

TRANSPORT + ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ISSN 1857-7962 ■ БЕСПЛАТЕН ПРИМЕРОК ■ мај 2017 ■ www.amerit.org.mk



АКТУЕЛНО

Уште едно признание за македонските патни превозници

**ДЕСЕТ ТРАНСПОРТЕРИ СО НАГРАДАТА
TOP MANAGER НА ИРУ**

ТЕМА НА БРОЈОТ

За транспортерите кои крстат
по патиштата во Европа

**НОВИ ПРАВИЛА И ДАВАЧКИ –
НОВИ И ПОГОЛЕМИ ТРОШОЦИ!**



Брза лента преку Хрватска!

DKV Euro Service фактури за патарини во Хрватска.

Предностите на вашата DKV картичка:

- » Добивање на ENC единица за HAC и ARZ мрежните патарини преку DKV
- » Обезбедување до 35% попуст со користење на методот на пост-плаќање
- » Набавка на гориво со безготовинско плаќање на над 260 бензински пумпи во Хрватска
- » Сите услуги фактурирани на една DKV фактура

dkv-euroservice.com



You drive, we care.



**ОРИГИНАЛНИ
РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ.
НАЈДОБРИОТ ИЗБОР ВО
СИТЕ УСЛОВИ.**

CARGOMAX

Каргомакс Доо – Iveco Дилер Ул. Миладиновци 66
1042 Илинден – Скопје, Македонија
Тел: +389 2 255 1050 +389 71 323242



IVECO

EUROCARGO



15% ПОПУСТ

Грејачи, компресори за клима, пумпи за вода, вентили за вода, кровни спојлери, штитници за сонце, опрема за клима уреди, навлаки за седишта, видео и аудио опрема, радио, хемиски производи, безбедност и одржување, светла, ламби и сијалици...

Наведената промоција во рекламата ќе трае од 01. 05. 2017 до 31. 07. 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



Две години гаранција за
MAN оригинални делови



АКТУЕЛНО



8

Уште едно признание за македонските патни превозници

Десет транспортери со наградата TOP MANAGER на ИРУ

ТЕМА НА БРОЈОТ



10

За транспортерите кои крстат по патиштата во Европа

Нови правила и давачки – нови и поголеми трошоци!

ИНТЕРВЈУ



13

Младен Јамбровиќ,
супервизор на IRU Projects од Белгија

И македонските возачи и инструкторите на АМЕРИТ многу професионално пристапуваат кон обуките

16 АКТУЕЛНО

Во Станицата за технички преглед на МОТО АМЕРИТ крај Момин поток
Наплата на патната такса со платежна картичка

19 СВЕТ

Нови правила во ЕУ од 2025 година
Електронапојувачи на секој паркинг

20 СОВЕТИ

Како да го подготвите вашето возило за претстојниот летен период
Редовни контроли за посигурно, поудобно и поевтино возење

22 ЦАРИНА

Во Виена – состанок на директорите на царинските служби на европските земји членки на СЦО

Искажан е интерес за преземање понатамошни активности за олеснување на транспортот

При увозот на земјоделски производи од Македонија во ЕУ

Поволности при примената на автономната трговска мерка

24 МЕРИДИЈАНИ

„Спасете животи – SlowDown“ – ИРУ ја поддржа Глобалната недела на ОН за безбедност на патиштата

Фокусот на обуките и на ограничувањата на брзината во патниот сообраќај

25 И на 13-тиот Светски конгрес за безбедност на патиштата што се одржа во Тунис, од 3 до 6 мај
Апели за подобра професионална обука за побезбедни патишта

27 БЕЗБЕДНОСТ

Јубилеј: 55 години Републички совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП)
Неопходен е ефикасен систем за справување со сообраќајните незгоди

29 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Продолжува градежната офанзива на автопатските делници во земјава
Демир Капија – Смоквица е веќе подготвен за сообраќај

29 Во Пекинг – одржан голем форум за кинескиот мега-проект

Македонија заинтересирана за поврзувањата со „Патот на свилата“

30 КАМИОНИ

Volvo FH 460 & FM 450
Економичен тандем

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ

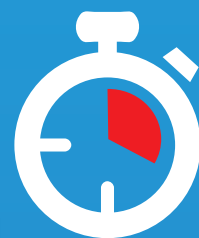
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

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

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ

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





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

Уште едно признание за македонските патни превозници



ДЕСЕТ ТРАНСПОРТЕРИ СО НАГРАДАТА TOP MANAGER НА ИРУ

Со ова највисоко признание, доделено преку АМЕРИТ, наградените добиваат од ИРУ своевидна потврда за нивното менаџерско работење, како и за лидерските достигнувања и професионалното искуство во промовирањето на сигурен, безбеден, еколошки и ефикасен патен транспорт

ТОП-менаџери во патниот транспорт ги наградува главните менаџери на компаниите во патниот сообраќај, ангажирани во националниот и меѓународниот превоз на стока или патници, вклучувајќи ги и такси-компаниите. Во согласност со прописите, со кои се регулира доделувањето на оваа награда, асоцијациите членки на ИРУ, а меѓу нив и АМЕРИТ, ги избираа оние кандидати од нивните земји, кои целосно ги исполнуваат сите услови за регулирање и аплицирање и уредно ги доставија но-

Десет транспортни менаџери од исто толку фирми од Република Македонија, превозници на патници и на стоки, се годинашните добитници на наградата TOP MANAGER за 2017 година, што традиционално ја доделува Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, најголемата транспортна асоцијација во светот, со седиште во Женева. Со посредство на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во нашата земја, годинава ова значајно транспортно признание на ИРУ им припадна на: Марјан Крстевски од транспортната фирма АСПЕРА КОМЕРЦ, Зоран Љубенов – ДТТ ЛИДО, Бесим Алиов – ДУДО АГ, Роберт Спасов – ЕЛМА ТРАНС, Ѓорѓи Вчков – Македонија сообраќај АД, Александар Ристовски – РИВИЕЛ ДООЕЛ, Ѓорѓи Ристов – САБРИНА ТРАНС, Зоран Јамандиев – ШЕФЧЕ ТРАНС ДООЕЛ, Николчо Капсаров – ТРАНСБАЛКАН ДООЕЛ и Андреј Костов од ТРЕЈД КОСТОВ ТРАНСПОРТ. Тие станаа составен дел на тимот на 60 најдобри менаџери во транспортот, за кои Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ неодамна донесе одлука да ги награди со своето највисоко признание. Наградените се од 15 земји во светот, и тоа од: Аргентина (1), Белорусија (3), Чешка (5), Естонија (4), Македонија (10), Германија (3), Казахстан (8), Мексико (12), Молдавија (4), Романија (3), Русија (5) и Украина (2).

– Оваа престижна награда што нашите транспорттери имаа чест да ја добијат

од ИРУ, е потврда и признание за нивното менаџерско работење, за лидерските достигнувања и секако за професионалното искуство во негувањето и промовирањето на сигурен, безбеден, еколошки и ефикасен патен транспорт. Наградата на ИРУ за

Меѓународна активност на нашата асоцијација

АМЕРИТ учествуваше на Генералното собрание на ИРУ

Делегација на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, во мај, присуствуваше на седницата на Генералното собрание и на состаноците на советите за товарен и за патнички транспорт на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ што се одржаа во Женева

На 19 мај, на седницата на Генералното собрание, кое е највисокиот орган на ИРУ и чија членка АМЕРИТ е од 1993 година, беше посочено дека во постојаното менување на организацијата и предизвиците што се појавуваат пред неа, доминира приказната на ИРУ за зголемување на можностите и нејзина забрзана експанзија во светот. ИРУ, како што беше потенцирано, е подготвена и во иднина да продолжи да обезбедува водство за патниот сообраќај, во време на брзото менување на светот.

Претходно, на 18 мај, во Женева се одржа и првиот пролетен состанок на Советот за транспорт на стоки на ИРУ, кој едногласно ја искажа подготвеноста на индустријата за патен сообраќај за користење на дигитални транспортни документи за зголемена економска ефикасност. Притоа, Советот ги повика владите да ги усвојат дигиталните товарни листови со ратификација на дополнителниот протокол на CMR-Конвенцијата и да ги преземат наредните потребни чекори за да ги дигитализираат своите логистички системи, со што би се постигнале значајни придобивки во глобалниот бизнис-пазар. Членките на ИРУ: FNTR, Франција и ASTIC, Шпанија, кои се пионерите на последните национални и прекугранични пилот-проекти на овој план, ги споделија своите искуства. Истакнувајќи го успехот на пилот-проектот, тие го привлекоа вниманието со придобивките во ефикасноста, транспарентноста и безбедноста, во однос на хартиениот CMR. Исто така, беше вклучен и CANACAR, членка на ИРУ од Мексико, која го пренесе долгогодишното искуство со убедливите придобивки од испробаните и проверени дигитални документи за превоз.

Напредно со товарниот се одржа и Советот за патнички транспорт на ИРУ, на кој меѓу другото се зборуваа и за статусот на транспортните работници, испратени на привремена работа во странство.

минациите до Генералниот секретаријат на ИРУ. Наградата TOP MANAGER на ИРУ има за цел поуспешно работење на транспортерите, што соодветно ја валоризираат и наградуваат и општествената заедница, односно државата од каде што тие потекнуваат, а еве и Меѓународната унија за патен транспорт – вели Емил Милев, управителот на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ.

Наградата на ИРУ се состои во сертификатот TOP MANAGER за 2017, потоа значка со лого на наградата и USB со обележјата TOP MANAGER на годината, што нагадените можат да ги користат на разни документи, меморандуми, на визит-карти и слично. Аплицирањето за наградата TOP MANAGER на ИРУ, која може да се додели на едно лице само еднаш, кај нас веќе традиционално, секоја година се врши со посредство на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, која е национална асоцијација, членка на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ и која во текот на целата година го следи работењето на транспортните менаџери и на нивните фирми, па ги бодува и ги предлага до ИРУ. Критериумите за номинација што ги поставува самата ИРУ се: да имаат работно искуство во националниот и во меѓународниот патен транспорт во една компанија од најмалку пет години, најмалку три години да се членки на националната асоцијација на ИРУ – кај нас тоа е АМЕРИТ и активно да соработуваат со неа на сите полиња. Исто така, треба да го имаат докажано своето успешно менаџирање со компанијата преку нејзиниот исклучителен раст или преку развојот на успешни висококвалитетни транспортни услуги, како и да поседуваат соодветен Сертификат за професионална компетентност, или еквивалентни квалификации од реномиран орган за обука, како што е Академијата на ИРУ или високообразовните дипломи. Треба да го имаат спроведено и пристапот „научи да учиш“, наменет за персоналот, со цел да се промовира безбеден, сигурен, еколошки и ефикасен патен транспорт, со помош на систематско развивање на способностите на возачот, согласно со националните и меѓународните стандарди за патен транспорт и согласно со најдобрите практики, како оние предвидени од страна на Академијата на ИРУ. Треба да се во тек и со најновите легислативи и практики во секторот, да имаат доказ за редовна и непрекината инволвираност во меѓународниот патен транспорт, а прикажано преку користењето на ТИР-карнетите. Номинацијата на менаџерот за оваа награда од страна на асоцијацијата претставува и автоматска потврда дека под негово раководство транспортната компанија нема направено никакви прекршоци на царински или на други административни регулативи.

Ј.Б.

Меѓу рекордните 8.500 учесници од 51 држава

И вработени од АМЕРИТ трчаа на 13 ВИЗ ЕР СКОПСКИ МАРАТОН



Вработените од СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, заедно со македонската и регионална пејачка звезда Даниел Кајмаковски, заштитното лице на МОТО АМЕРИТ, учествуваа во хуманитарната трка на пет километри

Деветнаесетмина вработени од СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, придружувани од македонската и регионална пејачка звезда Даниел Кајмаковски, кој е заштитно лице на МОТО АМЕРИТ, новата организациска единица на нашата најстара транспортна асоцијација, на 7 мај годинава учествуваа на 13 ВИЗ ЕР СКОПСКИ МАРАТОН 2017 што се одржа низ скопските улици, со рекорден број од 8.500 учесници од 51 држава. „Маратонците“ од АМЕРИТ земаа учество во хуманитарната трка на пет километри, која е една од дисциплините на овој маратон, кој одамна доби и пошироки светски димензии. Тие заеднички успешно ја завршија трката, бодрејќи се меѓусебно и притоа покажувајќи дека знаат како треба да се мотивираат и охрабруваат во постигнувањето и остварувањето на целта што си ја поставиле. Исто така, маратонскиот тим од АМЕРИТ за цело време на трката во која учествуваа, добиваше поддршка и од колегите кои не трчаа, но беа присутни покрај патеката, како и од присутните набљудувачи на оваа спортска, но и хуманитарна манифестација.



Повеќето од нив, по трката истакнаа дека учеството и дружењето на маратонот, кој започна во раните утрински часови на Плоштад Македонија во Скопје, во присуство на илјадници натпреварувачи и граѓани, е нешто прекрасно и ден кој ќе го паметат со години.

Тринаесеттото издание на ВИЗ ЕР СКОПСКИ МАРАТОН се одржа под покровителство на Град Скопје, Мисијата на Европската Унија и Агенцијата за млади и спорт промовирајќи ги дружењето, спортувањето, забавата, негувањето тимскиот дух и здравиот начин на живеење.

За транспортерите кои крстат по патиштата во Европа



НОВИ ПРАВИЛА И ДАВАЧКИ – НОВИ И ПОГОЛЕМИ ТРОШОЦИ!

Според најавите за некои новитети што наскоро треба да влезат во законска процедура во ЕУ – автомобилите, камионите и автобусите ќе плаќаат повисоки патарини, ако испуштаат повеќе штетни гасови



ма ли крај?, До кога веќе...? Ова се најчестите прашања кај домашните патни транспортери по некои првични и сè уште скромни, нецелосни и главно неофицијални најави за воведување на некои новитети, што наскоро (можеби наесен) ќе се имплементираат во меѓународниот патен транспорт. Ваквите коментари и реакции се вообичаени и кај нивните европски колеги, главно од земјите членки на Европската Унија, кои отворено проценуваат дека ни претстои поплава од нови еко, патни и други давачки на европскиот транспортен пазар, а со тоа се разбира, и нови и повисоки транспортни трошоци за патните превозници ширум Европа. Тоа, како и секогаш, најмногу и најсилно ќе ги

погоди оние послабите, помалите и поне-моќните, оние што веќе со години се соочуваат со проблеми од секаква природа, како политички и економски кризи, регионални и локални транспортни и секакви други блокади. Не треба многу да се погодува, ова првенствено се однесува на македонските патни транспортери пред кои последниве неколку години токму во меѓународниот патен сообраќај перманентно се истураше своевиден стравичен микс од разни транспортни проблеми и проблемчиња. Сите тие, најдиректно, на нашите патни превозници, т. е. и на оние што транспортираат стоки, и на оние кои превезуваат патници, како и на многубројните корисници на нивните услуги, им нанесоа огромни штети.

Всушност, стравувањата од нов удар врз транспортните фирми во земјава до-

аѓаат по неодамнешните информации дека Европската комисија ќе предложи воведување правила, според кои за автомобили, камиони, автобуси и минибуси ќе се плаќаат повисоки патарини, ако тие испуштаат повеќе јаглеродни емисии, односно штетни гасови. Целта, како што изјавија претставници на евроинституциите, е да се намалат испуштањата на јаглерод диоксид во транспортот. Споменатиот предлог на ЕК, кој сè уште не е конечно оформен, се посочува како прв обид на територијата на целата ЕУ да се наметнат општи принципи за патарините за автомобили, автобуси и камиони што патуваат на долги растојанија, а за кои сега се наплаќаат патарини главно според поминатата траса. Планот, велат, е да се одржува постојано средно ниво на патарини, односно возилата што загадуваат да плаќаат повеќе од почистите, поеколошките возила, при што, се наведува дека тешките камиони, иако се мал дел од товарните возила по патиштата во ЕУ, исфрлаат една третина од емисиите на јаглерод диоксид во патниот сообраќај.

На ова се надоврзуваат одредени ис-

кажувања од Европската асоцијација на производители на автомобили (АЦЕА), од каде што ги поддржуваат плановите на ЕК и диференцијацијата и разбивањето на патарините според емисиите на јаглерод диоксид. И тие се за тоа да се плаќаат патарини според нивото на емисии на штетни гасови, но претходно, производителите треба да декларираат соодветни показатели, врз основа на реалниот трошок на гориво. Оваа тема за патарината отсекогаш се смета и за политички чувствителна, а планот на Еврокомисијата да воведат нови правила и за оданочување на возилата и за укинување на некои постојни системи на патарини, во кои таксите зависат од временските рокови, веројатно ќе наиде на отпор и од владите и од возачите во самата ЕУ, а и пошироко. Така, Германија на пример, која по неколку години спорови во земјата и со Брисел, конечно доби дозвола да изгради нов таков систем, ќе треба да го преработува ако новиот предлог на ЕК стане закон на ЕУ. Од друга страна, ако новите предлози се претворат во директива, дел од земјите каде што се наплатуваат вињети: Австрија, Унгарија, Словенија, Бугарија..., ќе треба да изградат скапи системи за наплата на патарините. Поентата е во тоа што иако се планира реализацијата на средствата од патарини и вињети да биде приближно исти како досега, сепак да се распредели така што возила-

ќе им овозможат на возачите да ги користат сите европски патишта, без да мора да запират на националните граници. Според неа, секоја земја може да одлучи дали сака да има таква шема, но оние што ќе се одлучат да го сторат тоа, ќе треба да се вклучат во стандардизираниот електронски систем. Надоместоците за патарини, ќе бидат собирани преку претплата или преку месечни рати, а приходите ќе бидат за земјите учеснички.

