

TRANСПОРТ ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН

ИНТЕРВЈУ

ПЕТРЕ ШИЛЕГОВ

Градоначалник на Град Скопје

ГЛАВНИОТ ГРАД ШТО ПОСКОРО
ДА СТАНЕ ФУНКЦИОНАЛНА
ЕВРОПСКА ПРЕСТОЛНИНА



ТЕМА НА БРОЈОТ

Кога законските прописи се недоречени, неусогласени, премногу либерални

**АВТОБУСКИ ПРЕВОЗНИЦИ РАБОТАТ КАКО
ТУРИСТИЧКИ АГЕНЦИИ И ОБРАТНО?**

ТРАНСПОРТНА ЕКОНОМИЈА

Нов термин и процес со нови деловни можности за заедницата

**ЦИРКУЛАРНАТА ЕКОНОМИЈА – ГОЛЕМА КОРИСТ
ЗА ПООДРЖЛИВА И ПОКОНКУРЕНТНА ЕКОНОМИЈА**





Регистрирај
се сега!

**Нова патарина во Словенија од
01.04.2018. Потпрете се на DKV.**

dkv-euroservice.com/toll-slovenia

You drive, we care.





Две години гаранција за
MAN оригинални делови





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

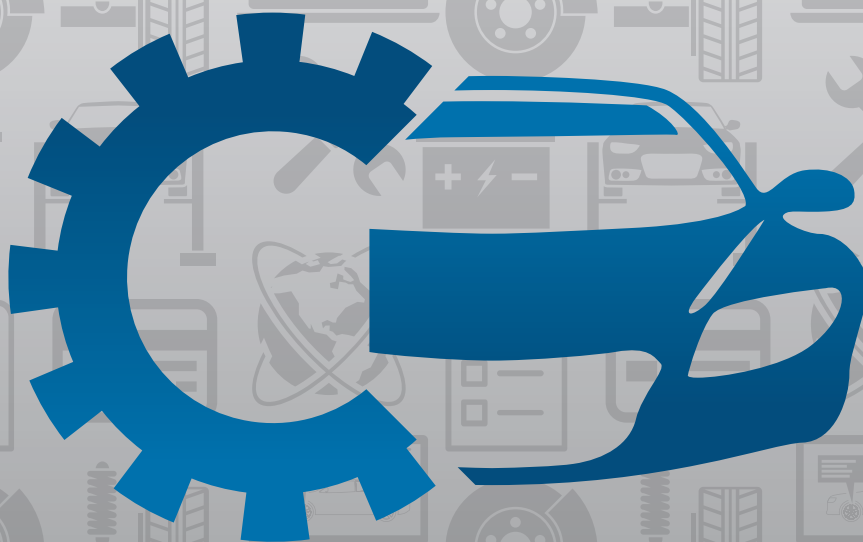
ул. „34“ бр.7, Илинден, 1000 Скопје, Македонија
тел: +389 70 31 15 06 | e-mail: info@scania.mk



А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

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

тел: +389 (0)2 32 98 967 лок. 108 | моб: +389 (0)76 34 40 40 | факс: +389 (0)2 32 98 968 | e-mail: dkv@amerit.org.mk



РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

- ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД И РЕГИСТРАЦИЈА НА МОТОРНИ И ПРИКЛУЧНИ ВОЗИЛА • МЕЃУНАРОДНИ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ • АТП ПРЕГЛЕД •
- ОДОБРЕНИЕ ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ТУЃО 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 •

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

 [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT) | www.amerit.org.mk

А
МОТО АМЕРИТ

АКТУЕЛНО



8

Годинава за своите членки, но и за други корисници

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ со широка палета активности и услуги

ТЕМА НА БРОЈОТ



9

Кога законските прописи се недоречени, неусогласени, премногу либерални

Автобуски превозници работат како туристички агенции и обратно!?

ИНТЕРВЈУ



13

Петре Шилегов,
градоначалник на Град Скопје

Главниот град што поскоро да стане функционална европска престолнина

12 АКТУЕЛНО

Од министерствата за економија и за транспорт и врски

Новини во три закони битни за работењето на транспортерите

16 Раздвиженост меѓу грчките надлежни органи за подобрување на патната комуникација со Македонија

Интензивирани подготовките за отворање на граничниот премин Преспа

17 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Со Годишната програма на ЈП за државни патишта
Инвестиции од 272 милиони евра за изградба, реконструкција и одржување на патиштата

18 Продолжува градежната офанзива во патната инфраструктура

Годинава во Македонија ќе се вози по два нови автопати

19 Се модернизираат наплатните станици на автопатите од Коридорот 10
Конечно ќе се воведат електронската наплата на патарините

20 ТРАНСПОРТНА ЕКОНОМИЈА

Нов термин и процес со нови деловни можности за заедницата
Циркуларната економија – голема корист за поодржлива и поконкурентна економија

22 РАЗГОВОР СО...

„Бал – Комерц“ од Скопје
Повеќе од успешна транспортна приказна започната со само едно возило

24 ЦАРИНА

Директорот на Царинската управа, Танасоски, се сретна со холандскиот амбасадор Ваутер Пломп

Како мошне успешна е оценета соработката помеѓу царинските служби на Холандија и Македонија

26 МЕРИДИЈАНИ

По три години работа на имплементацијата на системот eCall за тешки товарни возила (HGV) и автобуси на долги растојанија

I НеЕРО проектот ја претстави апликацијата за безбедност на патиштата на e-CMR

27 Од 6 до 8 ноември во градот Мускат во Оман ИРУ Светски конгрес на тема „Иновации во движење“

28 БЕЗБЕДНОСТ

РСБСП потсетува
Важни правила во сообраќајот кои возачите не смеат да ги забораваат и мора да ги почитуваат!

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

Делопент: Централна кооперативна банка АД

Даночен број: 4030000394212

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

Телефон: 02 32 98 967

Издава:

СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ

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

Дизајн и печатење:

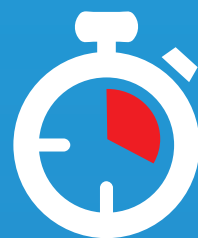
Експресив графикс, Скопје

Лектура:

Матилда Саздова

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ





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

Годинава за своите членки, но и за други корисници



СИЗ „МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ“ – АМЕРИТ СО ШИРОКА ПАЛЕТА АКТИВНОСТИ И УСЛУГИ

Заради остварување и унапредување на заедничките цели и интереси, АМЕРИТ и годинава ќе врши голем број активности и услуги од интерес на своите членки и севкупно за јавниот патен транспорт во Република Македонија

Стопанската интересна заедница „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, која ги обединува компаниите од областа на патниот транспорт во Република Македонија, заради остварување и унапредување на заедничките цели и интереси, и годинава ќе врши голем број активности и услуги од интерес на своите членки. Меѓу нив се: презентирањето и актуализирањето на проблемите, кои се од особена важност за јавниот патен сообраќај, пред надлежните државни органи и организации во земјата, потоа остварувањето контакти и соработка со надлежни-

за патен транспорт – ИРУ, со седиште во Женева, АМЕРИТ е асоцијација гарант за вршење меѓународен транспорт на стока по системот ТИР, кој овозможува брз транспорт на стока без отворање и контролирање на камионите од страна на царинските власти. Во рамките на АМЕРИТ, исто така, функционира и Центарот за обука, во кој се спроведуваат повеќе видови стручни обуки за добивање сертификати: за професионална компетентност на управителите на транспортните компании, за учество на возачите во меѓународниот патен транспорт, за АДР-сертификатите како за во-

зачите така и за советниците, а и обуки за користење на дигиталните тахографи. При тоа, Центарот за обука на АМЕРИТ е дел од Академијата на ИРУ, којашто е целосно посветена на креирање современи програми за обуки во транспортниот сектор, со раширена мрежа на акредитирани центри за обука ширум Европа. Со акредитациите добиени од Академијата на ИРУ, Центарот за обука на АМЕРИТ нуди квалитетни обуки со инструктори кои поседуваат меѓународни сертификати.

Исто така, АМЕРИТ е претставник и на DKV Euroservice за Македонија, и е овластена да издава DKV-картички што транспортните компании можат да ги користат за безготовинско плаќање во странство за: гориво, патарини, давачки за тунели и мостови, поправки на возилата и сл. Покрај овие активности од областа на патничкиот и товарниот патен транспорт, асоцијацијата врши и повраток на ДДВ од странство, и тоа од: Австрија, Белгија, Бугарија, Англија, Данска, Ирска, Луксембург, Норвешка, Полска, Словенија, Финска, Франција, Холандија, Шведска, Србија. АМЕРИТ има и јавно овластување за издавање на мемориски картички за дигитални тахографи, а посредува и во процесот на вадење руски пригласенија.

