Мисајловски посочи и дека во рамките на неколкугодишната програма за одржување на патишта преку „Македонија пат“, за годинава е предвидена и реконструкција на 26 регионални патишта во должина од 47 километри и инвестиција од околу четири милиони евра, а годинава ќе продолжи и реконструкцијата на 47-те улици што беа уништени во поплавите минатата година.

Директорот на ЈП за државни патишта, Александар Стојанов, наведе дека за одр-

светлување на делницата А2 на Коридорот 8 од Скопје – Гостивар, на делницата од Сарај до Матка ќе се осветли клучката Брвеница, Боговиње, Каменеане и Врпчиште, а на делницата А1 Велес – Скопје ќе се осветлат клучките Велес – Југ, Отовица, како и мостовите пред и по Отовица, додека кај регионалните патишта треба да се осветлат клучките Другово, Пехчево, Свети Николе, Овче Поле... Потпишан е договор и за делницата Хиподром – Миладиновци каде што се планира осветлување на клучките Белви и Илинден, како и осветлување на делницата Хиподром – Петровец. Стојанов најави и дека за подобрување на безбедноста во сообраќајот ќе се постави комплетно нова сигнализација од планинскиот превоз Буково до Охрид, како и од Дреново до Прилеп, а при крај е, како што рече, и поставувањето нова опрема на Коридорот 10, главната патна трансферзала во нашата земја.

J.C.B.

Volvo



СТРУЈАТА Е СÈ ПОЧЕСТ ИЗБОР

Минатиот месец Volvo ја забележа продажбата на трилјадитиот автобус задвижуван со помош на струја



Volvo досега продале 3.000 еколошки автобуси кои на некој начин беа задвижувани со електрична енергија

Годината 2010-та не е толку далечна, но во поглед на возилата задвижувани на струја изгледа како дамнешно минато. Оттогаш шведскиот производител Volvo успеа да пласира точно 3.000 хибридни, електрични и електро-хибридни автобуси во 22 земји од Европа, Јужна Америка, Азија и Австралија. На почетокот, повеќе од скромна, продажбата континуирано се зголемуваше и истовремено беше проследена со проширувањето на производствената програма како резултат на постојаниот развој. Денес Volvo нуди повеќе различни системски решенија за електрифициран јавен транспорт, како во поглед на изборот на погонската група (хибридни, електрични) така и според изведбата на автобусите (соло, зглобни, двокатни).

Конкретно, понудата на електрифицираните автобуси на Volvo се состои од следниве модели:

- хибридни модели: Volvo 7900 Hybrid, 7900 Hybrid Articulated (зглобен), Volvo Hybrid Double Decker (двокатен);
- електрохибридни: Volvo 7900 Electric Hybrid, Electric Hybrid Double Decker (двокатен) и

■ електрични: Volvo 7900 Electric.

Разликата меѓу нив е во тоа што хибридните автобуси ги задвижува електрична енергија само кога се приближуваат, стојат и тргнуваат од постојките. За останатото возење е задолжен дизел-погонот. Опремени се со батериски блок, електромотор и помал дизел-мотор. Батериите се дополнуваат при сопирање, така што за ваков автобус не е потребна инфраструктура за нивно полнење. Овие автобуси се за 40 % енергетски поефикасни во однос на стандардните автобуси со дизел-мотор. Електрохибридните автобуси, во најголем дел се задвижувани со електрична енергија. Батериите освен при сопирање се полнат и преку брзи напојувачи во паузите меѓу две тури или преку ноќ. Ваквите автобуси енергетски се



Електрификацијата на јавниот транспорт е процес што оди во само еден правец



поефикасни од вообичаените дизел за 60 %. Електричните автобуси цело време се движат исклучиво на електрична енергија (тие немаат дизел-мотор). Батериите им се полнат при секоја можност, т. е. при сопирање, на постојките, на крај од рутата или преку ноќ во депото. Имаат батерии со значително поголем капацитет и енергетски се за 80% поефикасни од стандардните автобуси со дизел-мотор.

Volvo досега продале точно 3.000 вакви автобуси, од кои во текот на минатата 2016 година, 533 примероци. Најголем дел од нив сообраќаат во Велика Британија, каде што се продадени скоро половината – вкупно 1.425, а потоа следуваат: Колумбија (468), Шведска (196), Шпанија (137), Германија (135), Швајцарија (129) и Норвешка (109). Во последните две години расте побарувачката на вакви возила и во Источна Европа, така што во Полска се вдомија 48, а во Естонија 44 еколошки автобуси на Volvo.

Freightliner Cascadia



ЗА ПОВТОРНО ОСВОЈУВАЊЕ НА АМЕРИКА

Започна да се произведува најнапредниот камион направен во Северна Америка



Freightliner започна со производство на најнапредниот американски камион



Компанијата Freightliner чии корени датираат од 1942 година, а денес е во состав на Daimler, започна со производството на најнапредниот американски камион од heavy-duty класата 8.

Влекачот Freightliner Cascadia настана со инвестиција од 300 милиони долари и петгодишна работа и истражување на кое беа ангажирани 800 инженери. Новиот модел доаѓа како продолжение на популарните серии Cascadia и Cascadia Evolution, за разлика од кои има намалена потрошу-



вачка на гориво од значајни 8 %. Неговите креатори за него ќе кажат дека тој е најекономичниот, најсигурниот и најнапредниот камион направен досега. Со него Daimler Trucks North America има намера да ја покаже своја технолошка надмоќ и да ја докаже лидерската позиција на ова поле, донесувајќи им на купувачите најниски можни трошоци за експлоатација.

