

TRANSPORT ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



ХАЈДИН СИНАНИ

Раководител на Центарот за обука при
СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ

**ПОДГОТВЕНИ СМЕ ДА
ПОНУДИМЕ НАЈКВАЛИТЕТНИ ОБУКИ
ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ**



АКТУЕЛНО

Во Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ
во Момин Поток

**ПРОФЕСИОНАЛНИТЕ ВОЗАЧИ СО УЖИВАЊЕ СЕ
ОБУЧУВААТ НА МОДЕРЕН СИМУЛАТОР НА КАМИОН**

ТЕМА НА БРОЈОТ

Повторно барања за бенефициран стаж
за професионалните возачи

**ГЕНЕРАЛНА ПРОБА ЗА ПОБРЗ ВЛЕЗ
ВО ВОЗАЧКОТО ТРЕТО ДОБА ИЛИ...**



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.



ЗГОЛЕМЕТЕ ГИ ПЕРФОРМАНСИТЕ И ОБЕЗБЕДЕТЕ СО ОРИГИНАЛНИ ДЕЛОВИ ОД IVECO



CARGOMAX

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



15% ПОПУСТ

ЛАДИЛНИЦИ ЗА ВОДА, ЗАТЕГНУВАЧИ И РЕМЕНИ, ВОДНИ ПУМПИ,
ПУМИ ЗА МАСЛО, ЦРЕВА, ЗАТЕГНУВАЧИ НА ПОГОНСКИТЕ РЕМЕНИ,
ЛАДИЛНИЦИ ЗА МОТОРНО МАСЛО, ХИДРАУЛИЧНИ ВЕНТИЛИ,
ПОГОНСКИ РЕМЕНИ, КОНТРОЛНИ ВЕНТИЛИ, КОМПРЕСОРИ ЗА
КЛИМАТИЗАЦИЈА, ШОФЕРШАЈБНИ, ЕДИНИЦИ НА БРИШАЧИТЕ,
РАКЕТИ НА БРИШАЧИ, МОТОРИ НА БРИШАЧИ, ИТН.

Наведената промоција во рекламата ќе трае од 01. 09. 2017 до 30. 11. 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

ВО ЗНАКОТ НА ЛАВ.



Неспорно МАН. Новиот Lion's Coach.

Во сосем нова изведба, новиот MAN Lion's Coach е уште поатрактивен и подинамичен. Истовремено ефективен и моќен, како и опремен со сè што му е потребно на еден рентабилен туристички автобус, MAN Lion's Coach претставува идеална рамка на секој возен парк. Благодарение на големото искуство на MAN како производител, специјализиран за комерцијални возила и раширената постпродажна мрежа, Lion's Coach гарантира максимална сигурност, а со тоа и најдобра можна искористеност. Накратко: лав на кој можете да се потпрете на сите патишта.

МАН Импортер Македонија д.о.о.е.л. | Ул.2, бр.84 Илинден, Скопје
Тел: 02/ 511 63 79 , 02/ 511 50 80 | www.mantruck.mk



АКТУЕЛНО



8

Во Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ во Момин Поток

Професионалните возачи со уживање се обучуваат на модерен симулатор на камион

ТЕМА НА БРОЈОТ



9

Повторно барања за бенефициран стаж за професионалните возачи

Генерална проба за побрз влез во возачкото трето доба или...

ИНТЕРВЈУ



13

Хајдин Синани
Раководител на Центарот за обука при СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ

Подготвени сме да понудиме најквалитетни обуки за транспортерите

12 АКТУЕЛНО

Од 13 до 15 октомври

Транспортерите на стоки ќе аплицираат за 1.520 годишни и 360 месечни ЦЕМТ-дозволи

16 ЛОГИСТИКА

Со свечено пуштање во употреба на новиот логистички центар во Визбегово
Скопски „Бал-Комерц“ одбележа 25 години постоење

17 За плаќање патарина во Европа
DKV BOX EUROPE на Siemens со повеќе адути и опции

18 ТРАНСПОРТНА ЕКОНОМИЈА

Кон самоодржлива транспортна и мобилна иднина за сите до 2030 година (1)
Патниот транспорт во постојан, но сè уште нерамномерен развој

20 ЦАРИНА

На свечена церемонија на ГП Блаце
Амбасадата на САД донираше опрема за поголема гранична контрола и безбедност

21 Работна средба во Царинската управа со бизнис-заедницата
Неопходно градење партнерство за олеснување на трговијата и транспортот

22 МЕТРОПОЛА

И годинава со мотото „Споделувањето те движи напред“
Скопје се приклучи кон Европската недела на мобилност 2017

24 МЕРИДИЈАНИ

Како дванаесетта земја во Европа
Словенија ќе користи електронски товарен лист e-CMR

25 Втор состанок годинава на Комисијата на ИРУ за услуги на операторите за патен транспорт (CSE)
Иновациите – темел на развојот на услугите во транспортната индустрија

26 БЕЗБЕДНОСТ

Совети од РСБСП
Еко-возење за почиста животна средина, но и за побезбеден сообраќај
27 Есента пристига – ќе имаме сè помалку суви коловози
Како се вози на дожд?

28 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Со Анекс на Договорот со кинески „Синохидро“
За една година ќе се вози по автопатот Миладиновци – Штип

30 КАМИОНИ

Volvo Future Trends and Innovation - Словачка
Поглед во кристалната кугла на Volvo Trucks

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



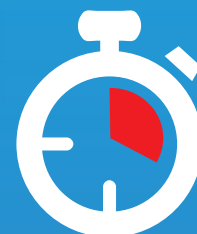


А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

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

ТРАЕКТ.МК



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

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

Во Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ во Момин Поток



ПРОФЕСИОНАЛНИТЕ ВОЗАЧИ СО УЖИВАЊЕ СЕ ОБУЧУВААТ НА МОДЕРЕН СИМУЛАТОР НА КАМИОН

АМЕРИТ прв во регионот се опреми со ваков симулатор од типот „Мерцедес“, кој ќе овозможи претподготовка за возење и маневрирање со реален камион, на секакви патишта и при различни временски и сообраќајни услови на патот

Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ прв во регионот се опреми со најмодерен симулатор на камион од типот „Мерцедес“, кој ќе овозможи претподготовка за возење и маневрирање со реален камион, на секакви патишта и при различни временски и сообраќајни услови на патот. Новиот и супермодерен симулатор, кој е последен збор на техниката, претставува подвижна камионска кабина што ги симулира движењата на камионот во секакви ситуации, а на него возачите можат да ги учат или да ги доусовршуваат нивните способности за возење камион во урбана и во рурална средина, за маневрирање, рационално управување и возење по тешки терени и слично.

– Со оваа инвестиција, АМЕРИТ успешно ја реализира идејата за заокружување на процесот на обука на возачите за меѓународен превоз, со вметнување на практично симулирано возење и маневрирање на камион. Ние сме посветени на зголемувањето на квалитетот на транспортот преку нашите обуки, нудејќи им помош на транспортните компании во едуцирање на возачите и останатиот персонал, кој е вклучен во транспортот. Со тоа континуирано работиме на зголемувањето на свесноста и подготвенос-

та кај возачите за поголема безбедност при возењето – истакна Хајдин Синани, раководител на центарот за обука на АМЕРИТ на неодамнешната прес-конференција и презентација на симулаторот за пошироката јавност.

Како што појасни Дејан Николовски, сертифициран инструктор во Центарот

за обука на АМЕРИТ, симулаторот нема да биде достапен само за доостручување и практична дообука на професионалните возачи, кои ќе ги користат услугите на едукативниот центар на АМЕРИТ туку и за сите други, кои сакаат да ги подобрат своите вештини за возење и маневрирање, односно за секоја компанија, која сака да ги унапреди возачките капацитети и можности на своите возачи. Притоа, за време на обуката, инструкторот преку посебна контрола го следи возењето на возачот и може да ја менува околината во која се наоѓа камионот, преку густината на сообраќајот, временските околности, теренот... На крајот, се формира извештај за начинот на возење на возачот и преку однапред поставени параметри се оценува неговата возачка способност – вели Николовски.

Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ официјално почна со работа во 2007 година и е дел од Академијата на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ (International Road Transport Union), најголемата транспортна асоцијација во светот со седиште во Женева, којашто е целосно посветена на креирање современи програми за обуки во транспортниот сектор во светски рамки. Со добиените акредитации за обука од страна на Академијата на ИРУ, Центарот за обука на АМЕРИТ нуди гаранција за квалитетни обуки со инструктори кои поседуваат меѓународни сертификати, а со модерната опрема тој максимално е 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, во што се уверија и 50-те учесници на ЕУ Конференцијата и АТИ регионалниот состанок на тема „Хармонизација на квалификациите на професионалните возачи во Југоисточна Европа“ што во организација на АМЕРИТ се одржа на 8 јуни во Скопје.

Ј.Б.



Повторно барања за бенефициран стаж за професионалните возачи



ГЕНЕРАЛНА ПРОБА ЗА ПОБРЗ ВЛЕЗ ВО ВОЗАЧКОТО ТРЕТО ДОБА ИЛИ...



апорна, тешка, па дури и опасна професија – ова се трите квалификативни „описни“ оценки што најчесто се даваат во јавноста кога станува збор за работата на професионалните возачи во нашата земја, но и пошироко. Притоа, тие се однесуваат, пред сè, на оние професионални возачи, кои речиси секојдневно управуваат тешки камиони и автобуси и неуморно крстат по домашните и странските патишта среќавајќи се со многу предизвици и проблеми во извршувањето на професионалните обврски, превезувајќи патници и стоки во меѓународниот патен сообраќај. Набројувањето на тие предизвици и проблеми се чини би ни одзело многу време и простор зашто ги има навистина многу и зашто возачите со нив се соочуваат како никогаш досега и, што е најмалку разбирливо, тие се неспфатлив контрапункт на она што го нарекуваме модерно време, XXI век, цивилизациски напредок и слично. Сепак, како потсетник, да наброиме некои од нив: постојани блокади (предизвикани од обични граѓански, политички или социјални причини и поводи) на патиштата и на граничните премини во разни делови на светот, па и во Европа, вистинска и енорна продукција на непрецизни, неразбирливи и конфузни мерки, правила и прописи во патниот сообраќај (во национални, но и во меѓународни рамки). Тука се и мноштвото глобални кризни ситуации, состојби и настани, како разни ембарга, па дури и воени судири во непосредна близина на Стариот континент, бегалската криза, тероризмот, вистинскиот процут на шверцот, корупцијата и нелегалната трговија (со сто-

Минималната саатнина од 3,5 евра и бенефициран стаж за професионалните возачи на камиони и автобуси се синдикалните барања, упатени пред крајот на летото до Собранието, за кои веќе се полемизира и меѓу транспортерите

ки, дрога, оружје, но и со луѓе)...

Од наброеново, се чини, нема нешто што не ги закачило и што не им го загорчило животот, работењето или поточно возењето на професионалните возачи на камиони и автобуси, така што многумина од нив, како своевидна сатисфакција за сето тоа, во повеќе наврати ги искажале своите барања за добивање бенефициран стаж во нивниот работен век, негово скратување и побрзо одење во пензија, во т.н. трето доба за да им се надомести барем дел од секојдневниот стрес што остава трага и врз нивното евидентно нарушено физичко, и врз нивното психичко здравје. Ваквите барања, возачите (а и вработените од другите дејности и области, како на пример: градежништвото, хемиската индустрија, рударството и сл.) и нивните синдикални организации ги упатуваат циклично, најчесто во особено кризни периоди во домашни, но и во меѓународни рамки, а најновото уследи летово, од страна на Унијата на независни синдикати и Независниот синдикат на градежни работници. Тие, на крајот на јули, побараа минимална саатнина од три и пол евра и бенефициран стаж за градежните работници, за професионалните возачи на автобуси, шлепери и тешки градежни машини, како и за оние во рударството и во хемиската индустрија. Во своето образложение за ваквото барање, тие велат дека ова се едни од најзагрозените професии зашто овие луѓе работат и до

12 часа дневно на температури од над 40 степени, а во зима на температури и под нулата. Синдикатите сметаат дека овие вработени заслужуваат да бидат подобро платени, да имаат бенефициран стаж и порано да отидат во пензија, па затоа е покрената иницијативата за промена на повеќе закони кои ја опфаќаат оваа област. Нивните предлози се веќе доставени до Собранието и иницијаторите очекуваат пратениците да ги изгласаат.

Речиси напоредно со истапувањето на синдикатите, од Министерството за труд и социјална политика најавија утврдување и формирање регистар на ризични професии, ревизија на досега утврдените работни места што влегувале во категоријата со бенефициран работен стаж, утврдување на критериумите за заштитни мерки и воведување концепт за предвремено пензионирање кај овие професии. Според овие најави, ќе се формира и комисија за утврдување бенефициран стаж, која во согласност со законот требало да се формира уште во 2012 година, а со цел да се заштитат правата на работниците, кои во согласност со постојните законски решенија влегуваат во ризични професии, но не можеле да си ги остварат. – Ќе се направи регистар на ризични професии со различна оптовареност. Во него треба да се стави кои се професиите со кои може да се оди предвремено во пензија, а за кои професии се утврдуваат посебни мерки

за заштита. Сега почнуваме со вистинска подготовка за Македонија да може да утврди ризични професии и систем на предвременно пензионирање, со што ќе им вратиме дел од правата на работниците што и досега биле во овие ризични професии, но не можеле да си ги остварат – рече министерката за труд и социјална политика Мила Царовска.

Од овој владин ресор се податоците дека во моментот во Македонија има 28.451 активен осигуреник со непрекинат бенефициран стаж, а 41.161 осигуреник со работа на ризични места со бенефициран стаж, но со прекини. Инаку, сега бенефициран стаж добиваат лица кога работодавецот ги презел сите мерки за заштита, но и покрај тоа работата предизвикува опасност за нивното здравје, како на пример: рудари, работници во топилница, лица што поради намалување на физиолошките функции на организмот не можат да ги извршуваат професиите: балерини, пилоти, играчи и инвалидни осигуреници. Бенефициран стаж имаат одредени јавни служби, како: итна медицинска помош, возачи на јавен градски превоз, нуркачи, а со посебни закони е утврден бенефициран стаж за: полицајци, припадници на АРМ и пожарникари. За

дежнштвото. Со смртни последици биле 15 случаи, од кои девет во градежништвото. За возачите не беше кажано, но, познато е (ваквите податоци најчесто ги среќаваме во црните сообраќајни биланси на МВР и РСБСП) дека професионалните возачи се категорија на учесници во сообраќајот, кои најмногу се придржуваат до сообраќајните правила и прописи. Исто така, се посочува и дека последиците од направените сообраќајки, иако ретки, често се најтрагични по обем, по бројот на повредени и загинати, како и по претрпената материјална штета.

Разбирливо е дека најновото синдикално барање за бенефициран стаж наидува на одобрување од професионалните возачи, иако има и многу неверување во тоа, дилеми и трилеми зашто токму сега ова барање се поставува на дневен ред. Притоа, неретко се наведува ЈСП „Скопје“ како пример за фирма со најголема концентрација на професионални возачи со бенефициран стаж што е нормално со оглед на фактот дека станува збор за најголемото автотранспортно претпријатие во земјава, чија основна цел е јавниот автобуски превоз на патници во главниот град Скопје, кој има најголем број жители, т. е. една третина од сите жители во државава. Како што сме ин-

и тешка. Додека да излезеш од Македонија има колони, гужви, секакви патни и гранични пречки, па некогаш ти треба и цел ден, за нешто кое на друго место ќе го завршиш за безмалку 15-ина минути. Навистина тоа се големи маки, а во текот на една возачка тура имаме постојана опасност од напади, од крадење на гориво, стока, од сечење гуми и церади... Верувајте, ризиците започнуваат штом ќе се седне зад воланот, а тоа се редовни стресови и нервози, кои се одразуваат и на здравјето, кое е помалку или повеќе нарушено кај секој од нас професионалните возачи. Овде е и моментот на платата, која во странство е и по два, три, па и повеќепати повисока, а исто работи и тој возач, наш колега таму, само што тој има секакви бенефиции, осигурувања и слично, а ние немаме. Трошоците при возењето се огромни, некој ги признава некој не, а треба да нахраниш и да школуваш деца... Мислам дека некој само да седне до нас во возилото и само да ја гледа нашата работа ќе се замори и ќе сфати дека тоа е огромна мака, која го поткрепува и оправдува барањето и за бенефициран стаж и за повисока саатнина, односно минимална плата на професионалните возачи – вели Тасевски.

На ваквиот став од еден професионален

ОД МИНИСТЕРСТВОТО ЗА ТРУД И СОЦИЈАЛНА ПОЛИТИКА НАЈАВИЈА УТВРДУВАЊЕ И ФОРМИРАЊЕ РЕГИСТАР НА РИЗИЧНИ ПРОФЕСИИ, РЕВИЗИЈА НА ДОСЕГА УТВРДЕНИТЕ РАБОТНИ МЕСТА ШТО ВЛЕГУВАЛЕ ВО КАТЕГОРИЈАТА СО БЕНЕФИЦИРАН РАБОТЕН СТАЖ, УТВРДУВАЊЕ КРИТЕРИУМИ ЗА ЗАШТИТНИ МЕРКИ И ВОВЕДУВАЊЕ КОНЦЕПТ ЗА ПРЕДВРЕМЕНО ПЕНЗИОНИРАЊЕ ВО ОВИЕ ПРОФЕСИИ

градежните работници во Македонија има бенефициран стаж, но доколку работат во пробивање тунели. Од ресорното министерство посочија и дека во Македонија не се почитуваат доволно мерките за заштита на работниците, за што говори бројот на повреди и смртни случаи. Само во 2016 година се случиле 1486 потешки повреди, од кои 535 во преработувачката дејност, а 186 во гра-

формирани, во ЈСП „Скопје“ има околу 640 возачи со бенефициран стаж и секоја година, во просек, во пензија заминуваат околу 15 возачи.