Од почетокот на минатата година, во рамките на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ функционира и новата деловна заедница МОТО АМЕРИТ, станица за технички преглед лоцирана во скопската населба Момин Поток, која располага со најсовремена опрема и стручен кадар за вршење на технички преглед и регистрација на автомобили, но и на тешки товарни возила. Покрај оваа услуга, овде се врши издавање и на: меѓународна возачка дозвола, одобрение за управување со туѓо моторно возило, пробни таблички, хомологација и атест на возила.

Ј.С.Б.



те органи и организации во Република Македонија и во странство заради решавањето на присутните актуелни проблеми, како и континуираното ангажирање кај надлежните органи во државата за давање стручна помош при склучувањето на бројни билатерални спогодби од областа на сообраќајот во останатите држави во опкружувањето, а и во други европски земји и секако, соработката со асоцијациите од јавниот патен сообраќај во другите држави.

Како членка на Меѓународната унија



Кога законските прописи се недоречени, неусогласени, премногу либерални



АВТОБУСКИ ПРЕВОЗНИЦИ РАБОТАТ КАКО ТУРИСТИЧКИ АГЕНЦИИ И ОБРАТНО!?

Здружението за угостителство и туризам при Стопанска комора на Македонија реагираше дека превозници со основна дејност „патнички транспорт“ работат како туристички агенции и со тоа стануваат нелојална конкуренција на фирмите регистрирани како ТА

Македонските патни превозници, без оглед на тоа дали вршат транспорт на стоки или превезуваат патници, досега многупати реагирале на проблемите што им се создаваат во дејноста поради некаква, поголема или помала неусогласеност на законските прописи, односно поради одредена недореченост, волунтаризам, недоследност, преголема слобода и либералност на поедини закони од транспортната и од другите блиски и сродни области или поради мешање на одредени одредби во различни закони, кои ги допираат и нивните фирми. Сето ова, им нанесувало помали или поголеми сопки и штети во работењето, па поради тоа тие биле принудени да реагираат за постоењето и егзистирањето на нелојалната конкуренција во транспортната дејност, за фаворизирањето на овие или на оние транспортери, оператори, или други извршители во дејноста или надвор од неа... Во истиот контекст, реагирале и за постоењето „диви превозници“ и „сива економија“ во патниот транспорт, за фирми или

поединци, кои работат во речиси нерегулирани и нерегуларни услови кои не плаќаат разни давачки и слично, а нудат ниски цени, често за никаков квалитет на услугите и дека сето тоа резултира со загубена работа, со загубени приходи и какви уште не штети за легалните превозници, кои се залагаат за строго и стриктно почитување на регулативата, со која е уредена работата во и околу оваа сфера. Меѓутоа, неодамна (пред крајот на минатата година) токму транспортерите, т.е. превозниците на патници, и тоа тие што вршат превоз на туристи, беа ставени на тапет од страна на туристичките работници, поточно од една од нивните асоцијации.

Имено, лани во декември, Здружението за угостителство и туризам при Стопанска комора на Македонија излезе со реакција дека превозници со основна дејност „патнички транспорт“ работат како туристички агенции и дека притоа им прават нелојална конкуренција на фирмите регистрирани како туристички агенции, односно на оние на кои туризмот им е основна дејност, поради што бараат интервенција од надлежни-

те. Од ова здружение, истовремено, покренала иницијатива за подобро регулирање на законите кои го регулираат работењето на туристичките агенции, како и контрола кој се и како работи во оваа дејност. Како што посочија, Здружението поднесува иницијатива за изменување и дополнување на Законот за туристичката дејност (а и на Законот за угостителската дејност), со цел намалување на нелојалната конкуренција и елиминирање на сивата економија, како и за подигнување на квалитетот на услугите во туристичкиот сектор. Во таа насока, своето истапување направено на прес-конференција, го дополнија и со реакција дека туристички агенции со Б-лиценца продаваат аранжмани и организираат патувања како да имаат А-лиценца. Истовремено, Здружението побара воведување банкарска гаранција за сите туристичките агенции, а не како досега, агенциите да се покриваат со осигурителни полиси, потоа да се смени и категоризацијата, па наместо А и Б, да има други две категории: тур-оператори (кои ќе организираат патувања) и туристички агенции или продажни агенти (кои ќе ги продаваат аранжманите). Едноставно, од ова Здружение инсистираат на темелна промена во регулирањето на туристичката дејност, што според нив, во еден дел ги засегаат и патните превозници на патници, во случајов, на туристи.

– Предлагаме измени на законите за туристичка и за угостителска дејност, со кои треба да се надминат утврдените недоследности и да се стави ред во туристичката дејност. Од 519 регистрирани туристички агенции во Македонија, дури 100 се со основна дејност „патнички транспорт“ – истакна Славе Сиравчевски, заменик-претседател на Здружението за угостителство и туризам при Стопанска комора на Македонија, кој напомена дека лиценците на туристичките агенции треба да се реобновуваат на секои

ат дека „е основа за нелојална конкуренција и за сива економија“. Исто така, тие велат и дека „постои неусогласеност на Законот за туристичка дејност и Законот за превоз во патниот сообраќај“ и дека „превозниците кои имаат регистрирано основна дејност патнички транспорт, имаат можност да работат и како туристичка агенција, со истите вработени, што оневозможува стимулирање нови вработувања“. Бараат и „измени на општите услови за патување, следејќи ги меѓународните прописи и стандарди, кои

слушнеме и другата страна, во случајов тоа се превозниците кон кои се насочени реакциите од туристичките работници и нивните асоцијации, разговараме со претставници на некои домашни транспортни фирми, членки на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ од кои пренесуваме интересни мислења,видувања, па и предлози за решавање на конкретниот транспортно-туристички проблем.

– Суштината на проблемот е во разликата помеѓу Законот за превоз во патниот сообраќај и Законот за туристичка дејност. Со првиот закон, за превозна фирма да добие лиценца, услов е да основа дејност – превоз на патници, согласно со националната номенклатура на дејности. Од друга страна, во Законот за туристичка дејност, не постои вакво одредување и заради тоа

АВТОБУСКИТЕ ПРЕВОЗНИЦИ СЕ СО СТАВ ДЕКА НЕКОИ ПОГОЛЕМИ ТУРИСТИЧКИ АГЕНЦИИ ИМ СЕ КОНКУРЕНЦИЈА ЗАШТО ИМААТ СОПСТВЕН ПРЕВОЗ, ОДНОСНО СТАНАЛЕ И ПРЕВОЗНИЦИ



две или три години, а не да важат неограничено и со воведувањето на ова релиценцирање, односно обновување на лиценцата за работа да се обезбеди систем за самоконтрола на пазарот.

Ваквата одлука и реакција на споменатото здружение (кое со ова најавува и построги услови за регистрирање ТА и занимавање со оваа дејност) уследи по одржувањето на тркалезна маса на почетокот на декември 2017 година, (во организација на Здружението), на која, покрај неговите членки, учествувале и владини претставници од економските ресори, односно и од Министерството за економија, на Агенцијата за промоција и поддршка на туризмот, на Министерството за труд и социјална политика, на Управата за јавни приходи, на Државниот пазарен инспекторат, како и претставници на туристичките инспекции на Скопје и на Охрид. Во делот од заклучоците и предлозите што се однесуваат на патните превозници, стои и предлогот „за додефинирање на основната дејност на туристичките агенции, наспроти дејноста на автопревозниците“, за којашто во Здружението смета-

во согласност со трендовите претрпуваат измени и веќе во голема мера се некомпатибилни со условите за патување поставени во Законот за туристичка дејност“.

Дека во случајов станува збор за поширока и темелна акција и иницијатива на споменатото Здружение, зборува и нивното барање дека во следниот период особено внимание треба да се посвети на поголема и поактивна соработка со инспекциските служби, пред сè со Државниот пазарен инспекторат, Управата за јавни приходи, Локалната туристичка инспекција на Град Скопје и на Охрид и со Инспекцискиот совет во целост. Како што дознаваме и од други состаноци на асоцијациите на туристичките работници, се оперира со активирање на туристичка инспекција што ќе значи контрола и поголем ред во работата во оваа дејност, како и забелешки дека, во следниот период, е неопходно да се контактираат и останатите инспекциски служби со цел решавање на нелојалната конкуренција на пазарот, која допира и други сегменти од работењето.

Согласно со нашата практика да ја

не само транспортна фирма туку кој било може да добие лиценца за туристичка дејност, само ако исполни одредени услови: да има четири вработени, канцеларија и простор за работење. Едноставно кажано, овој закон е многу либерален. Затоа, ако сакаме да се надмине овој проблем, овде треба да се додаде и услов фирмата да има основна дејност – туризам. Во тек се иницијативи за промени во Законот за туристичката дејност, во кои оваа одредба треба да биде вметната. Ако се смени овој закон, ќе мора една превозна фирма да формира и нова фирма со луѓе кои ќе бидат носители на лиценцата за туристичко работење – вели Ѓорѓи Вчков, управител на автобускиот превозник АД „Македонија сообраќај“ од Скопје, кој до пред крајот на минатата година беше и претседател на Стопанската комора за туризам на Македонија.