За разлика од Европа, на пазарот во Америка вообичаено е да се користат елементи од други производители, кои место конкуренти се третираат како партнери. Така во камионите од серијата Cascadia покрај моторите од сопствено производство се користат погонски склопови и од Cummins. Сепак, најголемото учество е на Detroit Diesel, од каде што доаѓа и најсилниот мотор за Cascadia. Тоа е современиот DD16 агрегат со две брегаста оски, работна зафатнина од 15,6 литри распоредена во 6 цилиндри и силина од 600 KS при 1.800 вртежи во минута, кој максималните 2.780 Nm ги става на располагање при 975 вртежи.

Самиот камион донесува бројни современи сигурносни системи, вклучувајќи ги и Active Brake Assist, Adaptive Cruise Control и Lane Departure Warning, кои се дел од стандардната опрема. Потребно е да се истакнат и можностите за меѓусебно поврзување што во Америка е сè позначајно и веќе опфаќа преку 180.000 камиони. Треба

да се истакне и дека американската влада ги подржува развојните програми кои имаат за цел зголемување на ефикасноста и намалување на потрошувачката на гориво, што на развојната програма SuperTruck II на Freightliner од која настана новата Cascadia ѝ донесе донација од 20 милиони долари.

Daimler Trucks North America е најголемиот производител на камиони во Северна Америка и опфаќа монополски 43 % пазарно учество. Моделите Cascadia беа лансирани во 2007 година, а до денес се продадени во 412.000 примероци.



Cascadia во кабината има и телевизор од 26 инчи



Новата Cascadia има за 8 % помала потрошувачка на гориво во споредба со своите претходници



Денес во Америка 70 % од стоките се транспортираат со вакви камиони

Fuso eCanter



Fuso уште годинава ќе ја понуди третата генерација на овој електричен камион на пазарот

ВОЗДУХ ИЛИ ХРАНА, ПРАШАЊЕТО Е СЕГА

Обединетите нации очекуваат светската популација до 2050 година да нарасне на девет милијарди жители, од кои 70 % ќе живеат во градовите

Во иднина електричните возила ќе имаат голема улога за зачувување на воздухот што го дишаме и тоа не само патничките туку и доставните и лесните камиони. Јануарското загадување на воздухот што го преживеавме ни покажа колку е ранлива човековата околина. Сообраќајот е една од главните причини за тоа. Колку е поурбана средината, толку неговото влијание е поголемо. Ограничувањето на движењето на возилата секогаш е првата мерка што се презема против загадувањето. Се множат примерите низ западните земји каде што на камионите не им е дозволен пристап во строгиот центар на градовите. Но сите тие милијарди жители треба да се прехранат, да си ги обезбедат секојдневните потреби. Денес, лесните

комерцијални возила учествуваат со 80 % во доставата на стока во малопродажната мрежа. Затоа и еко-прифатливоста ќе станува сè позначаен фактор при набавката на возила за дистрибуција.

Една од солуциите за чист урбан транспорт на кратки релации е третата генерација на електричниот камион Fuso eCanter. Визуелните измени го издвојуваат овој седум и пол тонски камион од стандардниот модел. ЛЕД-светлата и уникатната маска му даваат атрактивен изглед. Во редицајниот ентериер се среќава таблет кој може да се поместува. И овде ЛЕД-осветлувањето е присутно, давајќи модерен призвук на класично организираната кабина на камионот. Од интензивната употреба на неговите претходници беа собрани богати иску-

ства. Систематското подобрување на сите системи му донесе нови предности како во поглед на автономијата, така и кај трошоците за експлоатација. Новиот eCanter има синхрон електромотор со перманентни магнети, односно без четкички. Импресивната моќност од 185 kW се пренесува на задните тркала преку стандардна едностепенна трансмисија. Вртежниот момент од 380 Nm е на располагање уште во првата секунда по тргнувањето. Во зависност од изведбата на телото и товарот, може да помине повеќе од 100 километри без потреба за полнење на батериите. Тие се поделени во блокови од по 14 kW и се сместени ниско на шасијата. Водено се ладени, имаат долги сервисни интервали и висока ефективност. За нивно полнење постојат две опции. Првата е на стандардна мрежа за седум часа, а втората е со специјален напојувач до 80 отсто за само еден час. Се подготвува и трета којашто истиот капацитет ќе го обезбеди за половина час.

Fuso eCanter има сосема солидна бруто-носивост од 4,6 тони. Годинава ќе биде произведен во мали серии, наменети за купувачите во Европа, САД и Јапонија. Ќе им биде понуден со повеќе комбинации на батерии. Тоа на корисниците ќе им овозможи да го изберат вистинското возило за своите потреби во поглед на автономијата, носивоста и цената. Од Fuso велат дека благодарение на ниските трошоци за експлоатација и одржување, eCanter ќе се исплати по само три години. Своето тврдење тие го засноваат на собраните податоци од досегашните корисници, кои во просек прокнижиле по 1.000 евра заштеда на секои 10.000 поминати километри.



eCanter на купувачите ќе им биде на располагање со повеќе комбинации на пакети батерии

Mercedes-Maybach G650 Landaulet



Mercedes-Maybach G650 Landaulet е долг 5,35 и висок 2,24 метри

Ласините се потврдија, но не во целост – Maybach навистина подготвувал теренец, ама не оној за кој се мислеше. Спакуван без машиничка, Mercedes-Maybach G650 Landaulet пристигна како подарок за денот на вљубените, предизвикувајќи ги сите да се вљубат во него. Уникатноста му ја гарантира претседателски отворената каросерија, а ексклузивноста стриктно лимитираното производство. Екстремните off-road способности ќе ги изградуваат и оние што го слават Свети Трифун, а бескомпромисниот луксуз – сите. Сверхката механика е заснована на AMG битурбо 6,0 литарскиот V12 мотор со 630 KS и 1.000 Nm. Опремен е со редуктор и диференцијали кои стопроцентно се блокираат, а за клиренс од 45 сантиметри дел од заслугата имаат и мамутските 325/55 R22 пневматици. Задните седишта се исти како и во S-класата, но не стандардната туку онаа на Maybach. Тоа значи дека се местат во безброј насоки, а патниците на нив можат да се релаксираат со масажа. За пијалакот да биде како што треба, се задолжени термичките држачи за чаши, а за приватноста – стаклото што го одвојува просторот од возачот. Уникатна особина на стаклото е што може со притисок на копче од транспарентно да стане замаглено.