Најавено е дека прецизниот текст за евентуалните промени во системот на патарините во споменатата насока ќе биде објавен на крајот на мај или евентуално во почетокот на јуни, по што тие мора да бидат одобрени од Европскиот парламент и од земјите-членки на ЕУ и тогаш сите погорезасегнати ќе знаат на што се и што ќе треба да очекуваат во иднина. Треба да се напомене и дека сето ова се надоврзува на веќе иницираните слични промени на правилата за движење на странци во Европа, кои се значително изменети во некои земји, а кои влегоа во сила на 1 април 2017 година. Така на пример, имаме нова еко-такса во Париз, Лион и Гренобл, каде што граѓаните на други земји, кои влегуваат во овие француски градови, треба да покажуваат еколошки сертификат на возилата заради заштита на воздухот, познат како CRIT Air. Цената му е 4,18 евра, а казната доколку не се поседува

е 135 евра, при што целта е горе-долу иста – мерката е насочена за проширување на зоните со ниски вредности на штетни гасови во цела Европа. Во меѓувреме, веќе следуваа и друга новина, според која странските автомобили во Германија нема да можат да возат бесплатно и неограничено по автопатиштата во земјата, при што висината на надоместокот за неограничено движење ќе зависи од влијанието на возилото врз животната средина, па според првичните и сè уште нецелосни информации, на почетокот ќе се воведат 10-дневни пропусници од пет евра за еколошки „чисти“ возила и до 15 евра, за оние кои го загадуваат воздухот во поголема мера. Германските возачи исто така, ќе плаќаат таков данок, но трошоците ќе бидат усогласени со пониски годишни такси за возилата, а и Австрија веќе има план за таков тип „вињети“ чија цена ќе биде 8,90 евра за 10 дена.

Евидентно, сите овие новини, и воведените и тукушто најавените, кои се на прагот, ќе значат нов удар за транспортната фела и во нашата земја. Тоа го потврдуваат и некои изјави на нашите превозници, кои како што можевме да воочиме сè уште не се доволно запознаени со овие новини (впрочем станува збор за првични најави и информации за планови на ЕК во транспортот во наредниот период) за да изградат поконкретни ставови за последиците од нив.

НАЈАВЕНО Е ДЕКА ПРЕЦИЗНИОТ ТЕКСТ ЗА ЕВЕНТУАЛНИТЕ ПРОМЕНИ ВО СИСТЕМОТ НА ПАТАРИНИТЕ ВО СПОМЕНАТАТА НАСОКА ЌЕ БИДЕ ОБЈАВЕН НА КРАЈОТ НА МАЈ ИЛИ ЕВЕНТУАЛНО ВО ПОЧЕТОКОТ НА ЈУНИ, ПО ШТО ТИЕ МОРА ДА БИДАТ ОДОБРЕНИ ОД ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И ОД ЗЕМЈИТЕ ЧЛЕНКИ НА ЕУ

та со мали и економични мотори да плаќаат помалку, а оние со големи и моќни мотори – повеќе.

Зголемувањето на патните такси веројатно ќе ги принуди превозниците да ги реновираат своите флоти, а ова инаку ќе е и првиот обид да се воведат единствено законодавство за патарини за целата ЕУ. Се разбира, на ова веќе има реакции од страна на земјите каде што се плаќаат вињети, кои тврдат дека ова е најбезбеден и поевтин начин да се соберат патарините, отколку да се прават и градат наплатни станици, кои ќе мора да имаат модерни и современи системи за да се реализираат законските регулативи замислени од ЕК. И превозниците во ЕУ веќе се против, бидејќи им е полесно и поевтино да работат со вињети. Промената би ги принудила сите да монтираат уреди за поминато растојание. На владите во Унијата исто така може да не им се допаднат идејата на Брисел која ќе ги принуди да откриваат и за што се користат средствата од патарините, без да ги задолжува да ги даваат за патната инфраструктура.

Пред некое време, еврокомесарот за транспорт, Виолета Булц, повика да се создаде паневропски систем за патарини, кој





располага. Тоа значи дека дефинитивно ќе мора да се оди и на раскрстување со „еуро 3“ возилата, зашто според ова, во иднина ќе има работа само за транспортерите со „еуро 4“, „еуро 5“ и „еуро 6“ возила. Овде има разлика и во регистрацијата – истакнува Петрески, кој има забелешки и за нашите, домашните патарини, за кои вели не е уверен дека и електронската наплата ќе може да значи некакво оптимално решение, а стравува и од повторно зголемено чекање пред наплатните станици, додека тој го преферира српскиот модел со ЕМЦ-апарат за наплата на оваа давачка. Што се однесува на продукцијата на мерки и такси во земјите на ЕУ, таа според него е константна, а некои од нив, како оние за стриктно почитување на работното време на возачите и нивно принудување при подолги патувања да спијат во хотел или мотел, а не во возилото, како што беше порано, на нашите превозници, а и на возачите им создава и оперативни проблеми и значителни трошоци.

J.B.

И ЕКО-ТАКСИТЕ И ДРУГИТЕ ДАВАЧКИ И МЕРКИ МОЖЕ ДА ЗНАЧАТ СЕРИОЗНО ОПТОВАРУВАЊЕ НА РАБОТЕЊЕТО НА ПАТНИТЕ ТРАНСПОРТЕРИ ОД МАКЕДОНИЈА, КОИ СЕ УЧЕСНИЦИ НА МЕЃУНАРОДНИОТ ТРАНСПОРТЕН ПАЗАР

– Секоја ваква новина е загрижувачка за нашите превозници, кои не се во можност да работат стабилно, ако ваквите и слични мерки им ги зголемуваат трошоците во работењето или им изискуваат нови инвестиции за возила, за разни уреди и слично, вели Розетка Монеvsка управител на „ДМ Прециз“ од Штип. Тоа е огромен проблем за македонските транспортери, кои се од една мала држава, која не е членка на ЕУ и ја нема помошта од тамошните фондови, па на нашите превозници тешко им паѓа кога се продуцираат нови и нови еко-такси, патарини и слични административни или други давачки.

Секоја мерка, (без оглед на тоа од каде доаѓа – од домашни или од надворешни органи и тела), а што им носи трошок, ги иритира транспортерите – посочува и Дарко Петрески, управител на „Мади Вел“ од Велес.

– Ваквата мерка, најавена од ЕК значи дека оние транспортери што ќе се сообразат со неа, ќе вртат повеќе по патиштата, а за другите...зависи кој каде ќе фати и на какви патарини ќе најде, и во зависност од тоа колку е моќен, односно со каков возен парк

На македонските гранични премини

Лани поминале 876.600 камиони



Низ македонските гранични премини, каде што се врши патен сообраќај, минатата година поминале 876.600 камиони, од кои 483.000 биле полни, а 393.600 празни, што е за половина процент помалку во споредба со 2015 година. Притоа, најмногу товарни возила, според статистиката на Царина, поминале на граничните премини со Грција – 311.800, каде што се остварува и најголем дел од вкупниот промет на земјава, или околу 36 отсто. Убедливо најоптоварен е граничниот премин Богородица, кој лани го користеле 202.400 камиони (од кои 103.100 натоварени со стока, а остатокот празни), додека кај Дојран минале 88.500, а кај Мецитлија 20.900 камиони.

И вториот граничен премин по бројот на поминати камиони е од Коридорот 10, односно север-југ, по кој се одвива најголемиот дел од нашата надворешно трговска размена, при што преку Табановце, на македонско-српската граница минале 214.000 камиони. Мал број или само околу 400 камиони, поминале низ Пелинце. Границата со Бугарија, ја поминале 131.800 камиони, и тоа на граничниот премин кај Ново Село – 43.000, на Деве Баир – 54.000 и на Делчево – 34.000 камиони. Силдна бројка од 120.000 камиони се регистрирани и на граничниот премин Блаце, кој вообичаено се користи кон Косово, додека низ Јажинце не е евидентиран премин на полни камиони, туку само на 6.200 празни. Главен граничен премин за камионскиот транспорт со Албанија е Кафасан, низ кој лани минале 88.300 камиони, а остатокот до вкупната бројка 97.800 товарни возила промет со западниот сосед, ги користеле граничните премини Блато, Стење и Свети Наум.



МЛАДЕН ЈАМБРОВИЌ

Супервизор на IRU Projects од Белгија

И МАКЕДОНСКИТЕ ВОЗАЧИ И ИНСТРУКТОРИТЕ НА АМЕРИТ МНОГУ ПРОФЕСИОНАЛНО ПРИСТАПУВААТ КОН ОБУКИТЕ

Големите европски превозници се пред вратите, па и нашите превозници мораат на соодветен начин да се подготват за пазарната борба, а возачите во таа приказна се клучен фактор

» Господин Јамбровиќ, во почетокот на април учествувавте во еден сегмент на паневропскиот проект SEED реализиран во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во Република Македонија. Во што се состои овој проект и каква е вашата улога во него и се разбира улогата на фирмата, која ја застапувате во проектот?

Проектот SEED е резултат на партнерството на девет школски центри од седум земји: Белгија, Босна и Херцеговина, Франција, Хрватска, Косово, Македонија и Србија, кои под закрила на ИРУ се состанаа со заедничка цел – да се зголеми квалитетот на едукацијата на возачите на подрачјето на Југоисточна Европа. Тоа го препозна Европската Унија, па низ Програмата Erasmus+ го обезбеди финансирањето. Проектот

трае три години, сега влегува во завршна фаза, а резултат на заедничката работа се материјалите за едукација (презентациите, водичите за возачи и инструктори, анимирани филмови, педагошкиот водич) и дваесетина нови инструктори, кои во склоп на Проектот по новата програма веќе обука триесетина возачи.

Мојата фирма ЕКОmobilis од Хрватска е еден од партнерите во проектот, токму како и АМЕРИТ, а во Скопје бев двапати во име на компанијата IRU Projects, која е еден од супервизорите на проектот. Прво, во октомври минатата година, одржав курс за инструкторите од Македонија, Србија и Косово, а во април дојдов да проверам колку македонските инструктори напредувале и колку се подготвени да одработат висинско школување на возачи во согласност

со Директивата 59/2003 ЕС (на Европската комисија). Затоа, во април, АМЕРИТ организираше пилот- едукација за седум возачи од македонски компании, членки на Здружението што го одработија инструктори школувани во склоп на проектот SEED.

» Колку ќе трае овој проект и кои се крајните ефекти што тој ѝ ги носи на транспортната заедница во нашата земја?

Проектот завршува во август оваа година, по три години работа, а ефектите што ѝ ги носи на транспортната заедница се многубројни и тоа како во Македонија, така и во земјите во регионот. Факт е дека транспортниот сектор се развива и напредува со голема брзина. Новите технологии не дочекуваат на сите страни и се покажува потребата од континуирано едуцирање на сите актери во таа работа, со посебен нагласок на возачите. Возачите, особено добро едуцираните, се сè повеќе барано занимање на пазарот на трудот во ЕУ. Без квалитетни возачи нема транспорти, а возачите се воедно

и главни фактори на сигурноста, која на нашите простори и статистички и фактички на патиштата е во полоша состојба отколку во западниот дел на нашиот континент.

Обуката е конципирана така што кај возачот ќе ја потенцира неговата важност во транспортниот синџир и како фактор на сигурноста, за да може максимално ефикасно, на еколошки начин да ѝ помогне и на својата компанија да ѝ осигура подобра позиција во пазарниот натпревар, кој со секој поминат ден станува сè поизискувачки. Големите европски превозници се вратиле, па и нашите превозници мораат на соодветен начин да се подготват за пазарната борба, а возачите во таа приказна се клучен фактор.

» Во самата суштина на овој проект станува збор за нови типови на обуки во транспортниот сектор и со тоа за подобри можности за доквалификации на транспортниот кадар. Можете ли да ни појасните какви обуки се тие, кои се новитетите во нив и која е разликата од досегашната практика на овој план?

Навистина, клучен во овој проект е новиот пристап во обуката на возачите. Го нема тоа занимање во кое, кога еднаш сте завршиле школо, нема веќе што да научите. Во транспортот, иако многумина мислат дека е така, всушност е спротивно. Занимањето на возачите е многу динамично и



ИМАМ САМО ЗБОРОВИ НА ПОФАЛБА, И ЗА ВОЗАЧИТЕ, КОИ ИМАВ МОЖНОСТ ДА ГИ ЗАПОЗНААМ ВО АПРИЛ НА ПИЛОТ-РАБОТИЛНИЦАТА ЗА НИВ ОДРЖАНА ВО СИЗ „МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ“ ВО РАМКИТЕ НА SEED - ПРОЕКТОТ, И ЗА ИНСТРУКТОРИТЕ НА АМЕРИТ, ЗАТОА ШТО И ЕДНИТЕ И ДРУГИТЕ МНОГУ ПРОФЕСИОНАЛНО Ќ ПРИСТАПИЈА НА ОБУКАТА

изискува многу труд. Камионите се од година во година дополнети со нови технологии, како во подрачјето на механиката (нови типови мотори, менувачи), така и во помошните системи кои ја зголемуваат сигурноста во сообраќајот, но и ги олеснуваат сите останати активности (контролата на работното време, навигацијата и планирањето на патувањето).

Сето тоа го немаше во почетните обуки, а сега е нагласено и покрај практичните примери. Бидејќи по Директивата, обврската за периодична обука е на секоја петта година, така и оваа обука мора да се приспособува на новитетите од индустријата и на потребите на превозниците и на возачите. Заради тоа е и преземан модулариот пристап на кој може континуирано да се работи.

» Какви се Вашите впечатоци за подготовеноста на македонските возачи, посетители на овие обуки и како ја оценувате компетентноста и подготовеноста на нивните инструктори од АМЕРИТ?

Имам само зборови на пофалба и за возачите, кои имав можност да ги запознаам во април на пилот-работилницата за нив, и за инструкторите на АМЕРИТ. И едните и другите многу професионално ѝ приста-

пија на обуката. Возачите ангажирано ја следеа обуката, активно учествуваа во неа и успешно ја завршија.

Инструкторите на АМЕРИТ покажаа високо ниво на знаење од разни стручни подрачја – од правилата за употреба на тахографите и осигурувањето на товарот, до превозот на опасни материи и превозот по АТП-правилата. Но, она што е уште поважно, применија исправни техники на пренесување на знаењата, избегнувајќи супопарно предавање „ex cathedra“, кое посетителите ги одбива од усвојувањето на нови знаења.

» За нашите читатели, за возачите и за менаџерите од македонските транспортни фирми, како учесник во овој проект, како го коментирате степенот на подготовеност и опременост на Центар за обука на АМЕРИТ за спроведување на сите типови обуки што тој им ги дава на своите корисници?

И стариот Центар за обука беше многу добро опремен. Но, новиот Центар е максимално приспособен на сите педагошки потреби и овозможува одлични услови за работа. Може да се вклучи во самиот врв на школските центри од овој тип во регионот.

» Овој проект SEED е од регионален карактер, па оттука кои се неговите конкретни бенефити за транспортерите и за транспортните компании на Балканот?

Една од основните идеи на проектот во целиот регион е обуката на возачите да се постави на исти стандарди – сите возачи и во Македонија и во Хрватска да бидат едуцирани на ист начин. Кога зборуваме за сигурност во сообраќајот знаеме дека вреди истиот принцип како и за синџирите – сигурни сме колку што е сигурна и најслабата карика. По тоа се водеше и Европската Унија. Зошто Западот да вложува многу во сигурноста на сообраќајот, ако на патиштата се појавуваат возачи од земји во кои свеста за тоа и нивото на знаења се ниски? ИРУ веќе подолг период инсистира на подигање и воедначување на стандардите на обука на возачите во школските центри кои имаат нивна акредитација. Низ проектот SEED тоа е подигнато на уште повисоко ниво. Од друга страна, едуцираните возачи подобро ја извршуваат својата работа, па и компанијата е поконкурентна на пазарот, а една од идеите, која би можела да заживее во иднина е сите земји во регионот меѓусебно да ги признаат документите за едукација

НОВИОТ ЦЕНТАР ЗА ОБУКА НА АМЕРИТ МАКСИМАЛНО Е ПРИСПОСОБЕН НА СИТЕ ПЕДАГОШКИ ПОТРЕБИ, ОВОЗМОЖУВА ОДЛИЧНИ УСЛОВИ ЗА РАБОТА И МОЖЕ ДА СЕ ВКЛУЧИ ВО САМИОТ ВРВ НА ШКОЛСКИТЕ ЦЕНТРИ ОД ОВОЈ ТИП ВО РЕГИОНОТ

зашто ако нивото на школување е секаде исто и ако потврдата ја издаваат центри кои се стандардизирани и ја спроведуваат обуката на ист начин, не би требало да има препреки за меѓусебно признавање на таквите документи.