– За професионалните возачи треба да има бенефициран стаж – вели Сашо Тасевски, професионален возач со работен стаж од седум години.

Нашата работа е исклучително сложена

возач се надоврзуваат и искажувањата на луѓето, кои најдиректно соработуваат и ги координираат возачите во транспортните фирми.

– Бенефициран стаж за професионалните возачи треба да има. Потребно е нивно порано одење во пензија, кое како бенефиција и мерка требаше да функционира уште одамна – вели Моме Ристовски, одговорен

Тргна првиот камион со македонски прехранбени производи за рускиот пазар

Од извозниот терминал во Скопје, во средината на септември, тргна првиот камион со македонски производи наменети за пазарот на Руската федерација. Четири наши компании испратија 20-ина тони прехранбени производи, кои се првата пратка од македонските производители за пазарот на Руската Федерација, којашто ќе биде дистрибуирана преку Македонскиот трговски дом од Москва. Повеќемесечниот процес на промоција, сертификација и добивање на сите потребни увозни дозволи е завршен, со што широко се отвораат вратите за помасовен извоз на квалитетни македонски производи на огромниот руски пазар.

– Камионот е прв од низата кои ги имаме најавено, со производи кои ќе бидат и се веќе продадени на рускиот пазар – изјави Дејан Бешлиев, извршен директор на Македонско-руската стопанска комора.

Во првата испорака се вклучени производи на четири македонски компании, а во неа има: кроасани, бисквити и други кондиторски производи, конзервирани производи од т.н. „кисела програма“, ајвар и вода. Првите испораки на овие производи се резултат на заедничкиот настап на 13 наши фирми, на активностите на Македонско-руската стопанска комора и нејзината компанија „Македонски трговски дом“ лоцирана во Москва, преку која се увезуваат нашите производи, а преку деловниот центар



„Фуд сити“ се дистрибуираат до руските потрошувачи. Најголем интерес се очекува за нашите вина, сирењата, кашкавалот, конзервираните производи, кондиторијата, свежиот зеленчук и овошјето. Инаку, трговската размена помеѓу Македонија и Руската Федерација за првите седум месеци од годината достигна безмалку 133 милиони долари, при што нашиот извоз бележи раст од 14 %, додека увозот е зголемен за дури 52 %.

за возачите и за возниот парк во транспортната компанија „Боми 10 Логистик“ од Скопје.

– Впрочем, продолжува тој, овие возачи тоа право го имаа порано, во периодот на заедничката држава, која се распадна во почетокот на 90-тите години, кога тоа им се ускрати, со што им беше нанесена неправда, а секому е јасно дека станува збор за ризична категорија на вработени, од кои зависат илјадници животи и судбини на луѓе што тие ги превезуваат. Затоа, ако државата направи напори и делумно ги ослободи транспортерите од даноци, при што нема да бидат толкави трошоците за фирмите, со таква економска помош може да се обезбеди оваа бенефиција за возачите. Во спротивно, ако таа остане само врз

се случува на патиштата, а тука и таму постојано излегуваат правила и прописи, кои и без тоа го отежнуваат работењето на професионалните возачи, како што е на пример, правилото 45 часа, според кое возачите мора задолжително да одмораат, и тоа без оглед на тоа што ќе им се случи на пат. Едноставно, соочени сме со немањето унифицирани правила во дејноста, па возачите ги оптоварува не само управувањето на возилата туку и расправањето за сè и сешто по патиштата, на граничните премини, по царинските испостави. Меѓу другото, е и работното време за возење, користењето на задолжителниот одмор и преспивањето надвор од возилото, односно во мотел, хотел што ако не го практикуваат следуваат големи, високи казни со што се оптоварува

ТРАНСПОРТЕРИТЕ УКАЖУВААТ НА ГОЛЕМИОТ НЕДОСТИГ ОД КВАЛИТЕТНИ ПРОФЕСИОНАЛНИ ВОЗАЧИ НА КАМИОНИ И АВТОБУСИ, КАКО И НА ПОТРЕБАТА, И ВО ТРАНСПОРТНАТА ДЕЈНОСТ, ПАЗАРОТ ДА ЈА ОДРЕДУВА ЦЕНАТА НА РАБОТНАТА СИЛА



гробот на транспортерите, тогаш не е добро. Мора државата да даде најголем придонес во оживотворувањето на една ваква мерка за воведување бенефиции за професионалните возачи, која инаку, како што слушаме, егзистира во повеќе земји во Европа. Што се однесува на зголемувањето на минималната саатнина, која особено во последниве години предизвикува дури и противречни реакции во Европа, за мене е ограничување во транспортот зашто транспортерот е тој што ја исплаќа и таа зависи од многу фактори, кои се различни од држава до држава, па и од фирма до фирма – напомува Ристовски.

Во слична конотација е и искажувањето на Зоран Танев, диспечер во транспортната фирма „Меџик транс“ од Неготино.

– Според мене, професионалните возачи би требало да имаат бенефициран стаж, зашто напорно е во подоцнежни години да се управува тешко товарно возило или автобус. Постојано нешто непријатно

нивното работење. Тие неретко се санкционирани за сè и сешто, па дури и за туѓа вина, како на пример, зашто некој некаде немал соодветна евиденција, што говори за многу слободна волја и волунтаризам. Кога станува збор за зголемувањето на минималната саатнина состојбата е многу поинаква, зашто кога транспортните фирми би имале повеќе работа, односно превози на товари или патници, тогаш би се зголемила и цената на транспортот и надоместот за возачите. Вака, сето тоа е оставено да го решава конкуренцијата на пазарот, а таа денес е неумолива и притиска од сите страни и со сета сила – вели Танев.

Дека овие „возачки прашања“ не се едноставна работа и дека без оглед на оправданоста на нивното поставување, сепак треба и поиздржана анализа, како и дополнителни мерки и прописи, кои би овозможиле нивно успешно решавање без да се предизвикаат несакани нус-појави, зборува искажувањето на Горан Арсовски, од транспортната фирма „Трансфер“ од Куманово,

Македонија и БиХ потпишаа договор за признавање на возачките дозволи

Македонија и Босна и Херцеговина неодамна, во Скопје, потпишаа договор за заемно признавање на возачките дозволи издадени во едната или во другата држава. Со договорот, надлежните органи на двете држави, реципрочно ги признаваат возачките дозволи на возачите кои управуваат со возила на територијата на едната или на другата држава. Од македонска страна, договорот го потпиша министерот за внатрешни работи, Оливер Спасовски, во присуство на министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, а од страна на БиХ министерот за комуникации и транспорт, Исмир Јуско.

Освен со БиХ, досега ваков договор, Македонија има потпишано со: Италија, Шпанија, Албанија, Црна Гора и Србија, а во тек е процедурата за потпишување на вакви договори и со: Косово, Турција, Велика Британија и Германија.

кој наметнува интересни потпрашања и размислувања во оваа насока.

– Зголемување на минималната саатнина и бенефициран стаж за професионалните возачи? Во принцип, не би сакал да коментирам предлози дадени со цел да не му се помогне на македонскиот транспорт, но мислам дека сепак тоа е многу. Не знам како и што да кажам, а како што велите – да не погрешам, но дилемите се следните: немаме доволно вакви возачи во Македонија, а и тие што ги имаме, на овој начин – ќе ги истераме во пензија. И што потоа, кога се знае дека токму тие, повозрасните возачи, кои се формирале и се оспособиле за оваа професија во некогаш големите транспортни фирми и системи, се луѓето кои се квалитетни за извршувањето на оваа дејност. Тие имаат по 50 до 55 години, а нивниот подмладок го нема тоа искуство. Значи, од тој аспект воопшто не е моментот за ова, зашто ние транспортерите имаме недостиг од работна сила. За второто прашање, искрено, не сум запознаен со деталите, но цената на работната сила ја прави пазарот, така што не можеме ни да ја ограничуваме ни да ја преплатиме на хартија. Единствено пазарот на работна сила кажува колку вреди тој возач или некое лице од друга професија. Имено, оние возачи што возат во меѓународниот сообраќај добиваат надомест за тоа (дневници и разни додатоци и бенефиции) и никој од нив не работи за минимална плата. Оттука, и за едното и за другото барање се потребни повеќе податоци, споредбени анализи и да се види: што од тоа што се бара држи, а што не – дециден е Арсовски, кој со ова ги комплетира сите дилеми околу наведените барања за професионалните возачи, а за кои надлежните ќе треба или поточно, ќе мора, попрецизно и поконкретно да се изјаснат.

Од 13 до 15 октомври



ТРАНСПОРТЕРИТЕ НА СТОКИ ЌЕ АПЛИЦИРААТ ЗА 1.520 ГОДИШНИ И 360 МЕСЕЧНИ ЦЕМТ- ДОЗВОЛИ

Со распределбата, која е веќе официјализирана во „Службен весник на РМ“, ќе се врши и резервација на 67.980 поединечни меѓународни транспортни дозволи за 2018 година

Патните транспортери во земјава, превозници на стоки, во периодот од 13 до 15 октомври ќе можат да аплицираат по електронски пат за распределба на 1.520 годишни и 360 месечни ЦЕМТ-дозволи, како и за резервација на 67.980 поединечни меѓународни транспортни дозволи за 2018 година. Од вкупниот број на 1.520 годишни ЦЕМТ-дозволи, 560 се за возила со „еуро 5“ стандард, а 960 за возила со „еуро 6“ стандард, додека 360 месечни ЦЕМТ-дозволи се за возила со „еуро 5“ стандард и со важност и за Руската Федерација, со што ќе се овозможи полесен превоз кон и за Руската Федерација од Македонија и сите други држави кои извезуваат/увезуваат пред сè земјоделски производи од растително и од животинско потекло (со исклучок на Италија, Австрија и Грција).

Согласно со одлуката на Работната група за патен транспорт при Конференцијата на министри за меѓународен превоз на стока, одлучено е, за в година, Македонија да има 139 базни дозволи, врз основа на кои ќе може да се врши распределбата на ЦЕМТ-дозволите за 2018 година. Притоа, 136 базни дозволи се трансформираат во 1.520 годишни ЦЕМТ-дозволи, а три базни

дозволи се трансформираат во 360 месечни ЦЕМТ-дозволи.

СТРУКТУРА НА ГОДИШНИ ЕКМТ-ДОЗВОЛИ ЗА 2018 ГОДИНА

Вид на дозвола	E5	E6
австриска	36	60
грчка	40	50
руска	70	72
италијанска	120	240
обична	294	406
унгарска	0	132
ВКУПНО	560	960

Првичната анализа покажува дека врз основа на бројот на возила евидентирани во базата на превозници во Министерството за транспорт и врски (вкупно 4.056), оваа година е најтешката година во однос на можноста да се воспостави баланс помеѓу бројот на возила со „еуро 5“ и „еуро 6“ стандард и можноста што поголем број возила да бидат покриени со ЕКМТ-дозволи. Притоа, ова е трета година во која нема зголему-

вање на базните дозволи и тие остануваат на ниво на 2015 година (139 базни дозволи), при што сега се случува истото како во 2012 година, кога имаше голем број возила со „еуро 3“ стандард во споредба со „еуро 4“ и „еуро 5“ стандард на возилата, па е одлучено да се требаат и месечни ЕКМТ-дозволи, кои ќе се користат од септември до декември 2018 година за покривање на потребите на патните превозници кои транспортираат стока во свежа и/или смрзната состојба. Евидентно е дека и оваа година, впрочем како и минатата, ќе има возила со „еуро 6“ стандард, кои нема да бидат покриени со ЕКМТ-дозволи, и тоа зашто немаат доволно вкупни бодови за влез во распределба, (пред сè оние кои имаат само едно возило со овој стандард), како и поради преголемиот број на „еуро 6“ возила кај поединечни превозници во споредба со бројот на превозници кои имаат вакви возила и учествуваат во распределбата и бројот на ЕКМТ-дозволите со „еуро 6“ стандард, кои се во помал број од евидентираниите возила во Министерството за транспорт и врски.

Важно укажување за превозниците е дека доставувањето документи за пријавување/одјава на возила, возачи или поправка на грешки во евиденцијата пред аплицирањето за дозволи се врши заклучно со 10.10.2017 година, при што дотогаш треба да ги имаат продолжено лиценците на кои им е истечен рокот. Се препорачува транспортерите навреме да се подготват за оваа една од најважните годишни административни операции и да не го чекаат последниот ден за аплицирање за распределбата на меѓународните транспортни дозволи за 2018 година, особено што аплицирањето ќе се врши во денови од викенд, (во петок, сабота и недела), а воедно последниот ден се поклопува со денот на одржување на локалните избори.

ХАЈДИН СИНАНИ

Раководител на Центарот за обука при СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ



ПОДГОТВЕНИ СМЕ ДА ПОНУДИМЕ НАЈКВАЛИТЕТНИ ОБУКИ ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ

Центарот за обука на АМЕРИТ е максимално подготвен да ги прифати и да одговори на сите барања и потреби на транспортните компании за доодржување или доквалификување на нивните транспортни кадри

» Господин Синани, есента е период од годината кога и за транспортерите и за нивните кадри – менаџери, возачи и други, практично започнува „академската година“, односно циклусот на обуки за нивно доодржување и доквалификување за подобро и поквалитетно извршување на дејноста со која се занимаваат. Како е подготвен Центарот за обука при „СИЗ Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ за прифаќање на заинтересираните транспортни кадри за посетување на овие обуки?

Центарот за обука при СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ поради своите можности и капацитети што ги поседува, максимално е подготвен да ги прифати и

да одговори на сите барања и потреби на транспортните компании, односно на сите заинтересирани лица, кои чувствуваат потреба за сопствено доодржување или доквалификување за вршење на нивната дејност.

» Кои сè обуки ги изведувате во Центарот за обука на АМЕРИТ, колку лица сте едуцирале, доодржиле досега и каков е степенот на успешност при нивното полагање пред испитните комисии на Министерството за транспорт и врски?

Во Центарот за обука на АМЕРИТ се изведуваат обуки за добивање лиценца за професионална компетентност на управители или на лица за организирање транс-

порт, потоа обуки за добивање лиценца за професионална компетентност за возачи кои учествуваат во меѓународниот транспорт, обука за користење на тахографи, обуки за возачи за добивање лиценца за превоз на опасни материи, таканаречена АДР-лиценца и обуки за советници за безбедност при превоз на опасни материи. Значи, тоа е полето на обуки во кои дејствуваме и можеме слободно да кажеме дека од моментот на профункционирање на Центарот за обука на АМЕРИТ пред десетина години, па досега, преку нашиот центар сигурно поминале над 15.000 лица. Што се однесува на степенот на успешност при нивното полагање пред испитните комисии од Министерство за транспорт и врски, нормално, тоа зависи и од ангажираноста на кандидатот и неговата волја за прифаќање на знаење. Сепак, познато ми е и тоа слободно може да го кажам дека при првото полагање по нашата обука процентуалноста на положени е најмалку 90 %.



» Пред извесно време, во Центарот за обука имавте пилот-обуки за менаџери и за возачи, во рамките на регионалниот SEED-проект, со кои инструкторите на АМЕРИТ полагаа за акредитација пред комисија на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ. Кои се резултатите од овие обуки и акредитации и што ќе значат тие за АМЕРИТ, за Центарот за обука и за едукацијата на транспортерите во Македонија?

Да, како што знаете Центарот за обука на АМЕРИТ е акредитиран од ИРУ Академијата. Со пилот-обуките што ги посочувате, во рамките на тој регионален SEED-проект, нашите инструктори по соодветната обука што ја имавме според програмата на ИРУ Академијата пред комисијата од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ се стекнаа со акредитации, односно со сертификати за инструктори за обука за менаџери за транспорт и за професионални возачи.

Што значи тоа за нас? Тоа за нас значи дека нашиот Центар за обука е оспособена институција за овозможување соодветна и квалитетна обука за менаџери и возачи, особено откако ќе се исполнат неколку критериуми од Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа каде што се бара и посериозна обука за возачите и каде што како насока е дадена и самата програма за изведување на разните типови обуки на ИРУ Академијата.

» Имаше најави дека новите акредитации ќе овозможат и нови типови на обуки што ќе се вршат во Центарот за обука на АМЕРИТ. Дали можете да ни кажете

ОД МОМЕНТОТ НА ПРОФУНКЦИОНИРАЊЕ НА ЦЕНТАРОТ ЗА ОБУКА НА АМЕРИТ ПРЕД ДЕСЕТИНА ГОДИНИ, ПА ДОСЕГА, ПРЕКУ НЕГО ПОМИНАЛЕ НАД 15.000 ЛИЦА

кои се тие, за кои транспортни кадри се наменети, кога ќе започнат и се разбира, кои се новитетите во нив?

Пратејќи ги новите промени, што се носат со ЕКМТ Повелбата за квалитет во делот на стручното оспособување на возачите на товарни возила, преземавме активности со цел да се исполнат барањата, кои ги наметнува Повелбата. Затоа, се одлучивме за оспособување на нашиот стручен кадар за изведување на обуките со цел да бидеме подготвени кога ќе дојдат тие промени. Станува збор за акредитации за периодична обука на возачите на товарни возила и автобуси.

Согласно со одредбите од ЕКМТ Повелбата за квалитет, во делот на професионалната компетенција на возачите, јасно е наведено дека возачите кои веќе имаат сертификат за професионална компетенција, ќе мораат на секои пет години да го обновуваат преку петдневна обука. Во соработка со Академијата на ИРУ успеавме да го оспособиме нашиот стручен кадар за ваква обука и создадовме наставна програма, која во целост ги покрива барањата кои се наметнати од ЕКМТ Повелбата за квалитет и не само од неа туку и од Директивата 2003/59/ЕС на Европскиот парламент и Европскиот совет. Овие обуки требаше да започнат во почетокот на оваа година, меѓутоа ги чекавме промените во Законот за превоз во

патниот сообраќај во делот на обуките на возачите. Инаку, ние сме подготвени за тие промени.