Волшебната комбинација на луксузот на Maybach и теренската грубост на G-класата има и волшебна цена. За неа од Mercedes мудро молчат, но најхрабрите шпекулации ја позиционираат горе-долу околу половина милион евра. Точната сума ќе ја дознаат само 99 избрани среќници од Европа, Русија и Блискиот Исток.

НА РИВИЕРАТА СЕ СЛАВИ НАГОЛЕМО

Светскиот џет-сет не можеше да посака подобар подарок за денот на вљубените



Се претпоставува дека овој екстравагантен теренец ќе чини околу половина милион евра

Opel Crossland X



За Crossland X од Opel велат дека е возбудливо различен

СМЕЛО НАПРЕД, НО МАЛКУ НАЛЕВО

Новиот Opel Crossland X на купувачите од класата мали возила им носи јасна порака

Со градски стил и опуштен SUV имиџ, новиот Crossland X ја дополнува понудата на Opel на трендовски начин. Остар и компактен надвор, а простран и флексибилен однатре, тој ги комбинира својствата на две класи возила. Можеби ќе звучи конфузно, но од Opel тврдат дека новиот кросовер нема да се меша со публиката на која ѝ се допаѓа Mokka X. Иако имаат слични димензии, вистинската разлика е во тоа што Crossland

X ќе го заземе местото на Meriva во гамата на Opel. Тој ќе доаѓа само со погон на предните тркала и ќе има помал клиренс од Mokka. Изгледот му е типично кросоверски, но се обраќа на оние кои повеќе се фокусирани кон семејните потреби. Дизајнот е смел со многу стилски разубавувања, а внатрешноста модерна и максимално искористена. Практичноста му ја зголемуваат и мноштво функционални решенија, меѓу кои лизгачките задни седишта. Кога се во

најоддалечена позиција, во багажникот на Crossland X ќе собере 410 литри. Љубителите на техниката ќе се насладуваат на инфо-забавниот систем, а ќе можат и безжично да ги полнат своите мобилни телефони. Секако, широката палета електронски системи ќе му помага на возачот и ќе се грижи за безбедноста.

Opel Crossland X е заеднички развиен со PSA-групацијата и ќе ја има истата платформа од идните Peugeot 2008 и C3 Picasso. Не би се изненадиле и ако моторите им се исти. Crossland X ќе започне да се продава налето, а веднаш потоа ќе пристигне и неговиот поголем брат Grandland X.

Seat Ibiza

Ибериско змејче

Новата Seat Ibiza ќе го зголеми притисокот во европскиот супермини сегмент

Со нова платформа и со повеќе технологии, Seat Ibiza започна да го трча петтиот круг од својот магичен живот. Пристигна на овој свет како намалена форма на Leon што и не беше изненадување. Оние што желно ја очекуваа можеби бараа повеќе, но ќе мора да се задоволат со фамилијарниот изглед за кој сите сметаат дека е доволно провокативен за да биде успешен. Прецизниот поглед ќе открие неколку нови детали и тоа е сè. Наместо нов дизајн, шпанскиот адут во супкомпактната класа, на купувачите ќе им понуди повеќе простор и подобри возни својства. Тоа го овозможува фамозната MQB платформа, адаптирана за користење во европскиот супермини сегмент. Со неа Ibiza не порасна во должина туку само во широчина, што заедно со поголемото меѓусебно растојание ѝ донесе повеќе простор во ентериерот. И багажникот е значително поголем, со што се елиминирани двете најголеми

забелешки на досегашната генерација.

Мало разочарување е што со новата платформа Ibiza не доби и подрастични промени во моторната понуда. Барем не на почетокот на продажбата која ќе стартува во јуни, кога Ibiza ќе биде на располагање со трицилиндрен еднолитарски TSi мотор со 95 и 115 коњски сили. И 1,6 литарскиот дизел ќе доаѓа со иста-

та моќност, но ќе има и послаба верзија со 80 коњски сили. Притисокот во слепоочниците ќе биде зголемен подоцна годинава кога Ibiza ќе биде понудена со новиот 1,5 литарски бензинец со 150 коњски сили. Одлично вклопувајќи се со FR ливрејата, тој ќе ја предизвика желбата на светот подобро да се запознае со динамичноста на новиот модел.



Петтата генерација на Seat Ibiza доби нова платформа, повеќе технологии и изглед од Leon

Ferrari 812 Superfast

ЗАСЛУЖЕНА ОЗНАКА

Со својот 6,5 литарски V12 мотор со 800 коњски сили, новиот Ferrari 812 Superfast сосема заслужено ја носи таа ознака

Настапувајќи како наследник на F12 Berlinetta, новиот 812 Superfast ќе го продолжи неговиот предводнички GT успех со епитетот најсилен произведен сериски автомобил на куќата од Маранело. За него е задолжен новиот атмосферски мотор кој со помош на седумстепената трансмисија ќе ги потера задните тркала до првите сто километри на час за 2,9 секунди. Бидејќи никој нема да запре тука, тој ќе продолжи до максималните 340 километри на час. Сепак, побитна карактеристика е способноста на моторот да се врти до 8.500 пати во минута, што му дава провокативен карактер на тркачки патеки иако како GT-модел 812 Superfast не е првенствено наменет за тоа. Токму затоа,

и новиот супербрз Ferrari има електрично серво-управување кое работи во содејство со Slide Slip Control-системот.