Ова всушност, значи дека транспортна фирма, која во иднина ќе сака да ги врши споменатите услуги во сферата на туризмот, ќе мора својата подружница, оддел или слично, која досега работела на тоа, да ја издвои во посебна фирма и на тој начин

да продолжи со туристичкото работење. Тоа, велат, е мал издток за регистрација на таква фирма, а поголеми издатоци и трошоци ќе има кај обезбедувањето лиценци, гаранции и стручен кадар за вршење на туристичката дејност (што како што велат превозниците, многу од транспортерите, ангажирани во туризмот, сепак го поседуваат). Таков е примерот со автобускиот превозник „Авто Атом“ од Кочани, кој за вршење на работите од туристичката дејност има своја туристичка агенција, во која работат лиценцирани, односно специјализирани лица за таа дејност.

– Колку што ми е познато, и други превозници имаат или подружница или посебна фирма, која им врши туристичка дејност, која има лиценца за тоа, а има и соодветно остречени вработени. Инаку, проблемот

а особено поголемите, имаат сопствен превоз, па станаа и превозници. Ние, работиме исклучиво транспорт, односно превоз на патници и затоа не би навлегувал подлабоко во овој проблем и не би коментирал, зашто не сум запознаен многу со ова на коешто реагираа тие, туристичките работници – вели Димитар Василевски, оперативен директор на „Галеб“ од Охрид.

Ги регистрираме искажувањата и на претставници и на други автобуски превозници, кои не вршат туристичка дејност, но имаат интересни видувања, па и сугестии за разграничувањето на работењето на превозниците и туристичките агенции.

– За други не знам, и не би зборувала многу, а за нас ќе кажам дека вршиме исклучиво линиски превоз, односно воопшто не вршиме туристички превоз на патни-

цел да не доаѓа до вакви проблеми се залагаат и во скопски „Руле турс“:

– Во принцип, би требало тоа да биде посебно, да биде одвоено, мислам на превозот на патници и на туристичката дејност, за исти луѓе да не вршат и транспортна дејност и туризам, односно и превоз на патници и туристичко работење. Ние, како „Руле турс“ вршиме линиски и понекогаш слободен превоз, иако многу ретко. Има фирми, кои работат и превоз и туризам, а за тоа како се покриени со лиценци – не знам. За туристичко работење (претежна дејност) е потребна туристичката лиценца, а за нас, е потребна лиценцата за превоз на патници и токму за тоа ги поседуваме сите лиценци: и за слободен внатрешен, и за линиски внатрешен превоз на патници, во земјава, за меѓународен линиски и за меѓународен



НАДЛЕЖНИТЕ, ЗАДОЛЖЕНИ ЗА РЕГУЛИРАЊЕ НА ОДНОСИТЕ ВО ДВЕТЕ ДЕЈНОСТИ, СЕ ТИЕ КОИ ТРЕБА СО ДОПРЕЦИЗИРАЊЕ НА РЕГУЛАТИВАТА ДА ГО РЕШАТ ПРОБЛЕМОТ И НА ТОЈ НАЧИН ДА ГИ УНАПРЕДАТ СОСТОЈБИТЕ ВО ОБЕТЕ БРАНШИ

колку што знам има и друга страна на медалот, па така има многу агенции, кои формирале транспортни фирми и вршат превоз на патници, односно на туристи. Ова значи дека е потребна постројна анализа за да се види зошто доаѓа до вакво нешто, до овој проблем за да се отстранат слабостите во двете дејности и ако се подобро законски уредени ќе има ограничувања и нема до дојде до прелевање и до мешање во нивното работење – вели Анета Стојанова-Спасевска, управител на транспортната фирма „Авто Атом“ од Кочани.

Дека има испреплетување во работењето на автобуските превозници со туристичките агенции и дека вторите им навлегуваат во дејноста на првите посочуваат и во охридски „Галеб“, една од најстарите автобуски компании во Македонија.

– Туристичките агенции повеќе ни се нам конкуренција, зашто голем дел од нив,

ци – наведува Андријана Кипријановска, управител на „Штутз патнички“ ДООЕЛ од Куманово.

– Возиме и посебен линиски превоз на ученици и многу ретко, слободен превоз на патници (за свадби и слично), за што ги имаме сите видови лиценци за превоз. Кога споменав превоз на ученици, за тоа училиштата си организираат туристички агенции, преку кои оди таквиот превоз. Барем по закон е така, а агенцијата си врши организирање, односно ангажирање на субјекти за превоз. Не велам дека нема основа реакцијата од туристичката и од угостителската комора, зашто навистина има превозници кои вршат и патен превоз и туристичка дејност, но тоа мора и да е покриено, да е регулирано, да има законска основа – додава Кипријановска.

За соодветно и децидно регулирање на законските одредби во двете дејности, со

слободен патнички превоз – нагласува Душко Јовановски, раководител во „Руле турс“.

Евидентно, сите наведени искажувања, како од Здружението за угостителство и туризам при Стопанска комора на Македонија, така и од автобуските компании, јасно укажуваат дека во конкретниот случај проблемот е присутен, но е двозначен и мора да се реши. И едните и другите се во право кога велат дека законодавецот, односно надлежните, кои се задолжени за регулирање на односите во двете дејности, се тие кои треба со допрецизирање на регулативата да го решат проблемот и на тој начин да ги унапредат состојбите во обете бранши. На крајот, со тоа што ќе им ги острнат нелојалните конкурентски пречки – најдиректно да им помогнат во работењето и на транспортните фирми и на туристичките агенции.

Ј.Б.

Од министерствата за економија и за транспорт и врски



НОВИНИ ВО ТРИ ЗАКОНИ БИТНИ ЗА РАБОТЕЊЕТО НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ

Министерството за економија врши измени и дополнувања на Законот за возила, а Министерството за транспорт и врски на Законот за превоз во патниот сообраќај и на Законот за работното време на екипажот на возилата

Во тек се корекции на три закони, кои се битни за секојдневното работење на патните транспортери во Република Македонија. Така, Министерството за економија врши измени и дополнувања на Законот за возила, каде што меѓу другото, се предвидува сите возила да имаат еколошки налепници што ќе бидат во различна боја и ќе покажуваат кое возило колку загадува. Со тоа, на полесен начин ќе се селектираат оние кои треба да бидат исклучени од сообраќај при енормно загадување на воздухот. Притоа, ќе бидат предвидени и посебни жолти таблички за такси-возилата, како резултат на барањето на Асоцијацијата на легални такси-превозници, а со цел да се спречи нелојалната конкуренција. Цената на чинење, начинот и постапката на издавање на жолтите регистерски таблички и еколошките лепенки се во надлежност на МВР и сето тоа ќе биде регулирано со подзаконски акти од Законот за возила, чии измени Министерството за економија има рок да ги подготви и усогласи до крајот на февруари, за потоа тој да биде доставен до Владата и пратениците.

Министерството за транспорт и врски, изработи измени во Законот за превоз во патниот сообраќај и во Законот за работното време на екипажот на возилата во пат-

ниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај. Во првиот, меѓу другото, се предвидува, лиценците за меѓуопштинскиот и за меѓународниот линиски превоз на патници да се издава само на превозниците кои поседуваат возила со минимум „еуро 3“ еколошки стандард. Кај организаторите на превоз при издавањето лиценца, финансиската стабилност се проверува по службена должност секоја година од страна на Министерството за транспорт и врски, а ако немаат доволно средства за остварување на финансиска стабилност должни се во рок од три месеци по утврдувањето на состојбата да обезбедат дополнителни средства и да достават докази во Министерството. При аплицирањето за меѓуопштински и меѓународен превоз на патници, во зависност од остварената добивка, за претходната тековна година ќе можат да поднесуваат одреден број апликации. Има новини и кај одземањето на линиските дозволи за превоз (ако не се извршуваат повеќе од пет дена непрекинато или со прекини во период од 30 дена во текот на годината), кога и возниот ред се брише од евиденцијата на регистрирани возни редови. При распределбата на транспортните дозволи за стоки, се гледа бројот и квалитетот на возниот парк за поединечните транспортни дозволи

од Е0-Е6 и повеќе, а за ЕКМТ-дозволите од Е5-Е6 и повеќе. Ресорното министерство ќе ги исклучи од распределба на ЦЕМТ-дозволи во следните две години, сите превозници за кои е донесена правосилна пресуда дека извршиле злоупотреба или фалсификување на дозволи, а на една година оние за кои се изречени повеќе од три прекршочни санкции за многу сериозни прекршоци од домашни или од странски надзорни органи за неправилно користење на ЦЕМТ-дозволата. Исто така, доделените ЦЕМТ-дозволи може да се разменуваат исклучиво врз основа на пишана спогодба помеѓу двајца превозници. Има и низа новини во делот на одземањето на дозволи и санкционирањето на транспортерите, при што покрај намалување на некои од казните, карактеристика е и опафот на домашни и на странски превозници.