Новото во овие обуки е што секој сегмент од превозот ќе биде покриен со стручно објаснување и практични примери и симулации. За таа цел, имаме набавено модерна опрема, односно симулатор за дигитален тахограф, симулатор за безбеден натовар и обезбедување на стоката и симулатор за камион на кој сме особено горди.

» Во АМЕРИТ во последниве години се одржаа и неколку презентации за имплементација на ЕСМТ Повелбата за квалитет во патниот транспорт во Европа во однос на професионалната компетентност на транспортерите во Македонија. Како ја проценувате подготвеноста и компетентноста на транспортниот кадар во нашата земја и што треба да се направи на тој план за да се обезбеди хармонизација и рамномерен развој на транспортот кај нас со развиените земји во Европа?

Повелбата за квалитет на ЕКМТ беше донесена со цел да се изедначат условите за пристап на европскиот транспортен пазар. Транспортните компании треба да ги исполнат условите предвидени во четирите критериуми на Повелбата, и тоа во поглед на условите за регистрирање на транспортната компанија, финансиската стабилност,

добрата репутација и стандардите за обука на професионалните возачи и на управителите на транспортните компании.

Од аспект на националното законодавство, можеме да кажеме дека македонските закони се во голема мера усогласени со одредбите од Повелбата за квалитет, но останува да се усогласат уште некои од одредбите, пред сè во поглед на добрата репутација на транспортерот и во делот на обуката на професионалните возачи. Во тек се измени на Законот за превоз во патниот сообраќај, со кои се предвидува целосно усогласување со ЕКМТ Повелбата. АМЕРИТ активно учествува во овој процес на усогласување, особено во делот на обука на професионалните возачи, имајќи го предвид нашето долгогодишно искуство во оваа област. Според нас, потешкиот дел ќе биде

целосно го има усогласено и хармонизирано своето работење и со целите и со насоките добиени од Академијата на ИРУ, која е водечка меѓународна тренинг-институција во оваа област. Какви се резултатите од таквата соработка и што значи таа за СИЗ „Македонија сообраќај“ како најстара, реномирана и влијателна транспортна асоцијација во Република Македонија?

Соработката со Академијата на ИРУ е од големо значење за АМЕРИТ. Таа соработка трае веќе седум години и во тој период се стекнавме со акредитации за повеќе видови обуки: за професионални возачи, почетна и периодична обука, за управители на транспортни компании, за возачи кои превезуваат опасни материи, односно АДР-обука и за дигитални тахографи. Со

транспорт кај нас.

» Значаен елемент за квалитетот на обуките во Центарот за обука на АМЕРИТ секако е стручноста на наставниот кадар, но и модерната опрема со која расплагате, а каде од пред извесно време се издвојува новиот и современ симулатор на камион од типот „Мерцедес“. Колку внимание им посветувате на овие значајни сегменти во изведувањето на обуките на транспортните кадри?

Видете, ние не би биле тоа што сме во овој момент ако цело време не сме посветени на постојано усовршување и инвестирање во унапредување на нашето знаење и на нашата подготвеност за успешно и квалитетно изведување на обуките. Центарот за обука на АМЕРИТ постојано инвестира и во разна техничка опрема. Освен изград-

БЛАГОДАРЕНИЕ НА СОРАБОТКАТА СО ИРУ АКАДЕМИЈАТА, АМЕРИТ СО СИТЕ СВОИ КАПАЦИТЕТИ И РЕСУРСИ Е ЦЕЛОСНО ПОДГОТВЕНА ДА БИДЕ ЛИДЕР ВО ОБЛАСТА НА ОБУКАТА НА ПРОФЕСИОНАЛЦИТЕ ВО ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ КАЈ НАС



имплементацијата на Повелбата, во смисла на тоа дека транспортните компании треба да го сменат досегашниот пристап и да ја разберат оправданоста и неопходноста од квалитетна и детална обука на нивните возачи. АМЕРИТ, како асоцијација на транспортните компании, преку Центарот за обука и со активно учество во меѓународни проекти ќе игра важна улога во оваа имплементација и ќе придонесе за нејзино поуспешно спроведување на национално ниво, а со цел нашите транспортни компании да останат конкурентни на европскиот транспортен пазар.

» Центарот за обука на АМЕРИТ егзистира веќе десет години и за овој период,

помош на нивните програми, нашите инструктори имаа можност да научат нови вештини и методи на обука, да се запознаат со европските програми и стандарди за обука, коишто излегуваат од вообичаените, конвенционални наставни методи, присутни во регионот. Поддршката од Академијата на ИРУ ни е од огромна важност, особено во овој и во следниот период, кога ни претстои усогласување и имплементирање на одредбите од ЕКМТ Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа. Благодарение на оваа соработка, АМЕРИТ со сите свои капацитети и ресурси е целосно подготвена да биде лидер во областа на обуката на професионалците во патниот

бата на новата сала, во новиот деловен комплекс крај скопската населба Момин Поток и нејзиното опремување со целосно нова и модерна опрема, Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ има набавено и модерен симулатор на камион од типот „Мерцедес“, каде што возачите можат да вршат обука за возење во разни ситуации и во разни временски услови со цел да ги усовршат своите вештини и да бидат подготвени за учество во сообраќајот, а од друга страна, тоа им е од корист и на компаниите зашто можат да ангажираат добро обучени возачи, кои се подготвени веднаш да започнат со работа.

Ј.Б.

Со свечено пуштање во употреба на новиот логистички центар во Визбегово



СКОПСКИ „БАЛ-КОМЕРЦ“ ОДБЕЛЕЖА 25 ГОДИНИ ПОСТОЕЊЕ

По повод големиот јубилеј и давањето во употреба на новиот деловен објект беше организирана пригодна свеченост и повеќечасовна забава, со присуство на многубројни гости, партнери, пријатели и вработени

Транспортната фирма „Бал-Комерц“ од Скопје во почетокот на септември одбележа редок јубилеј – 25 години постоење и дејствување на македонскиот и европскиот транспортен пазар, а по тој повод свечено беше предаден во употреба и новиот логистички центар во деловниот комплекс на компанијата, лоциран во индустриската зона Визбегово. Пригодната свеченост и повеќечасовната забава што се одржаа на 6 септември со присуство на многубројни гости, партнери, пријатели и вработени, започнаа во попладневните часови со обиколка и

портна фирма кон совладување на новите предизвици во остварување на поставените цели. Потоа, со огномет и со музика за сите вкусови, продолжи забавата, која траеше до доцна во ноќта, а на која странските гости беа посебно импресионирани од македонската фолклорна изведба.

„Бал-Комерц“, чие деловно мото е „Секоја пратка на нашите клиенти за нас е најважна!“, е формирана од основачите Луиза и Благоја Велковски пред две и пол децении, како мал семеен бизнис, со јасен стремеж својот раст да го постигнува постепено, но со сигурни чекори движејќи се во една



мото искуство во својата област и со многу вложен труд и работа, поминувајќи и тешки и нестабилни времиња успеавме да го трасираме својот пат до сигурна иднина. Така, почнувајќи со само едно возило, сега располагаме со транспортна флота, која брои 40 возила. Многу бргу само едно возило стана премалку за задоволување на потребите на нашите клиенти, па почнувајќи со церади, продолживме со ладилници и спринтери, со можност за достава на пратки „од врата до врата“, во експресни рокови. И сето тоа, со едуциран кадар, којшто обезбедува квалитетен, брз и пред сè безбеден транспорт на сите пратки на своите клиенти, со возила кои се од највисоката ЕУРО 6 категорија – потенцира Велковски.

Главен делокруг на работењето на „Бал-Комерц“ е организацијата на збирни и комплетни пратки од Македонија, Албанија и Косово за Западна Европа, како и Скандинавија, Велика Британија, Нордик и Балтик. Во овие земји и региони, како што велат во компанијата, се цени само професионалната работа, поткрепена со квалитетна флота што може да одговори на предизвикот и на динамиката на денешните модер-



презентација на капацитетите и услугите на новиот логистички центар. Може да се каже дека целата транспортна фела се собра на едно место, на добра забава и секако можност да се продискутира за идна меѓусебна поуспешна соработка. На забавата ѝ претходеше поздравно обраќање од Благоја Велковски, директор и сопственик на „Бал-Комерц“ и од Жарко Велковски, неговиот син, кој, како што беше речено, продолжува да го трасира патот на оваа транс-

насока – само кон напред!

– По четврт век работа, „Бал-Комерц“ ги соедини сите свои ресурси на едно место – вели Благоја Велковски, првиот човек на компанијата. Со целата флота, управуваме од едно место, а тоа е логистичкиот центар, во чиј склоп спаѓаат магацин, сервис за нашите возила, перална, сопствена пумпа за гориво и ресторант. Сето ова е со цел да се успее да се подигне квалитетот на услугата, којашто им се нуди на клиентите. Со голе-

ни времиња. Сите возила се опремени со ГПС-уреди со комуникатор за непречена моментална информација за позицијата на стоките на сите клиенти – истакнуваат во „Бал-Комерц“ и додаваат дека и во наредниот период, своите активности ќе ги извршуваат согласно со нивното деловно мото „Секоја пратка на нашите клиенти е за нас најважна!“. Ова мото и понатаму останува нивен патоказ и водилка во секојдневното работење.

За плаќање патарина во Европа



DKV BOX EUROPE НА SIEMENS CO ПОВЕЌЕ АДУТИ И ОПЦИИ

DKV BOX EUROPE ги исполнува барањата на сите земји членки на ЕУ и може да се применува во цела Европа

Едноставна онлајн регистрација, сателитска конфигурација (OTA), опција „приклучи и активирај“, без потреба од вградување на апаратчето во сервис и рачно приспособување на бројот на оските, се само некои од адутите на апаратот. DKV Euro Service од 2018 година ќе го нуди DKV BOX EUROPE кој се заснова на најновата генерација на Sitraffic-Sensus-Unit од Siemens. Опремен е со далечинска технологија, така што може да регистрира и пресметува патарини, кои се базираат како на DSRC, така и на GNSS (Dedicated Short Range Communications и Global Navigation Satellite System).

– Многу од апаратите достапни на пазарот сè уште не ги исполнуваат сите технички барања за пресметка на патарина низ Европа – на пример компатибилноста со италијанскиот систем за патарини. По потреба ќе мора уште еднаш да се заменат. Напротив тоа, DKV BOX EUROPE ги исполнува најновите барања на сите земји членки на ЕУ и во иднина ќе може да се применува широм Европа – појаснува Јирген Штајнмајер, директорот за патарини во DKV Euro Service. Корисникот на овој технолошки новитет може самостојно да го вградува апаратот во своето возило и да го користи за повеќе возила. Исто така, повеќе нема потреба од трошење време за инсталација во специјализирани сервиси. Регистрирањето на патарината и активирањето за поедини земји се извршува едноставно преку DKV Online-Portal. Податоците сателитски се испраќаат до апаратот, при што веќе не е потребна за-

мена на апаратите во случај на промена на возилото, со што значително се намалуваат времето и административните трошоци, а корисникот останува флексибилен. Целта е, за почеток да се пресметуваат патарините во: Белгија, Германија, Австрија, Полска и Франција, а набрзо потоа треба да се приклучат и: Италија, Португалија, Шпанија и Унгарија. Во меѓувреме патарините за сите патишта, тунели и мостови може да се пресметуваат преку DKV BOX EUROPE.

DKV Euro Service преку 80 години е еден од водечките провајдери на услуги во

областа на логистиката и транспортот. Од безготовинско подмирување на трошоците на пат, на преку 65.000 прифатни места, сè до пресметката на патарината и повратот на ДДВ, DKV нуди широк спектар на услуги за оптимизација на трошоците во цела Европа. Инаку, DKV е дел од DKV MOBILITY SERVICES Group со приближно 900 вработени, а во 2016 година групата оствари обрт од 6,3 милијарди евра и беше активна во 42 земји. Во моментот се користат повеќе од 2,7 милиони картички DKV CARD и апарати, кај приближно 140.000 клиенти. Во 2017 година, DKV CARD е прогласена за најдобар бренд тринаесетти пат по ред, во категоријата картички за гориво и услуги.

Повеќе информации на:
www.dkv-euroservice.com.



Кон самоодржлива транспортна и мобилна иднина за сите до 2030 година [1]



ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ПОСТОЈАН, НО СЕ УШТЕ НЕРАМНОМЕРЕН РАЗВОЈ

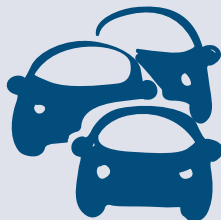
Повеќето индустријализирани земји имаат проширени патни мрежи со висок квалитет, но се проценува дека една милијарда луѓе, кои живеат во земјите во развој, сè уште немаат пристап до соодветна транспортна инфраструктура и транспортни услуги

Транспортот претставува крвоток на стопанството, на модерната економија и неговиот раст и развој се севкупно од големо и суштинско значење за секоја општествена заедница. Транспортот претставува и исконска врска меѓу различните економии во светски размери, но тој е значаен и за поврзување на луѓето и производите од сите делови на светот, а особено од оддалечените краишта. Транспортниот сектор, сеопфатно перцепиран во транспортните системи и инфраструктура, игра главна улога во социјалниот и економскиот развој на секое општество зашто генерира вработувања, го зајакнува трговскиот проток на стоки, движењето на луѓето, односно на патниците, обезбедува пристап до сите услуги, слободни активности и работни можности, па се смета дека не само што го поттикнува туку и го генерира развојот на едно општество. Токму од овие причини презентираме извадоци од трудот „Кон самоодржлива транспортна и мобилна иднина за сите до 2030 година“ на..., со цел да предочиме и да укажеме на придобивките и значењето на транспортот, по системи, видови и дејности денес и него-



вите перспективи во наредниот период.

Патишта. Патиштата ја претставуваат главната инфраструктура по која се одвива патниот транспорт. Се проценува дека постојат 64,3 милиони километри асфалтирани и неасфалтирани патишта ширум светот. Земји со најдолги национални патни мрежи се: САД, Индија, Кина, Бразил и Руската Федерација. Додека повеќето индустријализирани земји имаат проширени патни мрежи со висок квалитет, се проценува дека една милијарда луѓе, кои живеат во земјите во развој, сè уште немаат пристап до соодветна транспортна инфраструктура и транспортни услуги.



Моторни возила. Бројот на моторни возила ширум светот и понатаму бележи брз пораст. Индустриските проценки покажуваат дека повеќе од 1,2 милијарди возила биле регистрирани и користени во 2014 година, од кои 907 милиони патнички автомобили и 329 милиони комерцијални возила. Секоја година се произведуваат околу 80 милиони возила, а голем број се наменети за употреба во земјите во развој. Поради фактот дека се очекува бројот на моторни возила да достигне две милијарди до 2035 година,

се наметнува потребата од навремено и одржливо планирање што ќе го намали застојот на градскиот сообраќај и ќе овозможи воведување на одржливи опции за јавен транспорт.



Автобуси. Се проценува дека севкупниот број на автобуси и патнички автобуси во моментот изнесува повеќе од осум милиони возила, со предвидена годишна побарувачка од 500.000 до 600.000 нови возила секоја година. Автобусите и патничките автобуси вршат значителен дел од јавниот превоз кој се одвива по дадена рута или се однесува на туристички групни патувања. Патувањата со автобуси се економични и имаат еколошки карактер, поради што тие и понатаму остануваат суштински елемент за одржлива иднина во транспортот, во однос на развивањето на системите за побрз транспорт на патници во градот.



Такси-возила. Едни од клучните превозни средства кои вршат директен превоз од едно место до друго се такси-возилата. Со повеќе од 100.000 такси-возила кои ги задоволуваат потребите на населението од девет милиони жители, Мексико Сити ја има

најголемата урбана такси-флота во светот. Регулацијата на такси-компаниите со цел обезбедување квалитетна услуга, како и спречување на појавата од прекумерна конкуренција и застој на патиштата претставува голем предизвик за општинските власти.



Мотоцикли и скутери. Во многу градови на земјите во развој, особено во Азија (Индија, Виетнам, Индонезија), возењето мотоцикли се смета за најприфатлива форма на индивидуален моторизиран транспорт. Малите двотактни мотоцикли може да предизвикаат значително загадување на воздухот и бучава, а нивното возење е поврзано со високи ризици од повреда или смрт во случај на несреќа. Во кинеските градови, стандардните мотоцикли сè почесто се заменуваат со електрични мотоцикли на две тркала, што може да придонесе за креирање на опции за поодржлив транспорт во другите градови во земјите во развој.

Пешачење. На Земјата во моментот живеат 7,5 милијарди луѓе. И покрај брзата



моторизација во индустријализираните земји и земјите во развој, пешачењето останува најпристапна форма на мобилност за сите. Посиромашното население често нема друг избор освен да пешачи, дури и на долги растојанија. Во индустријализираните земји, пешачењето повторно почнува да се практикува и цени поради неговите рекреативни, физички и здравствени придобивки. Повеќето моторизирани патувања започнуваат и завршуваат со пешачење, а тоа е неопходно и при менување на превозните средства. На пешаците им е потребна соодветна инфраструктура за безбедно и удобно пешачење, не само во градските комерцијални зони туку и во другите субурбани и рурални средини.

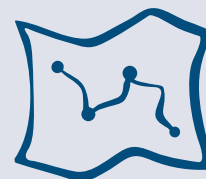
Велосипедизам. Во 1817 година, Карл Драјс од Манхајм, Германија, го измислил претходникот на велосипедот, наречен „Draisine“. Денес во светот има повеќе од една милијарда велосипеди, а речиси половина од нив се во Кина. Додека употребата на вело-



сипеди во моментот е во опаѓање во Кина, нивната популарност е во пораст во Европа, особено во градовите. Сепак, несоодветната инфраструктура може да го направи велосипедизмот опасен, за што говори фактот дека многу од жртвите во сообраќајните несреќи се токму велосипедистите.