Од стилска перспектива, 812 Superfast е повеќе еволуција на F12 отколку нов модел. Сепак од Ferrari велат дека иако обликот и големината им се слични, сите панели од каросеријата се нови. Како и да е, изгледот му е истовремено заканувачки и господски

надмен. Се забележуваат поголемата маса, новите светла и хаубата со отвори за воздух над нив. Од страна, моќните линии на F12 дополнително се акцентирани, а задниот дел е направен да изгледа позастрашувачки. Аеродинамиката е подобрена, но кабината е скоро иста.



812 Superfast е најсилниот досега произведен сериски автомобил на Ferrari

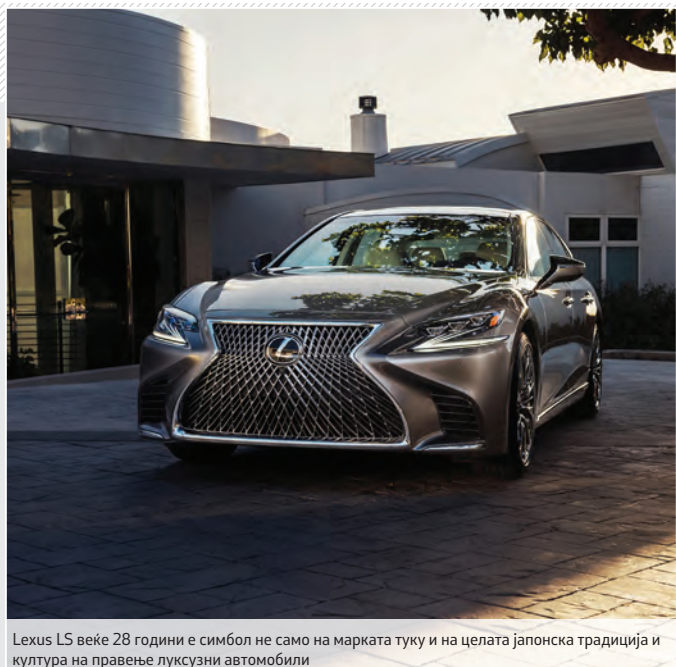
Lexus LS

Свездени патеки, петти дел

И новата генерација на Lexus LS има амбиции да го смени светот на премиум-возилата

Поминаа цели 28 години откако беше покажан Lexus LS. Оттогаш многу работи се сменија – марката од регионалната луксузна филијала на Toyota стана глобален технолошки предводник, а моделот ја доживеа премиерата на петтата генерација. Имаше многу симболика во нејзиното претставување, но сè, главно, се сведува на едно – како и некогаш, оваа лимузина и сега има амбиции да го смени светот на премиум-возилата. Мокната динамична појава која ѝ ја дава купе-силуетата го рефлектира уникатниот јапонски идентитет и пристап кон луксузот. „Lexus LS не е само симбол на марката туку и на целата јапонска традиција и култура на правење луксузни автомобили. Затоа, секогаш мора да биде пред другите“ – со овие зборови го опиша главниот инженер Тошио Асахи.

За Lexus LS е искористена продолжената платформа од спортскиот LC Coupe. Димензиски не се разликува многу од претходникот – должината и понатаму му е преку 5,2 метри. Просторот за патниците – не треба да се коментира. Исто така, и неговата обработка и пополнетост се на луксузно ниво. Мноштвото визионерски технологии само го потврдуваат она што веќе 28 години го знаеме за овој модел. Она што не го знаеме е дека сега има малку поспортска душа. Покрутото динамички контролирано потпирање му обезбедува супериорен баланс меѓу комфорот и перформансите. За нив ќе биде задолжен нов 3,5 литарски твин-турбо мотор,



Lexus LS веќе 28 години е симбол не само на марката туку и на целата јапонска традиција и култура на правење луксузни автомобили

во чиј развој се користени технологии од формула 1. Максималните 415 коњски сили и забрзувањето до сто километри на час за 4,5 секунди го потврдуваат тоа.

Словачка

Ограничување во превоз на стока

Возила

Камиони и комбинирани возила со вкупна тежина повеќе од 7,5 т, камиони со вкупно дозволена тежина повеќе од 3,5 т со приколка или полуприколка

Област

На автопатиштата и магистралните патишта (Класа 1)

Забрана

Во недела и државни празници од 00:00 ч. до 22:00 ч., саботите помеѓу 1 јули и 31 август од 7:00 ч. до 19:00 ч.

Возила

Специјални возила и коли со ширина што надминува 0,60 м

Забрана

Во периодот од 1 јули и 31 август: на последниот работен ден пред сабота или државен празник и на последниот ден од серија државни празници, од 15:00 до 21:00 ч.



Исклучоци

- Автобуси, караван;
- Возила на оружените сили, полицијата и службата за безбедност на Република Словачка;
- Возилата кои се неопходни за сезонски земјоделски работи;
- Возила за превоз на медицински инструменти, биолошки или фармацевтски производи во болниците и во медицинските институции, или за да обезбедат функционирање на медицинска опрема во болниците и во медицинските установи;
- Возила за комбиниран превоз или за товарење/растоварање бродови или возови во рамките на територијата на Република Словачка;
- Возила кои се користат за културни или спортски настани, а особено за транспорт на бродови, мотоцикли, коњи, птици и сл.;
- Возилата за помош, потребни на местата на несреќи или природни катастрофи;
- Возила за превоз на опасни материи;
- Возила, кои се користат за снабдување на бензински пумпи;
- Возила за превоз на прехранбени производи и добиток.

Доколку од страна на полициски службеник се бара тоа, за време на периодот на забраната за возење, возачот мора да докаже дека неговото возило се користи за една од горенаведените цели.