» Значењето на обуката на транспортните кадри е особено нагласено во ЕКМТ Повелбата за квалитет на патниот сообраќај во Европа, која меѓу останатото предвидува професионалните возачи, а и нивните менаџери да имаат доказ дека посетувале и совладале адекватна обука согласно со европските стандарди и со најдобрите практики на ИРУ Академијата. Според Вас, се работи ли доволно на задоволувањето на овој услов кај транспортните во регионот и колку тој овозможува нивен подобар настап на транспортниот пазар?

Повелбата за квалитет во транспортот сè повеќе се врзува со ЕКМТ-дозволите, што е и логично бидејќи цабе е да имате ЕУРО 6

камиони, ако возачите не ни се школувани да ги користат на вистинскиот начин. Сепак, постои голема разлика меѓу тоа како да се задоволат тие услови. Имено, во нашиот регион е позната практиката – „more дај ми ја ти на мене хартијата (документот), пушти школување“. Значи, сите сме склони на тоа да ја задоволиме формата (да добиеме сертификат), а да ја пропуштиме содржината (да не научиме). Во тој случај не сме направиле ништо – освен што превозниците и возачите мораат да платат нова хартија. Тука треба да се вклучат и школските центри – да престанат само да потпишуваат хартии без спроведување обука, и државата, која мора да ја контролира работата на центрите за обука, но својот став мора да го променат и превозниците. И тие мораат да сфатат и да прифатат дека најскапа хартија или сертификат е оној зад кој не стои ништо, никаква обука... Верувам, односно сакам да верувам, дека новиот начин на обука ќе им помогне на превозниците да го променат својот став и дека школските центри кои квалитетно

ја работат својата работа, како АМЕРИТ, можат да го дадат својот мал придонес во синџирот на промени, кои неминовно ќе се случат во транспортната индустрија.

» Каде сте уште вклучени Вие и Вашиот IRU-u Projekts и со оглед на тоа дека сте од Хрватска, каква е состојбата во хрватскиот транспорт од аспект на сите овие случувања во последно време со своевидниот политички и сообраќаен хаос во Европа и во Шенгенската заедница?

Моја специјалност е еко-возењето, односно школувањето возачи за тоа да возат ефикасно – не губејќи време, ами штедејќи го горивото и возилото. Тие школувања ги работам, и во склоп на својата фирма и во име на ИРУ Академијата.

Состојбата во транспортниот сектор во Хрватска моментално е тешка, посебно кон Словенија, која круто се држи до некои Шенгенски правила. Посебен е проблемот во патничкиот превоз. Политиката многу често не гледа подалеку од носот, но кога компаниите внатре во Шенгенот ќе почнат да чувствуваат проблеми поради крутите ставови на границите, доцнењата на стоката, недоаѓањето на репроматеријалите на време и сл., капиталот ќе го одработи своето и ќе ја притисне политиката, па постапно, ќе дојде и до нормализација во транспортот.

Ј.Б.



АМЕРИТ

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE

IRU



[ЈУНИ]

ВОЗАЧИ

ОБУКА	Четврток,	01.06.2017
	Понеделник,	12.06.2017
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	09.06.2017
	Петок,	23.06.2017

УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА	Среда,	14.06.2017
ПОЛАГАЊЕ	Среда,	21.06.2017

АДР

ОБУКА	Четврток,	15.06.2017
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	22.06.2017

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Четврток,	15.06.2017
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	22.06.2017

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

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

Во Станицата за технички преглед на МОТО АМЕРИТ крај Момин поток



НАПЛАТА НА ПАТНАТА ТАКСА СО ПЛАТЕЖНА КАРТИЧКА

Плаќањето на надоместокот за употреба на јавните патишта при технички преглед и регистрација на возила се врши директно на сметката на ЈП за државни патишта, со картичка од физичко или од правно лице, преку ПОС-терминал од Халк банка

Во Станицата за технички преглед при МОТО АМЕРИТ ДООЕЛ, новата организациска единица на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, лоцирана во новиот објект во близина на скопската населба Момин Поток, од средината на мај, наплатата на надоместокот за употреба на јавните патишта при технички преглед и регистрација на возила се врши со платежна картичка. За таа цел, на 12 мај, во оваа прва станица за технички преглед на АМЕРИТ, беше поставен ПОС-терминал на Халк банка, во присуство на претставници од ЈП за државни патишта, од МОТО

АМЕРИТ, како и на претставници од банката. Ова претставува новина во работењето на Станицата за технички преглед на МОТО АМЕРИТ, реализирана за кратко време по нејзиното пуштање во употреба кон крајот на минатата година, при што сега наплатата на надоместокот за употреба на јавните патишта се врши директно на сметката на Јавното претпријатие за државни патишта, со картичка од физичко или од правно лице, преку ПОС-терминал од Халк банка, со што ќе се олесни и забрза постапката за технички преглед и за регистрација на возилата.

Како што е веќе познато, при технички

преглед и при регистрација на возилата, согласно со Законот за јавните патишта, секој сопственик на моторно и/или приклучно возило е должен да плати годишен надоместок за употреба на јавните патишта (патна такса). Висината на надоместокот ја пропишува Владата на Република Македонија, во зависност од категоријата на возилото, носивоста, јачината и/или зафатнината на моторот. Сопствениците на возилата досега патната такса ја уплаќаа директно на сметката на Јавното претпријатие за државни патишта, вирмански, во банка или во пошта и така уплатениот вирман го приложуваа при поднесување на барањето за технички преглед и регистрација на своето возило. Со поставувањето на ПОС-терминалот на Халк банка и со воведувањето на услугата за прифаќање платежни картички за плаќање на патната такса, на корисниците на услугите на Станицата за технички преглед на МОТО АМЕРИТ им се нуди едноставен, брз и сигурен начин на плаќање, што тие го претпочитаат.

Ј.С.Б.

Комплетирана е листата на услуги на МОТО АМЕРИТ

МОТО АМЕРИТ, новата организациска единица на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, сместена во модерниот и повеќенаменски деловен комплекс крај скопската населба Момин Поток, од неодамна го комплетираше списокот на услуги и активности, кои се вршат во неа и што корисниците од транспортните компании, како и обичните граѓани можат тука да ги обезбедат. Имено, согласно со добиеното овластување за вршење на работите на техничката служба од страна на Министерството за економија, за сите правни и физички лица овде може да се добијат следниве услуги: единечно одобрување на возила и идентификација и оцена на техничката состојба на возило (хомологација), одобрување на преправени/поправени возила (Атест), проверка на возила што вршат превоз на лесно расиплива стока (АТП), втиснување на идентификациски броеви на возило (шасија и мотор).

Исто така, МОТО АМЕРИТ е носител и на овластување издадено од Министерството за транспорт и врски за издавање на ЕКМТ тест-сerti-



фикатот за подготвеност за сообраќај на товарните моторни и приклучни возила. Оваа услуга е наменета и можат да ја користат сите правни лица, кои вршат превоз на стока во меѓународниот транспорт.

Летоска во Охрид



НЕМА ВЛЕГУВАЊЕ НА ТУРИСТИЧКИТЕ АВТОБУСИ ВО ЦЕНТАРОТ НА ГРАДОТ

Договорена и дозволена е обврзувачка рута за движење на туристичките автобуси низ градското подрачје

Во текот на летната сезона во централното градско подрачје на Охрид ќе биде забранет влезот на туристичките автобуси. Ова е договорено на средбата што на иницијатива на СВР Охрид беше одржана во средината на мај со општинскиот сектор за локален

економски развој, сообраќајните инспектори и туристичките агенции. Притоа, како што соопшти СВР Охрид, според договорот, туристичките автобуси не ќе смеат да влегуваат во централното градско подрачје, а на дел од улицата „Партизанска“ на потегот од студентскиот дом „Кузман Шапкарев“ до „Комерцијална банка“ ќе биде одреден паркинг-простор за привремено запирање на туристичките автобуси, наменет исклучиво за нивно кратко застанување и за симнување на туристите. Дозволена и обврзувачка рута за туристичките автобуси е булеварот Туристичка и улиците „Димитар Влахов“, „Кузман Јосифоски Питу“ и „Партизанска“, односно „15 корпус“, „Питу Гули“, „Јане Сандански“, „Димитар Влахов“, „Кузман Јосифоски-Питу“ и „Партизанска“.

Се очекува со прецизно одредената рута да се стави ред на движењето на автобусите низ градот, а дозволени паркинг-места за туристичките автобуси, по договор со ЈП „Билјанини извори“, остануваат просторот кај Градскиот полигон, на булеварот АС-НОМ кај „Охридати“ и во непосредна близина на ЈП „Водовод“. За ова, Секторот за локален економски развој ќе треба да достави писмено известување до сите туристички агенции и туристички водичи, а агенциите ќе треба навремено да го известат СВР Охрид за предвидените планови за движење на туристите.

АВТОМАТСКА ПЕРАЛНА

**ПЕРАЛНА ЗА
КАМИОНИ
КОМБИЊА
АВТОБУСИ**

Во првиот квартал од годинава



РАСТ НА ТОВАРНИОТ ПАТЕН ПРЕВОЗ, НАМАЛУВАЊЕ НА ЖЕЛЕЗНИЧКИОТ И НА КАРГО-ПРЕВОЗОТ

Зголемувањето на количеството превезена стока во товарниот патен превоз изнесува 69,6 проценти

Во првиот квартал на 2017 година, споредено со истиот период лани, количеството на превезена стока во товарниот патен превоз е зголемено за 69,6 проценти, а во железничкиот и во воздухопловниот има намалување за 18,5 и за 30,2 проценти – објави Државниот завод за статистика. Споредено со четвртиот квартал лани, количеството на превезена стока во товарниот патен превоз е зголемено за 24,6 проценти, а во железничкиот е намалено за 19,8 проценти, додека во воздухопловниот превоз има намалување за 14,3 проценти.

Високиот пораст што се провлекува во

последниве години, статистичарите не го појаснуваат (велат, трендовите и движењата во одредена област, во принцип, статистиката не ги анализира). Како причина за тоа најчесто го посочуваат методолошкиот аспект во прибирањето и обработката на податоците, евентуално поголемиот опфат кај извештајните единици во однос на минатата година (поголема ажурност во доставата на податоци од фирмите од одделен регион) што веднаш се одразува на бројките и соодносите што се прикажуваат по статистичката обработка. Укажуваат и дека за оваа област, податоци добиваат и од МБР, дека статистичките истражувања се

врз основа на стратифициран примерок секоја недела на избрано возило, како и дека е присутна неажурност и недисциплина во доставувањето податоци од транспортните, односно од физичките и од правните лица, кои статистичарите едноставно ги молат за да ги реализираат статистичките операции.

Годинашните статистички податоци велат дека во првото тримесечје во однос на истото од 2016 година, во патниот превоз е зголемен и бројот на превезените патници иако за само 1,4 проценти, во градско-приградскиот за 6,9 проценти, во воздухопловниот за 7,1 процент, а во железничкиот превоз е намален за 38,6 проценти.

Во однос на четвртото тримесечје од 2016 година, бројот на превезените патници во патниот превоз е намален, и тоа за 5,8 проценти, во градско-приградскиот за 0,5 проценти, во железничкиот за 37 проценти, додека во воздухопловниот превоз има намалување од 10,5 проценти.

Ј.С.Б.

Минатата година во такси-превозот

Услуги користеле над 27 милиони патници

Вкупно 27.621 илјади патници ги користеле услугите на такси-превозот минатата година. Како што објави Државниот завод за статистика, врз основа на истражувањето за такси-превозот, со кое биле опфатени 2.172 возила, од вкупниот број превезени патници 23.761 илјади се превезени во градскиот превоз, а 3.860 во меѓуградскиот превоз. Истовремено, со вкупно 2.172 возила се остварени 61.817 илјади километри, од кои 51.759 илјади во градскиот превоз и 10.058 илјади километри во меѓуградскиот превоз.

Во првото тримесечје во автобускиот превоз

Бројот на патници е зголемен за 6,5 проценти

Зголемување, и тоа од 14,7 проценти, бележи и вкупниот број на патнички километри во овој вид превоз

Вкупниот број превезени патници во автобускиот превоз е зголемен за 6,5 проценти во првото тримесечје од годинава, во споредба со истиот период минатата година – соопшти неодамна Државниот завод за статистика. Анализирано според видот на превозот, бројот на превезени патници во градскиот превоз е зголемен за 1,4 проценти, во приградскиот за 15,9 проценти, во меѓународниот за 23,8 проценти, додека во меѓуградскиот превоз има намалување за 0,8 проценти.

Во споредба со четвртото тримесечје лани, вкупниот број превезени патници е намален за 0,9 проценти, при што во градскиот превоз има намалување за 7,3 проценти, во меѓуградскиот 6,9 проценти, додека во приградскиот превоз е зголемен за 11,3 проценти, а во меѓународниот за 4,5 проценти.

Анализата на првото тримесечје според вкупниот број на патнички километри во автобускиот превоз покажува зголемување за 14,7 проценти, при што во градскиот превоз има пораст за 7,8 проценти, во приградскиот за 18,6 проценти, во меѓународниот за 40,3 проценти, додека во меѓуградскиот превоз бележи намалување за 2,8 проценти. И во однос на



четвртото тримесечје лани, вкупниот број на патнички километри во овој вид превоз сега е зголемен исто така за 14,7 проценти. Земено според видот на превозот, бројот на патничките километри во градскиот превоз е зголемен за 14,2 проценти, во приградскиот за 35,8 проценти, во меѓународниот за 27,7 проценти, додека во меѓуградскиот превоз е намален за 12,1 проценти.

Нови правила во ЕУ од 2025 година



ЕЛЕКТРОНАПОЈУВАЧИ НА СЕКОЈ ПАРКИНГ

Во новите деловни згради со повеќе од десет паркинг-места, како и во станбените згради со сопствен паркинг од 2025 година најмалку едно место мора да биде опремено со приклучок за полнење возила на струја

Европската комисија поведе постапка за измена на директивите за енергетските својства на зградите, според кои во иднина ќе мора да има штекери за полнење електрични возила на паркиралиштата пред станбените и пред деловните објекти. Во документот, за кој во моментот земјите членки на ЕУ водат расправа по работни групи, неофицијалната европска влада предлага нови прописи за т.н. инфраструктура за електромобилност, а според кои, во новите деловни згради со повеќе од десет паркинг-места од 2025 година најмалку едно место мора да биде опремено со приклучок за полнење возила на струја. Овој услов ќе важи и за веќе изградените деловни објекти кои ќе се реконструираат во поголем обем, со исклучок на зградите што се во сопственост или ги користат малите и средните претпријатија.

Сличен услов би важел и за станбените згради, при што во новоградбите со повеќе од десет паркинг-места или во старите што ќе претрпат значителна реконструкција ќе мора да се спроведат водови за полнење електрични возила, што значи дека треба да се направи техничка подготовка за инсталирање такви штекери.

Предлогот на ЕК наиде на резервираност кај одредени земји членки, особено на тие со понизок стандард, кои бараат да се земат предвид економската сила и состојбата кај секоја членка и можното финансиско влијание врз домаќинствата и градежниот сектор. Тие наведуваат дека по нивните патишта главно се возат постари возила во споредба со развиените земји членки на ЕУ и дека имаат послаба куповна моќ, па затоа поретко се купуваат и бензински

и дизел-возила, а камоли електровозила. Како аргументи наведуваат дека овие мерки може да ја поскапат градежната изградба, а со тоа и цената на станбениот квадрат, поради што бараат да се земат предвид специфичностите и стандардот на секоја земја. Затоа, се предлага – места за електрополнење или водови да мора да се постават само ако при обновата на зградата се врши замена на електроинсталацијата или ако се обновува паркиралиштето. Притоа, сето ова да важи само за згради што имаат сопствен паркинг (во внатрешноста на зградата или до самата зграда), а паркиралиштето и зградата да имаат ист сопственик.

Во Македонија, според податоците од MBP, се регистрирани 81 возило на електричен погон до крајот на 2016 година, што е многу мал број споредено со лани, кога во земјата се регистрирани околу 400.000 возила. Притоа, засега кај нас купувачите на еколошки возила се ослободени од плаќање на акцизните давачки, а во некои јавни катни гаражи во центарот на Скопје тие може да добијат и бесплатно паркирање и полнење на батеријата. Со цел да се поттикне употребата на возила на струја и на хибриден погон, државата предложи сет- мерки, кои допрва треба да бидат преточени во законски решенија, а со кои, меѓу другото, се предлага инвеститорите во новите згради да обезбедат по еден трифазен приклучок за полнење на возилата во секоја гаража. Обврска за вакви напојувачи ќе имаат сите хотели со четири и пет ѕвезди, а до 2020 година оваа обврска ќе ја имаат и бензинските пумпи на сите автопати и магистрални патишта во државата.

Б.М.

До ноември

ЕУ ќе ги укине контролите во Шенген-зоната

Од ЕК препорачаа последно продолжување на контролите во некои земји од Шенген-зоната во траење од половина година, почнувајќи од средината на мај

Државите кои воведоа погранични контроли во Шенген-зоната поради емигрантската криза, како: Германија, Австрија, Данска и Норвешка, треба тие контроли да ги укинат до ноември годинава. Ова го соопшти Европската комисија, во почетокот на мај, неколку часа откако Шведска најави дека ќе ги укине контролите на личните документи на своите граници. Од ЕК сега препорачаа последно продолжување на контролите во траење од половина година, почнувајќи од средината на мај. Сепак, тоа беше кажано пред најновиот терористички масакр во Манчестер, така што не е познато како тоа ќе се одрази на ваквите најави во следниот период.