** Сите начини на транспорт, како и стручноста планирање, инженерство, градежништво, менаџмент и финансирање на приватниот сектор се клучни фактори за постигнување на одржлив транспорт и мобилност до 2030 година.*

(продолжува во следниот број)



АМЕРИТ

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



**ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE**



[ОКТОМВРИ]

ВОЗАЧИ

ОБУКА	Среда,	04.10.2017 [10 ч.]
	Вторник,	17.10.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	12.10.2017
	Среда,	25.10.2017

УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА	Среда,	06.10.2017 [10 ч.]
	Четврток,	19.10.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	13.10.2017
	Четврток,	26.10.2017

АДР

ОБУКА	Петок,	20.10.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	27.10.2017

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Петок,	20.10.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	27.10.2017

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

АМЕРИТ
ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

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

На свечена церемонија на ГП Блаце



АМБАСАДАТА НА САД ДОНИРАШЕ ОПРЕМА ЗА ПОГОЛЕМА ГРАНИЧНА КОНТРОЛА И БЕЗБЕДНОСТ

Донацијата, наменета за Царинска управа и за МВР, вклучува опрема за спречување прекуграничен криминал: видеоскопи, бустери, пејџери за откривање радијација и алат, компјутери, патролно возило и теренски возила

На свечената церемонија што се одржа на граничниот премин Блаце, амбасадата на САД во Република Македонија донираше модерна опрема за Царинска управа и за Министерство за внатрешни работи (односно за Граничната полиција и за Дирекцијата за радиациона сигурност) наменета за спречување на незаконското тргување со стоки и за поголема гранична безбедност. Обезбедена преку Програмата за контрола на извозот и граничната безбедност (EXBS) и Меѓународната програма за помош и обуки при водење кривични истраги (ICITAP), донацијата, во вредност од 207.000 американски долари вклучуваше опрема за попречување прекуграничен криминал: видеоскопи, бустери, пејџери за откривање радијација и алат, компјутери, патролно возило и теренски возила. На свечениот настан присуствуваа амбасадорот на САД Џес Бејли, министерот за внатрешни работи Оливер Спасовски и директорот на Царинска управа Ѓоко Танасоски, кој истакна дека опремата која ѝ беше доделена на Царина, во вредност од околу 60.000 американски долари, ќе биде искористена на најдобар можен начин за постигнување на уште подобри резултати во заштитата на граѓаните и во зголемувањето на нивната безбедност.

Министерот Спасовски нагласи дека успешното менаџирање на безбедноста на границите во современиот начин на живеење, подразбира отворени, но и добро контролирани граници, каде што евозможен брз проток на материјални добра и пат-

ници и ефикасна контрола и спречување на сите облици на илегална миграција и прекуграничен криминал.

Американскиот амбасадор Бејли, од своја страна, истакна дека соработката помеѓу двете земји има конкретни и видливи резултати и досегашните заеднички напори во насока на подобрување на македон-

ската гранична безбедност, ги оцени како извонредни порачувајќи дека и во наредниот период партнерството ќе продолжи, како во делот на граничната безбедност, така и во делот на обуката за криминалистички истраги.

САД веќе 20 години константно донираат опрема на Царинска управа, на МВР и на Граничната полиција, а покрај тоа низ обуките на американските инструктори минале над 6.000 цариници и гранични полицајци. Инаку, досегашната помош на САД се проценува на околу 20 милиони долари.

Продлабочување на царинската соработка на Македонија со Турција



Во насока на продлабочување на билатералната соработка, во средината на септември, директорот на Царинска управа на Република Македонија, м-р Ѓоко Танасоски се сретна со економскиот советник при амбасадата на Република Турција, Бенјамин Кутлу. На состанокот, од двете страни беше изразена подготвеност за зајакнување на соработката за царинските прашања и за постојана заемна комуникација на сите нивоа, со цел правилно спроведување на спогодбите за царинска, економска и трговска соработка, како и за развој на билатералната економска соработка на Република Македонија со Република Турција.

Работна средба во Царинската управа со бизнис-заедницата



НЕОПХОДНО ГРАДЕЊЕ ПАРТНЕРСТВО ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА И ТРАНСПОРТОТ

На средбата, претставниците на Царината и на бизнис-заедницата се заложиле за подобра меѓусебна соработка и создавање конкурентен економски амбиент, во согласност со важечките законски прописи во Република Македонија

Со цел отворање нови можности за комуникација и соработка со сите учесници во царинската постапка, на 14 септември во амфитеатарот на Царинска управа на Република Македонија се одржа работна средба на која присуствуваа голем број претставници од деловната заедница, економски оператори. Средбата ја отвори директорот на Царинска управа, Ѓоко Танасоски, кој ги поздрави

присутните и изрази големо задоволство од нивниот позитивен одзив што е добар знак за заземиот интерес кон градење на успешна соработка. Притоа, Танасоски ги истакна своите очекувања за интензивирање на соработката меѓу Царина, компаниите и нивните асоцијации, како и за воспоставување на плодни дискусии и размена на мислењата во насока на постигнување на една од основните цели на Царинска управа, а

тоа е да биде партнер на деловната заедница, сервис на граѓаните и постојано да предлага и да спроведува мерки за олеснување на трговијата и транспортот.

– Целта на денешниот настан беше отворено да се разговара за секојдневните предизвици, со кои директните учесници во царинските постапки се соочуваат во текот на своето работење и да се слушнат предлози, како Царинска управа и бизнис-заедницата заедно може да создадат конкурентен економски амбиент – изјави Танасоски.

На средбата, збор зедоа и претставници од здруженијата на шпедитерите и на транспортерите, потоа од стопанските комори, како и стопанственици од повеќе области. Генерално, сите тие посочија дека многу треба да се работи на искоренувањето на корупцијата, на објективноста при селективноста во контролите, на забрзувањето на царинските постапки, но дадоа и предлози и свои гледишта за тоа како може да се подобрат работите во меѓусебната соработка на бизнисот и Царината.

Во своето завршно обраќање, директорот на Царинска управа, Танасоски истакна дека максимално ќе се посвети на зголемувањето на довербата помеѓу Царина и учесниците во царинската постапка, а со тоа и на искоренувањето на корупцијата, на развивањето стратегии, процедури и методи за олеснување на протоколот на трговијата и на преземањето мерки во согласност со важечките законски прописи во Република Македонија согласно со легитимните потреби на деловната заедница.

Од Царинска управа на Република Македонија најавија дека и во иднина ќе организираат директни средби од ваков тип што ќе помогне да се подобри работењето на Царина и да се направи чекор напред во соработката со компаниите од сите сектори и дејности.

Првиот човек на Царинска управа на состаноци со преработувачите на месо и со текстилците

Танасоски: Ќе работиме на унапредувањето на примената на царинската регулатива

Директорот на Царинска управа на Македонија, м-р Ѓоко Танасоски во првата половина на септември учествуваше на работни состаноци со претставници на Групацијата на преработувачи на месо и производство на преработки од месо и на Кластерот за текстил. Првиот состанок што се одржа во просториите на Стопанска комора на Македонија, беше свикан од СКМ како резултат на согледаната потреба да се зголеми конкурентноста на домашните компании кои вршат преработка на месо што понатаму би резултирало со поголемо користење на производствените капацитети на домашните компании од оваа индустрија. Со уважување на потребите на домашните компании кои произведуваат преработки од месо и кои бараат еднакви услови на производство во делот на суровината, односно изземање на увозните давачки при увоз на суровината, е постигнато компромисно решение и е изготвена Предлог-одлука за укинување на прелевманот и царината при увоз на замрзнато свинско месо за преработка.

На работниот состанок на Танасоски со претставници од Кластерот за текстил, предводени од претседателката Маријана Перковска и извршната директорка Наташа Сивевска, беше разговарано за предизвиците со кои се соочува текстилната индустрија во своето работење, како и за можностите за подобра примена на царинските постапки и регула-



тива во насока на олеснување на работењето на текстилниот кластер. Во оваа пригода, се дискутираше и за продолжување на соработката и партнерството, како и за потребата од преземање мерки за надминување на отворените прашања и проблеми во меѓусебните релации и односи на Царина и Кластерот за текстил.

И годинава со мотото „Споделувањето те движи напред“



СКОПЈЕ СЕ ПРИКЛУЧИ КОН ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ 2017

Како дел од 2.280 градови, учесници во оваа манифестација, Град Скопје од 16 до 22 септември организираше разновидна програма за сите граѓани, од најмладите до највозрасните, како и за јавниот и за приватниот сектор

Град Скопје и годинава се приклучи кон големото семејство европски градови, кои ја одбележаа Европската недела на мобилност 2017 и од 16 до 22 септември за граѓаните на главниот град понуди низа активности посветени на алтернативното и одржливо движење. Европската недела на мобилност, овојпат се одржа под мотото „Споделувањето те движи напред“ и во неа учествуваа повеќе од 2.280 градови, при што Град Скопје организираше разновидна програма за сите граѓани, од најмладите до највозрасните, како и за јавниот и за приватниот сектор.

– Европската недела на мобилност е кампања која промовира визија на градски улици за велосипедистите, пешаците, возачите на ролери, тротинети, скејт-борди, корисници на инвалидски колички, на сите учесници во сообраќајот кои не ја загадуваат животната средина, не прават бучава и не го заземаат животниот простор на своите сограѓани – истакна градоначалникот на Град Скопје, Коце Трајановски.

На почетокот на манифестацијата, на Рекорд, граѓаните пиеја кафе сред улица и уживаа во настапот на Градскиот оркестар, а учениците од ОУ „Димитар Миладинов“, на улицата цртаа на тема екологија. Вториот ден од манифестацијата, на паркингот на Средно Водно, се одржа голем велоапикник. Притоа, градоначалникот на Град Скопје,

Коце Трајановски за првпат со велосипед се искачи на Водно. По пристигнувањето на паркингот на Средно Водно, велосипедистите и рекреативците имаа можност да погледнат промоција на велосипедските продавници и сервиси во Скопје, на (не)формалните велосипедски водичи, да го истражат Водно со велосипед или пеш и да уживаат во музичката програма со диџеј и многу други активности. Наредниот ден, Организацијата за електрични возила „Електромобилност Македонија“ по четврти пат го спроведе едукативниот час под наслов „Електричен полигон 4“ на кој оваа година учествуваа ученици од средните училишта „Никола Карев“ и „Орце Николов“ и деветтите оддели од ОУ „Вера Циривири-Трена“ од Скопје, на кој волонтерите од НВО „Електромобилност“ ги едуцираа за електричните возила и за нивното значење за заштита на животната средина и воздухот и намалување на бучавата. Организацијата за електрични возила „Електромобилност Македонија“ и понатаму продолжува со свои активности во насока на подигањето на свесноста кај граѓаните, централната и локалната власт во Република Македонија за значењето на електричните возила како нов тренд во мобилноста.

Во рамките на Европската недела на мобилност, а во организација на младинската еколошка организација „Гоу грин“, 25 млади

луѓе учествуваа на Младинската мобилна конференција „Bike & Learn“, кои на четири локации во Скопје се едуцираа за повеќе начини на заштита на еколошката средина преку транспортот. На првата локација, во Совет на Град Скопје, беше презентирана апликацијата „SocialCar“ која ќе им овозможи на сите граѓани на Скопје во иднина да можат да споделуваат автомобил кога одат на работа.

Европската недела на мобилноста 2017 заврши на 22 септември, на Меѓународниот „Ден без автомобили“, со големо велосипедско дефиле во кое учествуваа над 500 ученици и граѓани на Скопје, кои од Портата „Македонија“ возеа до Школката во Градскиот парк, каде што покрај забавната програма, преку лотарија беа доделени 14 велосипеди како симбол на користење алтернативни превозни средства.

Град Скопје ја реализира Европската недела на мобилност 2017 во соработка со невладините организации Македонски зелен центар, Прв до врв, Здружение на инженери за животна средина, Гоу грин, Еко свест и Милиеуконтакт Македонија, Институт за обука Коцка, со Делегацијата на Европската Унија во нашата земја, Министерството за животна средина и просторно планирање и други. Во минатата година, градот Скопје се вброи меѓу трите европски града со најдобри решенија за одржлива мобилност во трката за наградата на Европската недела на мобилност 2016, заедно со Малме и Лисабон.

J.C.B.

Летото е веќе зад нас – како да се справиме со еколошките закани на есента и зимата во сообраќајот?

Со завршувањето на годишните одмори, почетокот на учебната година и особено со календарскиот крај на летото, скопјани повторно се исправени пред дилемите што со години им ги предизвикуваат заканите што ги носат есента и зимата во одвивањето на сообраќајот во главниот град. Нив, евидентно во голема мера ги елиминира користењето на јавниот градски автобуски превоз, и тоа гледано од повеќе аспекти. Токму тоа е и главната порака на кампањата „Зошто јавен превоз?“ што од пред извесно време ја реализира ЈСП „Скопје“ во соработка со РСБСП, а преку која граѓаните се информираат за тоа кои се бенефитите и предностите од користењето на јавниот градски превоз. Оваа кампања го опфаќа економскиот, еколошкиот, социјалниот и безбедносниот аспект на секојдневниот живот на граѓаните во градот Скопје, а со неа граѓаните се информираат и ги поттикнуваат своите навики што почесто да користат јавен превоз. Очекуваните ефекти и резултати од оваа кампања, како што веќе посочија од ЈСП „Скопје“ се, пред сè, на едукативен начин да се информираат граѓаните за нивните придобивки, како и за придобивките за околината, односно за животната средина при користењето на јавниот превоз.

Имено, по воведувањето на АВЛ и СТС-системот во ЈСП „Скопје“, кај приватните превозници во јавниот превоз на Град Скопје се постигнаа значителни подобрувања на квалитетот на услугата што ја добиваат граѓаните кои ги користат автобусите како средства за превоз. Едно од подобрувањата е тоа што се постави ред и контрола во извршувањето на возниот ред, кој сега, како што велат во ЈСП, се исполнува со над 95 % успешност за разлика од претходно, кога резултатите беа под 60 %, а кое е под контрола и мониторинг на Град Скопје. Граѓаните добија можност да се возат со еден тип на билет кај кој било превозник по иста цена, но значително се намали и брзината на качување во автобус и валидирањето на билетите, во однос на



ДА СЕ КОРИСТАТ ПРЕДНОСТИТЕ НА ЈАВНИОТ АВТОБУСКИ ПРЕВОЗ!

Со цел откривање и користење на јавниот автобуски градски превоз, ЈСП „Скопје“ во соработка со РСБСП ја стартуваше кампањата „Зошто јавен превоз?“ со која граѓаните се информираат и се поттикнуваат нивните навики за што почесто да користат јавен превоз со автобус

претходниот систем со наплата и поништување на билети во автобусите. Се воведо и контрола и фискализација кај сите превозници за секој продаден билет, воведена е и можноста за плаќање со мобилен телефон преку двата мобилни оператори во Македонија, а е овозможена и поголема и поточна информираност на патниците за времето на пристигнување на автобусите преку информативни табли, СМС и веб-апликација.

– Гледано од економски аспект, јавниот превоз е многу поевтин од превозот со сопствено возило. Покрај потрошувачката на гориво, во овој сегмент мора да се смета и на паркинг-местата, кои се скапи за секојдневно користење, како и за нивниот сè помал број, а како последица од зголемувањето на бројот на возила – истакнуваат од ЈСП „Скопје“ и напомуваат дека сту-

диите кои ги имаат направено познатите светски универзитети, ни даваат еден показател дека луѓето кои користат јавен превоз до работното место се многу посреќни од останатите кои користат сопствени возила. Ова е така зашто времето поминато во автобус, воз, трамвај... е корисно употребено од страна на патниците, со тоа што за време на патувањето може да се дозавршат некои работни обврски, да се чита книга, па дури и да се учи. Покрај тоа, значително се намалува и загаденоста на средината каде што живееме, бидејќи, споредено со сите светски анализи, еден автобус којшто може да собере 60 патници, реално заменува од 20 до 30 моторни возила, при што се намалува степенот на загадување за околу 10 пати.

J.C.B.

Во Скопје за четири години 15 км проширени и 20 км обновени улици!

За четири години во Скопје се пробиени и проширени 14.449 метри улици и булевари, проширен е третиот дел од булеварот Митрополит Теодосиј Гологанов во Карпош, булеварот Партизански одреди до црквата „Свети Петар и Павле“ во Ѓорче Петров, првиот дел од булеварот Трета македонска бригада, улицата Маџари, како и првата фаза од изградбата на булеварот АСНОМ. Ова, неодамна го истакна градоначалникот на Град Скопје, Коце Трајановски, како отчет за сработеното во изминатите четири години, а посочи и дека се реконструирани улици и булевари во должина од 19.784 метри коловоз, меѓу кои на булеварот Јане Сандански, улиците „Кемал Сејфула“, „Народни херои“, „Алија Авдовиќ“, Ѓорче Петров, Сарај и многу други. Изградени се и три кружни текови, и тоа на бул. Партизански одреди кај Porta Влае, на улицата Лазо Трповски помеѓу општините Чаир и Бутел, како и на 16-та Македонска бригада помеѓу населбите Автокоманда и Железара. Притоа, на повеќе булевари и улици во тек се различни фази на реализација на проширувања и реконструкции,



а во градот се реализирани и повеќе проекти за комунално уредување и зеленинување. Меѓу нив е и проектот за подобрување на градската велосипедска инфраструктура „Скопје Белоград“.