Отстапувања

Во согласност со членот 9, §140 на законот од 2009 година, овластувања за возење за време на часовите за ограничување на возењето може да се добијат во вонредни и во неизбежни случаи, доколку тоа не ја загрозува јавната безбедност. Ако е потребно одобрение за подрачјето на еден регион, релевантниот инспекторат за регионален сообраќај е надлежен да постапува по барањето за изземање. Доколку е потребно овластување за областа што опфаќа повеќе од еден регион, барањето за ослободување треба да се адресира до Одделот за сообраќајната полиција на Претседателството на полицискиот корпус (Odbor dopravnej polície Prezídia policajného zboru), Racianska 45, 812 72 Bratislava тел.: +421 9610 50221. Барањето за издавање на дозволи е предмет на административни такси. Овластувањето се доделува доколку барањето е оправдано и има сертифицирани документи кои укажуваат на потребата на превозот. Овластувањето останува во сила за период од 30 дена.

Државни празници 2017

- | | |
|----------------|---|
| ■ 1 јануари | Нова година |
| ■ 6 јануари | Богојавление |
| ■ 14 април | Велики петок |
| ■ 17 април | Велигден |
| ■ 1 мај | Ден на трудот |
| ■ 8 мај | 1945 Примирје |
| ■ 5 јули | Св. Кирил и Св. Методиј |
| ■ 29 август | Годишнина на Народното востание во Словачка |
| ■ 1 септември | Ден на Уставот |
| ■ 15 септември | Пресвета Богородица на седум жалости |
| ■ 1 ноември | Ден на сите светци |
| ■ 17 ноември | Денот на борбата за слобода и демократија |
| ■ 24 декември | Бадник |
| ■ 25 декември | Божиќ |
| ■ 26 декември | Свети Стефан |

Извор: CESMAD Словачка, февруари 2017



РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА 02 32 98 224

Швајцарија**Ограничувања во превоз на стока****Возила**

Тешки моторни возила со максимална дозволена тежина повеќе од 3,5 т, зглобни возила кога дозволената тежина на комбинацијата на возила надминува 5 т, возила со приколка чија дозволена вкупна маса надминува 5 т, индустриски трактори и моторни возила. (Моторните возила што се користат за превоз на патници, земјоделските возила и приколките се исклучени од ограничувањата).

Област

Низ Швајцарија

Забрана

Недели и државни празници од 00 ч. до 24:00 ч., Во вечерните часови од 22:00 ч. до 5:00 ч.

Државни празници 2017

- 1 јануари Нова година
- 14 април Велики петок
- 17 април Велигден
- 25 мај Ден Вознесение
- 5 јуни Духовден
- 1 август Ден на државноста
- 25 декември Божиќ
- 26 декември Денот на Свети Стефан

Ако некој од горенаведените датуми не е одмор во еден од кантоните или во дел од кантон, не постои забрана во тој кантон. Но, на

кантоните им се дозволува да сигнализираат ограничувања по налог (како на пр. за Вале и Тичино). Кантонските забрани за државни празници не се однесуваат на транзитниот сообраќај.

Возењето е забрането и:

- Од 13 април во 22:00 ч. до 15 април во 5:00 ч.
- Од 15 април во 22:00 ч. до 18 април во 5:00 ч.
- Од 24 мај во 22:00 ч. до 26 мај во 5:00 ч.
- Од 3 јуни во 22:00 ч. до 6 јуни во 5:00 ч.
- Од 31 јули во 22:00 ч. до 2 август во 5:00 ч.
- Од 23 декември во 22:00 ч. до 26 декември во 5:00 ч.
- Од 30 декември во 22:00 ч. до 2 јануари 2018 година во 5:00 ч.

Освен во случај на превоз на опасни материји, одредени ограничувања се однесуваат и на употребата на тунели.

Отстапувања

Отстапување за покривање на целата територија на Швајцарија може да се издаде од страна на властите на кантоните овластени за патувањата или на кантонот во кој започнува патувањето, а кое е предмет на овластување. Распределбата на одобренјата не е во надлежност на кантонот, ако не станува збор за неговата територија.

За странски возила, одобренјата се издаваат од:

Office fédéral des routes
Centre d'intervention Gotthard Postfach
CH – 6487 Göschenen
Tel: (+41 41) 885 03 20
Fax: (+41 41) 885 03 21
e-mail: sonderbewilligung@astra.admin.ch
URL: www.sonderbewilligung.ch

Извор: ASTAG, февруари 2017

Проценка на транспортни средства и недвижен имот

- ✓ брзо
- ✓ ефикасно
- ✓ чесно
- ✓ економично
- ✓ законски

МОЖНОСТ ЗА
ПОВРАТ
НА ДДВ



PAY TOLL



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

- АВСТРИЈА
- БЕЛГИЈА
- БУГАРИЈА
- ВЕЛИКА БРИТАНИЈА
- ГЕРМАНИЈА – патнички
- ДАНСКА
- ИРСКА
- ЛУКСЕМБУРГ
- НОРВЕШКА
- ПОЛСКА
- СЛОВЕНИЈА
- СРБИЈА
- ФРАНЦИЈА
- ХОЛАНДИЈА
- ШВЕДСКА
- ФИНСКА

ИНФО

Холандија

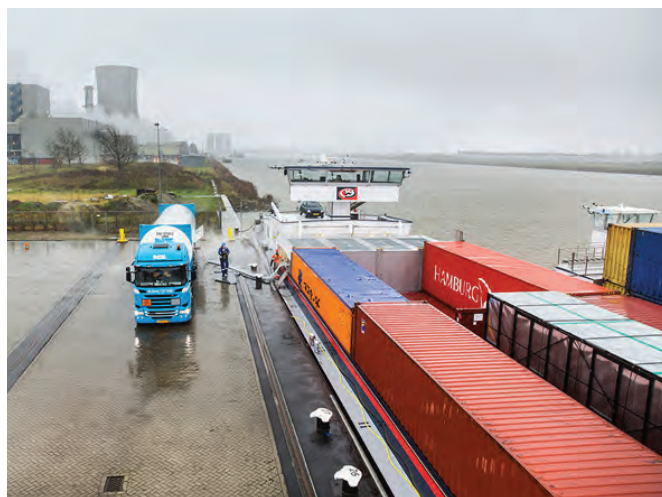
Претешки товари

Возила за придружба

За исклучителни транспортни операции на возила со ширина помеѓу 4,00 м и 4,50 м, потребно е придружно возило со должина помеѓу 40 м и 50 м или тежина до 100 т. За оние со ширина од над 4,50 м, со должина од над 50 м или вкупна тежина од над 100 т, потребни се два придружни автомобили. На споредните патишта, се применуваат долните граници во однос на барањето за придружба на возилото.