– Дојдено е времето да ги направиме последните корективни чекори за постепено да се вратиме на нормално функционирање на Шенген-зоната – изјави комесарот на ЕУ за миграции, Димитрис Аврамопулос, нагласувајќи дека Шенгенот е едно од најголемите достигнувања на европскиот проект и дека мора да се направи сè за таа зона да се заштити. Објаснувајќи ја одлуката за последното продолжување, Аврамопулос кажа и дека контролите на личните документи се „исклучителни, сразмерни и, како последно средство кон кое се прибегнува, предвидени за конкретно одреден период – во овој случај на максимални шест месеци“.

Како што е познато Австрија, Данска, Германија, Шведска и Норвешка (која не е членка на ЕУ) пред година и пол (во 2015 година) беа изземени од обврската да ја почитуваат слободата на движење во рамките на зоната и воведоа контроли на личните документи. Унијата им дозволи контрола на границите со цел регулирање на приливот мигранти. Граничната контрола неколкупати беше продолжувана за три или шест месеци и сега може да биде продолжена само уште еднаш. Шенген- зоната опфаќа 22 земји членки на ЕУ, заедно со Исланд, Лихтенштајн, Норвешка и Швајцарија.

J.C.B.

Како да го подготвите вашето возило за претстојниот летен период



РЕДОВНИ КОНТРОЛИ ЗА ПОСИГУРНО, ПОУДОБНО И ПОЕВТИНО ВОЗЕЊЕ

Со превентивното одржување на вашето возило ја зголемувате сигурноста од откривање неочекувани дефекти и го продолжувате неговиот животен век

Превентивното одржување на вашето возило ја зголемува сигурноста од откривање неочекувани дефекти и го продолжува животниот век на возилото. Притоа, редовните проверки и контроли ќе придонесат возењето да биде посигурно, поудобно, па дури и поевтино за претстојниот летен период.

Проверка на нивото на сите течности во возилото

Редовната проверка на течностите придонесува за намалени механички дефекти и го продолжува животниот век на составните делови. За почеток, да ги разгледаме основните процедури за проверка на нивото и состојбата на течностите неопходни за сигурно и беспрекорно функционирање на возилото.

Проверката на нивото на моторно масло е најдобро да се изврши по еден час или повеќе, откако моторот ќе се олади, а маслото низ повратните канали внатре во моторот ќе се „исцеди“ и повлече назад во кар-

терот за да се добијат поточни резултати од мерењето. Дополнително, треба да се земе предвид и замената на маслото по истекот на зимскиот период, кога маслото е погусто и повеќе изложено на кондензација, особено во услови на градско возење или на краткотрајни релации, кога моторот честопати не ја достигнува работната температура.

За да ја проверите состојбата на течността на сопирачките (глицеринот), треба да погледнете под хаубата во моторниот простор, каде што е најчесто сместен резервоарот за глицерин. Проверката се прави визуелно, а нивото треба да биде помеѓу минимум и максимум.

Улогата на разладната течност во моторот (антифриз) е повеќе отколку само за превенција од замрзнување. Имено, таа придонесува за лесна, оптимална и поефикасна работа на системот за ладење. Во неа се содржани различни адитиви за подобрување на разладните својства, но и антикорозивни додатоци за да се подобри векот на експлоатација на целиот систем. Најзначајното својство на антифризот во летниот пе-

риод, кога температурите се значително повисоки, е тоа дека неговата точка на вриење е осетно повисока во споредба со чистата вода. Тоа овозможува да се апсорбира повеќе топлина, па затоа не се препорачува да се долеа или да се наполни системот со обична вода. Кај повеќето возила проверката на разладната течност се врши визуелно, а нивото треба да биде помеѓу ознаките „min“ и „max“, или „hot“ и „cold“, зависно од тоа како е означено на експанзиониот сад. Пред да дотурите, прво проверете каков тип на антифриз користи вашето возило и доколку е потребно да се дотури, тоа треба да се направи кога моторот е доволно ладен. Избегнувајте да го отворате капачето кога моторот е топол, бидејќи тогаш антифризот е под притисок и е доволно жежок за да направи несакани изгореници.

Проверка на гумените црева и погонските ремени

Доволно е визуелно да се направи проверка на погонските ремени, гумените црева и цевките од какви било оштетувања, гребнатини, пукнатини, оштетувања на рабовите и краевите, течење на споевите на цревата, набабреност или слични оштетувања. Топлината, во комбинација со

влажността во летниот период, дополнително ќе ги влоши условите и може лесно да предизвика неочекуван дефект дури и кога најмалку очекувате. Ако пронајдете нешто сомнително потребно е да се замени. Гумените ремени, исто така, треба да се заменат, ако забележите дека се натопени со масло или со антифриз. За правилно и непречено функционирање, погонските ремени треба да бидат прописно затегнати. Кај постарите генерации на возила, затегнувачот за ремен вообичаено рачно се подесува до пропишаното оптимално ниво за да се избегне негово пролизгување и чкрипење во текот на експлоатацијата. Кај овие возила е потребна периодична проверка и по потреба дополнително подесување на затегнатоста на ремените. Поновите возила се опремени со затегнувачи, а подесувањето е автоматски и не е потребна дополнителна проверка од овој вид.



И ПРЕД ЛЕТНИОТ ПЕРИОД СЕ НЕОПХОДНИ ПРОВЕРКИ НА НИВОТО НА СИТЕ ТЕЧНОСТИ, НА ГУМЕНИТЕ ЦРЕВА, НА ПОГОНСКИТЕ РЕМЕНИ И НА АКУМУЛАТОРОТ ВО ВОЗИЛОТО



Проверка на акумулаторот и системот за полнење

Акумулаторот може да откаже во секое време од годината. Ако не сте го користеле возилото подолг период, можно е да треба замена или допонување на акумулаторот со електрична енергија. Најточен метод за да се провери состојбата на акумулаторот, е со помош на професионална специјална опрема, но сепак, постои начин да се извршат соодветни проверки и без користење на специјалните тестери или професионалните алати и опрема. Прво, проверете ја чистотата на контактната површина на клемите од корозија и доколку е потребно – исчистете ги. Ако акумулаторот е со достапни капачиња, одвртете ги, проверете го нивото

на киселина и ако е потребно долејте чиста дестилирана вода во ќелиите, до соодветно обележаното ниво. За ваша лична заштита се препорачува да се носат заштитни очила и гумени ракавици.

Со електронски мултиметар може да се провери напонот при мирување, како и напонот на полнење за време на работата на моторот. Напонот на акумулаторот треба да биде повисок од 12,6 волти, веднаш по неговото полнење (на пример по престанокот на подолготрајната работа на моторот). Меѓутоа, краткотрајно би се очекувал и напон повисок од 13,5 волти. Свежо наполнетиот акумулатор не е соодветен и точен пример за проверка на овој начин. За да добиете поверодостојни вредности, потребно е да се

направат мерења по неколку часа, по прекинот на работата на моторот. Во следната табела се дадени референтните вредности за измерните напони:

Измерени вредности	Релативна состојба на наполнетост во %
од 12,6 до 12,8 волти	100 %
од 12,4 до 12,5 волти	75 %
од 12,2 до 12,3 волти	50 %
од 12,0 до 12,1 волти	25 %
пониско од 11,9 волти	празен акумулатор

Моменталниот напон на алтернаторот може да се разликува и да варира во зависност од тековната температура и состојбата на наполнетост на акумулаторот, но вообичаено треба да биде 1,5 до 2 волти повисок од напонот на самиот акумулатор. При лер-работа на моторот, повеќето системи ќе обезбедат 13,8 до 14,4 волти, со исклучени светла и други електронски потрошувачи.

Забелешка: Кај посовофистицираните возила опремени со дополнителен систем за контрола и управување (battery management system) може да се соочите со значително повисоки вредности, дури и над 16 – 17 волти, но без паника, тоа е сесема нормално и вообичаено може да трае неколку минути по стартувањето на моторот во зависност од актуелните параметри (температурата и вртежите на моторот, наполнетоста на акумулаторот, бројот на активните електронски потрошувачи).

[продолжува во следниот број]

К.М.

МОТО АМЕРИТ

Во Виена – состанок на директорите на царинските служби на европските земји членки на СЦО



ИСКАЖАН Е ИНТЕРЕС ЗА ПРЕЗЕМАЊЕ ПОНАТАМОШНИ АКТИВНОСТИ ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТОТ

На состанокот, на кој учествуваше и директорката на Царинска управа на Македонија, Наташа Радеска-Крстевска, е заклучено дека треба да се воведат компатибилен транзитен систем во Европа

Директорката на Царинска управа на Република Македонија, Наташа Радеска-Крстевска, учествуваше на состанокот на директорите на царинските служби на земјите членки на Светската царинска организација од

регионот на Европа, што се одржа од 19 до 21 април годинава, во Виена, Австрија. На состанокот, делегатите изразија интерес за преземање на понатамошни активности со цел олеснување на транспортот во полза на стопанството во регионот на Европа, каде

што царината игра неспорно важна улога. Беа потенцирани и петте приоритети на Светската царинска организација во оваа година, а тоа се: олеснувањето на трговијата, безбедноста, е-трговијата, соработката помеѓу царинската и даночната служба, како и соработката помеѓу царината и полицијата. Главна тема на состанокот беа постојните системи и предностите што би произлегле од воведувањето на компатибилен транзитен систем. Беше презентирана идејата за обезбедување на интерфејс, со кој ќе се овозможи учество во електронски транзитен систем за сите земји од регионот на Европа, а беа посочени и искуствата од примената на различни транзитни режими и нивното функционирање на национално ниво. Придобивките беа презентирани и од аспект на олеснување, и од аспект на управување со ризик. Делегатите се осврнаа на првичните барања, кои треба да бидат исполнети за започнување на проект за воведување на компатибилен систем, како што се законската рамка што треба да се обезбеди за отпочнување на еден таков проект, потребните технички услови и начинот на финансирање на проектот.

Заклучок од овој состанок беше да се формира работна група со експерти за транзит, чија задача ќе биде да ги анализираат националните транзитни системи и да предложат можност за воведување на ваков компатибилен транзитен систем. На маргините на состанокот, директорката на Царинска управа на Република Македонија оствари билатерални средби со директорите на неколку царински управи од европскиот регион, со цел размена на мислења за актуелните предизвици во регионот и договарање на билатерални активности.

Во просториите на ТЦ РАМСТОП во Скопје

Јавна кампања – СТОП за фалсификуваните производи

Еден од главните приоритети на Царинска управа е унапредувањето на институционалниот и административен капацитет за ефикасна и ефективна борба против фалсификатите и пиратеријата

Царинска управа на Република Македонија на 24 април годинава зема активно учество во јавната кампања за подигнување на свеста за штетните последици од фалсификуваните производи, што се одржа во просториите на ТЦ РАМСТОП во Скопје, во рамките на Твининг-проектот „Зајакнување на правата од интелектуална сопственост“, имплементиран од „Данската канцеларија за патенти и трговски марки“. Познато е, еден од главните приоритети на Царинска управа е унапредувањето на институционалниот и административен капацитет за ефикасна и ефективна борба против фалсификатите и пиратеријата, преку воведувањето на зајакнати мерки на царинска контрола за откривање и спречување на увоз, транзит и извоз на стоки што го повредуваат правото од интелектуална сопственост, како и зголемена соработка со носителите на ова право и нивните застапници во Република Македонија, од една страна, со сите надлежни институции во земјата и во странство, од друга страна.

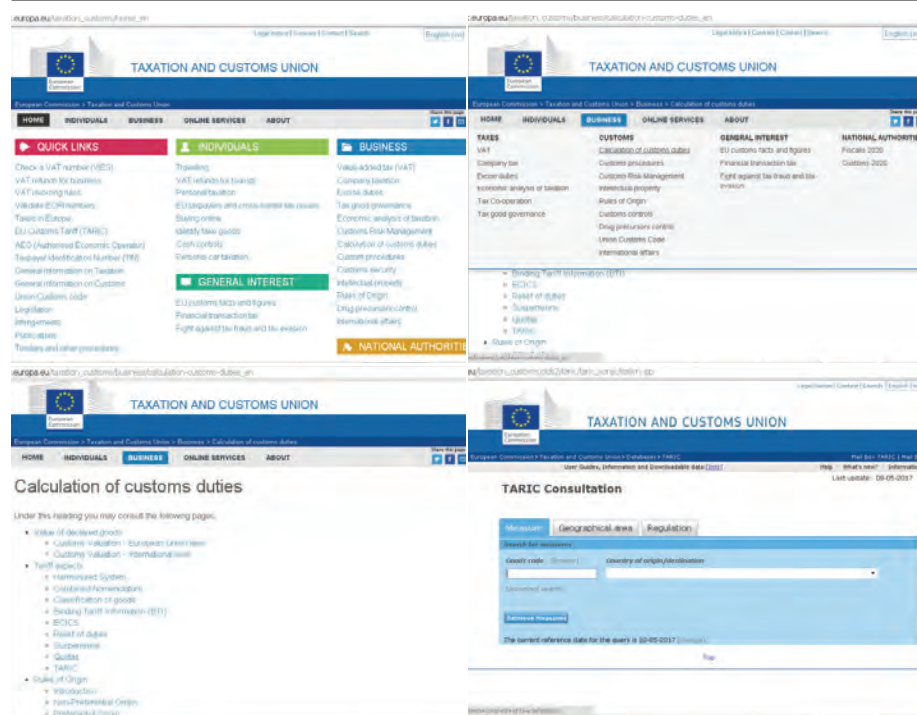
Оваа кампања беше фокусирана на заштитата на корисниците од купувањето фалсификувани производи, кои преставуваат огромен ризик за здравјето на луѓето. Светската економија бележи огромни загуби поради дејствија поврзани со производство и пуштање во оптек на



фалсификувани производи. На настанот присуствуваа и експерти од ЕУ, соработници на Твининг-проектот, претставници од Државниот завод за индустриска сопственост и останати релевантни институции. На самиот влез на ТЦ Рамстор беа поставени банери од кампањата, а на штандот, од страна на царинските службеници беа презентирани примероци од фалсификувани производи и на граѓаните односно на потрошувачите им беа поделени брошури. Посетителите покажаа голем интерес за запознавање со проблемот со присуството на фалсификувани производи на пазарот.

При увозот на земјоделски производи од Македонија во ЕУ

ПОВОЛНОСТИ ПРИ ПРИМЕНАТА НА АВТОНОМНАТА ТРГОВСКА МЕРКА



Доколку се применува автономната трговска мерка, увозот е поповолен само за оние земјоделски производи од Република Македонија, за кои при увоз во ЕУ се пропишани царински давачки и давачки кои имаат еквивалентен ефект

Царинска управа на Република Македонија неодамна информираше дека увозот на одредени земјоделски производи во Европската Унија со потекло од Република Македонија може да се врши согласно со одредбите од Спогодбата за стабилизација и асоцијација и согласно со Регулативата за примена на автономна трговска мерка. Согласно со Спогодбата, ослободувањето при увоз се однесува само на царинската стапка ad valorem,

а согласно со Регулативата ослободувањето при увоз се однесува и на царинската стапка ad valorem и на давачките, кои имаат еквивалентен ефект. Доколку се применува автономната трговска мерка, увозот е поповолен само за оние земјоделски производи со потекло од Република Македонија, за кои при увоз во ЕУ се пропишани царински давачки и давачки кои имаат еквивалентен ефект. Во тој случај, при пополнувањето на образецот на уверението за движење EUP 1

од страна на застапниците во царинската постапка (шпедитери), односно при издавањето на фактура, во која е внесена изјава за потекло од страна на извозниците, треба да се внесе забелешката „Autonomous trade measures“ на англиски јазик или „Mesures commerciales autonomes“ на француски јазик, само за таа стока. Оваа забелешка, застапниците, односно извозниците треба да ја наведат во рубрика 7 од уверението за движење или под текстот на изјавата за потекло. Доколку во возилото се транспортира стока за извоз, за која се применува автономна трговска мерка, и стока за која не се применува автономна трговска мерка, тогаш треба да се издадат два докази за потекло (еден со наведената забелешка, а друг без забелешка).

Се препорачува пред изготвување на доказот за потекло да се провери на веб-страницата на Генералниот директорат за царини и оданочување на Европската Комисија (DG TAXUD), во делот за ТАРИК на ЕУ, дали за конкретната стока има пропишано царинска стапка ad valorem и давачки кои имаат еквивалентен ефект. Доколку има пропишано само царинска стапка ad valorem, не треба да се пополнува забелешката, бидејќи тогаш се применуваат одредбите од Спогодбата за стабилизација и асоцијација. За сите претходно издадени докази за потекло, кои се однесуваат на стоки за кои може да се примени автономна трговска мерка, потребно е дополнително да се издадат докази за потекло со оваа забелешка само за оној вид на стока за која е потребно да се наведе забелешката. Во тој случај, во рубрика 7, се наведува забелешката „Issued retrospectively“ и забелешката „Autonomous trade measures“ или „Mesures commerciales autonomes“.