Како дванаесетта земја во Европа



СЛОВЕНИЈА ЌЕ КОРИСТИ ЕЛЕКТРОНСКИ ТОВАРЕН ЛИСТ E-CMR

Електронскиот товарен лист го отвора патот за полесна и поефикасна испорака на стоки, олеснување на трговијата и подготовка за целосно дигитални патни транспортни операции

Словенија е 12-тата земја која пристапи кон е-CMR (електронски товарен лист) - отворајќи го патот за полесна и поефикасна испорака на стоки, олеснување на трговијата и подготовка за целосно дигитални патни транспортни операции. По тој повод, генералниот

секретар на Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), Умберто де Прето истакна:

– Мобилноста е поврзана со поврзување преку ефикасен и еколошки систем. Иднината на мобилноста е дигитална, а пристапот на Словенија кон е-ЦМР е важна пресвртница за иновациите. Ние веруваме дека ова ќе ги охрабри и другите земји да се придружат. Колку повеќе земји го користат, толку попривлечен станува системот и заедничката корист е поголема – додаде де Прето.

Правилата за превоз на стока на меѓународно ниво се опфатени со Конвенцијата на Обединетите нации за превоз на стоки, CMR (Конвенција за Договорот за меѓународен превоз на стоки по пат). Операторите за транспорт, возачите и оние кои примаат пратки користат CMR-товарен лист, кој содржи информации за испорачаната стока, за страните за транспорт и за примање на стоката. До неодамна, CMR-товарниот лист се издаваше само во хартиена форма.

Во февруари 2008 година, беше додаден протокол кон Конвенцијата CMR во врска со употребата на електронскиот товарен лист, кој се смета за револуционерна новина во вршењето на транспортните операции. Овој протокол стапи во сила на 5 јуни 2011 година, а до денес има приклучено дванаесет земји, вклучувајќи ги: Бугарија, Чешка, Данска, Естонија, Франција, Латвија, Литванија, Холандија, Словачка, Словенија, Шпанија и Швајцарија.

С.П.Т.

По тригодишни тестирања

Нови насоки на ЕУ за транспорт на животни

ИРУ се приклучи на главните партнери во ЕУ за да започне создавање нов европски пристап кон најдобрите практики за транспорт на живи животни

Илјадници животни се транспортираат секојдневно во Европа и пошироко, но постојат значителни разлики во однос на правилата и практиките за нивниот транспорт, а кои се во сила помеѓу различните земји-членки на ЕУ.

ИРУ од пред извесно време, со своите проекти, успешно почна да придонесува во создавањето сет практични упатства за транспорт на животните. Тие упатства сега се достапни на веб-страницата на проектот <http://animaltransportguides.eu/>.

Исходот од тригодишните тестирања спроведени во осум земји, со кои се даде преглед на критичните аспекти на благосостојбата на животните низ целиот логистички синџир, ѝ обезбеди насока на Европската комисија. Упатствата и листите за проверка се однесуваат на прашања како што се утоварување и растоварање, хранење и поење и транспорт на животните при екстремни температури. Покрај тоа, контролната листа за возачот е дел од пакетот.

Проектот за водичи за животни на ЕУ собра конзорциум од 16 членки од 10 земји, активни во областа на сточарскиот транспорт. Проектантите на ИРУ беа дел од основниот тим, со својот придонес критичен за подобрување на разбирањето од аспект на транспортните оператори.



Моника Џанини, виш менаџер на ИРУ-проектите за транспорт, рече:

– Ни беше задоволство да бидеме главен партнер во креирањето на овие практични насоки, кои ја подобруваат благосостојбата на животните, истовремено земајќи ги предвид ставовите на транспортната индустрија.

Проектот, меѓу другото привлеке специјалистичка експертиза на земјоделците, специјализираните транспортери, трговците, претставниците за правата на животните и ветеринарите – нагласи Џанини.

Овие упатства ја следат долготрајната работа на ИРУ за прашањето за превоз на животни, особено со објавениот документ за работа во 2010 година, во врска со потребата од усогласувањето меѓу правилата за благосостојба на животните и оние што се однесуваат на активностите за патен транспорт.

С.П.Т.

Втор состанок годинава на Комисијата на ИРУ за услуги на операторите за патен транспорт (CSE)



ИНОВАЦИИТЕ – ТЕМЕЛ НА РАЗВОЈОТ НА УСЛУГИТЕ ВО ТРАНСПОРТНАТА ИНДУСТРИЈА

Комисијата на ИРУ за услуги на операторите за патен транспорт (CSE) сè повеќе станува форум за олеснување на испораката на иновативни услуги за операторите во патниот транспорт

Иновациите стануваат сè позначаен елемент во транспортната индустрија денес, и тоа во повеќе нејзини сегменти и услуги, па неопходна е нивна поголема продукција и примена во периодот што следува, со цел унапредување и забрзан развој на патниот сообраќај во светот. Ваквиот заклучок се наметнува по последниот состанок на Комисијата на ИРУ за услугите на операторите за патен транспорт (CSE), што се одржа на 7 и 8 септември, во Женева (втор состанок годинава по оној во Мадрид одржан во март). На состанокот учество земаа повеќе од 60 учесници, претставници на 40 национални транспортни здруженија и 25 компании, меѓу кои и претставници од СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, вклучувајќи ги и компаниите од Русија, САД, Турција и Иран. Комисијата на ИРУ за услугите на операторите за патен транспорт (CSE) беше основана за олеснување на испораката на иновативни услуги за операторите за патен транспорт, а учеството на нејзините состаноци е тројно зголемено од 2014 година и сега ги вклучува, покрај членовите на ИРУ, и водечките производители на возила, даватели на услуги за наплата на корисниците на патиштата, размената на стоки и многу други.

– Комисијата за услуги брзо станува место за промовирање на иновации и испорака на услуги. Во овие времиња на брзи промени, од суштинско значење е да ја обединиме заедницата на патниот сообраќај во

придобивките што можат да ги придонесат иновациите – изјави Жељко Јефтиќ, раководител за глобални иновации во ИРУ.

Главни точки на работа на Комисијата на состанокот во Женева беа: фокусирањето на иновациите и услугите преку подготовка за пошироко навлегување на електронски CMR (e-CMR), размената на учењата од теренот и планирањето на идните чекори за имплементација. CSE е местото каде што членовите на ИРУ работат на имплементација на прекуграничните операции на e-CMR на Балканот. Покрај тоа, се развиваат два други e-CMR коридори (Атлантиски и Централна Европа). За време на овој состанок грчкото национално здруже-

ние го претстави својот новонајавен национален пилот проект за e-CMR. Понатаму, беа прикажани деловната интелигенција за користењето на CMR и очекуваните заштеди. Исто така, на состанокот, три различни решенија за наплата на патиштата беа понудени од страна на DKV Europe, Eurotoll и Vialtis, а беше презентирана и новоформираната платформа за размена на стоки од Qualis Logistics, која дејствува како премиум-размена на стоки за ревидирани транспортни компании. Понатаму, учесниците презентираа и дебатираа за дополнителни теми, како што се бизнис согледувањата од страна на Американското здружение за камиони, сертификати и решенија за обезбедување на квалитет, како и потенцијалните чекори кон воспоставувањето отворен Бизнис и иновативен форум во сферата на патниот транспорт.

С.П.Т.





ЕКО-ВОЗЕЊЕ ЗА ПОЧИСТА ЖИВОТНА СРЕДИНА, НО И ЗА ПОБЕЗБЕДЕН СООБРАЌАЈ

РСБСП потенцира дека со еко-возење потрошувачката на гориво може да биде намалена до 30 %, а и сообраќајните незгоди на патиштата може значително да се намалат

Истражувањата и фактите покажуваат дека може да се заштеди гориво, може да се заштедат средства, да се заштити животната средина, но и да се направи патниот сообраќај да биде побезбеден, иако ова многумина од возачите не го знаат зашто или не се доволно информирани или не веруваат во промена на навиките за однесување во сообраќајот и на техниките на управување на моторно возило. Како што посочуваат од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП), со еко-возење потрошувачката на гориво може да биде намалена до 30 %, а сообраќајните незгоди на патиштата може значително да се намалат. Поради тоа, РСБСП препорачува: практикувајте еко-возење наместо агресивно возење. За таа цел, понуди сет корисни совети за возачите и за тоа, како сите наведени придобивки можат да се остварат со еко-возењето:

Загревање и стартување на моторот на возилото
- Новите и современи возила и новите техники и технологии кои се имплементирани

во нив ја елиминираат потребата од неколкуминутното загревање на моторот на возилото во статична состојба. Препорачливо е кога ќе се стартува моторот, возилото веднаш да се придвижи со ниско ниво на оптоварување, односно со помалку обртаи на моторот, при што ќе се загрее во движење. Со тоа ќе се заштеди гориво и емисијата на штетните гасови ќе биде помала.

Правилно менување на брзините - Кај возилата со рачно менување на брзините неопходно е тоа да биде оптимално и контролирано, за да се оневозможи движење на возилото со поголем број обртаи на моторот. Кај возило со автоматски менувач на брзини, важно е да се врши негово постепено забрзување. Возилата кај коишто функционира „Start-Stop“ системот се најефикасни во тој поглед и најмногу заштедуваат од потрошувачката на гориво. „Start-Stop“ системот го исклучува моторот секогаш кога нема потреба тој да работи, што е особено практично во урбана средина, со што значително се намалува потрошувачката на гориво. „Start-Stop“ системот се активира автоматски, т. е.

откако моторот ќе стартува, а може рачно да се прекине во кое било време. Според некои проценки при брзина од 50 км/ч, доколку возилото е во четврта брзина заштедува до 10 % од потрошувачката на гориво, во споредба со истата брзина во трет степен на менувачот.

Возење со константна брзина и држење растојание помеѓу возилата - Ненадејното забрзување и забавување, како и ненадејното запирање и стартување на возилото, се небезбедни и значат поголема потрошувачка на гориво и поголема емисија на штетни гасови.

Правилен товар - Возилото товарите го оптимално, и тоа првенствено внатрешниот дел. Додатните, помошни средства на покривот на возилото ја нарушуваат неговата аеродинамичност, ја загрозуваат безбедноста и ја зголемуваат потрошувачката на гориво.

Редовно проверувајте го притисокот на гумите
- Ако притисокот е помал од пропишаниот, отпорот на гумите при тркалање е повисок од нормалниот, а со тоа се зголемува и потрошувачката на гориво. Промената на надворешната температура влијае на притисокот на гумите, па затоа, редовно контролирајте го и придржувајте се на вредностите препорачани од производителот.

Планирајте го патувањето - Избегнувајте де-

лови од денот или делови од патот каде што има најголем сообраќаен метеж.

Потрошувачка на енергија – Сите електрични системи во возилото се напојуваат со енергија од моторот, па оттука, колку повеќе ја користите електричната енергија во возилото толку повеќе трошите гориво. Клима-уредот црпи енергија од моторот и при високи температури потрошувачката на гориво може да се зголеми и за 25 %. Затоа, приспособете го клима-уредот со разлика од надворешната температура од 4 до 5°C, па така покрај тоа што ќе имате заштеда на гориво ќе се заштитите и од температурните шокови при влез и излез од возилото.

Затворени прозорци – Ако возите со затворени прозорци и ако го користите системот за вентилација за проветрување на возилото ќе заштедите гориво.

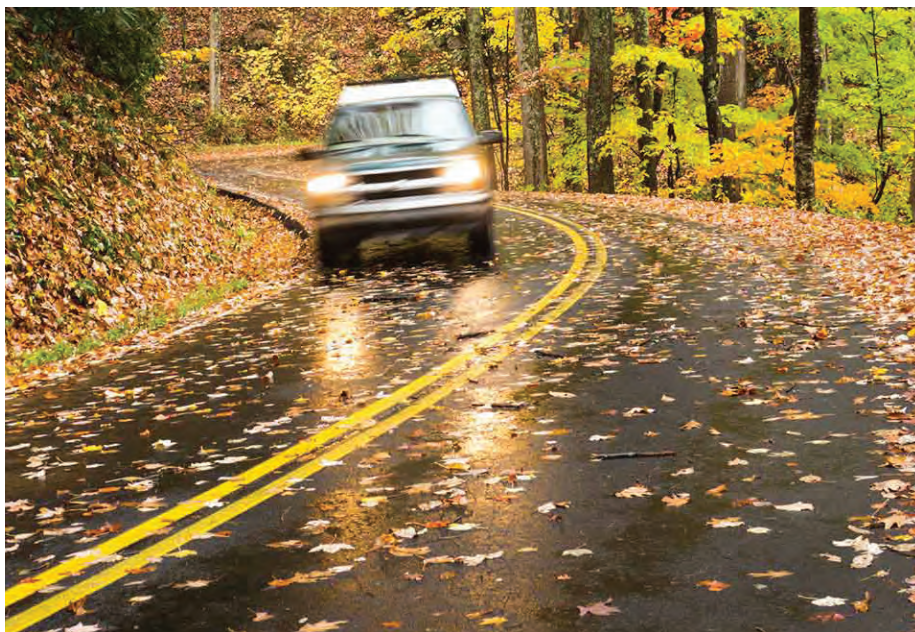
Редовно одржување на возилото – Лошата состојба на одредени делови од возилото значи нарушување на функционалноста на системите во него, што многу често значи и поголема потрошувачка на гориво. На пример – неисправен клима-уред значи поголема потрошувачка на гориво.



Од РСБСП препорачуваат дека секој возач секогаш треба да биде свесен за еколошката димензија кога го управува возилото, односно да практикува начини на возење, поради намалена емисија на штетни гасови во атмосферата, со што ќе се даде огромен придонес за безбедноста во сообраќајот на патиштата.

J.C.B.

Есента пристига – ќе имаме сè помалку суви коловози



КАКО СЕ ВОЗИ НА ДОЖД?

Возењето на дожд бара внимателност и придржување до неколку совети и препораки, со цел безбедно возење и удобно патување

Летото си заминува и ќе имаме сè помалку топло време и суви коловози, а полека, но сигурно ќе настапи време кога подолг период е променливо со врнежи од дожд. Затоа, убаво е да се знаат препораките и советите на експертите за возење во услови на сè поминувачки врнежи:

Проверете ги гумите. Редовно проверувајте го притисокот и длабочината на шарите на гумите, кои се вашиот контакт со патот. Ако длабочината на шарите е под 16 мм, тогаш тоа е сигурен знак дека треба да ги замените со нови зашто токму од шарите на гумите зависи контактот на возилото со патот.

Проверете ги бришачите на ветробранското стакло. Ако функционалноста на бришачите е намалена, заменете ги со нови. Пред тргнување на пат, ако временската прогноза укажува на дождливо време, третирајте ги стаклата со средства кои ја „пролизгуваат“ водата од дождот.

Вклучете ги дневните светла. Со вклучени дневни светла, возилата полесно се забележуваат при врнежливи услови.

Држете растојание и забавете. Никогаш не знаете што може да ги изненади возачите пред Вас во услови на лошо време, па убаво би било брзината да ја приспособите дури и под таа што е пропишана на патот.

Вклучете го греењето на стаклата. Врнежливото време значи и поголема влажност на воздухот што може да предизвика замаглување на стаклата однатре. Затоа, никако не го вклучувајте внатрешното циркулирање на воздухот, зашто тоа само додатно ќе ги

замагли стаклата на автомобилот. Зголемената влажност на воздухот додатно ја намалува надворешната видливост.

Бидете претпазливи при ненадејно хидропланирање. Тоа е ситуација кога пневматиците не само што имаат многу мал или воопшто немаат контакт со патот туку и пролизгуваат на слојот од вода над патот. Затоа, во оваа ситуација НИКАКО не копирајте и не свртувајте ненадејно туку полека отпуштете го педалот за гас и наведете го автомобилот во правецот на патот. Не дозволувајте да ве обземе паника!

Во никој случај не возете со вклучен cruise control. Користењето на cruise control-от на дожд го зголемува ризикот од пролизгување и хидропланирање.

Избегнувајте патишта што се преплавени со вода. Ова е особено важно ако не можете добро да ја оцените длабочината на водениот талог, чие навлегување во моторот може да го наруши неговото работење.

Не поминувајте низ воден тек на патот. Причината да не го правите ова е таа што протокот на вода може да има многу поголема сила одошто изгледа.

Застанете на најблиското паркиралиште. Се разбира, ќе застанете доколку дождот е многу интензивен. Почекајте тој да престане, па продолжете го патувањето.

Тестирајте ги копирачките. Кога ќе престанат врнежите, доколку сте возеле при интензивен дожд или низ подлабока вода, тестирајте ги копирачките, а по потреба, со благо и константно копирање исушете ги плочките на копирачкиот систем.

Со Анекс на Договорот со кинески „Синохидро“



ЗА ЕДНА ГОДИНА ЌЕ СЕ ВОЗИ ПО АВТОПАТОТ МИЛАДИНОВЦИ – ШТИП

На оваа делница има реализација на работите од 74 проценти и надлежните сметаат дека до 30 септември следната година автопатот треба да биде завршен

Автопатот Миладиновци – Штип ќе биде комплетно завршен и по него ќе се вози за една година. Со Анекс-договорот за изградба на овој автопат, освен што се продолжува рокот за завршување на работите до 30 септември следната година, се уредува и прашањето за ненаплаќање на пенали, односно отштетни побарувања со определен рок (до 15 февруари следната година) помеѓу ЈП за државни патишта и изведувачот на работите кинески „Синохидро“. Со Кинезите ќе се договора и нов рок за (до)изградба на автопатот Кичево – Охрид – изјави неодамна министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, според кого, основна цел е изградбата на автопатот која во ниту еден момент не смее да запре за автопатот да биде направен.

– Има реализација на работите од 74 проценти и сметаме дека во периодот од една година автопатот треба да биде завршен – рече Сугарески.