Од јануари 2001 година, услугата придружба веќе не се испорачува од страна на холандската полиција туку од страна на акредитирани компании.

Возилата што превезуваат исклучителни товари се предмет на ограничување во возењето (qv).



Тунели

Овластената максимална висина на тешки товарни возила е 4 метри. Повеќето тунели во холандската патна мрежа овозможуваат одреден степен на слобода, но ова се разликува од тунел до тунел. Како општо правило, официјално ослободување за користење на тунели е потребно кога возилото надминува 4 метри. Казната за надминување на дозволена висина на тунел е од 700 до 900 евра.

Неколку тунели во мрежата на холандскиот автопат бараат посебно внимание во поглед на дозволените височини, особено:

- Velsertunnel, A22 автопатот помеѓу Beverwijk и Velsen;
- Coentunnel, A10 обиколница Амстердам Запад. Степенот на слобода се разликува по насока;
- Zeeburgertunnel, A10 обиколница Амстердам Исток;
- Drechtunnel, A16 автопатот помеѓу Dordrecht и Rotterdam и
- Swalmartunnel, A73 автопатот меѓу Roermond и Venlo.

За возачите е важно да ги разберат знаците поставени на повеќето тунели на автопатите и да ги следат упатствата доколку нивното возило го активира системот за детекција.

Овластување

За возилата, кои ја надминуваат максималната дозволена тежина и димензии, барањето за одобрување треба да се достави до:

RDW

Deptment TET (Toelating Exceptioneel Transport) Europaweg 205
PB 777

2700 BO Zoetermeer

телефон: (+31 79) 345 81 34 Факс: (+31 79) 345 80 22

Извор: TLN, февруари 2017 година

071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 967

ddv@amerit.org.mk



ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 07/2017

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	172.00	-	169.00
Андора	EUR	1.105	1.165	0.945
Аргентина	ARS	-	-	16.230
Ерменија	AMD	370.00	390.00	340.00
Австрија	EUR	1.190	1.322	1.126
Белорусија	EUR	0.586	-	0.606
Белгија	EUR	1.440	1.527	1.333
БиХ	BAM	1.84	-	1.83
Бразил	BRL	3.77	-	3.11
Бугарија	BGN	2.12	2.37	2.13
Чиле	CLP	756	800	487
Хрватска	HRK	9.62	-	8.89
Чешка	CZK	30.65	-	29.87
Данска	DKK	10.59	-	8.85
Естонија	EUR	1.211	1.261	1.211
Финска	EUR	1.510	1.586	1.372
Франција	EUR	1.435	1.502	1.292
Грузија	GEL	2.25	2.35	2.09
Германија	EUR	1.350	-	1.167
Грција	EUR	1.546	1.658	1.291
Унгарија	HUF	370.00	-	382.00
Ирска	EUR	1.399	-	1.269
Италија	EUR	1.575	-	1.420
Јапонија	JPY	130.90	141.70	110.30
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.164	1.213	1.084
Литванија	EUR	1.185	1.254	1.095
Луксембург	EUR	1.190	1.256	1.016
Македонија	MKD	66.50	68.50	53.00
Мексико	MXN	17.79	-	17.05
Молдавија	MDL	17.99	18.62	15.47
Црна Гора	EUR	1.290	1.330	1.160
Холандија	EUR	1.679	1.755	1.330
Норвешка	NOK	16.29	-	15.35
Перу	PEN	3.60	4.05	2.68
Полска	PLN	4.68	4.96	4.57
Португалија	EUR	1.537	1.579	1.321
Романија	RON	4.71	5.21	4.65
Русија	RUB	39.00	-	37.67
Србија	RSD	143.40	-	150.90
Словачка	EUR	1.315	-	1.164
Словенија	EUR	1.297	1.373	1.189
Шпанија	EUR	1.241	1.366	1.124
Шведска	SEK	14.22	14.82	14.00
Швајцарија	CHF	1.460	1.500	1.530
Турција	TRY	5.14	5.43	4.65
Украина	UAH	24.46	25.51	22.08
В. Британија	GBP	1.200	1.311	1.223
САД	USD	0.606	-	0.676
Уругвај	UYU	45.90	47.60	41.80

КАМИОНИ



Продавам

Волво ФХ 440 мега, еуро 5, плус приколка, со направен сервис, во одлична состојба, помина-ти 1.150.000 км. Камионот е во Скопје и може да се види во секое време. Цена по договор.

070/464-444

Волво ФХ 500 кс, од 2012 година, со пумпа, долно полнење, сонди за ново гориво, Алфонс Хар бројчаник дигитален и стапач за белешка. Возилото е ново како од фабрика.

076/667-777

Волво ФХ 12, од 1996 година, променети сет-ламела и многу други делови. Регистриран е до февруари 2018. Цена по договор. Итно!

070/324-112

ДАФ 105/460, еуро 5, од 2007 година, со поминати 960.000 км, во одлична состојба, редовно сервисиран и одржуван и приколка Шмитц од 2001 година.

070/325-599, 078/325-599

МАН ТГА 18 430, од 2005 година, кипер, ретардер, со 16 брзини. За повеќе информации јавете се.