На две меѓународни средби на Малта

Учествуваа и претставници од Царинска управа на Македонија

Претставници од Царинска управа на Македонија присуствуваа на два значајни меѓународни настани одржани, кон крајот на април, во Малта. Директорката на Царинска управа, Наташа Радеска-Крстевска учествуваа на семинар на високо ниво за зајакнување на соработката помеѓу царинските и даночните служби, за кои е заедничко тоа што тие се одговорни за контрола и наплата на даноци и давачки, а и за спречување на измами. На семинарот се дискутираше за сегашното ниво на соработка помеѓу двете служби, но и како соработката може да се подобри и зајакне. Учесниците дискутираа и за целите што треба да се постигнат, како и кои конкретни чекори треба да се преземат за тоа да се направи.

Во истиот период, во Малта, претставници од Царинска управа учествуваа и на 15 Состанок на Европската комуникациска мрежа за царина и оданочување, на кој меѓу другото беа разгледани комуникациските активности во 2016 година за земјите членки на ЕУ и за земјите кандидати, а стана збор и за новите трендови за комуникација.



„Спасете животи – SlowDown“ – ИРУ ја поддржа Глобалната недела на ОН за безбедност на патиштата



ФОКУСОТ НА ОБУКИТЕ И НА ОГРАНИЧУВАЊАТА НА БРЗИНАТА ВО ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ

Доколку професионалните возачи се обучени за одговорно возење и имаат поголема свесност за карактеристиките на комерцијалните возила, тоа и кај другите учесници во сообраќајот значително ќе ја подобри безбедноста на патиштата

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, повикува на повеќе обуки, употреба на нови технологии и стандардизирани ограничувања на брзината за решавање на прашањето на управување со брзината во патниот сообраќај. Доколку професионалните возачи се обучени за одговорно возење и имаат поголема свесност за карактеристиките на комерцијалните возила, тоа, како што посочуваат од ИРУ, и кај другите учесници во сообраќајот значително ќе ја подобри безбедноста на патиштата. Ваквиот апел од ИРУ следува по повод четвртата Глобална недела за безбедност на патиштата на ОН, што се одржа од 8 до 14 мај годинава, кога фокусот беше ставен на управувањето со брзина и што може да се направи за да се реши овој клучен фактор на ризик

за сообраќајните повреди и за смртните случаи на патиштата.

– Управувањето со брзина има потенцијал да спаси милиони животи – вели Умберто де Прето, генералниот секретар на ИРУ и нагласува дека клучот на овој проблем е подобра обука, бидејќи 85 – 90 проценти од несреќите се должат на однесувањето на човекот и човечкиот фактор. Ние, исто така, треба да се осигураме дека постои заедничка одговорност кај сите типови на возила и меѓу сите учесници во сообраќајот. Секоја несреќа е една несреќа повеќе – додава Де Прето.

Инаку, и според статистиката, а и по укажувањата на експертите во оваа област, брзината е причина за половината од сите фатални сообраќајни несреќи.

J.C.

Со измени на Договорот за ADR за меѓународен превоз

Поголема јасност за превозот на опасни материи за промовирање на безбедноста

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ го поздравил усвојувањето на предлогот за изменување и дополнување на Договорот за ADR за меѓународен превоз на опасни стоки во патниот сообраќај, на состанокот на работната група на WP.15 на Обединетите нации за превоз на опасни материи. Измените ќе им понудат јасност во однос на ограничувањата на товарот што возачите го превезуваат по транспортна единица, со што ќе се олесни испораката на опасни стоки во рамките на режимот на исклучоци. Зајакнувањето на полезноста на Договорот за ADR, подобрувањето на тековните алатки за ADR ќе поттикне понатамошна интеграција на конвенцијата во глобалниот патен сообраќај.

Дел од пошироките напори на ИРУ за промовирање на безбедноста на патиштата, како и развојот за превоз на опасни материи, дојде во текот на Глобалната недела за безбедност на патиштата на ОН „SlowDown – Успори“ што се одржа во првата половина на мај годинава.

И на 13-тиот Светски конгрес за безбедност на патиштата што се одржа во Тунис, од 3 до 6 мај



АПЕЛИ ЗА ПОДОБРА ПРОФЕСИОНАЛНА ОБУКА ЗА ПОБЕЗБЕДНИ ПАТИШТА

И на овој настан, ИРУ повика безбедноста на патиштата да биде клучен приоритет за индустријата, како и подобрувањето на обуките за намалување на човечките и економските трошоци поврзани со сообраќајните несреќи

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ на 13-тиот Светски конгрес за безбедност на патиштата, кој се одржа во Тунис,

од 3 до 6 мај, го нагласи влијанието на професионалната обука за поголема безбедност на патиштата. Како што притоа беше наведено, 85 – 90 проценти од несреќите кај

комерцијалните возила се случуваат поради човечка грешка и затоа може да се заклучи дека обуките спасуваат животи. Како своевиден импулс и од четвртата Глобална недела на ОН за безбедност на патиштата и „SlowDown кампањата“, исто така одржана во мај, ИРУ повикува безбедноста на патиштата, како и подобрувањето на обуките за намалување на човечките и економските трошоци поврзани со сообраќајните несреќи да бидат клучен приоритет за индустријата.

Притоа, со презентирањето на студијата „Влијанието на професионалната обука на комерцијалните/професионалните возачи во арапскиот регион“ ИРУ ја нагласи важноста на соодветната легислатива, спроведувањето на прописите и стандардите за регионот, истовремено, истакнувајќи ги усогласените професионални квалификациски рамки на ИРУ Академијата за комерцијални возачи и транспортни менаџери. Истовремено, идејата на моделот за управување со безбедноста на патиштата врз основа на јавно приватно партнерство – со вклучување на превозниците и на поширокиот јавен интерес е одобрена од страна на ИРУ како најсоодветен курс за земјите со низок и среден приход.

Одговарајќи на темата „управувањето со патиштата и неговото влијание врз безбедноста на патиштата“, конгресот беше заеднички организиран од страна на Здружението на Тунис за безбедност на патиштата (ATPR) и на Министерството за инфраструктура, во согласност со препораките дадени во Декадата на ОН за акција за безбедност на патиштата. Програмата на овој настан вклучуваше повеќе теми поврзани со безбедноста на патиштата и инфраструктурата, со сесии посветени на прашања специфични за земјите во развој и со фокус врз образованието, обуката и однесувањето на патиштата.

J.C.B.

Алијанса – Мобилноста како сервис (MaaS)

Интегрирање на персонализираниот транспорт во Европа

Работилницата на Алијансата – Мобилноста како сервис (MaaS) во Брисел неодамна се фокусираше на новите шеми за мобилност, како и на следните чекори за ангажирање на интегриран, персонализиран транспорт низ Европа. MaaS го става корисникот во сржта на транспортните услуги, нудејќи модална интегрирана платформа за наменски решенија за мобилност врз основа на индивидуалните потреби. На работилницата присуствуваа оператори за превоз на патници и креатори на политиката, а се разговараше за законските рамки, техничките стандарди и комуникацијата, кои се неопходни да се трансформира состојбата на личната мобилност. На настанот, исто така, учесниците можеа да разменат мислења за предизвиците и трендовите за иднината на мобилноста.

Со сегашните разновидни регулаторни и бизнис-рамки во различни европски земји, работилницата генерира збир на насоки, кои треба да бидат објавени во јуни и да се воспостават следните чекори за заеднички пристап во земјите на ЕУ.

ИРУ е член на Одборот на MaaS Алијансата, која има за цел успешно спроведување на MaaS во Европа и пошироко. Главната цел на Алијан-



сата е да се олесни пазарот и целосно да се распоредат MaaS услугите. Со големиот број MaaS иницијативи и пилот-проекти, кои се веќе планирани или се во тек, MaaS Алијансата ќе обезбеди заедничка програма за работа, ангажирајќи ги транспортните оператори, давателите на услуги и корисниците да воспостават заедничка визија на овој план.

Како дел од кампањата „Младост без лудост“ на РСБСП



КРЕАТИВНА СООБРАЌАЈНА АКЦИЈА „БЕЗБЕДНИ МЛАДИ ВОЗАЧИ“

РСБСП во соработка со неколку автошколи објави и јавен повик за наградно натпреварување за познавање на сообраќајните правила и прописи кај младите лица

Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата, во соработка со Град Скопје, АМСМ и партнерите, на крајот на април и во почетокот на мај ја започна и акцијата „Безбедни млади возачи“, која е составен дел од новата кампања „Младост без лудост“ што се реализира пролетва. Почетокот на акцијата беше означен со јавен настан организиран во АСУЦ „Боро Петрушевски“ од Скопје, каде што со цел подигнување на свеста за последиците од сообраќајните незгоди, беше презентирано уништено возило во сообраќајна незгода, кое потоа беше изложено во повеќе средни училишта во Скопје, а се организираа и симулациони вежби за сообраќајни незгоди со настрадани млади лица. Идејата е младите на еден ваков подиректен и суптилен начин да добијат чувство за последиците од сообраќајните незгоди. Покрај тоа, во рамките на акцијата се организираше и презентација на таканаречените „пијани очила“, кои ќе помогнат младите да дојдат до реални сознанија за тоа каква е нивната перцепција и нивните моторни способности кога се под дејство на алкохол и како алкохолот влијае врз нивната способност за управување со моторно возило.

Едукацијата на младите за сообраќајните правила и прописи и нивното поттикнување за навремено полагање испит за возачка дозвола, беа мотив плус РСБСП во соработка со автошколите: од АСУЦ „Боро Петрушевски“, „Ива обука“, „Мартин“, „Шкорпион“ и „Јарди“ да објават и јавен повик за наградно натпреварување за познавање на сообраќајните правила и прописи. Право на учество имаат средношколците од четврта година, кои се без возачка дозвола, а наградата е ваучери кои можат да ги искористат во рок од една година: еден ваучер за бесплатно полагање за „Б-категорија“, пет за „АМ Категорија“ и 10 ваучери со 50 % попуст за „Б-категорија“.

Со цел едукација на учениците/младите за сообраќајните правила и прописи изготвен е и „Прирачник за возачи почетници“, кој ќе биде дистрибуиран до нив, а ќе бидат организирани и едукативни предавања во сите средни училишта во Скопје. Во рамките на кампањата „Младост без лудост“, во соработка со Винер Осигурување, изработени се и 1.000 табли со едукативни пораки за младите и нивната безбедност во сообраќајот, кои ќе бидат дистрибуирани до сите средни училишта во Република Македонија.

– Ќе се обидеме на сите можни начини да го свртиме вниманието на младите за нивно одговорно и безбедно учество во сообраќајот и во таа насока дејствуваме. Апелирам до младите, до нивните родители и до сите граѓани на Република Македонија, да ја поддржат оваа кампања, да ги почитуваат сообраќајните правила и прописи и да се обидат да дејствуваат превентивно и едукативно на своите блиски, со цел да ставиме крај на црната чума која секојдневно одзема многу млади животи на патиштата во Република Македонија – истакна по овој повод Стојче Стаменковски, претседателот на РСБСП.

Инаку, во рамките на кампањата „Младост без лудост“ на РСБСП пред Рамстор Мол во центарот на Скопје граѓаните можеа да го забележат и таму поставениот смачкан автомобил.

– Стефан М. (22) загина во ова возило една луда ноќ, поради брзо и несовесно возење. Трагичен крај на еден млад живот. Размисли и ти пред да биде доцна – ваква порака пренесуваше парчосаното возило поставено пред скопскиот трговски центар „Рамстор“. Возилото сведочеше за вистинска случка, во која е загубен млад човечки живот, како резултат на небезбедно и неодговорно учество во сообраќајот.

J.C.B.

РСБСП во изминатите 55 години има исклучителен придонес во подобрувањето на безбедноста на сите учесници во сообраќајот на патиштата, како и за унапредувањето и развивањето на сообраќајното образование, култура и етика во Република Македонија

Заложбите на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата секогаш биле и ќе останат во насока на издигнување на безбедноста на патниот сообраќај, како највисок општествен приоритет и употреба на целокупниот институционален и општествен потенцијал за намалување на бројот на настрадани лица во сообраќајни незгоди во Република Македонија. Ова го потенцираа од РСБСП во почетокот на мај, во рамките на одбележувањето на јубилејот 55 години постоење и активно дејствување на организацијата, која е носител на активностите за поголема безбедност во сообраќајот на патиштата во Република Македонија. По тој повод се одржа и свечена академија во Македонскиот народен театар во Скопје, на која присуствуваа голем број афирмирани лица, експерти, професионалци и многу други кои изминатите 55 години беа дел од работата на РСБСП. Притоа, претседателот на РСБСП, Стојче Стаменковски во обраќањето ја потенцира убеденоста и силната верба во тоа што Советот го работи и нагласи дека и во иднина уште поинтензивно ќе се работи на поставената цел за безбедно патување и за сообраќај без жртви.



Државниот секретар во Министерството за внатрешни работи (МВР), Сања Димитријевска, наведе дека во своето работење МВР подеднакво става акцент, како на

Јубилеј: 55 години Републички совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП)

НЕОПХОДЕН Е ЕФИКАСЕН СИСТЕМ ЗА СПРАВУВАЊЕ СО СООБРАЌАЈНИТЕ НЕЗГОДИ



превентивната компонента и на сообраќајно-превентивното дејствување, така и на санкционирањето на учесниците кои не ги почитуваат сообраќајните правила и прописи. Сепак, тоа не може да биде на секој дел и во секое време од сообраќајната мрежа во Македонија. И токму затоа, суштински е важна улогата на РСБСП во градењето ефикасен систем за справување со сообраќајните незгоди и жртвите од нив, преку едукација и подигање на свеста и одговорноста на учесниците во сообраќајот.

Во знак на добрата соработка, силната поддршка и креирањето заедничка визија за побезбеден сообраќај, плакети добија: АМСМ, МВР, Црвениот крст и д-р Никола Ангелески, поранешен претседател на РСБСП. Инаку, РСБСП е советодавно тело на Собранието на Република Македонија, формирано во 1962 година, како посебно стручно тело во тогашниот Државен секретаријат за внатрешни работи. Во текот на своето долгогодишно дејствување, РСБСП прерасна во едно од водечките тела во државата, кое покрај основните задачи за унапредување и развивање на сообраќајното образование, воспитание, култура и етика, е и еден од главните иницијатори за имплементација на мерки за подобрување на безбедноста во сообраќајот на патиштата и координатор при дејствувањето на повеќе надлежни субјекти при нивната имплементација.

J.C.B.

Од претседателот Иванов „Повелба на Република Македонија“ за РСБСП

По повод 55-годишниот јубилеј, РСБСП од претседателот на државата Ѓорге Иванов доби високо општествено признание „Повелба на Република Македонија“ за исклучителниот придонес во подобрувањето на безбедноста на сите учесници во сообраќајот на патиштата, како и за унапредување и развивање на сообраќајното образование, култура и етика. На свеченоста во претседателската резиденција, на која присуствуваа голем број гости од различни институции, Иванов истакна дека не може да не забележиме оти од година во година задачата на Републичкиот совет за безбедност на патиштата станува сè посложена поради бројни фактори, како што се: зголемен број возила на патиштата, несовесно користење на современите технологии, особено на мобилните телефони за време на возењето, но и како што посочи, политичките кризи, неизвесноста и непредвидливоста, кои ги изложуваат граѓаните на постојан стрес.

– Годишно, во Република Македонија меѓу 160 и 170 лица ги губат животите во сообраќајни несреќи. Бројот на повредените е многу пати поголем. Тоа се многу предвреме прекинати животи, неискористени можности и неостварени соншта. Тоа е голема загуба за семејството, за општеството и за државата – рече Иванов, нагласувајќи дека ниту нови закони, ниту нови закони, ниту повисоки казни и построги санкции сами за себе нема да ја намалат смртноста ако истовремено не работиме на развивањето на сообраќајната култура и етика што треба да се градат и пренесуваат преку семејствата, училиштата и автошколите, сè додека не прераснат во општоприфатена општествена навика. Сите ние треба да работиме на создавањето на таа навика. Но, за тоа, додаде Иванов, е неопходен еднаков третман на сите пред законите, соработка во рамките на системот, ангажирање на јавниот и на приватниот сектор, осигурителните компании, академската заедница, цивилното општество и медиумите. Само така ќе изградиме безбедност во сообраќајот – истакна претседателот Иванов.



Претседателот на РСБСП, Стојче Стаменковски, заблагодарувајќи се истакна дека признание претставува заслуга на сите, кои во изминатите 55 години се вложиле во работата на Советот, а тоа е унапредување на сообраќајното превентивно дејствување во Република Македонија и намалување на бројот на настрадани лица во сообраќајни незгоди.

– Признанието „Повелба на Република Македонија“ не прави особено горди, затоа што ја отсликува нашата определба секогаш да се стремиме кон најдоброто, но истовремено да придонесеме и за доброто на заедницата на која ѝ припаѓаме. Денес, на овој важен ден за нашата институција, можам да ветам дека РСБСП во иднина ќе работи уште помотивирано со една цел – одговорни возачи, безбедни патишта и сообраќај без жртви – рече Стаменковски.