Кај Законот за работното време на екипажот на возилата во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај, меѓу останатото се утврдува дека просечното неделно работно време, во периодот од кои било четири последователни календарски месеци, не смее да биде подолго од 48 часа, вклучувајќи ја и прекувремената работа. Максималното неделно работно време може да се продолжи до 60 часа вклучувајќи ја и прекувремената работа, а најдолгото дневно работно време со вклучена прекувремена работа не смее да биде подолго од 14 часа во периодот од 24 часа. Ако член на екипажот на возило работи за различни работодавачи, неделното работно време претставува збир на работното време од сите работодавачи. На таквиот работник, превозникот е должен по електронски пат да му достави препис од евиденцијата или од пресметката на работното време, кое работникот го извршувал кај друг/други работодавач/и. Се очекува при донесувањето на измените на овој закон да бидат земени предвид и предлозите од членките на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ дека не треба просечното работно време да биде ограничено со четири последователни недели, да биде објаснето во кои случаи неделното работно време да се продолжи на 60 часа и да се објасни за користењето кревет во возилата, од страна на возачите.

Ј.С.Б.

ИРУ предлага патна карта за возење и одмор

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, најголемата транспортна асоцијација во светот, чии сугестии, препораки и предлози се речиси задолжителни во меѓународните и националните законски прописи во патниот сообраќај во Европа, препорачува транспортните оператори да имаат флексибилност да го организираат возењето и времето за одмор во текот на четиринеделниот референтен период и предлага исклучоци за автобускиот туризам и подобрени услови за возачите. Предлозите се составен дел од дебатата на Европскиот парламент за идните правила за времето на возење и времето за одмор на ЕУ, како што е предложено во рамките на Европскиот пакет за мобилност. Целта на предлозите на ИРУ е да се обезбедат оптимални безбедносни, работни и оперативни усло-

ви за возачите и компаниите, како и да се гарантираат ефикасни услуги за логистика и мобилност за европските бизниси, граѓаните и туристите. Од ИРУ е предложено и ограничено, јасно опишано продолжување на дневно возење за да им се овозможи на возачите да стигнат до соодветно сместување, како и практично решение за рачно регистрирање на граничните премини на дигиталниот тахограф, по пристигнувањето на првото планирано место за запирање. Важно е и дека се предлагаат три исклучоци за индустријата за туризам, вклучително и ставањето вон сила на правилото за 12 дена и воведување референтен период од 13 недели за да се одговори на сезонската природа на туристичките активности.



ПЕТРЕ ШИЛЕГОВ

Градоначалник на Град Скопје

ГЛАВНИОТ ГРАД ШТО ПОСКОРО ДА СТАНЕ ФУНКЦИОНАЛНА ЕВРОПСКА ПРЕСТОЛНИНА

Дел од шесте носечки столбови на нашата програма се однесува токму на потребата Скопје што поскоро да стане функционална престолнина на европска држава, со соодветен сообраќајно-транспортен модел и инфраструктура

» Господин Шилеков, во почетокот на оваа година, која е Вашата оценка за сообраќајот во главниот град во актуелниот момент, односно во периодот кога и временските услови знаат да бидат сериозно оптоварување на сообраќајните текови во градот?

Сообраќајот и во моментот, како и во изминатиот период, претставува сериозен проблем и од аспект на загадувањето на воздухот, и како сеопфатен генератор на проблемите поврзани со транспортните комуникации, урбанистичкиот хаос, забавувањето на економскиот развој и маргинализирањето на Скопје, во смисла на идентификација на главен град на Република Македонија во однос на преостанатите европски метрополи. Затоа, во изборната програма, дел од шесте носечки столбови се однесуваат токму на потребата Скопје што поскоро да стане функционална престолнина на европска држава, со соодветен

сообраќајно-транспортен модел и инфраструктура.

» Иако сообраќајот е втор фактор по удел во загадувањето на воздухот во Скопје, првите мерки што ги презедовте со почетокот на зимата беа токму во овој дел. Што можеме да очекуваме во периодот што следува на овој план? Дали го издиференциравте сетот на сообраќајни еко-мерки што ќе ги преземе градската управа при поголеми концентрации на ПМ 10 честички и до каде е веќе најавеното воведување еко-налепници за возилата во Скопје и пошироко, кое се очекува да даде и други ефекти во сферата на патниот сообраќај во државата?

Сообраќајот беше приоритетно опфатен, затоа што може веднаш да се дејствува во рамките на надлежностите на Град Скопје и да се спроведат мерки што не бараат долгорочни решенија. Сетот мерки за регулирање на сообраќајот на наша иниција-

тива е проследен до Владата на Република Македонија, која ги задолжи Министерството за внатрешни работи и Министерството за економија да изготват акт, со кој ќе се спроведе категоризација на моторните возила според ЕУРО- стандардите што ги исполнуваат, а при регистрацијата ќе добиваат соодветни налепници. Според видот на налепницата, тие ќе може или нема да може да се движат во одредени зони од градот, за време на поголемо загадување на воздухот.

» Една од еко-мерките е забраната, возилата за дистрибуција на стоки во центарот на Скопје во определен период од денот да не смеат да застануваат или да се паркираат на улиците и тротоарите за да се истовара стока. Оваа мерка ќе биде во сила до крајот на март, во најзагадениот период од годината, но во почетокот на оваа година предизвика жестоки реакции од трговците. Кој е Вашиот коментар за тоа?

Измената на Одлуката за дотур на стоки предизвика реакција кај трговците кои не се опфатени со неа, или кај оние што имаат сопствени паркинг-простори за до-



от, еколошкиот, но и економскиот притисок на десната страна на реката Вардар, а истовремено, ќе се развие левата страна и со тоа ќе дојде до рамномерен развој и распоредување на целокупните ресурси на целата територија на градот Скопје. Голем недостаток е тоа што нема издржана урбанистичка, сообраќајна инфраструктурна документација за развојот на овој сообраќаен прстен и затоа сме принудени да работиме на изработката на почетна урбанистичка документација, со што непотребно ќе изгубиме време за реализација на проектите.

Во рамките на посочените активности, веќе се работи на изготвување на урбанистичка документација за северниот прстен и во тек се работите околу плановите за булеварите „Хрватска“, втор дел на „Словенија“, „Црна Гора“, кои треба да резултираат со заокружена документација за мостот преку Вардар кај Тафталици. Како дел на овој опфат треба да споменам, дека од истите причини поради недостиг на документација ќе се работи и на изработката на инфраструктурни планови кои треба плански да го регулираат реализирањето на проектот за премостување на булеварот „Св. Климент Охридски“, под Калето кон таканаречената „Пластичарска улица“. Конкретна реализација е предвидена за втората фаза на булеварот „Христијан Тодоровски-Карпош“ во делот на Бутел, од крстосницата на улицата „Натанаил Кучевишки“ кон обиколницата. Овој проект ќе се работи во булеварски профил.

РЕШАВАЊЕТО НА СООБРАЌАЈНИТЕ ПРАШАЊА Е ЕДНО ОД ОСНОВНИТЕ ПРАШАЊА, КОИ СЕ ОД РЕЧИСИ СУДБИНСКО ЗНАЧЕЊЕ ЗА РАЗВОЈОТ НА ЗДРАВАТА ЖИВОТНА СРЕДИНА, НО И ЗА РАЗВОЈОТ НА СООБРАЌАЈНАТА, УРБАНИСТИЧКАТА, ПА И НА ЕКОНОМСКАТА РАЗВОЈНА ИНФРАСТРУКТУРА ВО ДЕКАДИТЕ КОИ СЕ ПРЕД НАС

тур на стока. Град Скопје организираше јавна дебата за дополнително објаснување на донесените измени на Одлуката и беа „испеглани“ сите недоразбирања при што беше разјаснето дека одредбите во измената се однесуваат само за корисниците на услугите, кои подлежат на времените режими на сообраќајниците што се пропишани за времен режим за дотур на стоки.

Ниту една мерка која води кон реално подобрување на состојбите, на почетокот нема да биде прифатена „со воодушевување“ од сите на кои се однесува, но ефектите и фактот дека од сите нас зависи здравјето и иднината на нашите деца ќе го отстранат чувството на моментално незадоволство и ќе влијаат врз заедничката свест за подобрување на состојбите со загадувањето на воздухот што го дишеме.

» **Сообраќајната инфраструктура е во фокусот и на Вашиот градоначалнички мандат. Кои се сообраќајните капитални инвестиции што ќе ги реализира Градот во периодот што следува? Кои клучни зафати може да ги посочите како исклу-**

чително значајни за подобрување и унапредување на сообраќајот во Скопје, а во чија реализација ќе учествуваат десетте скопски општини?