076/225-435

МАН ТГА 440, од 2006 година, во одлична состојба, комплетно сервисиран, на БГ таблички. Камионот е во Скопје, може да се види.

075/355-641

МАН ТГА 430, еуро 4, од 2006 година, во супер-состојба, регистриран до март 2017 година, со фул-опрема, ретардер, клима, фрижидер, вебасто, грејачи на седишта, на ретровизори, направен е комплетен сервис, сменети сет-ламела, нови инјектори, пумпа за висок притисок, гуми предни 95 %, задни 70 % и полуприколка Шмитц, од 1998 година, регистрирана до септември, гуми 100 %, сменети гуртни на сите тркала, лагери, во одлична состојба, може и посебно и во комплет.

070/694-331



МАН 463, во перфектна состојба, со нови ди-скови, акумулатори, предни и задни гуми, тем-помат и ретардер, плочки, нови гуртни, фрижи-дер, регистриран до октомври 2017 година, во одлична состојба. Цена по договор.

070/303-027; 070/216-536

Мерцедес кипер 19 26, со сандак долг 4,80 м.

071/841-095

Мерцедес Актрос 18 43, од 1997 година, со зелен картон. Камионот е сочуван и се уште е во



работна состојба, комплет е со полуприколка Шмитц од 2005 година и е регистриран.

071/342-369

Мерцедес 15241, со рампи за качување маши-ни и кран, во одлична состојба.

070/212-407, 070/362-157

Мерцедес 12 13 и Мерцедес 814.

078/353-522

Мерцедес Бенз Актрос 18 41, од 2006 годи-на, со ретардер, клима, фрижидер, нови гуми. Може замена за Актрос еуро 3 или за патничко возило.

070/242-898

Мерцедес Актрос 1832, од 2009 година, со ретардер, клима, електрика на стакла, грејачи на седишта и ретровизори, хидраулична пумпа, гуми 90 % итн. Регистриран е и со зелен кар-тон, поминати реални 523.000 км, должина на товарен простор 7,30 м, висина 2,60 м, дозво-лена носивост 9.500 кг. Направен е комплетен сервис во Актрос сервис Скопје.

070/336-349

Мерцедес Атего 8.17 фургон, вкупна маса 8.500 кг, носивост 3.110 кг, должина на сандак 6,50 м, рампа, нови гуми, во беспрекорна сос-тојба, поминати 250.000 км, од 1998 година, регистриран до мај 2017 година. Цена 9.800 евра + 18 % ДДВ.

076/276-744

Мерцедес Бенз Атего 816 Блутек, јачина 147 кв, дизел, менувач со шест брзини, еуро 4.

071/787-148

Два камиони Мерцедес Бенз Атего, комплет со приколка, носивост 25 тони, димензии на камион 7,75 м x 2,5 м x 3,05 м, димензии на приколка 7,75 м x 2,5 м x 3,05 м, со поминати 800.000 км. Приколките се марка Ханглер, со САФ осовини.

078/249-381

Мерцедес Бенз Актрос, еуро 5, од 2007 годи-на, мегаспејс кабина, ретардер, два резервоари 1.200 литри, одлични гуми, редовно сервиси-ран, во екстра-состојба. Камионот е во наша сопственост од 2011 година, увезен е од трак-стор Холандија, без мана, подготвен за работа.

078/221-978

Сканија 124.400, од 1999 година, регистрира-на до август 2017 година, со ретардер, клима, предни гуми нови, погон 60 % здрави и по-луприколка Лангендорф, во одлична состојба, од 1999 година, триосовинка, регистрирана до 23.1.2017 година, гуми 70 – 80 %, тежина ком-плет 13.900 кг.

070/324-503, 071/324-503

Сканија 112 кипер, со милер сандак, со два ци-линдри, во одлична состојба.

077/658-133

Сканија 420, од 2003 година, во супер-сос-тојба, со два резервоари од по 700 л, еуро 3. Може и замена за патничко возило со наша или со ваша доплата.

071/227-733

АВТОБУСИ



Продавам

Автобуси Сетра, три на број, од 1996 година.

070/212-230



Високотуристички автобус Неоплан ВИП 3316/3 СХДЛ, од 2005 година, со МАН мотор 480 кс, еуро 4, со поминати 665.187 км, со дво-озонска клима, ретардер, интардер, темпомат, ТВ, ДВД, фрижидер, клима, кујна, ВЦ, навига-ција итн. Регистриран до март 2017 година, со 58 ВИП седишта, нови гуми, цена 39.999 евра + 18% ДДВ, без замени.

078/321-713

ДЕЛОВИ



Продавам

Ладилници Ламберет и Шмитц, со исправни термокинзи.

070/214-472

Делови за Мерцедес 12/13.

070/980-981

Полуприколка Кроне, на БГ таблички, во од-лична состојба, со четири нови гуми.

070/226-814

Дабл роад камионски гуми од повеќе моде-ли, за секоја гума бесплатна монтажа, бесплат-но карго низ цела Македонија.

075/212-212

Полуприколка Кроне од 2003 година, во пер-фектна состојба.

070/459-077

ОГЛАСИ [преку SMS и e-mail]



Испратете го Вашиот ОГЛАС како SMS на:

070/40 11 11 и 070/40 11 07

или како e-mail на:

bizkontakti@yahoo.com

Внесете го Вашиот телефон или e-mail адреса.

Иако често е обратното, сепак...

И ВОЗОВИТЕ СЕ ВОЗАТ НА КАМИОНИ!