Продолжува градежната офанзива на автопатските делници во земјава



ДЕМИР КАПИЈА – СМОКВИЦА Е ВЕЌЕ ПОДГОТВЕН ЗА СООБРАЌАЈ

Во полн ек е изградбата и на другите два нови автопати, при што Миладиновци–Штип ќе се финализира до крајот на годинава, а Кичево – Охрид во 2019 година

Македонија добива три нови делници од највисоката прва категорија на патишта. Имено, според последните пролетни рапорти при обиколката на градилиштата од страна на экс-премиерот Никола Груевски, чија влада и ја започна нивната реализација, како и од министерот за транспорт и врски, Владо Мисајловски, и директорот на ЈП за државни патишта, Александар Стојанов, веќе е завршен најголемиот дел од градежните работи на новата автопатска делница Демир Капија – Смоквица и таа наскоро треба да биде пуштена во употреба. До крајот на годината треба да биде готов и новиот автопат Миладиновци – Штип, додека за третиот, Кичево – Охрид е најавено дека ќе се финализира во 2019 година. Со тоа, Македонија ќе добие нови 135 километри модерен автопат, а во тек е и изградба на нови експресни и регионални патишта, како и реконструкција на постојните, што севкупно се инвестиции од околу милијарда евра.

Автопатската делница Демир Капија – Смоквица, каде што неодамна заврши

асфлтирањето, е во должина од 28,2 километри, со инвестиција вредна 218 милиони евра обезбедени со грант од Европската комисија, со заеми од Европската инвестициска банка и од Европската банка за обнова и развој, како и со средства од државниот буџет. Делницата, која започна да се гради во 2013 година, а чиј изведувач на градежните работи е грчката компанија „Актор“, има два тунели со должина од 1.200 метри, шест моста долги од 100 до 500 метри, исто толку потпатници и два натпатника. По докомплетирањето на Контролниот центар, на почетокот на Демир Капија, пред тунелите, ќе се надгледува целиот автопат по чија траса ќе бидат поставени камери. Со автопатското решение на делницата од Демир Капија до Смоквица, всушност, Коридорот 10 по целата негова должина низ Македонија се подигнува на ниво на автопат.

На автопатот Скопје – Штип во должина од 47 километри, со инвестиција вредна 206 милиони евра, од кои 90 проценти се обезбедени со кредит од Ексим банка, а остатокот од македонската Влада, трасата е стопроцентно пробиена и досега

се завршени 64 проценти од физичките работи, а целосно се асфалтирани 50 проценти од автопатот. На делницата ќе има осум натпатници и пет потпатници, еден мост над Пчиња и пет вијадукти, а со неговата изградба ќе се преполови времето за патување од Скопје преку Свети Николе до Штип на само 35 до 40 минути. На делницата Кичево – Охрид е завршена изградбата на речиси половина од автопатот долг 57 километри, при што, како што информираше министерот за транспорт и врски, Владо Мисајловски, се пробиени речиси 95 проценти од трасата. Неговата изградба започна во февруари, 2014 година и тоа е еден од најголемите проекти во последните 50 години во Македонија, а на него ќе има седум мостови, 22 вијадукти, шест натпатници, 13 потпатници, осум клучкии еден тунел кај Пресека со должина од околу два километри. Проектот се финансира со кредитно задолжување од кинеската Ексим банка во висина од 374 милиони евра, што се дел од обезбедените 500 милиони евра кинески пари, со кои се гради и автопатот од Миладиновци до Штип, а на двете делници градежните работи ги води кинеската компанија „Синохидро“ заедно со домашни компании – подизведувачи: „Гранит“, „Бетон“...

Ј.С.Б.

Нови патарини на новите автопатишта

За новите автопатишта во изградба, според веќе објавениот оглас за изработка на проектна документација за поставување патарини, е предвидено на Демир Капија – Смоквица–Гевгелија да има една нова наплата станица, а постојната кај Градско ќе се премести: на Миладиновци – Штип ќе има две и на Кичево – Охрид една нова патарина по тунелот кај Пресека. Истовремено, и на постојните патарини, ЈП за државни патишта ќе врши модернизација на оние долж Коридорот 8,



од Миладиновци до Гостивар, за што веќе е објавен оглас за јавна набавка на кабини за наплатни станици, за што ќе се инвестираат околу 230 илјади евра. Напоредно се одвива и проектот за модернизација и проширување на патарините по Коридорот 10, со воведување електронски систем за наплата преку микробранови транспондери и со бесконтактни смарт-картички. За неговата инсталација е одредена турската компанија „Аселсан“, а вредноста на оваа инвестиција е 18,7 милиони евра, од кои 15 милиони се средства од ЕБОР, а остатокот се сопствени средства на Република Македонија.



Инаку, според информациите од ЈП за државни патишта, во првите три месеци од 2017 година, е наплатена патарина во вредност од 675 милиони денари, односно 11 милиони евра, што е минимално зголемување на приходите во споредба со истиот период лани.

Во Пекинг – одржан голем форум за кинескиот мега-проект

首届空中丝绸之路国际论坛 The First Aviation Silk Road International Forum



МАКЕДОНИЈА ЗАИНТЕРЕСИРАНА ЗА ПОВРЗУВАЊАТА СО „ПАТОТ НА СВИЛАТА“

И политичките и стопанските претставници од нашата земја, по дводневниот мајски форум „Еден појас, еден пат“ што се одржа во Пекинг, се согласни дека Македонија ја очекуваат големи придобивки ако тргне по „Патот на свилата“

Македонија е заинтересирана за кинескиот мега-проект за инфраструктурно и економско поврзување на Азија, Европа, Африка и Блискиот Исток по некогашниот „Пат на свилата“. Ова го истакнаа и политичките претставници и членовите на стопанските комори на нашата земја, по одржувањето на мајскиот Форум „Еден појас, еден пат“ во Пекинг, а на кој учествуваа претставници од 100 земји, меѓу кои и 29 шефови на држави и влади. Тие, заедно со домаќинот, кинескиот претседател Си Џинпинг, се заложиле да ја развиваат слободната трговија во рамките на оваа амбициозна иницијатива на Кина, која за време на дводневниот форум во Пекинг (15 и 16 мај) најави дека ќе инвестира 124 милијарди долари во инфраструктурните проекти по неколкуте правци на „Патот на свилата“ што вклучуваат нови патни и железнички сообраќајници по копно, но и со нови поморски патишта. Дополнително, Пекинг е подготвен да вложи уште околу 800 милијарди долари во економиите на земјите што учествуваат во иницијативата.

– Македонија е заинтересирана за кинескиот мега-проект – изјави Никола Попоски, министерот за надворешни работи, кој учествуваше на Форумот во Пекинг. Попоски истакна и дека оваа иницијатива

е одлично средство за промоција на транснационалната поврзаност, унапредување на трговската и инвестициската соработка, кои преку развојот, овозможуваат зајакнување на безбедноста. Освен тоа, Попоски ја посочи и исклучително добрата соработка со НР Кина, нагласувајќи дека успешната реализација на досегашните проекти е најдобра гаранција и мотивација за продолжување на соработката со Кина. Поддршка на кинескиот мега-проект најавија и од Стопанската комора на Македонија и од Сојузот на стопански комори на Македонија (ССК), чии компании – членки со тоа ќе имаат пристап до пазарите со неколку милијарди потрошувачи. Двете наши комори станаа дел и почнаа тесна соработка со кинеската Комора за меѓународна трговија SRCIC, чија основна цел е да го зголеми учеството на глобалниот бизнис во развојот на „Патот на свилата“ во XXI век, со тоа што ќе поврзе повеќе од 60 земји.

Кинеската иницијатива има за цел поврзување нации преку инфраструктурата. За реализација на таа иницијатива од 2014 до 2016 година, Кина инвестирала 50 милијарди долари и отвори преку 180.000 нови работни места.

J.C.B.

Volvo FH 460 & FM 450



ЕКОНОМИЧЕН ТАНДЕМ

Сè построгите законски обврски во Европската Унија кои стапија во сила, неодамна ги принудија производителите на бројни, пред сè безбедносни унапредувања. Кога веќе беше принуден на иновации, Volvo реши да вметне и некои што придонесуваат за унапредување на перформансите и економичноста. Во првите конкретни резултати имавме можност да се увериме со влекачите FH 460 и FM 450 на пробното возење во Чешка

Соочувањето со камионите не е секојдневие, но убаво е чувството кога се зборува за генерација на влекачи кои веќе пет години господарат по светските патишта. Евидентниот прогрес на сите полиња, ги доведува економските возила во една сосема поинаква ситуација во која фокусот не е само на економичноста туку големо внимание се обрнува и на безбедноста. Ни беше овозможено возење на рамничарски и ридски



За економично возење придонесува и последната генерација на I-shift менувачот со двојна спојка, како и новиот I-See систем кои можат да се поракаат за изведбите FH со Еуро 6 моторите од 13 литри и распон на сила од 460, 500 и 540 коњи



терени, главно на автопат, а на располагање ни беа моделите FH 460 и FM 450. На прв поглед, кабината на знаменосецот, моделот FH во верзија со 13-литарскиот мотор со 460 KS, има минимални зафати направени да се зголеми аеродинамиката. Редифинирани се дефлекторите поставени под предниот браник и на предниот дел кои поефективно го пренасочуваат воздухот околу кабината и го смалуваат отпорот. Со овие зафати е на мален отпорот на воздухот за 0,4 проценти, а благодарение на модификуваниот покривен спојлер аеродинамиката профитира за дополнителни 0,2 %. На прв поглед мали бројки, но кога ќе се помножат со проектираниот животен век и со поминатата километража се добива импресивна заштеда.



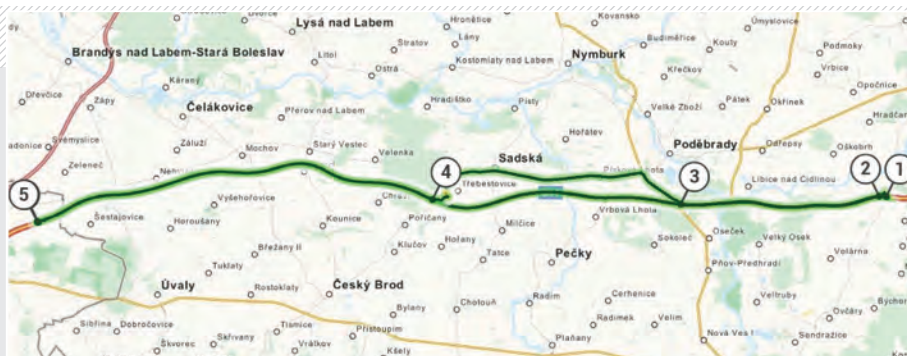
Ја приспособува брзината и запира сам



Во земјите од Европската Унија, во ноември 2015 година, стапи во сила законска одредба според која сите новопроизведени товарни возила мора да имаат вграден уред за автоматско запирање кој се активира кога камионот, благодарение на камерата, ќе „сфати“ дека оддалеченоста до возилото напред не е веќе безбедна. Volvo одамна почна да го вградува овој систем во своите камиони, и тоа со приспособлив темпомат (ACC – Adaptive Cruise Control) кој ја одржува зададената брзина сè до моментот додека не почне опасно да се приближува до возилото напред. Тогаш реагира моторната сопирачка, камионот забавува и дури кога ќе помине опасноста со заобикојување на возилото, FH се враќа на меморираната брзина. Секако, станува збор за функција која има позитивно влијание врз безбедноста во сообраќајот, но и негативно врз потрошувачката на гориво. Заради тоа, возачите често го избегнуваат користењето на приспособливиот темпомат, а ние сме уверени дека ќе продолжат со тоа.

Штедлив и на ридска рута

На рутата која одеше по автопатот помеѓу Прага и Плзен неретко се соочувавме со делници со нагорнини и долги надолнини, но стрелката на покажувачот на бројот на вртежи ретко кога го напушташе зеленото поле. Тоа беше и делница на која моторната сопирачка често мораше да се активира и да ја покаже сета своја сила. И покрај тоа, по поминати 96,6 километри со просечна брзина од околу 76 km/h, Volvo FH 460 просечно трошеше 25,4 l/100 km.



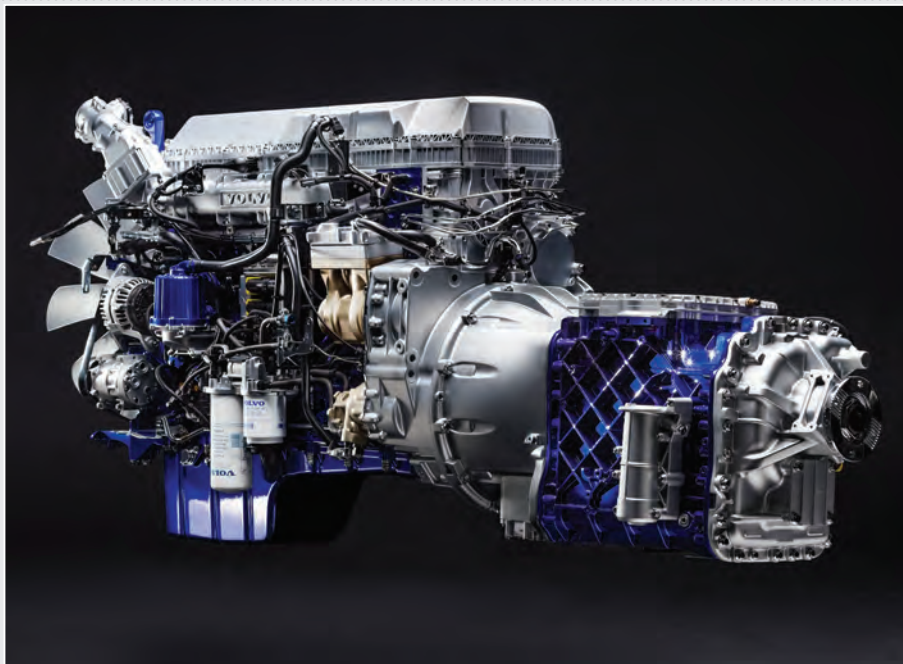
#	Стартно време	времетраење	брзина (km/h)	растојание (km)	потрошено (литри)	потрошувачка (l/100 km)
0	14:00:44	00:00 / 00:00	- / -	0,00 / 0,00	0,00 / 0,00	- / -
1	14:33:38	32:54 / 32:54	85,72 / 85,72	47,00 / 47,00	9,06 / 9,06	19,28 / 19,28
2	14:35:11	01:33 / 34:27	37,41 / 83,55	0,97 / 47,97	0,49 / 9,55	50,66 / 19,91
3	14:42:56	07:45 / 42:12	83,84 / 83,60	10,83 / 58,80	2,12 / 11,67	19,53 / 19,84
пауза	14:59:53	1:20:53		0,54	0,44	
4	16:21:53	18:03 / 01:00:15	50,26 / 73,61	15,12 / 73,92	5,41 / 17,08	35,81 / 23,11
5	16:37:34	15:41 / 01:15:56	85,19 / 76,00	22,27 / 96,19	7,36 / 24,44	33,07 / 25,41
вкупно		01:15:56	76,00	96,19	24,44	25,41



Тест маршрутот во должина од 94 километри и реалното мерење на потрошувачката покажаа дека со просечна брзина од 76 km/h потрошувачката изнесуваше 25,4 l/100 km. Резултатот ќе беше и подобар доколку на автопатот немаше голем метеж во кои услови дојде до израз активниот темпомат. Едно од освежувањата за оваа моделска година беше инфотејмент-системот кој сега е чувствителен на допир и содржи извонредно темелна и прецизна навигација.

Покрај знаменосецот на Volvo, на располагање беше и репрезент на семејството FM со 11-литарски мотор и 450 KS. Иако има помала работна зафатнина извлекува голе-

Освежени се и моторите



Швеѓаните го применија таканаречениот „чекор C“ во Еуро 6 технологијата, и тоа на камионите произведени во 2016 година и во почетокот на оваа година. Во нив спаѓаат и моделите што ги возевме во Чешка, па така FM 450 опремен со Volvo D11 моторот има модификувана цевка од EGR-системот и издувен вентил изработен од нови материјали, а HDE 13 бризгалките сега вбригуваат гориво под поинаков агол. И D13 моторот помина низ слични унапредувања, а едно од главните е фактот дека неговиот блок сега има помала тежина за 18 kg во однос на претходникот. Оптимизирана е и конструкцијата на брегащата оска, што позитивно влијае на вртежниот момент при ниски режими на работа на моторот.

Детали ја поправаат аеродинамиката



Со цел подобрување на аеродинамичките својства на влекачот, Швеѓаните ја опремија Globetrotter кабината на моделот FH 460 со спојлери, „продолжетоци“ и дефлектори кои ефикасно го пренасочуваат воздухот. Прво што забележавме е продолжетокот на долниот дел на браникот, заради кој стекнавме впечаток дека кабината на влекачот е пониска отколку што е всушност. Заради тој детаљ аеродинамика е подобрена за 0,4 отсто. Верувале или не, ист аеродинамичен ефект има и новиот дизајн на калникот, а отпорот на воздух за 0,2 отсто го намалуваат и дефлекторите на боковите на предниот дел на кабината, како и оптимизираниот спојлер на покривот. Останатите „ситници“, како краевите на тркалата на обете оски и модификуваната маска, ја дополнуваат приказната и придонесуваат пред сè за помала потрошувачка на гориво, а со тоа и на емисијата на штетни гасови.