Познато е дека првичниот рок за автопатската делница Миладиновци – Свети Николе – Штип, во должина од 47 километри, беше 1 мај годинава, а вредноста на овој проект е 206 милиони евра. И министерот Сугарески и директорот на ЈП за др-

жавни патишта, Зоран Китанов, неодамна уверуваа дека изградбата на овој автопат не е запрена и дека за него моментално се ангажирани 600 работници.

Министерот Сугарески најави и дека ќе започнат разговори со „Синохидро“ за продолжување на рокот за изградба на автопатот Кичево – Охрид бидејќи очигледно е дека сегашниот рок, 31 јануари следната година, нема да биде доволен. Изграденоста на овој автопат (на кој, според надлежните, се работи со намален интензитет) е до 48 проценти и потребно е веднаш по изборите да се подготви нов Анекс-договор, со цел да се продолжи рокот за неговото финализирање.

– Дополнително ќе треба да се види и фискалната импликација, којашто би се јавила за изградбата на овој автопат – рече Сугарески. Изградбата на автопатот Кичево – Охрид, во должина од 57 километри, според сегашниот договор чини 374 милиони евра, но првичните проценки на надлежните институции летоска, покажаа дека ќе бидат потребни дополнителни 120 милиони евра.

Ј.Б.

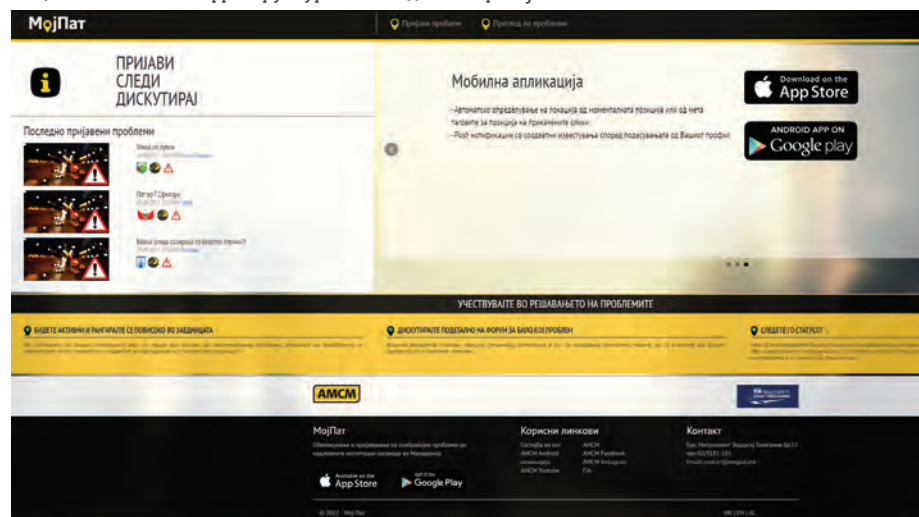
Обезбедени 41 милион евра неповратни средства за нови патишта

– Владата обезбеди 188,4 милиони евра грантови за подобрување на патната, железничката и комуналната инфраструктура – изјави министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески на прес-конференцијата во Владата по повод сработеното во првите 100 дена. При тоа, како што нагласи, преку Оперативната програма за транспорт 2014 – 2020 година се обезбедени вкупно 41 милион евра неповратни средства за изградба на нови патишта.

– Потпишавме билатерален договор со ЕУ за финансирање на експресниот пат Градско – Дреново и договорот со изведувачот очекуваме да биде потпишан до крајот на овој месец. Обезбедени се средства и за третата фаза од експресниот пат Прилеп до Раец – истакна Сугарески, најавувајќи надминување на проблемите и завршување на изградбата на започнатите три нови автопати.

Од овој владин ресор, во септември, информираа дека се обезбедени сите потребни средства (околу 70 милиони евра), за изградба на експресниот пат Прилеп – Градско, како и дека е потпишан договорот со ЕУ за финансирање со грант од 35,4 милиони евра преку ИПА-програмата на делницата од Градско до Дреново. Како еден од приоритетите за наредниот период е најавена и изградбата на автопатот Скопје – Блаце.

Со цел квалитетна инфраструктура и безбеден сообраќај



ВЕБ-АПЛИКАЦИЈА „МОЈ ПАТ“ ЗА ПРИЈАВУВАЊЕ НЕДОСТАТОЦИ НА ПАТИШТАТА

Новата веб-алатка ќе придонесе да се воспостави ефикасен систем за утврдување на недостатоците на патиштата и нивно навремено отстранување

Преку бесплатната мобилна апликација и веб-платформа „Мој пат“ сите групи учесници во сообраќајот ќе можат да идентификуваат и да ги пријавуваат недостатоците на локалните, магистралните и регионалните патишта во државата. Носител на овој

проект што беше промовиран во почетокот на септември, е Автомото сојузот на Македонија, со поддршка на министерствата за транспорт и за внатрешни работи, како и на ЈП за државни патишта, а целта му е да придонесе за квалитетна патна инфраструктура и за безбеден сообраќај за сите учесници.

Во своето обраќање на промоцијата, министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, истакна дека новата-веб алатка ќе биде од огромно значење бидејќи ќе придонесе да се воспостави ефикасен систем за утврдување на недостатоците на патиштата и нивно навремено отстранување, со што ќе се придонесе за зголемување на безбедноста во сообраќајот.

Република Македонија постојано се залага за вклучување на модерните сообраќајни текови, со кои ќе овозможиме поквалитетно и побезбедно користење на патиштата. Една од алатките за тоа е и оваа апликација, и таа ќе ни биде од огромна корист за идентификување на недостатоците на патиштата што ќе се отстрануваат согласно со приоритетите и капацитетите на надлежните институции. Со тоа ќе создадеме ефикасен систем на одржување на патната структура во државата. Бидејќи изградбата на патната инфраструктура е врвен приоритет на Владата, политиките што ги презема Министерството за транспорт и врски во соработка со ЈП за државни патишта се во насока на обезбедување модерна, квалитетна и безбедна инфраструктура низ цела територија на државата – нагласи Сугарески.

Како што најавија од АМСМ, сите пријавени недостатоци ќе ги доставуваат до надлежните институции за нивно отстранување. Притоа, корисниците на мобилната апликација и на веб-платформата ќе можат да го следат статусот на пријавените недостатоци на патиштата до нивното конечно отстранување.

ССКМ на 10. Светски конгрес на коморите одржан во Сиднеј

Данела Арсовска: „Инфраструктурата е важна за поврзување со глобалниот пазар“

Претседателката на ССК на овој светски собир на коморите претседаваше со сесија посветена на инфраструктурата

Претседателката на Сојузот на стопански комори на Македонија, Данела Арсовска, која неодамна ја предводеше бизнис делегацијата на ССК на 10. Светски конгрес на коморите во Сиднеј, претседаваше со сесија посветена на инфраструктурата, а како што беше посочено, тоа е првпат во 20 години од почетокот на одржување на конгресот, Република Македонија да претседава со тематска сесија на овој светски настан, на кој Арсовска учествуваше на покана од Интернационалната Стопанска комора и Светската федерација на комори. Притоа, фокусот на годинашниот 10-ти по ред Светски конгрес на коморите беа инвестициите во инфраструктурата, влијанието на конфликтите и тероризмот врз економијата, како и најдобрите начини за обезбедување пристап до финансии на глобално ниво. Конгресот се одржува на секои две години на различен континент и обединува над 1200 делегати од повеќе од 100 земји од целиот свет, а на тридневниот настан бизнис-лидерите работеа на стратегија за глобален настан за периодот 2018 – 2020 година.

На тематската сесија, како што соопштија од ССК, Арсовска дискутираше за потребите од инвестиции во инфраструктурата што е неопходна за економски и социјален развој, и тоа како за развиените, така и за земјите во развој.

– Многу е важно да постои глобална перспектива за потребите од инвестиции во инфраструктурата и да се разберат економските и демографските предизвици, со кои се соочуваме во XXI век. Затоа, новиот сис-

тем за поддршка на интернационалната инфраструктура како платформа им овозможува на земјите пример за подготовка на големи инфраструктурни проекти. Република Македонија, која има одлична стратешка географска местоположба, има потенцијал за брз економски развој доколку инвестира во современата инфраструктура – посочува Арсовска.



На сесијата е посочено дека бизнисите се потпираат на модерната инфраструктура за да останат конкурентни, а за општеството да се обезбедат еднакви можности, социјална мобилност и пристап до здравствени услуги, храна, образование и други основни потреби.



ПОГЛЕД ВО КРИСТАЛНАТА КУГЛА НА VOLVO TRUCKS

Голема група клиенти и новинари се собра на автодромот Slovakiaring каде што Volvo Trucks ги демонстрираше идните трендови и иновации во својата гама – ова е извештајот, од самото место, доловен преку впечатоците на вашиот репортер



Голям, поголем... Во гамата на Volvo нема мали камиони

Како компанија, Volvo отсекогаш бил предводник на технологиите, особено на безбедносните. Затоа и целата наша програма започна со ветувањето дадено од страна на директорот за регионот на Централна и на Источна Европа, Роберт Гроздановски, кој кажа дека цел на Volvo Trucks е нивните возила во иднина да не учествуваат во сообраќајни несреќи. Колку и да звучи утописки, според она што го видовме и слушнавме, тоа е реално остварливо затоа што за разлика од другите производители, Volvo своите решенија ги развива посеопфатно и ги лансира кога ќе бидат комплетно проверени и целосно доверливи. Таков е и системот за итно сопирање интегриран заедно со предупредувањето за опасност од судар со возило што стои или бавно вози пред камионот. Тој функционира со помош на радар кој открива и камера која ги верификува објектите на траекторијата на возење од кои се заканува опасноста и доколку возачот од која било причина не реагира, целосно го запира камионот пред да се случи несреќата. Што значи ова, најдобро зборува фактот дека според европската регулатива ваквите системи во моментот мора да се способни да ја намалат брзината на движење на камионот за само 10 километри на час, која од идната година ќе се покачи на 20 km/h.

За жал, поради претстојното невреме и силниот подунавски ветар кој се закануваше, од патеката буквално да ја оддува макетата која „глумеше“ автомобил кој бавно се движи, па демонстрацијата на неговото



Секој од бројните присутни имаше можност да седне во демо-возилата и сам да се увери во функционирањето на технологиите што ни беа презентирани

функционирање мораше да биде откажана, бидејќи, како што рече Гроздановски, безбедноста е пред сè. До неа Volvo стигнува чекор по чекор, трпеливо работејќи и детално со децении анализирајќи ги податоците од сообраќајните несреќи собрани од независни извори. Поделени во повеќе категории (камион со камион, камион со автомобил, камион со пешак) и поткатегории (излетување од патот, превртување, директен судар, налетување одзади и слично), инженерите за секоја можна ситуација развиваат решенија кои се интегрираат во системи, кои работат во содејство еден со друг. Адаптивниот темпомат, на пример, кој постојано ја приспособува брзината со возилото напред одржувајќи го безбедното растојание, е основа за дејствување на сис-

темот за итно сопирање.

И така, редејќи се една на друга, технологиите успеаја во последните децении значително да го намалат бројот на сообраќајни несреќи во кои учествуваат тешките возила. Но, како последица на тоа дојде до промена на структурата на несреќите и зголемување на процентот (околу 35 %) на настрадани од ранливите категории – велосипедистите и пешаците, бидејќи, нели, тие немаат никакви технологии. Затоа и акцентот за во блиска иднина Volvo го става токму на тоа – да се заштитат незащитените. Како и кај сè друго, и овде се работи сеопфатно – од монтирање дополнителни ретровизори и стакла на долниот дел од совозачката врата со цел да се зголеми прегледноста на возачот, до развивање систем кој ќе следи сè

околу возилото во видокруг од 360°. Со помош на камери, сензори и радары сместени од сите страни на возилото, тој симултано ги обработува податоците добиени од нив и функционирајќи на сличен начин, како човечкиот мозок, ги предвидува инцидентите до 5 секунди предвреме и предлага и презема чекори со цел нивно избегнување. Оваа технологија која моментално е во пробна фаза ќе стане реалност за неколку години, но дотогаш можеме да очекуваме некои од нејзините компоненти и функции да се најдат во други системи.

Нашите домаќини сепак, не пропуштија да кажат дека за поголема безбедност најмногу придонесува совесниот возач кој се грижи за своето возило и одговорно учествува во сообраќајот. За него се грижи Volvo, и тоа на бројни начини. Шведската компанија беше прва која сервиски започна да ги опремува камионите со клима-уред. Идејата беше јасна – микроклимата во возилото значително влијае на способноста и заморот на возачот, за што директно се грижи системот за одржување на будноста на возачот, кој анализирајќи го неговото ракување со возилото ако открие каков било знак на невнимание или поспаност, го предупредува дека треба да се одмори.

Од тој аспект се работи и на автоматизацијата на возењето, чија крајна цел се комплетно автономни возила кои ќе се движат без возач. Иако тоа е сè уште далеку во иднината, технологијата постои со децении во авиосообраќајот. Автопилотите денес се способни да ги извршуваат сите задачи: да полетаат, летаат и слетаат со авионите, да



ги одвезат до и од аеродромската зграда, но сè уште никој од нас не е подготвен да седне во авион без пилот – сеопштото прифаќање на овие технологии засега најголема пречка за тие да станат наше секојдневие. Да се надмине тоа и да се стекне довербата на луѓето, треба да се работи чекор по чекор. Затоа и автоматизацијата во возењето според меѓународните стандарди е поделена на пет нивоа. Првото ниво е таканаречено возење без нозе, кое веќе постои и се користи. За тоа се задолжени адаптивниот темпomat и споменатиот систем за итно сопирање. Второто ниво е да се овозможи и возење без раце. Во моментот активен е проектот на Volvo на плантажите со шеќерна трска во Бразил, каде што камионите сами ги ускладуваат брзината и траекторијата со комбајните што ја собираат реколтата. Имено, специфично за шеќерната трска е што новата

себе. Технологијата на Volvo во моментот е способна да одржува растојание помеѓу камионите од половина секунда пат, што при патна брзина значи десетина метри. Како сето тоа изгледа во живо се уверивме од совозачкото седиште на еден од камионите во колоната. Беше интересно да се гледа како тие еден по еден возат по патеката на автодромот забрзувајќи и забавувајќи без возачот да ги користи нозете за забрзување или сопирање, како да беа врзани со некоја невидлива еластична сајла. Сето тоа ни изгледаше дури и забавно сè до моментот кога предводникот на колоната силно стисна на сопирачките, а нашиот возач-инструктор „мува не го лазеше“. Но, под дејство на автоматиката тркалата на приколката „застенкаа“ и без проблем запревме на повеќе од безбедно растојание.

Овој систем, со додавање на функцио-

пијата од терминалот, ќе ги врши само еден возач кој ќе управува со првиот камион – сите други автоматски и сами, без возачи ќе одат по него, каде што треба. На тој начин возачите ќе можат да спиеат плус неколку часа и пропорционално со тоа – повеќе да сработат тој ден.

Во Volvo во моментот е активен и еден интересен проект на автономен камион за собирање ѓубре. Имено, првиот пат кога возачот ја поминува рутата, камионот ја скенира и мапира околината, памтејќи каде точно се наоѓа секоја канта за ѓубре. Наредниот ден возачот треба само да го доведе камионот до почетокот на улицата – понатаму тој самиот вози и застанува каде што треба, чекајќи возачот да ја испразни кантата во него и со притисок на копче да му даде сигнал да тргне понатаму (да, во Шведска возачот и тоа го работи). Ако камионот наи-



Вака во живо изгледа platooning возењето во колона



Подготвени за меѓусебна пресметка

реколта расте пред да се ожнее стасаната, така што комбајните и камионите практично возат преку новите никулци, при што е потребна голема прецизност за да не дојде до нивно уништување. Токму овде најдобро до израз може да дојде автоматизацијата во возењето од второто ниво, каде што возачот само надгледува.

Можностите за поширока практична примена на овие технологии го открива таканареченото platooning возење, односно возење во колона под водство на првиот камион. Технологијата со која располага Volvo е 100 % функционална, но за жал, законските прописи не дозволуваат нејзина употреба, што е вториот сериозен проблем кој се испречува пред автоматизацијата во возењето. Да не е тој, веќе сега по автопатиштата ќе се движат по неколку камиони во колона еден зад друг, со кои практично ќе управува само возачот на првиот, а останатите камиони едноставно ќе го следат забрзувајќи, забавувајќи, дури и сопирајќи во случај на опасност до застанување во место, без никаква реакција на возачите кои само треба да го вртат управувачот. Разликата помеѓу оваа технологија и адаптивниот темпomat е во тоа што тука сите камиони се во постојана врска и комуникација меѓу



Системот за итно запирање го запира камионот кој вози со брзина од 80 километри на час, за околу 40 метри

налноста за автоматско следење на траекторијата на првиот камион без задолжително присуство на возач во останатите зад него, отвора сосема нови перспективи во транспортот, дури и без надминување на двете главни споменати пречки. На пример, доколку е потребно да се превезе голема количина стока со повеќе возила, тогаш товарането, полнењето со гориво, миенето, прегледот и евентуалното сервисирање на возилата, како и нивното довозување до ка-

де на препрека, на пример, паркирано возило, го заобикојува, а во случај на опасност сосема застанува. И сето тоа го прави возејќи кон назад, бидејќи на електрониката воопшто не и е битна насоката на движење – таа еднакво „гледа“ насекаде околу возилото. Во овој случај, со возењето кон назад освен што тоа има свои предности бидејќи отворот за истурањето на кантите со ѓубре е на задниот дел, се демонстрира и високо ниво на безбедност што го овозможува-



Бројноста на македонската група најдобро кажува за популарноста на камионите на Volvo кај нас

ат автономните технологии, бидејќи тоа во урбани средини секогаш е проблематично и за него, често е потребна помош од друго лице.