Не случајно во одговорот на првото прашање, со кое го отворивте интервјуте, го апострофирав проблемот со сообраќајот, како проблем кој ги генерира сите можни проблеми во престолнината на Република Македонија, од аспект на загадувањата, преку економскиот и урбаниот развој на Скопје, од една страна, а од суштествена страна, како прашање од животен интерес за сите граѓани, кои живеат и животни се поврзани со овој простор. Решавањето на сообраќајните прашања, значи, е едно од основните прашања, кои се од речиси судбинско значење за развојот на здравата животна средина, но и за развојот на сообраќајната, урбанистичката, па ако сакате и на економската развојна инфраструктура во декадите кои се пред нас. Генерално, во наредниот период планираме да се работи на развојот на северниот сообраќаен полупрстен, со што ќе се намали сообраќајни-

Исто така, сакам да напоменам дека приоритетно ќе се работи на реализацијата на проектот на поврзување на булеварот АСНОМ со булеварот „Гоце Делчев“, а ќе се работи и на урбанистичка документација за поврзувањето на улицата „Љубљанска“ со улицата „Скупи“. Во Град Скопје, исто така, ќе работиме и на изработката на документацијата за регулирање на најфреквентната крстосница кај Судската палата, со што очекуваме да се изнајде најдоброто градежно решение и за овој горлив сообраќаен проблем.

Кога зборуваме за сообраќајните проблеми, морам покрај оној со недостаток на планска документација, да го посочам и проблемот со документациско-нерегулираните изведбени решенија на тековните проекти, како и на проблемите што произлегуваат од експроприрањето на имотите што се на трасата на изведба на сообраќајни решенија од Генералниот урбанистички план. Имено, такви проблеми имаме со речиси сите проекти кои се во изведба и затоа е проблематично нивното завршување. Град

Скопје мора да изнајде решенија и во секој случај ќе ги заврши започнатите проекти за проширувањето на булеварот „Трета македонска бригада“ и довршувањето на втората фаза на булеварот „Србија“ со кружниот тек, на поранешна последна линија на бројот 24 во Кисела Вода. Во секој случај, сообраќајната инфраструктура, претставува приоритет, кој како што кажав, е основа за понатамошниот развој на метрополата во еколошка, урбанистичка и во економска смисла.

» **ЈСП – Скопје има централна позиција во функционирањето на јавниот градски превоз во нашата метропола. Со оглед на надлежностите што ги има Градот врз работењето на ова јавно претпријатие, кои се неговите носечки проекти и активности годинава што би ги издвоиле како посебно значајни за унапредување на услугите што тоа ги нуди и им ги дава на скопјани. Како гледате на улогата и учеството на приватните автобуски превозници, како и на такси-превозот во одвивањето на јавниот градски превоз во Скопје и околината?**

Јавниот превоз претставува интегрален дел и секој сегмент има суштествено значење за корисниците на услугите, како и за давателите, независно дали станува збор за ЈСП, за приватните превозници или за такси-превозниците. За да се унапреди ќе се работи на подобрување на мрежата на автобуските линии и во јавниот превоз. Предвидени се 12 милиони денари за изработка на проект кој ќе овозможи зголемување на квалитетот, удобноста и брзината на превозот на патниците во јавниот превоз. Проектот ќе овозможи бенефит за патниците, но и за превозниците.

Соочени со потребата за итни мерки за справување со загадувањето на воздухот, но и со омасовувањето на користењето на јавниот превоз, во буџетот за 2018 година, предвидовме субвенции за набавка на еколошки автобуси, кои заедно со другите субвенции, само за ЈСП изнесуваат околу 240 милиони денари и веќе е започната постапката за изготвување документација за набавка на нови еко- автобуси. Покрај јавното претпријатие, субвенции ќе добијат и приватните превозници за адаптирање на автобусите на еколошки горива, во износ од 20 милиони денари.

» **На почетокот на мандатот најавивте новини и во делот на паркирањето на лесни возила во градот. Нас посебно нè интересира кои се евентуалните новитети, идеи и размислувања во Градската управа за надминување на проблемите со паркирањето на автобусите и на тешките товарни возила, односно, за изградба на товарни терминали, на стоковни транспортни центри и паркиралишни капацитети за интермодален транспорт?**

Стационарниот сообраќај /паркирањето/ е концептуално прашање од развоен карактер и најнапред во рамките на проектот

„Смарт сити“ ќе се работи на паркирањето на патничките автомобили. Во однос на ова прашање, а во контекст на решавањето на проблемот со загадувањето на воздухот, предложив да се организира бесплатен паркинг на влезовите во Скопје за сите возила кои доаѓаат во главниот град, со што и сите кои доаѓаат во Скопје би можеле да имаат заштеда со користење јавен превоз. Што се однесува на тешките товарни возила, автобусите, дистрибутивниот центар за стоки, како што нагласив и претходно, треба конечно да се изработи финален концепт, во кој би биле вклучени државата, општините кои се на влезот во градот, но не се дел од урбанистичката градска целина, скопските општини и Град Скопје.

» **Воведувањето на ЦУКС и адаптивната контрола на сообраќајот во главниот град, во изминатите години беше посочувано како конечно решение за сообраќајниот метеж во градот. Кое е Вашето видување за овој аспект од сообраќајот во Скопје и што може да најавите на овој план за годинава што е пред нас?**

Центарот за управување и контрола на

сообраќајот, заедно со проектите кои планираме да ги реализираме во рамките на „Смарт сити“, ќе биде поставен на поголем број сообраќајници, што значи овој систем, за разлика од сега, ќе биде адаптиран на значително поголем број сообраќајници и крстосници во однос на сегашниот опфат.

» **Град Скопје во последниве години учествува со низа активности во големата кампања на Европската недела на мобилност, при што еден од носечките е проектот за воведување електромобилност во Скопје. Ќе се учествува ли и годинава во оваа европска кампања и кои се активностите на кои работите во сферата на електромобилноста?**

Град Скопје има предвидено средства во буџетот за реализација на проектот Европска недела на мобилност. Проектот се реализира во соработка со невладиниот сектор и за таа намена ќе биде распишан јавен повик, со кој ќе им се овозможи на невладините организации да понудат најдобар концепт, со кој базично ќе се раздвижи свеста кај домашната јавност, а ќе може успешно да нè презентира и пред меѓународ-

**ЗАЕДНИЧКАТА МИСИЈА, И ЗА НАС КОИ ГО РАКОВОДИМЕ
ГРАДОТ И ЗА ОНИЕ КОИ НИ ЈА ДАДОА ДОВЕРБАТА,
НО И ЗА ПРИВАТНИОТ СЕКТОР КАКО ЈАСНО
ИЗРАЗЕНА КОРПОРАТИВНА СВЕСТИ, Е ДА РАБОТИМЕ
НА ИДЕНТИФИКАЦИЈАТА НА СКОПЈЕ КАКО ЕВРОПСКА
МЕТРОПОЛА, ПРИ ШТО НАЈГОЛЕМ БЕНЕФИТ БИ ИМАЛЕ
ГРАЃАНИТЕ, НО И БИЗНИС-СЕКТОРОТ**



ната јавност. Концептот ќе биде познат по изборот на проектното решение, а во колкава мера ќе се темели на електромобилноста зависи од невладините организации кои ќе аплицираат со сопствени концепти на јавниот повик.

» Пред извесно време, во Град Скопје беше формирано координативно тело, кое имаше за задача да утврди приоритетни мерки за подобрување на безбедноста во сообраќајот на улиците и патиштата во главниот град. Во тој контекст, каква беше состојбата со безбедноста во сообраќајот во Скопје минатата година и што ќе преземете за нејзино подобрување во наредниот период?

Безбедноста во сообраќајот, покрај заштитата на животната средина, е една од основните идеи водилки во програмата за „Животот во Скопје“ и независно од органската поставеност на организацијата, целосно ќе биде застапена во сите сообраќајни, урбанистички, еколошки, социјални, образовни и други активности на Град Скопје во мојот мандат. Во наредниот период ќе биде разгледана и функционалната поставеност на Координативното тело за безбедност во сообраќајот и во рамките на генералните заложби за максимална безбедност, пред сè на учениците и пешаците во сообраќајот, а ќе се изнајде и организационо решение кое ќе биде промовирано пред јавноста и пред Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот.

» Од Град Скопје веќе во неколку наврати беа реализирани заеднички активности со транспортната асоцијација СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ што резултираше и со меѓународна валоризација од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, најголемата транспортна асоцијација во светот. Ќе продолжи ли ваквата меѓусебна соработка и каде ги гледате евентуалните потенцијални можности и сегменти каде што таа може да се остварува?

Град Скопје во наредните четири години ќе поддржува иницијативи и ќе иницира проекти кај приватниот сектор и заедно со невладините организации, и на домашен и на меѓународен план, кои се во интерес на граѓаните. Заедничката мисија, и за нас кои го раководиме градот и за оние што ни ја дадоа довербата, но и за приватниот сектор како јасно изразена корпоративна свест, е да работиме на идентификација на Скопје како европска метропола, при што најголем бенефит би имале граѓаните кои ќе живеат во град за сите, со точно утврдени стандарди за здрава животна средина, град без смог, град со чиста енергија, здрав за сите, особено за нашите поколенија. Доколку заеднички ги постигнеме поставените цели, бизнис-секторот, исто така, ќе има корист затоа што развојот ќе го диктира токму овој општествен сегмент, кој дефинитивно ќе го заземе реалното место кое му припаѓа.