ма сила и вртежен момент, што го прават погоден за регионална дистрибуција. Сепак дека и подолгите релации не му претставуваат проблем – FM 450 го покажа токму ова на пробното возење кога под полно оптоварување без проблем ги совладуваше рутите со големи нагорнини и надолнини. Рака на срце, мора да признаеме дека потрошувачката на гориво на таквите делници беше поголема отколку кај поголемиот брат. Иако овој FM има удобна и просторна Globetrotter кабина, сепак, не го понуди сето она што го истакнува FH, па се наметна





впечатокот дека на овој влекач најмногу му одговара транспорт на средни и на кратки релации.

Во секој случај, новите системи кои ја унапредуваат економичноста и позитивно влијаат на безбедноста, веќе се подготвени и се вградуваат во камионите на Volvo, а ние се уверивме дека најдобри резултати даваат на моделот FH 460 кој во последно време полека се враќа на местото на најпродаван влекач на марката.

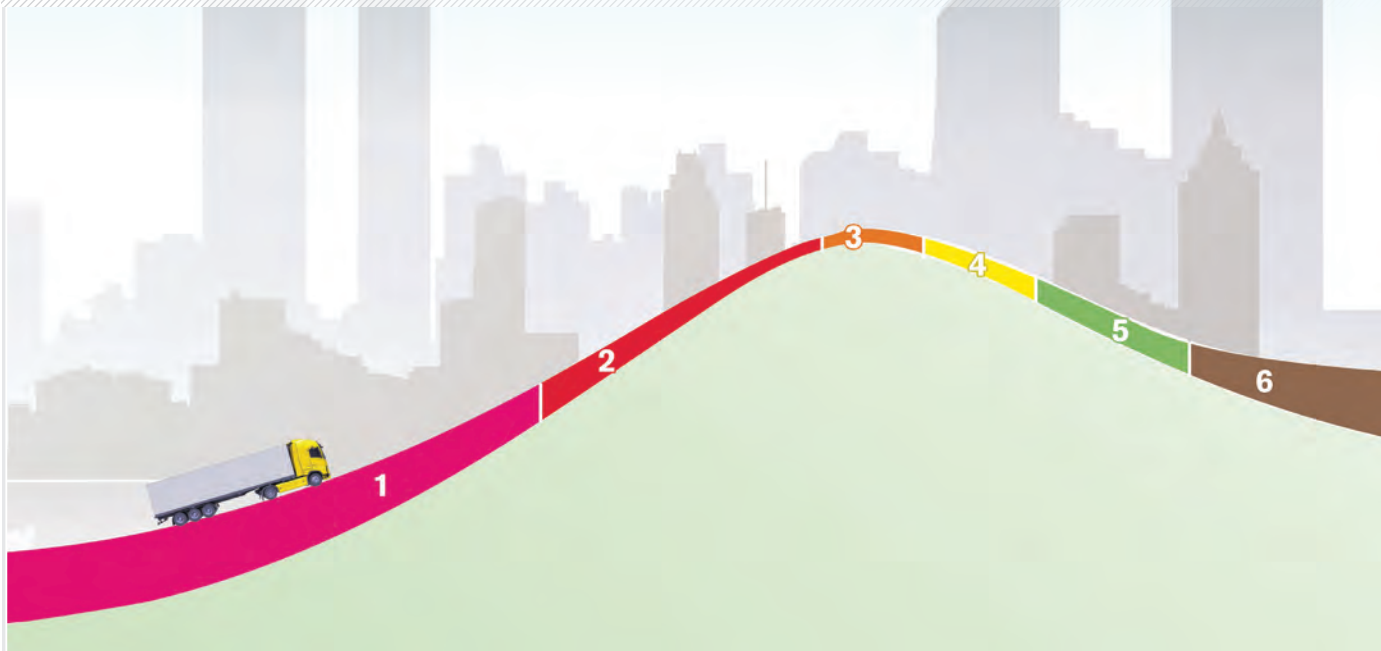
Крумислав Барзов
Бобан Трмчиќ



Бројните унапредувања, пред сè на екстериерот на Globetrotter кабината, направија FH 460 повторно да стане еден од најбараните влекачи на Volvo

Volvo I-See

Помош на нагорнините и надолнините



Последната генерација на системот I-See најдобар ефект постигнува на патиштата со чести нагорнини и надолнини, особено ако се тие наредени една по друга и максимално ја користи функцијата на слободниот од и инерцијата. Токму таква беше делницата по којашто го возевме Volvo FH 460 во Чешка. На ридскиот терен I-See може долго да го задвижува камионот, скоро без употреба на моторот, што нам во текот на возењето ни изгледаше малку чудно, но сепак брзо се навикнавме. Од друга стра-

на, инерцијата на надолнините не ретко предизвикува пречекорување на дозволената брзина (големата тежина го влече камионот и до 100 km/h), па ако не сте внимателни може да станете лесна цел на полициските патроли во подножјето на надолнините. Шведаните го решија и овој проблем, и тоа така што му овозможува на возачот однапред да одреди при која брзина автоматски ќе се активира моторната сопирачка.

Chevrolet Colorado ZH2



Висината и ширината од по два метра, на Chevrolet Colorado ZH2 му даваат импресивен изглед

КОГА ВОЈСКАТА НАРАЧУВА...

Кога американската војска нарачува, не поминува дури и натпросечност

За опишување на Chevrolet Colorado ZH2 зборот „екстремен“ не е вистинскиот. Тој само благо доловува што сè би можел овој off-road монструм, на кого му претстојат серија напорни тестирања. Освен изгледот што

му го даваат висината и ширината од по 2 метра, импресивни на него се и огромните тркала. Продолжената и засилена шасија е позајмена од стандардниот пик-ап, но тој има малку заедничко со него. Специјалното потпирање е подготвено да се справи со



Хидрогенскиот fuel-cell агрегат на Colorado ZH2 може да се користи и за производство на струја каде што нема електрична мрежа

воените мисии, а кабината е засилена со кевлар. Најголемата разлика е што наместо мотор, во предниот дел е сместен систем на горивни ќелии, кој ќе произведува струја за задвижување на возилото. Водородот кој служи како погонско гориво се наоѓа во три големи резервоари во задниот дел. Таму е и системот за ладење, заради што на задните столбови се додадени отвори за воздух.

Ова возило е направено како дел од заедничкиот проект на General Motors и Министерството за одбрана на САД за снабдување на американската армија со возила со напредни технологии. Треба да ги демонстрира потенцијалите и правците на идниот развој, не само за употреба во воени цели. Затоа и хидрогенскиот fuel-cell агрегат е направен така што може да се користи и за производство на струја таму каде што нема електрична мрежа. Во такви услови, според спецификациите, тој ќе овозможи малата полска болница да работи со часови. Војската сепак, најмногу ја интересира тоа што овој теренец работи тивко и има моќни off-road способности. Атрактивен е за борбени услови и поради фактот дека потешко се открива со инфрацрвени зраци бидејќи произведува помалку топлина. Заради доверливоста на проектот, голем дел од конкретните податоци за овој пик-ап не се познати. Објавена е јачината на системот горивни ќелии и електромоторите од 132 киловати, а од General Motors ја споменаа и 2020 година како можен термин за почеток на сериско производство на нешто слично.

Lister Knobbly

Одново раѓање на една легенда

Британија е дом на многу легендарни автомобилски имиња од кои, за жал, огромен дел се веќе заминати во историјата, но ентузијазмот на поединците сепак, ќе спаси од заборава некои од нив



Lister ќе произведе само 10 примероци од оваа реплика на легендарниот тркач, со почетна цена од 225.000 фунти



Денес скор о непознат, овој автомобил во рацете на Стирлинг Мос и други познати имиња од светот на трките, беше еден од најуспешните во доцните педесетти години

Повеќе од 60 години по своето тркачко деби, британскиот производител Lister претстави верзија на легендарниот Knobbly наменета за регуларна употреба во сообраќајот. Новиот модел е направен на идентична шасија од цевки како и оригиналот, со доследна примена на конструкциски техники од тоа време. И покрај истиот изглед, каросеријата сепак, ќе биде модерно произведена од алуминиум, повеќе рачно отколку машински бидејќи ќе бидат потребни 500 работни часа за формирање на секоја поединечно. Моторот има исто потекло како и оригиналот, од Jaguar. И тој ќе биде рачно доработен и од своите шест цилиндри ќе испорачува 330 коњски сили. Ќе биде достапна верзија и со 4,2 литарски мотор. Трансмисијата е четиристепена, а малата тежина од 787 килограми е доволна за забрзување до 96 километри на час за 4,3 секунди. Импресивна е и максималната брзина од преку 290 километри на час, иако веруваме дека никој нема така да го вози.

За да може да се користи во јавен сообраќај, современиот Knobbly е опремен со сета законски потребна опрема: светла, трепкачи, ретровизори и друго. За поголема безбедност на патниците е вграден и двоен заштитен рол-бар. За вистинско уживање во возењето, возачкото место е доведено до совршенство и облагородено со контролна табла обложена со кожа. За сложеноста на целиот зафат говори фактот дека почетокот на производството е закажан за септември, а првите испораки дури за јуни идната 2018 година.

ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



 MakedonijaSoobrakajAMERIT

GAC Motor



„ТАЈНОТО“ ОРУЖЈЕ НА КИНЕЗИТЕ

Во изминативе две децении, бројни компании од Кина се обидоа да излезат на светскиот пазар. Имаа различни стратегии и настани во последно време скоро целосно свртени кон електричните автомобили, но без исклучок сите поминаа со катастрофални резултати. Кинезите сепак, не се помирија со судбината и постојано ги истакнуваат своите глобални амбиции. Меѓу нив едно име се издвојува –компанијата GAC Motor која досега трипати има настапувано на салонот на автомобилите во Детроит. Скромно и на страна од главните настани, присуството беше искористено да се запознае светот дека постојат. Но, се чини, дојде време да се направи почетниот чекор, за кој се подгот-

Меѓу многуте, само една кинеска компанија се издвојува со пристапот кон освојувањето на глобалниот пазар

вени три нови модели. Првиот е компактниот теренец GS7 со пет седишта, широкогради димензии и робусен изглед. Погонот на сите тркала го обезбедува дволитарски турбо-мотор со 200 коњски сили, а шестстепенот автоматски менувач е стандарден. Вториот модел GA3S PHEV е седан со интересни купеовски линии, за чиј plug-in хибриден погонски склоп Кинезите не даваат многу информации. Третиот модел GE3 од кој доста се очекува е електричен кросовер, кој сè уште е во концептна фаза. Исто и за него изостануваат конкретни податоци, но затоа, многу прецизно е познато дека GAC

Motor планира во наредните пет години да претстави уште седум нови еколошки модели. Дел од нив ќе се најдат на американскиот пазар, а информациите велат дека ќе започне да освојува во идната 2018 или најдоцна во 2019 година.

Со произведените 380 илјади возила лани, оваа компанија ни оддалеку не спаѓа меѓу големите автомобилски производители во Кина. Но, лесно може да се случи да биде првата која ќе започне да ја рedefинира иднината на кинеската автомобилска индустрија.



Seat 600



Fiat, Seat и Zastava заедно произведоа скоро пет милиони примероци од Фиќо

ФИЌО ОД НОВИОТ ВЕК

По повод неговата 60-годишнина, Шпанците се решија да го обноват нивниот Фиќо

Го сакавме сите, а некои сè уште го сакаат. Се учевме да возиме со него и го крадевме од дома да се повозиме со друштвото, без размислување за последиците. Такви се секавањата за Фиќо

на голем дел од нас, дури и на оние кои се родија по неговото време. Zastava го произведуваше од 1955 до 1985 година, Fiat од истата 1955 до 1969 година, а Seat од 1957 до 1973 година. Се монтираше уште и во: Гер-

манија, Австрија, Аргентина, Уругвај, Чиле, Колумбија, па дури и во Австралија, Малезија и Тајван, а за малку ќе продолжеше да живее во Турција откако Југославија се откажа од него. Сепак, пред триесетина години, гордо замина во историјата, со скоро пет милиони произведени примероци. Дел од нив сè уште се тркалаат по улиците. Ги има кај нас, но и низ скоро целиот свет. За жал, и покрај несебичниот ангажман на ентузијастите, тие дефинитивно возат по патот на заборавот.

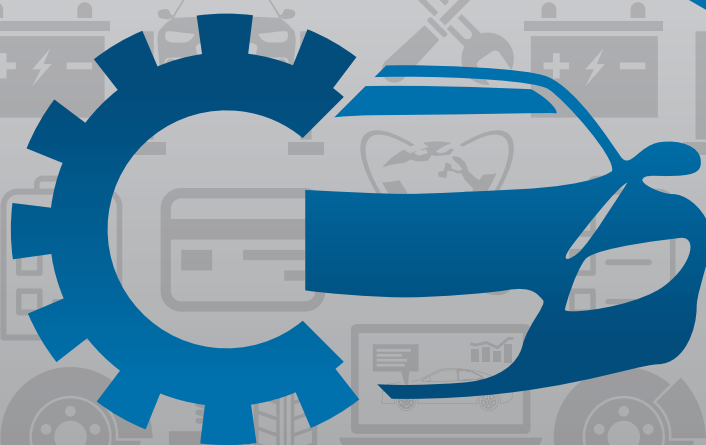
За да не се случи тоа, додека Италијанците се свртија кон помалиот 500, а Zastava практично исчезна од светската автомобилска мапа, Шпанците се решија да го обноват. Нивниот Фиќо е еднаква автомобилска икона каква што е и кај нас и заслужува почит за тоа. Неа дизајнерите на Seat му ја оддадоа на салонот на автомобилите во Барселона, а покрај другите современи и трендовски премиери, тие го подготвија и концептот 600 BMS. За жал, ќе остане само дизајнерска вежба, без никакви пазарни амбиции.

Верно репродуциран со сите детали, експонатот извлече широки и искрени насмевки од сите – вклучително и од премиерот на Шпанија кој повеќе време помина покрај него, отколку покрај најновите модели на марката.

ВАУЧЕР*

30% ПОПУСТ

НА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД
НА ВОЗИЛА



РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

- ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД И РЕГИСТРАЦИЈА НА МОТОРНИ И ПРИКЛУЧНИ ВОЗИЛА ■ МЕЃУНАРОДНИ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ ■ АТП ПРЕГЛЕД ■
- ОДОБРЕНИЕ ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ТУЌО МОТОРНО ВОЗИЛО ■ КАЛИБРАЦИЈА НА ДИГИТАЛНИ И АНАЛОГНИ ТАХОГРАФИ ■
- ИЗДАВАЊЕ НА ПРОБНИ ТАБЛИЧКИ И ПОТВРДА ЗА ПРОБНО ВОЗЕЊЕ ■ СИТЕ ВИДОВИ НА ОСИГУРУВАЊЕ ОД СИТЕ ОСИГУРИТЕЛНИ КОМПАНИИ ■

* Ваучерот е со важност до 31.12.2017 година.

ул. „1506“ бр. 22, Момин Поток, 1000 Скопје | тел: 02/ 32 98 967 лок. 113

MakedonijaSoobrakajAMERIT | www.amerit.org.mk

МОТО АМЕРИТ

Грција

Ограничувања во превозот на стока 2017

Возила

- Товарни возила со носивост од над 1,5 т

Забрана

- На: 24 февруари, 24 март, 20 април, 11 август, 27 октомври, 22 декември, 29 декември 2017 година и 5 јануари 2018 година од 16:00 ч. до 21:00 ч.,
- на 13 април, од 15:00 ч. до 22:00 ч.,
- на 14 април, од 6:00 ч. до 16:00 ч.,
- на 2 јуни, од 16:00 ч. до 22:00 ч.,
- на: 25 март, 29 април, 3 јуни, 12 август, 20 октомври, 23 и 30 декември 2017 година и 6 јануари 2018 година, од 8:00 ч. до 13:00 ч.,
- од 16 јуни до 15 септември, секој петок од 16:00 ч. до 21:00 ч.

Област

- Атина – Коринт – Патра автопатот во насока Патра, помеѓу Елефсина и Рио патарина,
- Атина – Ламиа – автопатот од Солун, во насока на Солун, меѓу крстосниците на Агиос Стефанос (Крионери) и Бралос, меѓу крстосниците Ламија и Рахес Фтхиотидос и од Лариса (km 367 + 319) во регионот на Лептокарија (km 410 + 359) и на страната на патот помеѓу Евангелисмос и Лептокарија (патот преку Темпи),
- Солун – автопат Неа Муданиа, во насока на Неа Муданиа, помеѓу мостот на Терми и 34 км,
- Шиматари – автопат Халкида, во насока на Халкида, од раскрсницата со автопатот Атина – Солун до мостот Халкида (km 12 + 300),
- Солун – автопатот Кавала помеѓу 11 километри (km 11 + 340) и км 97 + 650 (Стримона мост),
- Патот од Јонија (km 10 + 872) за А. К. Амфилохиас (km 106 + 197), од (km 134 + 435) Селадес до (km 187 + 950) Пердика и на магистралниот пат Андирио – Јанина,
- Патот на Централен Пелопонес во насоката од Каламата, од Коринт до Каламата и од Лефтородо Спарта.