Прв на истражувањата на Volvo за можностите за автоматизација на возењето е флотата од осум целосно автономни камиони кои сами, без возач или без надзор од човек, работат во шведскиот рудник Болиден. Тие на 1.380 метри под земја во најтешки можни услови товараат и превезуваат руда по маршрута чие тло постојано се менува под дејство на подземните води и паднатите или одронети камења. Тоа можат да го прават 24 часа на ден – пауза ќе побарат само за полнење гориво или евентуално за некој механички зафат. Не им е битно дали воздухот во коридорите во пазувите на студеното шведско подземје се вентилира или не, дали е влажно или прашината владее – тие ќе возат без да застанат. Тоа ќе го сторат само ако наидат на пречка која не можат да ја заобиколат – карпа, човек, машина... Не треба да споменуваме дека од резултатите на овој проект во многу нешта зависи иднината на автономните камиони.

Но, биле автономни или не, на возилата им треба гориво. Јасно е доминацијата на дизел-агрегатите нема уште долго да биде нарушена, барем не кај долголиниските камиони. Volvo има неколку активни проекти во кои ги истражува можностите за алтернативни горива. Меѓу нив електрификацијата е најизвесна, и покрај сериозните ограничувања што ги наметнуваат сегашните технологии, посебно батериите во поглед на малата автономija и долгото време за полнење. За нивно надминување, Volvo експериментира со таканаречен електричен пат, односно пат во кој во асфалтот се вметнати метални импланти преку кои камионот ќе ја влече струјата што му е потребна за задвижување. Ова е многу далеку од практична имплементација, за разлика од хибридната технологија која веќе е докажана кај автобусите. Но, за жал, нејзините

предности кај долголинискиот превоз не можат толку да дојдат до израз за да привлечат доволно пазарен интерес за комерцијално лансирање. Сепак, првите резултати што ги покажа концептот на хибридниот камион на Volvo, ветуваат. Со многу други унапредувања во однос на намалувањето на тежината и подобрувањето на аеродинамиката, кај него се постигнати за 5 до 10 % пониска потрошувачка и помали емисии на јаглерод диоксид. Складираната енергија регенерирана од сопирањето и умната контролна електроника овозможуваат тој да вози и до 30 % од времето со исклучен дизел-мотор.

И додека иднината им е загарантирана на возилата со хибридни и електрични погонски групи, решението за сегашноста се гледа во биогоривата и погонот на гас. Во камионите на Volvo без проблем може да се користи и таканаречениот HVO дизел, кој всушност, е синтетичко гориво кое се добива од хидротретирано растително масло, но само во оние со Euro V мотори. Ова гориво ги намалува емисиите на штетни гасови меѓу 30 и 90 отсто во зависност од суровината од кое е произведено, но него-

вата слаба достапност во малопродажбата засега го прави да не биде атрактивно за широк круг купувачи. Посебно интересен е актуелниот проект на кој се работи, а тоа е користењето на течен природен гас. И сега метанот, односно компримиралиот природен гас како погонско гориво е најеколошка алтернатива на дизелот. Со оваа технологија природниот гас се лади на температури до 163 степени под нулата, со што неговиот волумен се намалува за 600 пати. Таков има голема енергетска вредност, но мора да се чува во специјални термос-резервоари, под притисок од само 2,5 бари. Перспективите за користење во транспортот му се големи, но прво мора да се решат сите безбедносни и инфраструктурни проблеми за негова дистрибуција и складирање.

Тоа горе-долу би било сè од нашето патување во Словачка, но во скратена верзија. Слушнавме уште многу податоци и факти и видовме уште многу интересни работи, кои засега ќе останат само во нашите сеќавања – сè до моментите кога Volvo ќе ги искористи да понуди некоја нова технологија во своите камиони. Верувајте, на тоа нема да чекаме многу.



Во Словачка го разгледаме и концептот на хибридниот камион на Volvo

Honda Urban EV



Honda планира од 2025-тата година електрифицираните автомобили да сочинуваат две третини од нивната продажба во Европа

ЦРНО-БЕЛО ВО БОЈА

Едноставно! Поедноставно не може да биде! Првиот електромобил на Honda наменет за европскиот пазар изгледа како од минатото, ама е дојден од иднината

Нonda на салонот во Франкфурт претстави интересен концепт на електричен градски автомобил со име Urban EV, кој во 2019 година ќе се најде во сериско производство. Наменет е за Европа, каде што Јапонците во последните неколку години играат на сигурно. Оние кои се барем малку подобри познавачи на Honda, особено на постарите модели, можеби во овој концепт ќе препознаат и по некоја црта од првата генерација на Civic. За жал, Honda не кажа скоро ништо од

техничките детали за него, кои ќе останат голема непознаница. Од јапонската компанија најавија дека серискиот автомобил би требало да има автономија од околу 300 до 350 километри. Ентериерот му е во согласност со дизајнот и збогатен е со камери и со широк дигитален дисплеј. Има место за четворица, а вратите му се отвораат кон назад.

Инаку, Honda е најголемиот производител на мотори со внатрешно согорување во светот.



Urban EV е за десетина сантиметри покус од сега најмалиот модел на Honda, Jazz

Volkswagen I.D. Crozz

„Светот ќе биде поубаво место за живеење“

Така вети шефот на Volkswagen Херберт Дис претставувајќи ја ревидираната верзија на I.D. Crozz

Компактниот SUV ќе биде втор член на новото електрично семејство на марката од Волфсбург. Поблиску до серискиот модел планиран за 2020 година, од шангајскиот концепт се разликува по изменетите преден и заден дел во согласност со актуелниот дизајнерски речник на марката. Формата и линиите му се кросоверска комбинација на купе со четири врати, а електропогонот остана ист – два електромотори со вкупно 225 kW и литиум-јонски батерии од 83 kWh кои му обезбедуваат автономија од 500 км. Максималната брзина му е детерминирана на 180 km/h, а располага и со систем за автономно возење со радар, сензори и камери кој може да се контролора со гласовни команди. Вратите му се отвораат и затвораат на истиот начин, а погледот кон назад го обезбедуваат камери наместо ретровизори.

Покрај Cross, од идното електрично семејство на Volkswagen официјално се најавени хечбекот I.D. и комбито Buzz.



Сето она што треба да се очекува од идното електрично семејство на VW може да се види на I.D. Crozz концептот

BMW i Vision Dynamics

Малцинство со амбиции да владее

Домашниот терен носи предности но и обврски – затоа и во BMW за годишнениот салон во Франкфурт навистина добро се подготвија

За концептот i Vision Dynamics малку се слушаше во периодот што ѝ претходеше на најголемата есенска автомобилска смотра, па затоа и на брегот на Мајна претставуваше мелем за очи. Во буквална смисла на зборот, четириратното купе восхитува со својот изглед. Дизајнерскиот јазик што преовладува во неговите моќни линии беше најавен со Vision Next 100 концептот. Таква му е и механиката, електрична, се разбира. Деталните спецификации не се објавени, но кажано е дека автономноста му изнесува 600 километри, забрзува до 100 km/h за четири секунди, а постигнува 200 km/h.

Сега се во малцинство, но плановите на баварската компанија наложуваат до 2025 година во понуда да бидат 12 електрични и уште толку електрифицирани модели.



Впечатокот е како овој модел да е правен за некој филм чие дејство се одвива во иднината

ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.

А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



 MakedonijaSoobrakajAMERIT

Mercedes-Benz EQA



Сериската верзија на автомобилот што го дизајнираше Славче Таневски ќе произлезе од овој концепт некаде во 2020 година

ЕЛЕКТРОМОБИЛОТ НА НАШИОТ ТАНЕВСКИ АТРАКЦИЈА ВО ФРАНКФУРТ

Македонија треба да биде горда! Второто дело на нашиот Славче Таневски, електричниот Mercedes-Benz EQA, беше една од главните атракции на салонот на автомобилите во Франкфурт



Mercedes до 2025 година ќе инвестира повеќе од 10 милијарди евра во развој на 10 електрични модели кои ќе се продаваат под субмарката EQ

Mercedes за Франкфурт подготви повеќе премиери, од кои електричниот EQA се наметнува со своето значење за иднината не само на германската марка туку и на целата автомобилска индустрија воопшто. Станува збор за хечбек со пет врати, кој истовремено ќе ги означи проширувањето на семејството компактни модели и втемелувањето на новата електрична гама. За производство е задолжена фабриката во Бремен, а серискиот модел ќе биде поставен на новата MEA платформа специјално наменета за електрични возила. На порано споменутите податоци дека ќе има автономија од околу 500 км сега е додадена и должината од 4,4 метри, но официјалните детали допрва ќе следуваат.

Концептот EQA е прво електрично возило на Mercedes во компактната класа и е задвижуван од два електромотори поставени во предниот и во задниот дел на возилото со вкупна моќност од над 200 kW. Овој напреден автомобил премиерно претставува сосема нова, иновативна технологија на ласерски светла, со специфичен изглед.

Kia Proceed

Повеќе од амбиција

Kia продолжува со своите амбиции да чепне и во премиум сегментот

Иако малку поинаку напишано, Proceed досега беше ознака за тривратната верзија на Kia Cee'd. Но не е повеќе така – сега е име на еден од најатрактивните експонати во Франкфурт. Направен во стил на купе, но со каравански заден дел, со својот изглед ги предизвикува дури и најизвиканите дизајнерски студии што сме ги виделе во последните години. Можеби само ќе го замени досегашниот тривратен Pro_Cee'd, што би претставувало сосема логичен, но и провокативен потег во однос на конкуренцијата која не се ни осмелува за вакви експерименти во компактната класа. Веројатно е дека линиите што ги гледаме ќе се преточат во нов дизајнерски јазик на марката. Овој впечатлив концепт кој едвај чекаме да се појави на патиштата ни кажува дека треба да заборавиме на сè што сме мислеле досега за Kia.

Покрај сите други, дизајнерите на Kia, чии канцеларии се наоѓаат буквално во дворот на саемот во Франкфурт, за овој концепт подготвија и специјална боја чувствителна на светлина. Тие ни кажаа дека за процесот на бојење на 19 рачно нанесените слоја им била потребна цела недела.

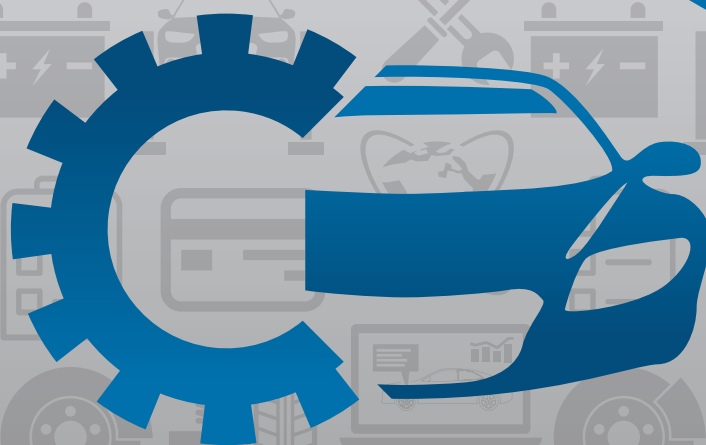


Proceed концептот треба да ни ја најави наредната генерација на Ceed, но и новата каросериска изведба на пазарно успешниот модел

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

Бугарија

Максимално дозволени тежини и димензии во товарниот транспорт

Висина	4,00 м
Ширина	
Моторно возило / приколка	2,55 м
Ладилно возило или надградби на кондиционирани возила или кондиционирани контејнери или заменлива каросерија превезувана од возила	2,60 м
Должина ^{1,2}	
Моторно возило	12,00 м
Приколка	12,00 м
Зглобно возило	16,50 м
Патен воз	18,75 м
Тежина по оска	
I. За возила со пневматска суспензија или еквивалент – на целата патна мрежа; за возила без пневматско потпирање или еквивалент – само на делниците на патот наведени подолу:	
единечна оска	10,0 т
единечна погонска оска	11,5 т 3
тандем-оска на моторно возило, со растојание помеѓу оските на	
▪ < 1,00 м	11,5 т
▪ 1,00 м до помалку од 1,30 м	16,0 т
▪ 1,30 м до помалку од 1,80 м	18,0 т
▪ 1,30 м до помалку од 1,80 м и погонската оска е опремена со двојни гуми и пневматска суспензија или еквивалент, или секоја погонска оска е опремена со двојни гуми и максималното оптоварување на оската не надминува 9,5 т	19,0 т
тандем-оска на приколка или полуприколка, со растојание помеѓу оските на:	
▪ < 1,00 м	11,0 т
▪ 1,00 м до помалку од 1,30 м	16,0 т
▪ 1,30 м до помалку од 1,80 м	18,0 т
▪ 1,80 м или повеќе	20,0 т
тројна оска на приколка или полуприколка, со растојание помеѓу оските на	
▪ · 1,30 м или помалку	21,0 т
▪ · над 1,30 м до 1,40 м	24,0 т
II. За возила без пневматско потпирање или еквивалент – на сите патишта	
кои не се наведени подолу	
единечна оска	10,0 т
единечна погонска оска	10,0 т 3
соседните оски, со растојание помеѓу оските на	
▪ < 1,30 м	13,0 т
▪ 1,30 м до помалку од 1,40 м	16,0 т
▪ 1,40 м до помалку од 1,80 м	18,0 т
▪ 1,80 м или повеќе	20,0 т

тројна оска на приколка или полуприколка, со растојание помеѓу оските на	
▪ ≤ 1,30 м	19,5 т
▪ > 1,30 м	24,0 т
Максимално дозволена тежина	
Моторни возила	
▪ со 2 оски	18,0 т 4
▪ со 3 оски	25,0 т 4
▪ со 3 оски, а погонската оска е опремена со двојни гуми и пневматска суспензија или еквивалент, или секоја погонска оска е опремена со двојни гуми, а максималното оптоварување на оската не надминува 9,5 т	26,0 т 4
▪ со 4 оски, од кои две се управувачки оски	32,0 т 5
▪ со 5 оски	40,0 т
Приколка	
▪ со 2 оски	18,0 т
▪ со 3 оски	24,0 т
Зглобно возило	
▪ со 4 оски (2 + 2), со растојание помеѓу оските на полуприколката	
- 1,30 м до 1,80 м	36,0 т
- над 1,80 м, под услов максимално дозволена тежина на моторното возило (18 т) и на тандем-ската оска на полуприколката (20 т) да се почитуваат, а погонската оска е опремена со двојни гуми и пневматска суспензија или еквивалент	38,0 т
▪ со 5/6 оски или повеќе (2+≥3, ≥3+≥2)	40,0 т
▪ моторно возило со две оски со носечка полуприколка со три оски, во интермодални транспортни операции, еден или повеќе контејнери или заменски тела, до вкупна максимална должина од 45 метри	42,0 т
▪ моторно возило со 3-оски со носечка полуприколка со две оски, во интермодални транспортни операции, еден или повеќе контејнери или заменски тела, до вкупна максимална должина од 45 стапки	44,0 т
Патен воз	
▪ со 4 оски (2+2)	36,0 т
▪ со 5/6 оски или повеќе (2+≥3, ≥3+≥2)	40,0 т

Забелешка: Насекаде во овој документ „интермодална транспортна операција“ како што е дефинирано во член 2 од Директивата 96/53 / ЕЗ.

Листа на патни делови каде што максималното дозволено оптоварување на погонската оска е 11,5 т, без разлика на видот на суспензијата на возилото:

1. E70: граница со Романија – Русе – цар Калојан – обиколница на Разград – обиколница во Шумен – Девнија – Варна.
2. E79: граница со Романија – траект Видин – Видинска обиколница – Димово – Ружинци – Белотинци – Монтана – Враца – Мездра –

1. Максималната дозволена должина може да се надмине кога возилата или комбинациите на возила се опремени со аеродинамични уреди или кабини со подобрени аеродинамички карактеристики според одредбите на Директивата 96/53 / ЕЗ.
2. Максималната должина може да се надмине за 15 см за возилата или комбинациите на возила вклучени во транспортот на 45-метарски контејнери или 45-метарски заменски тела, празни или натоварени, под услов патен превоз на контејнерот или разменуваното тело за кое станува збор на операција на интермодален транспорт согласно со одредбите од Директивата 96/53 / ЕЗ.

3. Тежината што ја носат погонската оска на моторното возило или комбинираното возило не смее да биде помала од 25 % од вкупната оптоварена тежина на моторното возило или на комбинираното возило.
4. Максималната дозволена тежина се зголемува со дополнителната тежина потребна за технологијата на алтернативно гориво со максимум 1 тон.
5. Максималната дозволена тежина во тони на четириосното моторно возило не треба да надминува петпати поголемо растојание во метри меѓу оските од најоддалечените и задните оски на возилото.

Ботевград – Горни Богов – Софија обиколница – Даскалово – Дупница – Превоз Благоевград – Симитли обиколница – Кресна – Кулата – граница со Грција.

3. E80: граница со Србија и Црна Гора – Калотина – Драгоман – Софија обиколница – Ихтиман обиколница – Костенец – Белово – Парзариц – Пловдив – Поповица – Хасково обиколница – Харманли – Любимец – Свиленград – Капитан Андреево – граница со Турција.

4. E83: железничка станица Бјала – обиколница Плевен – Луковит – Коритина – Јабланица – Ботевград.

5. E85: Русе – Бјала – Полишки Трамбеш – Големо Трново – Обиколница за Дебелс – Дрново – Габрово – Шипинка – Казанлак – Обикос Стара Загора – Средец – Димитровград – Хасковски обиколница – Харманли – Лубимец – Свиленград – граница со Грција.

6. E87: граница со Романија – Дуранкулак – Шабла – Каварна обиколница – Балчик – Орочиште – Кранево – Златен пјасаци – Свети Константин – Варна – Стари Орахово – Преглед – Обиколница Сончев брег – Бургас – Маринка – Звездец – Малко Трново – граница со Турција.