Ј.Б.

Раздвиженост меѓу грчките надлежни органи за подобрување на патната комуникација со Македонија



ИНТЕНЗИВИРАНИ ПОДГОТОВКИТЕ ЗА ОТВОРАЊЕ НА ГРАНИЧНИОТ ПРЕМИН ПРЕСПА

На средба на неколку министерства од грчката влада, е разговарано да се подготват за отворање на граничниот премин Маркова Нога – Герман – Преспа, за што на грчка страна треба да се изгради пат, како и царинска испостава и инсталација на систем за контрола на пасоши

Грчките надлежни органи конечно покажуваат интерес за ставање во функција на граничниот премин Преспа што е повеќегодишно барање на локалните жители од двете страни на границите на Македонија и Грција, но и пошироко. Имено, на 12 јануари во Атина се одржа средба на преставници на повеќе грчки министерства, меѓу кои и на инфраструктура и транспорт со цел да се подготват за отворање на граничниот премин Маркова Нога – Герман – Преспа, при што е разговарано да се изгради пат, како и царинска испостава и инсталација на систем за контрола на пасоши. Сите учесници на состанокот ја истакнале важноста на проектот за локалната економија и за зајакнување на односите помеѓу Грција и Македонија. Во однос на финансирањето на проектот, намерата е да се искористат средства од прекуграничната програма помеѓу Македонија и Грција.

– Разговорите се фокусираа на неопходната подготовка за да се обезбеди пристап до преминот Преспа преку езеро и

копно. Затоа е потребно да се изгради пат, како и објекти во кои ќе бидат сместени царинската служба и пасошката контрола – соопштија од грчкото МНР. Затворениот граничен премин Маркова Нога во Преспа на македонско-грчката граница од македонска страна, односно граничниот премин во близина на селото Герман на грчка страна – веќе подолго време е оптоварување и проблем за подобрување на сообраќајната комуникација помеѓу двете земји. Притоа, со оглед на тоа дека постојната патна инфраструктура е добра и се протега сè до границата со Грција, Македонија досега искажуваше подготвеност да го отвори овој граничен премин. Од друга страна, Грција не беше подготвена целосно да соработува околу ова прашање и да го подготви граничниот премин од својата страна, поради што имаше реперкусии и последици како од сообраќаен, така и од туристички аспект во преспанскиот регион, кој се протега во двете држави.

Ј.С.Б.



ИНВЕСТИЦИИ ОД 272 МИЛИОНИ ЕВРА ЗА ИЗГРАДБА, РЕКОНСТРУКЦИЈА И ОДРЖУВАЊЕ НА ПАТИШТАТА

Инвестиции од 16,7 милијарди денари или околу 272 милиони евра се предвидени со Годишната програма за изградба, реконструкција, рехабилитација и одржување на државните патишта за 2018 година на Јавното претпријатие за државни патишта, што беше усвоена на владина седница третата недела од јануари. Со оваа Програма и наведените инвестиции во неа, како што соопшти Министерството за транспорт и врски, „Владата интензивно ќе продолжи со изградба и реконструкција на патната инфраструктура, со цел да се стимулира економскиот раст и развој на земјата“. Притоа, во Програмата на ЈПДП, информира Министерството, се опфатени изградба и обнова на патиштата од сопствени средства на ЈП за државни патишта, како и продолжување на тековните проекти за изградба на автопатите Кичево – Охрид и Миладиновци – Штип, односно реализација на зафати со заем од Ексим банка, како и со средства обезбедени од Светска банка и од Европската банка за обнова и развој (ЕБОР).

Од сопствени средства на ЈП за државни патишта, меѓу другите најавени се градежни работи на делницата Опае – Бељановце – Станчиќ, продолжување и рехабилитација на делницата Неготино – Демир Капија, доизградба на регионалниот пат Крак 1 – (Фаза 2) на потег фабрика Вевчанка – Здравствен дом Вевчани, како и рехабилитација на делницата Охрид кај бензинската пумпа Билјанини извори – Коњско, Сарај – Групчин, Петровец – Миладиновци и Кадино – Хиподром, Битола – Новаци, Петровец – Катланово, Берово – Струмица. Со овие средства е предвидена и изградба на наплатни станици на автопати (преод Кадрифаково – Арбиново), санација и изградба на мостови, санација на свлечишта, осветлување на повеќе клучки и мостови, поставување на сообраќајна сигнализација и опрема на патиштата.

Во Програмата на ЈПДП се опфатени изградба и обнова на патиштата од сопствени средства на претпријатието, како и со заем од Ексим банка и со средства обезбедени од Светска банка и од Европската банка за обнова и развој (ЕБОР)

литација на делницата Охрид кај бензинската пумпа Билјанини извори – Коњско, Сарај – Групчин, Петровец – Миладиновци и Кадино – Хиподром, Битола – Новаци, Петровец – Катланово, Берово – Струмица. Со овие средства е предвидена и изградба на наплатни станици на автопати (преод Кадрифаково – Арбиново), санација и изградба на мостови, санација на свлечишта, осветлување на повеќе клучки и мостови, поставување на сообраќајна сигнализација и опрема на патиштата.

Со заеми од Светска банка се планирани активности, како изградбата на експресен пат Ранковце – Крива Паланка, реализација на проект за проценка на безбедноста на патиштата – ИРАП, потоа ќе се работи и на државните патишта Делчево – Звезгор и Струмица – Ново Село – граница со Бугарија, како и на 10 регионални патишта: Младо Нагоричане – граница Пелинце, Јурумлери – Драчево, Кавадарци – Росоман, Куманово – Свети Николе, Тетово – Попова Шапка, Делчево – Пехчево, Дедели – Фурка – Богданци – Гевгелија, Берово – Винаца, Битола – Демир Хисар, Драчево – Орешани – Таор, а ќе се вршат и рехабилитации

и санација на свлечишта на неколку патни правци.

Во проектите што ќе се реализираат со пари од ЕБОР се опфатени изградба на експресните патишта Градско – Прилеп (делница Фаришка – Дреновска клисура), Штип – Кочани и Штип – Радовиш, како и реконструкција на 27 патишта, меѓу кои двата коловози на патот Катланово – Петровец, на автопатските делници Миладиновци – Петровец, Хиподром – Петровец и Миладиновци – Хиподром, како и на патните правци Пробиштип – Крупиште, Штип – Радовиш, Крива Паланка – Ранковце, Скопје – Блаци, Подмоље – Струга – Кафасан, Куманово – Свети Николе, Битола – Меџитлија...

Годишната програма на ЈПДП опфаќа и зафати за инвестициско одржување на патиштата што ќе се реализираат преку договор со ЈП „Македонија пат“, како и изработка на проектна документација и надзор над градежните работи на државните патишта, и тоа: физибилити студии, инфраструктурни проекти, студии за животна средина, основни проекти, како и надзор на изградбата и одржувањето на патиштата.

Ј.С.Б.

Продолжува градежната офанзива во патната инфраструктура



ГОДИНАВА ВО МАКЕДОНИЈА ЌЕ СЕ ВОЗИ ПО ДВА НОВИ АВТОПАТИ

Според најавите, до крајот на февруари се очекува комплетно завршување на автопатот Демир Капија – Смоквица, а најдоцна до 30 септември и на Миладиновци – Штип, со што Македонија ќе добие нови 75,2 километри автопат

По минатогодишниот застој, предизвикан поради политичката криза, годинава продолжува градежната офанзива во патната инфраструктура во Македонија, при што ќе се реализираат делници од највисоката прва категорија – автопатишта, како и магистрални и регионални патишта. Притоа, по повеќе од две децении, конечно ќе добиеме дури два автопати Демир Капија – Смоквица и Миладиновци – Штип, чија вкупна должина изнесува 75,2 километри. Со тоа, од една страна, во целост ќе се изгради патниот Коридор 10 низ нашата земја, а од друга, ќе се поврзе источниот дел на Македонија со главниот град, при што ќе бидат задоволени потребите и на граѓаните и на бизнис-заедницата.

Автопатот Демир Капија – Смоквица треба да се заврши до крајот на февруари, а на оваа делница со должина од 28,2 километри, чија изградба чини 280 милиони евра (дел европски, а дел буџетски пари) во моментот се врши дислокација на далновод, но во Неготино се гради контролниот центар за овој автопат, а со нејзиното пуштање во употреба ќе треба да профункционира

и новата наплатна рампа. Првичниот рок за отворањето на овој автопат за сообраќај беше септември 2016 година. Најдоцна до 30 септември треба да се заврши и изградбата на автопатот Миладиновци – Штип, долг 47 километри, каде што најголем дел од градежните работи на терен се веќе завршени, а првично требаше да биде готов лани во мај. Вкупната негова вредност е 206 милиони евра.