Двата последни патнички возови набавени од Кина неодамна пристигнаа во скопската Железничка станица, натоварени на камиони, со сета потребна опрема за нивна монтажа

Кон крајот на јануари и во првата недела од февруари, во Македонија пристигнаа двата последни патнички возови, набавени од кинеската компанија ЦСР, а кои ќе се користат од ЈП Македонски железници – Транспорт. Она

што на многумина им остави впечаток при нивното пристигнување на крајната дестинација, Железничката станица во Скопје, е што тие беа довозени и беа убаво стокмени на камиони со сета неопходна опрема за нивна монтажа (најчесто гледаме обратни

ситуации – возови натоварени со автомобили и други патни превозни средства). Со тоа, нивното доаѓање во Македонија беше и практичен пример за придобивките на комбиниранiot транспорт, при што возовите беа испорачани од Кина со бродови, кои ги транспортираа во Солунското пристаниште, за оттаму со камионски превоз да бидат допремени на скопската железничка станица. Притоа, секаде каде што поминуваа, камионските композиции предизвикуваа воодушевување, па и стравопочит, иако многумина и не беа запознаени со тоа што се крие зад сините церади, со кои беа покриени возовите.

По извршените технички подготовки и пробни тестирања, новите возови во март ќе почнат да сообраќаат од Скопје кон Гевгелија и долж железничката мрежа во земјата, притоа опасно конкурирајќи им на патните автобуски превозници. Сепак, заедно, тие значително ќе го подобрат капацитетот на македонскиот транспортен систем, а се разбира и меѓусебно ќе се помагаат, како и во овој случај, т. е. кога возовите се возеа со камиони до стартната железничка станица во Скопје, каде што се монтираат и од каде што потоа тргнуваат да си ја вршат функцијата за која и се набавени.

Ј.С.Б.

ВИЦОВИ

Доцна навечер, по полноќ, звони телефонот...

Срипува Боки и ѝ вика на Ботка:

- Јави се! Ако е за мене - не сум тука!

Ботка се јавува:

- Ало, да, да дома е!

Боки нервозно ѝ се издерува:

- Глупачо, ти реков ли да не кажуваш дека сум дома!

А Ботка на тоа:

- За мене беше бе, шооо!

Разговараат Боки и Коки:

- Вчера те видов како те сопре полиција, што направи?

- Возев пребрано!

- Мислиш пребрзо?

- Да возев пребрзо немаше да ме фатат!

Сообраќајна полиција пристигнува на местото на сообраќајката:

- Со кого се судривте? - прашува полицаецот.

- Немам поим, избега! - вели возачот на возилото што стои на патот.

- Како избега, каде?

- Ене онде, низ провалијата!

На автопат Боки ја вози колата околу 200 km/h. Наеднаш му излегува полицаец, Боки гази на кочницата и застанува. Излегува тој од возилото и се обидува со пријателски тон да го одоброволи полицаецот да не му пише казна:

- Што е друже пребрзо ли возев?

На тоа полицаецот му вели:

- Не возеше пребрзо, туку прениско леташе!

Боки влегува во аптека и прашува:

- „Вијагра“ за жени, имате?

Аптекарката:

- Златарата е од спротива!

Неделно попладне... Боки со тивок и болешлив тон ѝ се обраќа на својата жена:

- Боткее, душооо, најмила моја! Ако умрам не останувај вдовица - омажи се и биди среќна! И погрижи се новиот маж да ги образува и воспита правилно нашите деца!

- Лелеее, Боки, те молам, не ме мачи повеќе! Обична супа е! Ако сакаш јади, ако не сакаш - не јади!

Ботка влегува во аптека и ја прашува аптекарката:

- Ве молам, што е подобро за мојот сопруг - лекселиум или дијазепам?

Аптекарката по малку зачудено:

- А која е дијагнозата?

- Чанта од 200 евра!

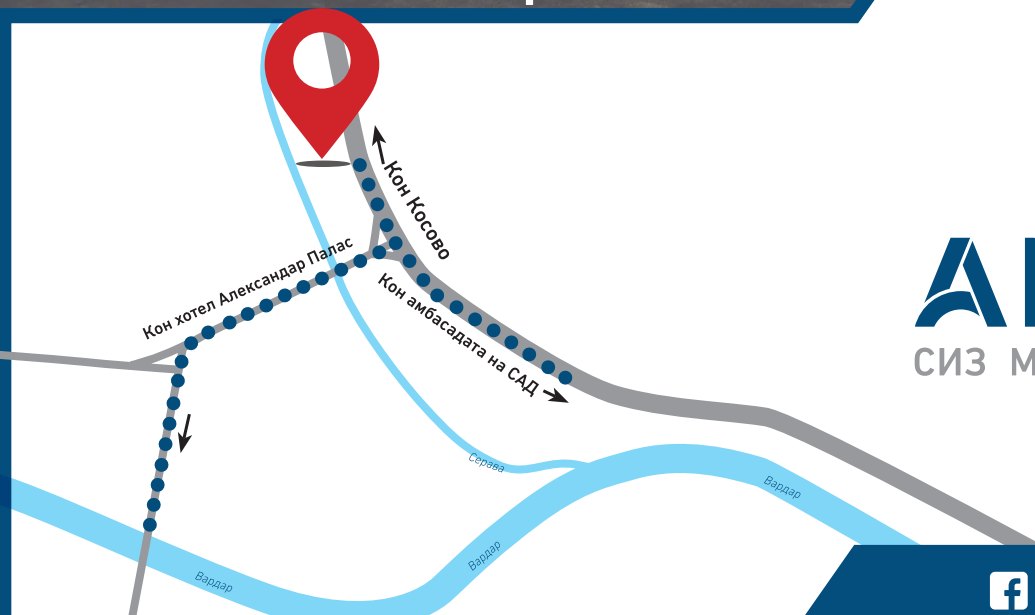
Зборовите можат да убиваат, но можат и да создаваат живот. Во денешно време најчести три збора од вторава категорија се:

- Ајде без кондом!

ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



НА НОВА ЛОКАЦИЈА!



А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

 MakedonijaSoobrakajAMERIT

ул. „1506“ бр.22, Момин Поток, 1000 Скопје | тел: 02/ 32 98 967 | www.amerit.org.mk