7. E772: Коритина – Бугарски извор – Микре – Севлиево обиколница – Големо Трново – Омуртаг обиколница – Тарговиште обиколница – Бугарска обиколница – Шуменски обиколница.

8. E773: Поповица – обиколница на Чирпан – обиколница за Стара Загора – Нова Загора – басен на Сливен – Лозенец – Карнобат – Бургас.

9. E871: Софија обиколница – Перник – Радомир – Кустендил обиколница – Гарјаново – граница со Македонија.

10. I-5: дел Хасково – Конуш – Черноочен – Карџали – Момчиловград – Маказа – граница со Грција.

11. I-6: дел Софија – Долни Богов – Пирдоп – Розино – Карлово – обиколница на Калофер – Казанлак – Сливен обиколница.

12. II-55: делница Дебелети – Килифарево – Гурково – Долно Паничево – Нова Загора.

13. III-554: Нова Загора – Раднево – Галабово – Симеоновград – Харманли.

14. I-7: Силистра – Шумен.

15. I-7: Преслав – Е-773.

16. II-12: Видин – граница со Србија.

17. II-14: Видин – Кула – граница со Србија.

18. II-18: обиколница Софија – северен дел.

19. II-19: Симитли – Гоце Делчев – граница со Грција.

20. II-29: Добрич – Варна.

21. II-35: Ловечка – Карнар.

22. II-35: Сливен – Јамбол.

23. II-55: Нова Загора – Свиленград.

24. II-57: Стара Загора – Раднево.

25. II-62: Кустендил – Дупница.

26. II-63: Перник – граница со Србија.

27. II-73: Шумен – Карнобат.

28. II-78: Раднево – Тополовград.

29. II-86: Асеновград – Смолјан.

30. II-99: Бургас – Малко Трново.

31. Риндрд Пловдив (II-86).

32. III-662: Елена – Нова Загора.

Извор: АЕВТРИ, август 2017

Проценка на транспортни средства и недвижен имот



брзо



ефикасно



чесно



економично



законски

МОЖНОСТ ЗА
ПОВРАТ
НА ДДВ



PAY TOLL



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

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

ИНФО

Германија

Зимска опрема

1. Синџири за снег

Иако не е задолжително да се носат синџири за снег во возилото, тие мора да бидат користени на патиштата на кои има снежна покривка во согласност со релевантниот сообраќаен знак. Не е најзначен специфичен временски период, меѓутоа „ако тоа го бараат околностите, возилото треба да биде опремено со зимски гуми, синџири за снег, лопатка, копач, влечно столпче или влечно јаже“. Синџирите треба да бидат поставени на погонската оска на моторните возила. Максималната брзина со опремени синџири за снег е 50 км/ч.

2. Зимски гуми

- Возилата мора да бидат опремени со зимски гуми кога преовладуваат: мраз, снег, лапавица, голомразица или слана.
- Зимските гуми се со ознака:
 - 3PMSF
 - M+S, M.S. или M&S: ако гумите се произведени до 31.12.2017 (= DOT 5217), тие можат да се користат како зимски гуми до 30.12.2024
- За сите гуми во сите сезони, длабочината на шарата изнесува минимум 1,6 мм.
- Оски
 - OB=8G:8 автомобили (M1) и камиони со мала потрошувачка (N1, со максимално дозволена тежина помала од 3,5 т).
 - сите осовини
- Камиони над 3,5 т (категории N2 и N3) и автобуси со повеќе од 8 патнички седишта (покрај возачкото седиште) (категории M2 и M3) мора да бидат опремени со зимски гуми.
 - постојани погонски оски
 - предните управувачки оски* од 1.7.2020 година.
- Зимските гуми не се задолжителни за оските на приколката / полуприколката.

3. Санкции

Во случај на непочитување на патен знак што укажува на задолжителна употреба на синџири, се изрекува парична казна според §49, ал.3, бр. 4 од Регулацијата за патниот сообраќај StVO (Strassenverkehrs-Ordnung).

Основна казна за непридржување кон легислативата за зимски гуми:

- за возачот е 60 евра, но може да се зголеми на 80 евра (и точка 1 во германскиот регистар на возила Fahreignungs (FAER)** ако несоодветното возило ги загрозува другите учесници во сообраќајот,
- за сопственикот на возилото е 75 евра.

За повеќе детали, погледнете ја веб-страницата:

https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/va_methodische_erlaeuterungen_201501.pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

Извор: BGL, септември 2017

* предмет на студија на Сојузниот институт за истражување на автопатишта (BASt), кој потврдува дека зимските гуми се неопходни на предните оски на камионите, што може да се случи порано од зимскиот период 2019

** FAER: Регистрацијата во Германскиот регистар на способности за возење (регистар каде што се чуваат сите сообраќајни прекршоци на возачот) важи исто така и за странски возачи. Во случај на осум собрани поени, се забранува возење дури и на странските возачи во Германија.

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА

02 32 98 224



071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk



ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 38/2017

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	172.00	-	169.00
Андора	EUR	1.078	1.138	0.918
Аргентина	ARS	-	-	18.157
Ерменија	AMD	400.00	420.00	360.00
Австрија	EUR	1.196	1.392	1.103
Белорусија	EUR	0.542	-	0.559
Белгија	EUR	1.421	1.500	1.326
БиХ	BAM	2.15	2.25	2.10
Бразил	BRL	3.85	-	3.15
Бугарија	BGN	2.09	2.35	2.10
Чиле	CLP	743	778	488
Хрватска	HRK	9.39	9.93	8.75
Чешка	CZK	29.51	31.85	27.89
Данска	DKK	10.49	10.52	8.59
Естонија	EUR	1.199	1.248	1.159
Финска	EUR	1.487	1.562	1.290
Франција	EUR	1.467	1.467	1.250
Грузија	GEL	2.19	2.29	1.99
Германија	EUR	1.347	1.471	1.120
Грција	EUR	1.475	1.598	1.221
Унгарија	HUF	343.00	-	380.00
Ирска	EUR	1.369	-	1.199
Италија	EUR	1.559	-	1.399
Јапонија	JPY	145.30	135.20	113.50
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.038	1.087	0.919
Литванија	EUR	1.149	1.218	1.049
Луксембург	EUR	1.184	1.243	0.985
Македонија	MKD	63.00	64.50	48.00
Мексико	MXN	17.72	-	16.75
Молдавија	MDL	17.27	17.80	14.75
Црна Гора	EUR	1.220	1.290	1.090
Холандија	EUR	1.664	1.745	1.308
Норвешка	NOK	16.27	17.26	14.95
Перу	PEN	3.34	3.85	2.66
Полска	PLN	4.63	4.94	4.36
Португалија	EUR	1.526	1.555	1.344
Романија	RON	4.53	4.78	4.42
Русија	RUB	40.78	-	38.44
Србија	RSD	142.40	-	146.90
Словачка	EUR	1.120	-	0.997
Словенија	EUR	1.279	1.475	1.195
Шпанија	EUR	1.210	1.350	1.101
Шведска	SEK	13.82	14.42	13.55
Швајцарија	CHF	1.432	1.530	1.570
Турција	TRY	5.29	5.31	4.63
Украина	UAH	24.80	25.96	22.14
В. Британија	GBP	1.196	1.299	1.203
САД	USD	0.709	-	0.740
Уругвај	UYU	45.90	47.60	38.50

КАМИОНИ



Продавам

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

078/215-729

Волво ФХ 480 миксер, еуро 5, миксерот и камионот функционираат одлично.

076/667-777

Ивеко Стралис 420, еуро 5, од 2008 година, со поминати 820.000 км, во одлична состојба, редовно сервисиран и одржуван, и приколка Шмитц, од 2007 година, може и замена за камион еуро 6 или автомобил по 2010 година.

070/325-599, 078/325-599



МАН ТГА 26.430, еуро 4, со три осовини, на шведски таблички.

075/233-999

МАН ТГС 18 480, со кран, еуро 5, камионот е сега увезен, многу сочуван, со сандак 7,20 м, со фул-опрема, нови гуми, платени давачки до регистрација.

075/464-833

МАН 8.163, регистриран, со поминати 450.000 км.

070/214-828

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

078/354-969

МАН 18 430 еуро 3, од 2002 година, во одлична состојба.

078/247-288

МАН ТГА 18.440, еуро 5, од 2007 година, со поминати 927.000 км, ХХЛ-кабина, ретардер, два резервоари 1.200 литри, одлични гуми, редовно сервисиран, во екстра-состојба. Камионот е во наша сопственост од 2012 година, купен е од МАН Импортер Македонија, нема никаква маана, подготвен е за работа веднаш.

078/221-978

МАН еуро 3, во одлична состојба, можна е и замена, произведен во 2003 година, регистриран до 1.2.2018 година.

078/247-288

МАН ТГА 430, комон рејл Д20, од 2003 година, со поминати 1.200.000 км, тежина 7.600 кг (голема cabina) и полуприколка ролетарка Шмитц од 2003 година, тежина 6.700 кг. Камионот е во возна состојба, редовно сервисиран и е во сопственост од 650.000 км.

078/292-299

Мерцедес Актрос 2635, без кран со Аброл, од 1999 година, 6x4, триосовинец.

070/212-407, 070/362-157

Мерцедес Атего 815, од 2004 година, со кабина за спиење на МК таблички. Цена по договор.

078/216-987

Мерцедес 813, регистриран до февруари 2018 година, може и замена.

070/362-388

Мерцедес Бенз 18-44, во одлична состојба, регистриран до 5.8.2018 година, предни гуми 90 %, задни гуми 70 %, произведен во ноември 2008 година, со полуприколка Шмитц од јуни 2008 година, може и замена за возило со ваша доплата.

078/357-267

Мерцедес 12 13 и Мерцедес 814.

078/353-522

Сканија 164 влекач на БГ таблички, В8, 580 кс, од 2005 година, со три осовини, мануелен менувач, фрижидер, клима, вебасто, ретардер, кожен ентериер. Камионот е во МК и може да се види во секое време. Може и замена за кола, мотор, со ваша доплата.

078/214-512

Сканија Р114, од 2004 година и иноксна цистерна Бартолетти. Влекачот и цистерната може да се купат одделно, поволно. Цена по договор.

075/254-032

Сканија 124, од 1998 година, еуро 3, регистриран до 28.6.2017 година.

070/216-124



Сканија Р 164 480, во одлична состојба.

070/639-536

Сканија 124, еуро 3, 420 кс, нови гуми, нови дискови, нов интеркулер, нова турбина и инјектори, со вебасто, клима, ретардер.

075/414-717

АВТОБУСИ



ПРОДАВАМ

Автобус Бова Футура, од 1998 година, прва регистрација во 1999 година, со 57+2 седишта,

мотор 430 кс, со клима, ВЦ, ЛЦД-монитори, ДВД, сертификат Темпо 100, комплетно реновиран ентериер во 2014 година, вграден ЕКО 4 систем, инсталиран лаптоп со можност за ПП презентации. Цена по договор.

070/384-941

Високотуристички автобус Неоплан дабл декер, со 85+3 седишта, во добра состојба.

02/3165-367, 070/546-378



Мерцедес Бенз туризмо, од 1999 година, во одлична состојба.

071/209-401

ДЕЛОВИ



Запчеста пумпа за кипер со три штрафа, нова.

078/400-870

Сандак за кипер, четириосовинец, 20 кубика.

070/213-350

Полуприколка Шмитц, од 2008 година, на МК таблички, во добра состојба. Покривот ѝ е сменет, а гумите се во добра состојба. Полуприколката се наоѓа во Шведска.

075/233-999

Полуприколка Кроне, од 2007 година, мега, со комплетно нова церада од страна и на покривот, гуми 80 %, на БГ таблички.

078/367-575

Приколка ладилник Шмитц, од 1994 година, носивост 26 тони.

070/381-656

Продажба на сите видови хидраулични пумпи и сервис за сите видови машини за градежна механизација, со најстручни лица во областа на хидрауликата.

075/431-850

Полуприколки Шмитц церади 13,6, без страници, само церада што се отвора странично, од 2004 и 2007 година и Сомер фургоони за конфигурација.

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.

Потврдени експертските предвидувања

ВО МНОГУ ГОЛЕМИ ГРАДОВИ ОПАЌА БРОЈОТ НА АВТОМОБИЛИ

Расте бројот на жителите во градовите кои патуваат со јавен транспорт, со велосипед, со изнајмен автомобил или со договорен споделен превоз



Се остваруваат предвидувањата на експертите, кои веќе извесно време најавуваат дека поседувањето автомобил ќе стане минато и дека најголемиот дел од жителите во градовите ќе патуваат со јавен транспорт, со велосипед, со изнајмен автомобил, или со договорен споделен превоз. Имено, како што тие ја видоа иднината, во некои градови од развиениот свет бројот на автомобили веќе

се намалува, за што сведочи и извештајот Top City Destinations на Euromonitor International за периодот од 2010 до 2015 година. Според него, во Бостон има најголем пад од 9 % на бројот на автомобили во текот на овој петгодишен период, Осака е на второ место со 7 %, а Рим е на трето место со пад од околу 6 %. Во извештајот се наведува дека падот на бројот на автомобили во градовите делумно се должи и на фактот дека

луѓето сакаат да живеат во центарот на градот, а не во предградието и затоа одат пеш или со велосипед. Исто така, се потенцира дека сега има повеќе алтернативи како замена за поседување автомобил, како што се споделување превоз или изнајмување автомобил. Истовремено, земјите како САД, Обединетото Кралство и Австралија имаат рекорден пад на бројот на луѓе кои поседуваат возачка дозвола. За промените се виновни и градските власти, кои традиционалните урбани системи за транспорт ги модернизираат со смартфон-интегрирани решенија, како и апликации кои кажуваат кога ќе стигне наредниот автобус.

Сепак, и покрај овој тренд некои развиени градови сè уште се борат со сообраќајниот метеж и загадениот воздух, па така, Рим, на пример, каде што бројот на автомобили опадна за 6 %, е на петто место според сообраќајниот метеж, а во Бостон и Мајами, сè повеќе ресторани и места за забава и шопинг се отвораат на локации, кои се лесно достапни со пешачење или со јавен транспорт. Многу градови имаат и други социјални, здравствени и економски бенефити од возењето велосипед и инвестираат во инфраструктурата за поддршка на возењето велосипед, а во Копенхаген, кој е град со најмногу велосипеди во светот, во 2015 година за првпат бројот на велосипеди во центарот на градот на дневно ниво бил поголем од бројот на автомобили.

J.C.B.

ВИЦОВИ

Тројца пијаници влегуваат во такси. Таксистот некој шегобиец, ги гледа пијани па фатил да се зафркава со нив. Ја запалил колата, стиснал на педалата за гас и извикувал: врррр, вррррррр! Пото една минута престанал и им рекол:

- Господа, готово, стигнавме, ајде да платите!

Првиот и вториот пијаница извадиле пари, му се заблагодарили и си излегле од колата. Ама третиот наеднаш збеснал и му удрил една шлаганица на таксистот! Овој од памет се извадил зашто помислил дека е провален, па го прашал:

- А бе зошто ме удираш?"

А третиот пијаница му се развикал:
- ДРУГПАТ ДА ВОЗИШ ПОБАВНО!
ЗА МАЛКУ ЌЕ НЕ ИСПОТЕПАШЕ СО ТВОЕТО БРЗО ВОЗЕЊЕ!

Разговараат две средовечни жени:

- Еее, мојот маж веќе не пие, не оди по кафани и не брка жени!
- Навистина, кога престана, ма?
- Пааа, еве...задутре ќе му вадиме четириесет дена...

Лута жена му вели на мажот:

- Е не може веќе вака! Отсега се ќе си плаќаш, ручек - 10 евра, перење облека -



10 евра, пеглање - 10 евра...

Мажот со цел да ја сврти темата ѝ вели:

- Срце, сакам да водиме љубов!
- Ааааа, тоа ќе те чини 100 евра!
- Ама, срцка, немам толку, имам само 50! - и се завртел на другата страна, да спие.

Пото некое време слуша како нешто шушка. Тој се врти и гледа жена му „кола“ по чантата, па зачудено ја прашува:
- Срце што бараш?

- Барам 50 евра да ти позајмам, цркнал дабогда!

Мујо се вратил од Германија со нов БМВ. Некаде пред неговото село му се

дупнала гума. Пцуе Мујо на цел глас и ги вади дигалката и резервната гума од багажникот. Клекнува за да ја замени гумата, кога ете ти го од некаде Хасо:

- Што правиш бе Мујо?

- Еве, бе Хасо, вадам гума!

Тогаз Хасо зел камен и со сета сила го фрлил на шофершајбната на БМВ-то.

- Што правиш бе црни Хасо? - вриснал Мујо.

- Молчи Мујо и вади ја гумата побрзо, а јас за тоа време ќе го извадам радиото!

Пото практичниот дел од возачкиот испит, кандидатот за возач ги прашува членовите на комисијата за полагање:

- И господа, ќе добијам ли дозвола?

А тие целите преbledени:

- Да, да, ќе добиеш дозвола - ЗА ДА СЕ ВОЗИШ СО АВТОБУС!

Си разговараат двајцата возачи и стари другари Боки и Коки:

- На жена ми и купив интересна книга „Уметноста на штедењето“!

- И, ја прочита?

- Да, бе, и тоа за еден ден!

- И какви се резултатите?

- Па, веќе не пијам, не пушам, не одам по риба и на фудбал...

Вашите дигитални налози во најдобри раце!

Со TC Transport Order® Вашите транспортни налози сосема едноставно ги спроведувате во рамките на транспортната платформа на TimoCom.



Оптимизирајте ги Вашите деловни процеси со TC Transport Order®!

mk.timocom.com/Побарување-на-транспорти