Изградбата на третиот автопат што се гради во државата, од Кичево до Охрид, чија траса е долга 57 километри е соочена со повеќе проблеми, при што министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, неодамна изјави дека неговата изградба би можела да се продолжи и за три години (првичните проценки беа дека ќе биде комплетиран најдоцна до октомври 2019 година). За таа цел, во игра е потпишување на два анекс-договори до крајот на јануари со изведувачот кинески „Синохродро“, едниот за продолжување на рокот, а другиот за дополнителните финансиски средства што ќе бидат потребни и за кои се оперира дека тој ќе го чини државниот буџет многу повеќе од досега планираните 374 милиони евра.

Завршување и на автопатот Ниш – македонска граница

До крајот на годинава се планира да биде завршена автопатската делница низ Грделичката клисура во Србија, со што Ниш и Скопје во целост ќе се поврзат со автопат. Српската влада планира наеднаш да ја пушти делницата низ клисурата, чија должина е 26,5 километри и со 33 мостови и два тунели со должина од 2,8 километри е еден од најсложените проекти што во моментот се реализираат на Балканот. Проектот со вредност од над 234 милиони евра, се реализира со финансиска поддршка од Европската инвестициска банка, а со неговото завршување во целост ќе биде изграден патниот Коридор 10 низ Србија, со што поедноставно и побрзо ќе се патува меѓу Македонија и нашиот северен сосед. Воедно и Македонија до крајот на февруари годинава ќе го комплетира овој коридор на својата територија, со отворање на делницата Демир Капија – Смоквица.

Се проектираат нови автопатишта

Владата со Министерството за транспорт и врски и ЈПДП во буџетот за оваа година предвидува средства за проектирање на автопатот од Гостивар до Кичево, но и за автопатот од Скопје до граничниот премин Блаце. За автопатот Гостивар – Кичево, чија должина изнесува 42 километри и кој беше најавуван неколкупати од претходната влада, сè уште нема рокови кога би почнал да се гради ниту се обезбедени средства зашто тој минува низ тежок планински предел. За автопатот до косовската граница, кој е еден од најголемите барања на бизнис-заедницата, плановите се да влезе во реализација до крајот на годинава. По репроектирањето на неговата траса во должина од 13 километри, ќе се решат неколку недоумици во однос на веќе подготвената документација. Овој автопат ќе треба да се поврзе на автопатот „Арбен Џафери“, кој во моментот се гради на косовската страна на патеотот од Приштина до граничниот премин Блаце.



Инаку, кога станува збор за патните поврзувања во овој дел на државата, се смета дека значаен предизвик за нашата земја може да биде албанскиот „Патот на Арбр“, кој предвидува патниот Коридор 8 да се помести на граничниот премин „Блато“ кај Дебар, при што ваквата автопатска траса би минувала низ Националниот парк „Маврово“ и би се поврзала директно со Гостивар.

Се модернизираат наплатните станици на автопатите од Коридорот 10



КОНЕЧНО ЌЕ СЕ ВОВЕДЕ ЕЛЕКТРОНСКАТА НАПЛАТА НА ПАТАРИНИТЕ

Во почетокот, користењето на автопатите ќе може да се плаќа комбинирано, односно како досега, во кеш, но и со електронска, односно со припејд-картичка

До крајот на годинава на наплатните станици на автопатските делници на Коридорот 10 во Македонија ќе се воведат електронски систем за наплата на патарина. Притоа, во почетокот, за користењето на автопатиштата ќе може да се плаќа комбинирано, односно како досега, во кеш, но и со електронска, односно со припејд-картичка, за што досега се набавени 500.000 картички, чија цена ќе се движи помеѓу едно и две евра. На секоја патарина ќе има плаќање и со пари и со картички, при што картичката ќе биде со вредност од 500 до 1.000 денари и ќе се надополнува (со нив патарините ќе бидат за 10 % поевтини од плаќањето во кеш), а притоа нема да има издавање на фискални сметки и нема да има застои на наплатните станици. Истовремено, за возилата кои се постојано на пат (камиони и комбиња на фирми, кои вршат достава) нема да се воведуваат вињети туку т.н. тагови за електронска наплата што ќе ги чита сензор поставен на електронската порта на патарината на најмногу 30 метри оддалеченост. Цената за нив ќе биде од 10 до 20 евра и ќе се надополнуваат со фактура.

Електронската наплата на патарините, како што посочуваат министерот за транс-

порт и врски, Горан Сугарески и директорот на ЈП за државни патишта, Зоран Китанов, ќе го направи патувањето по Коридорот 10 побрзо, но и поевтино, а истата процедура ќе се спроведе и за патарините од Коридорот 8, и тоа најдоцна до 2019 година. Министерството и ЈП веќе ги издадоа потребните дозволи за модернизација на наплатните станици на Коридорот 10, проект што чини околу 18.720.000 евра, од кои 2.860.000 евра се од буџетот на Република Македонија, а 15.860.000 евра се обезбедени од Европската банка за обнова и развој.

– Наплатната станица на Романовце кај Куманово е во завршна фаза. Во тек се и градежните работи на наплатната станица кај Сопот, на наплатната станица од другата страна на Велес, како и на наплатните станици кај Градско и Петровец – истакна Сугарески, според кого, на патарините ќе се направи проширување со по неколку ленти, со цел да се избегнат сите тесни грла во сообраќајот што ги има во шпицот на сезоната во летниот период.

Китанов, појасни дека целта е Коридорот 10 до крајот на годинава, а двете наплатни станици кај Велес до почетокот на летната сезона, да бидат како што бараат граѓаните со повеќе ленти, односно да би-

дат со пет ленти. Воедно, тој најави дека ќе ги издаде и дозволите за наплатните станици за новиот автопат Демир Капија – Смоквица, односно за наплатните станици кај Демир Капија и Гевгелија.

– Со тоа сообраќајот на целиот Коридор 10 од Куманово до Гевгелија ќе биде без застој со современи наплатни станици, со електронско плаќање – појаснува Китанов, според кого, се работи и на софтверскиот дел за Коридорот 8.

– Веќе е завршен тендерот и во фаза на изведба се нови 30 кабини на Коридор 8, а ќе се заменат постојните и оштетените настрешници. Сето тоа ќе се реновира во модерен стил, ќе бидат унифицирани и ќе се воведат електронска наплата на патарините и на овој Коридор 8 – најави Китанов.

Во моментот во државата функционираат 10 наплатни станици, но ќе се градат уште четири нови, две на автопатот Демир Капија – Смоквица, а другите две на Миладиновце – Штип.

J.C.B.

Вињетите полека „возат“ во историјата



Според директорот на хрватските автопатишта, Борис Хузјан, на ниво на цела ЕУ се подготвува промена на системот за наплата за користење на автопатиштата

– По предлогот на новата директива на Европскиот парламент, планирано е во блиска иднина плаќањето на патарини да биде можно, единствено по моделот на поминати километри на автопатот, а не според наплата за одреден период на користење, вели Хузјан, и додава дека таквиот систем веќе постои во Хрватска. Хрватското ресорно министерство објавило јавен повик за покажување на интерес за изработка на студии за развој на електронскиот систем за наплата на патарините во Хрватска, при што намерата е, како што наведува Хузјан, да се подобри постојниот систем за наплата на патарините, а студијата ќе покаже која форма на електронски систем на наплата е најпогодна за автопатиштата со користењето на новите технологии.

Нов термин и процес со нови деловни можности за заедницата

Во последните неколку декади, економските системи и вниманието на економистите во светот, сè повеќе се вртат кон таканаречените неконвенционални области на економијата, во кои спаѓаат и прашањата за еколошки одржлив долгорочен развој, економски активности (производство или потрошувачка, сеедно) што се пријателски настроени кон климатските промени, намалување на обемот на употребата на необновливите природни богатства и други области од тој домен. Последнава деценија се појави и еден сосема нов термин, што традиционално не беше познат ниту во практиката ниту во теоријата – циркуларната (кружна) економија, под кој денес се подразбираат „напорите да се одржува вредноста на производите, материјалите и ресурсите, во што е можно подолг временски период, преку нивното враќање во производниот циклус на самиот крај од нивната употреба, едновременно минимизирајќи го создавањето на отпад“. Основното начело е дека колку помалку производи отфрламе, толку помалку материјали мора да екстрахираме од природата и толку е подобро за животната околина. За ова, најдобро е самиот процес да започне на самиот почеток од животниот циклус на производот, при што паметното дизајнирање на производот и на производниот процес се неопходни за да се заштедат природните ресурси и колку што е можно повеќе да се избегнат идните проблеми со управувањето со зголемениот отпад, но во рамките на тој процес да се создадат и нови деловни можности за заедницата.