Исклучоци:

Возила кои превезуваат свежо млеко, свежа риба, свежо месо и добиток, како и возила со свежо овошје и зеленчук.

Забрана

- На: 27 февруари, 26 март, 1 мај, 29 октомври, 26 декември 2017 година, 1 и 7 јануари 2018 година, од 15:00 ч. до 21:00 ч.,
- на 17 април, од 12:00 ч. до 22:00 ч.,
- на 18 април, од 11:00 ч. до 21:00 ч.,
- на 5 јуни, 14 и 15 август, од 16:00 ч. до 23:00 ч.,
- од 16 јуни до 15 септември, секоја недела од 15:00 ч. до 22:00 ч.,
- од 7 јануари до 15 јуни и од 16 септември до 7 јануари 2018 година, секоја недела од 15:00 ч. до 21:00 ч.

Област

- Патрас – Коринт – автопат Атина, во насока на Атина, помеѓу Рио и Елефсина патарина,
- Солун – автопатот Атина, во насока на Атина, од раскрсницата Лептокарија (km 410 + 359) во реонот на Лариса (km 367 + 319), помеѓу крстосниците на Рахес Фтхиотидос и Ламија, помеѓу крстосниците на Бралос и Агиос Стефанос (Крионери) и на страната на патот помеѓу Лептокарија и Евангелисмос (патот низ Темпи).

Исклучоци:

- Помеѓу раскрсницата на Лептокарија (km 410 + 359) и Лариса (km 367 + 319) од 16.6.2017 год. до 15.9.2017 год., секоја недела од 16:00 ч. до 23:00 ч. и од 7.1.2017 год. до 15.6.2017 год. и од 16.9.2017 год. до 7.1.2018 год., секоја недела од 15:00 ч. до 21:00 ч.
- Неа Муданиа – автопатот од Солун, во насока на Солун, меѓу 34 километри и на мостот кај Терми,
- Халкида – Шиматри автопатот, во насока на Атина, од мостот Халкида (km 12 + 300) до раскрсницата со автопатот Атина – Солун,
- автопатот Кавала – Солун помеѓу мостот Стримона и пресекот на Редина,
- Патот од Јонија (km 187 + 950) Пердика до (km 134 + 435) Селадес од А. К. Амфилохиас (km 106 + 197) до (km 10 + 872) и на магистралниот пат Јанина – Андирио, патот на Централна Peloponissos во насока на Атина, од Каламата во Коринт и од Спарта до Лефтородо.



Исклучоци:

- Возила кои превезуваат свежо млеко, свежа риба, свежо месо и добиток, како и возила со свежо овошје и зеленчук.

Државни празници 2017

- 1 јануари – Нова година
- 6 јануари – Богојавление
- 27 февруари – Пепел во понеделникот (православен)
- 25 март – Национален празник
- 14 април – Велики петок (православен)
- 16 април – Велигден (православен)
- 17 април – Велигден (православен)
- 1 Мај – Ден на трудот
- 5 јуни – Педесетница
- 15 август – Успение
- 28 октомври – Национален празник
- 25 декември – Божиќ
- 26 декември – Прв ден по Божиќ

Извор: OFAE, април 2017

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА 02 32 98 224



А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Ваш **ВЕРЕН ПАРТНЕР**
за **ДКВ картички**

тел: +389 (0)2 32 98 967 лок. 109 | моб: +389 (0)76 34 40 40 | факс: +389 (0)2 32 98 968 | e-mail: dkv@amerit.org.mk

Проценка на транспортни средства и недвижен имот

- ☒ брзо
- ☒ ефикасно
- ☒ чесно
- ☒ економично
- ☒ законски

АМЕРИТ ЕКСПЕРТИЗА

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

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

Полска

Систем за овластување, транспорт на стока 2017 П

ИРУ е информиран дека преку одобрување од страна на полскиот парламент на 9 март 2017 година, Полска вовела нов систем за следење на товарниот патен транспорт со цел да се избегне даночната измама. Новиот закон е објавен во Службен весник на 4.4.2017 год..

- http://zmpd.pl/aktualnosci_pliki/f-GLOWNY-1198-1718-5801-ustawa_o_monitorowaniu_przewozow_opublikowana_3_kwietnia_2017_r._PDF.pdf

Системот за контрола „ИСПРАТИ“, кој стапи во сила на 18 април 2017 година, вклучува голем број обврски за испраќачот и за примачот на стоката, превозникот и возачот. Пред патувања во, од и до Полска, како и во транзит, кога товарот се состои од стока наведена во законот (или во регулирањето на министерот за финансии) во текот на назначени граници, надлежните полски власти треба да бидат обезбедени со информации во врска со природата на стоката и податоци во врска со превозот. Транспортите опфатени со ТИР-карнет или во ситуација кога се применува процедура на друг царински транзит или слично, се исклучени од ИСПРАТИ обврските. Исто така, постојат и други предвидени олеснувања.



Испраќачот на стоката во Полска (во случај на извоз) или примачот во Полска (во случај на увоз) треба да добие референтен број во ИСПРАТИ системот. Превозникот мора да го добие референтниот број пред да започне со работа на патниот сообраќај на полска територија. Исто така, превозникот треба да обезбеди влез во ИСПРАТИ системот во делот на неговата компанија и возило, кое ќе врши транспорт на стоки, датуми за почетокот и крајот на превозот, детали за испораката и документација.

Дедицираниот регистар е на располагање на <https://puesc.gov.pl>. Само регистрирани корисници можат да го користат системот. Детали за правилата, вклучувајќи го видот на информации, може да се обезбедат на линкот:

- <http://www.mf.gov.pl/krajowa-administracja-skarbowa/wiadomosci/komunikaty/->
- [/asset_publisher/2UWI/content/obowiazki-uczestnikow-systemu-monitorowania-drogowegoprzewozu-towarow?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fkrajowa-administracjaskarbowa%3Fp_id%3D](http://asset_publisher/2UWI/content/obowiazki-uczestnikow-systemu-monitorowania-drogowegoprzewozu-towarow?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fkrajowa-administracjaskarbowa%3Fp_id%3D)

Информациите се достапни на полски, германски, француски, англиски и руски јазик. Непримерните испраќачи, примачи, превозници и возачи би можеле да се соочат со парична казна од 1 мај 2017 година. Казните варираат од 5.000 PLN до 20.000 PLN (носител), 5.000 – 7.500 PLN (возачот), до 46 % од вредноста на стоката, но не помалку од 20.000 PLN (испраќачот / примачот).

(Извор: ZMPD-PL)

071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk



ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 21/2017

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	172.00	-	169.00
Андора	EUR	1.079	1.139	0.919
Аргентина	ARS	-	-	-
Ерменија	AMD	400.00	420.00	360.00
Австрија	EUR	1.173	1.326	1.090
Белорусија	EUR	0.605	-	0.625
Белгија	EUR	1.389	1.472	1.300
БиХ	BAM	1.86	-	1.84
Бразил	BRL	3.63	-	3.02
Бугарија	BGN	2.11	2.37	2.11
Чиле	CLP	739	777	480
Хрватска	HRK	9.22	9.78	8.56
Чешка	CZK	30.55	32.49	29.33
Данска	DKK	10.39	10.72	8.39
Естонија	EUR	1.189	1.239	1.149
Финска	EUR	1.497	1.575	1.299
Франција	EUR	1.405	1.463	1.240
Грузија	GEL	2.19	2.29	1.94
Германија	EUR	1.324	1.467	1.120
Грција	EUR	1.464	1.629	1.216
Унгарија	HUF	349.40	-	347.10
Ирска	EUR	1.369	-	1.229
Италија	EUR	1.560	-	1.404
Јапонија	JPY	143.50	132.70	111.50
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.144	1.193	1.034
Литванија	EUR	1.156	1.225	1.059
Луксембург	EUR	1.154	1.222	0.972
Македонија	MKD	63.00	65.00	49.00
Мексико	MXN	17.56	-	16.72
Молдавија	MDL	16.80	17.34	14.40
Црна Гора	EUR	1.230	1.260	1.080
Холандија	EUR	1.645	1.745	1.277
Норвешка	NOK	16.19	17.28	15.00
Перу	PEN	3.27	3.81	2.65
Полска	PLN	4.54	4.89	4.35
Португалија	EUR	1.487	1.530	1.261
Романија	RON	4.41	4.88	4.29
Русија	RUB	40.01	-	38.02
Србија	RSD	144.90	-	149.90
Словачка	EUR	1.301	-	1.157
Словенија	EUR	1.255	1.351	1.146
Шпанија	EUR	1.206	1.346	1.095
Шведска	SEK	13.92	14.52	13.50
Швајцарија	CHF	1.440	1.515	1.525
Турција	TRY	5.15	5.16	4.50
Украина	UAH	25.12	26.19	22.89
В. Британија	GBP	1.163	1.271	1.174
САД	USD	0.626	-	0.672
Уругвај	UYU	47.60	45.90	41.80

КАМИОНИ



Продавам

Волво ТМБ 440, еуро 5, мега, автоматик, во одлична состојба, во моментот е во употреба, година на производство 2008, регистриран до 3.7.2017 година, гуми 80 % и полуприколка Шмитц, мега, во одлична состојба, во моментот е во употреба, од 2005 година, регистрирана до 3.7.2017 година, гуми 80 %.

078/215-729

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

076/667-777



ДАФ 105/460, еуро 5, од 2007 година, со поминати 960.000 км, возилото е во одлична состојба, редовно сервисирано и одржувано и приколка Шмитц, од 2001 година.

070/325-599, 078/325-599

МАН 19 463, регистриран до септември 2017 година, возилото е пали-вози.

075/787-792

МАН 32.322, од 1995 година, со поминати 389.000 км, со добра цена, само за сериозни купувачи.

072/226-591

МАН во добра состојба, со сите нови гуми, од 1997 година.

076/424-544



Камиони МАН ТГА во одлична состојба, редовно сервисирани, регистрирани, со кип пумпа, гуми 90 %.

078/354-969

МАН ТГЛ, од 2007 година, еуро 4, со рампа 1,5 тони, регистриран.

075/445-656

Мерцедес Бенз 12 13, во возна состојба, од 1980 година.

078/223-028

Мерцедес Актрос 25 40, со пратеца, од 1997 година, регистриран со добри гуми, со клима.

072/599-556



Мерцедес Бенз Атего, во екстра-состојба, многу сочуван, има хидраулична пумпа од назад за товар, регистриран е до август 2017 година. За сè друго може да се види.

072/522-777

Мерцедес Атего, од 2002 година, прва регистрација 2003 година, одлично сочуван, не товарен, реални км, направен мал сервис, регистриран до април 2018 година. Сите шест гуми се нови.

075/422-428

Мерцедес 12 13 и Мерцедес 814.

078/353-522

Мерцедес 26 35 милер кипер, од 1992 година.

070/362-232

Мерцедес 1524, со рампи за качување машини и кран, во одлична состојба.

070/212-407, 070/362-157

Мерцедес Бенз, вкупна маса 8.500 кг, носивост 3.100 кг, должина на сандак 6,50 м, рампа, нови гуми, непрекорна состојба, со поминати 250.000 км, од 1998 година, регистриран до мај 2017 година. Цена 9.800 евра + 18% ДДВ.

076/276-744

Сканија 124, еуро 3, од 2002 година и полуприколка Когел, од 2001 година.

075/414-717

Сканија Р 164, од 2002 година, еуро 3, регистриран до 8.10.2017 година, во одлична состојба, редовно одржуван.

070/216-124

Сканија 124/400, во исправна состојба.

070/324-330



Сканија 420, од 2003 година, во супер-состојба, со два резервоари од по 700 литри, еуро 3.

071/227-733

АВТОБУСИ



Продавам

Автобус Сетра 417 ХДХ, од 2007 година, еуро 4, со 54+2 седишта, регистриран, со одлични гуми. Возилото е во топ-состојба. Цена по договор.

070/703 -113

Мерцедес Санос, од 1991 година, со полуавтоматски менувач и 350 кс мотор, одлично сочуван.

078/276-029, 072/276-029



Неоплан Н316, во одлична состојба, репарирани внатре, одржувани и редовно сервисирани, мотор Мерцедес 381 кс, 50+1 седиште.

078/276-029, 072/276-029

ДЕЛОВИ



Продавам

Ладилник Шмитц, од 2003 година, со исправен термограф, во одлична состојба, прв сопственик.

070/216-124

Гуми (камионски) – сите броеви.

071/224-349

Кроне (текстилен фургон) полуприколка, од 2002 година, редовно сервисирана, користена за транспорт на текстил. Цена по договор.

070/210-662

Полуприколка Шмитц вариолајн, од 2006 година, може да ја вози и мега и стандард камион, со нови дискови, плочки, амортизери, гуми 70%, со нов покрив и церада. Полуприколката е на БГ таблички, а може и на МК.

070/258-791, 070/258-278

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.

Една од најнаселените земји во светот со амбициозен план

ВО ИНДИЈА НАСКОРО ЌЕ СЕ ВОЗИ САМО НА СТРУЈА



Амбициозниот план, презентираниот неодамна, предвидува до 2030 година секој купен автомобил во Индија да биде на електричен погон

Индија, една од најнаселените земји во светот неодамна го презентираше својот амбициозен план до 2030 година, секој купен автомобил да биде на електричен погон! Планот го

изложи индискиот министер за енергетика, Пијуш Гојал, кој потенцираше дека главна цел е да се намалат трошоците за увоз на гориво и за одржување на возилата.

– Ќе ги воведеме електричните во-

зила на голема врата – изјави Гојал пред медиумите во Њу Делхи најавувајќи дека ќе создадат услови за самоодржливост на електричните возила. Планот е до 2030 година да не се продаде ниту едно возило со бензински или со дизел-мотор – категоричен е Гојал, кој додаде дека на индустријата за електрични возила ќе ѝ бидат потребни две до три години сериозна државна помош, а по тој период, продажбата на овие возила би се водела од побарувачката, а не од државните поттикнувања. Трошокот за купување на електричен автомобил ќе им биде од корист на купувачите. Би сакале да видиме индустрија која сама себе се поттикнува – заклучил министерот.

Ваквиот амбициозен план поаѓа од фактот дека дури 2,3 милиони смртни случаи во Индија, на годишно ниво, се поврзуваат со загаденоста на воздухот, според истражувањата на еколошката организација Greenpeace. Поради високото ниво на опасен смог, Индија губи и три проценти од бруто-домашните производи (БДП), со што во 2015 година ја претекна и Кина во бројот на смртни случаи од загаден воздух. Според Greenpeace, Њу Делхи е најзагадениот град во Индија.

J.C.B.

ВИЦОВИ

Две девојки си разговараат во автобус на ЈСП:

- Вчера со Мики мој си поминавме многу убаво.
- Е што правевте?
- Па, цела вечер си бевме кај мене, се забавувавме.
- И?
- Па, си гледавме филмови на ТВ!
- И...?
- Па, се гушнавме, се галевме, се љубевме...

Одеднаш некое чиче во близина на девојките, со нервозен глас:

- Ајде бре девојко кажи побрзо што правевте, требаше да се симнам уште пред две станици!

Животна девиза на една мрза и алкохоличар:

- Подобро со велосипед во кафана, отколку со „мерцедес“ на работа!

И по последните истражувања во светот, а и кај нас – жените живеат подолго од мажите.

- Зошто?
- Одговорот е едноставен. Затоа што немаат жени!



Во судница судијата го прашува сообраќајниот полицаец:

- И како претпоставивте дека обвинетиот е пијан?
- Судија, тој стоеше среде улица!
- И што е тука сомнително и чудно?
- Па се обидувааше да ја подигне белата полна линија!

Двајцата другари Боки и Коки си разговараат:

- Знаеш ли, Боки, дека во некој хотел во Минхен и јадењето, и пиењето и спиењето биле „цабе“, а давале и секс и плус 200 евра:
- Коки, ај не ме зезај, кој ти го кажа тоа?
- А бе Ботка моја ми кажа, вчера се врати од таму!

Мујо се вработил како возач на автобус. Шефот му дава распоред и му вели:

- Мујо, ќе мора и да возиш и да наплатуваш билети!
- Нема проблем шефе!

Истиот ден, Мујо се тумбал во некоја провалија и го искршил автобусот на парчиња. Шефот му доаѓа во болница да види како е и меѓу другото го прашува како дошло до сообраќајката. А Мујо на тоа одговара:

- Јас немам врска со тоа шефе, бев во задниот дел и наплатував билети!

Се враќа Ботка дома и му вели на мажот Боки:

- Срце, имам за тебе и радосна и тажна вест!
- Е, ај, кажи ја прво радосната вест?
- Боки срце, воздушните перници функционираат!

Известување за сите домаќинки:

- Внимание, внимание – во продажба се пуштени нови тенџериња и тавчиња со сензори за готвење. Штом ќе забележат дека нешто ќе ви загори – автоматски ви го исклучуваат интернетот!



ТС Transport Order®
на располагање од почетокот
на јули!

Љубоморно удобно!

Може да си ја поедноставите претрагата по налози, со тоа што директно ќе го најдете соодветното на само една платформа. И до 4 седмици бесплатно тестирање на најголемата транспортна платформа во Европа.



Тука мобилно достапно:



mk.timocom.com