Користа од циркуларната економија може да биде голема. Имено, таа нуди можности и начела за одново реоткривање на економијата, правејќи ја неа поодржлива и поконкурентна што секако ќе влијае позитивно на деловните субјекти, на голем број дејности од примарниот и од секундарниот сектор што се занимаваат со материјално производство, и конечно, на самото население. Некои од најважните такви можности се: зголемување на иновативноста и ефикасноста при производството и потрошувачката, заштита на економијата во целина и на посебните деловни активности од можен недостаток на природни ресурси и нестабилни цени, постојано подложни на промени, зголемени можности за нови локални работни места и соодветна општествена инклузија на луѓето, оптимизација на процесите на управување со отпадот што ќе го зголеми рециклирањето и ќе ги намали депониите, заштеди на енергија бидејќи намалените нивоа на производство на материјали побаруваат и помалку енергија од секаков вид, и конечно, голема корист за околината и за нејзината конзервација, вклучувајќи ја заштитата на биодиверзитетот и загадувањето на воздухот, почвата и водите.



Сл. 1 Начин на функционирање на традиционалната економија

ЦИРКУЛАРНАТА ЕКОНОМИЈА – ГОЛЕМА КОРИСТ ЗА ПООДРЖЛИВА И ПОКОНКУРЕНТНА ЕКОНОМИЈА

Основното начело на циркуларната (кружната) економија е дека колку помалку производи отфрламе, толку помалку материјали мора да екстрахираме од природата и толку е подобро за животната околина



Автор: Проф. д-р Никола Поповски

На една графичка презентација креирана од Евростат (Eurostat) на популарен и поедноставен начин е прикажано како изгледа функционирањето на традиционалната економија (сл. 1) и како функционира циркуларната економија (сл. 2), при што разликите се јасно видливи и охрабрувачки.

Експертите на ЕУ, на пример, сметаат дека циркуларната економија покрај несомнената економска корист што ја носи со

себе, има и многу силна синергија со пошироките општествени цели, како што се оние за намалување на климатските промени и заштеда на енергијата, како и со целокупните принципи за одржлив раст на економиите. Затоа, и Европската комисија неодамна усвои нов и амбициозен Пакет за циркуларната економија (Circular Economy Package), со што ќе ги охрабри и помогне европската економија и потрошувачите да започнат побрз премин кон посилна и поциркуларна економија, каде што ресурсите се трошат на многу поодржлив и поекономичен начин. Пакетот содржи и финансиска помош од околу 5,5 милијарди евра од Европските структурни и инвестициски фондови (ESIF) за програмите за управување со отпадот и дополнителни 650 милиони евра за инвестиции и поддршка на циркуларната економија на национално ниво кај земјите членки, или вкупно, значителна сума од над шест милијарди евра.



Сл. 2 Начин на функционирање на традиционалната економија

предводат процесите на рециклирањето на отпадот од градежништвото и дејноста на рушење на објекти со 88 %, понатаму рециклирање на амбалажата со 66 %, па комуналниот отпад со 46 %, пластичните пакувања со 40 % итн.

Резултатите од политиките за востановување на циркуларна енергија се видливи и кај потрошувачката на енергија. Во 2016 година, енергијата од обновливи извори во делот на вкупната енергија што се троши во ЕУ е зголемена на 17 % и продолжува да расте. Во 2004 година, на пример, тој дел изнесуваше само 8,5 %. Од Табелата 1 може да се види напредокот на економиите во Европа на тоа поле. Целта е до 2020 да се дојде до 20 % енергија од обновливи извори, а до 2030 година до 27 %.

Несомнено е дека претстои тивка и сигурна транзиција кон т.н. циркуларна (кружна) економија што ќе донесе многу нови можности за економиите и граѓаните. Таа е неизбежна на патот кон модернизација и трансформација на производството и животот во правец на поодржлив развој што ќе води сметка за природата и животната средина.

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА НЕОДАМНА УСВОИ НОВ И АМБИЦИОЗЕН ПАКЕТ ЗА ЦИРКУЛАРНТА ЕКОНОМИЈА, КОЈ СОДРЖИ ЗНАЧИТЕЛНА СУМА ОД ШЕСТ МИЛИЈАРДИ ЕВРА ФИНАНСИСКА ПОМОШ ЗА ОВАА НАМЕНА ЗА ЗЕМЈИТЕ ЧЛЕНКИ НА ЕУ

За следење на напредокот кон циркуларна економија на националните економии претставени се десет индикатори поделени во четири групи, со цел да ги опфатат главните елементи на циркуларната економија: а) производство и потрошувачка (1. самодоволност на сировините за производството во ЕУ, 2. зелени јавни набавки, 3. создавање на отпад, 4. отпад од храна); б) управување со отпад (5. степен на рециклирање, 6. специфични видови на отпад), в) секундарни сировини (7. придонесот на рециклираните материјали кон побарувачката за сировини, 8. трговијата со рециклирани сировини помеѓу економиите на ЕУ и трети земји) и г) конкурентност и иновативност (9. приватни инвестиции, нови работни места и бруто-новододадена вредност во циркуларната економија, 10. патенти што се однесуваат на рециклирањето и секундарните сировини како дел од вкупните патенти).

Според последните податоци на ЕУ и Евростат, а коишто се однесуваат за 2014 година, ЕУ-секторите што ѝ припаѓаат на циркуларната економија, создале значителни 141 милијарда евра новоододадена вредност што било за 6,1 % повеќе одошто во 2012 година. Денес, рециклираните материјали во ЕУ обезбедуваат околу 10 % од побарувачката за материјали. Охрабруваат податоците на одделни видови отпад, каде што

	2004	2013	2014	2015	2016	2020 target
EU	8.5	15.2	16.1	16.7	17.0	20
Belgium	1.9	7.5	8.0	7.9	8.7	13
Bulgaria	9.4	19.0	18.0	18.2	18.8	16
Czech Republic	6.8	13.8	15.0	15.0	14.9	13
Denmark	14.9	27.4	29.6	31.0	32.2	30
Germany	5.8	12.4	13.8	14.6	14.8	18
Estonia	18.4	25.6	26.3	28.6	28.8	25
Ireland	2.4	7.7	8.7	9.2	9.5	16
Greece*	6.9	15.0	15.3	15.4	15.2	18
Spain	8.4	15.3	16.1	16.2	17.3	20
France	9.5	14.1	14.7	15.1	16.0	23
Croatia	23.5	28.0	27.8	29.0	28.3	20
Italy	6.3	16.7	17.1	17.5	17.4	17
Cyprus	3.1	8.1	8.9	9.4	9.3	13
Latvia	32.8	37.1	38.7	37.6	37.2	40
Lithuania	17.2	22.7	23.6	25.8	25.6	23
Luxembourg	0.9	3.5	4.5	5.0	5.4	11
Hungary	4.4	16.2	14.8	14.4	14.2	13
Malta	0.1	3.7	4.7	5.0	6.0	10
Netherlands	2.0	4.8	5.5	5.8	6.0	14
Austria	22.5	32.4	33.0	32.8	33.5	34
Poland	6.9	11.4	11.5	11.7	11.3	15
Portugal	19.2	25.7	27.0	28.0	28.5	31
Romania	16.3	23.9	24.8	24.8	25.0	24
Slovenia	16.1	22.4	21.5	21.9	21.3	25
Slovakia	6.4	10.1	11.7	12.9	12.0	14
Finland	29.2	36.7	38.7	39.2	38.7	38
Sweden	38.7	52.0	52.5	53.8	53.8	49
United Kingdom	1.1	5.7	7.0	8.5	9.3	15
Iceland	58.9	71.6	70.4	70.2	72.6	64
Norway	58.1	66.9	68.6	68.4	69.4	67.5
Albania	27.8	33.2	31.5	34.4	37.1	38
Montenegro	-	43.7	44.1	43.1	41.5	33
Republic of Macedonia	15.7	18.5	19.8	19.5	19.2	28

- Data not available

The source dataset can be found here.

- not applicable

* 2016 data for Greece estimated by Eurostat

Делот на енергија од обновливи извори во држави од Европа 2004 – 2016 (како % од бруто-финалната потрошувачка)

„Бал – Комерц“ од Скопје



ПОВЕЌЕ ОД УСПЕШНА ТРАНСПОРТНА ПРИКАЗНА ЗАПОЧНАТА СО САМО ЕДНО ВОЗИЛО

Транспортна приказна, со елементи дури и за филмско сценарио, е историјата за настанувањето и развојот на транспортната фирма „Бал – Комерц“ од Скопје, која денес е една од водечките во Република Македонија. Станува збор за транспортер од категоријата на семејни фирми, која најмногу го привлекува вниманието на јавноста и предизвикува почит и кај обичните граѓани, но и во фелата, односно во транспортната дејност, каде што сите меѓусебно често критички се гледаат и оценуваат. Високите оценки за „Бал-Комерц“, фирма основана во 1993 година од двајцата сопружници Благоја и Луиза Велковски, се и поради фактот што фирмата стартуваше со само едно возило. До ден-денешен таа е управувана од потесното семејство Велковски, а денес има 60-тина вработени, со чија помош интензивно се развива во уште подобра компанија, со интенција освојување на пазарот на транспортни и логистички услуги на глобално ниво.

– Можеби за некогаш ќе звучи нескромно, но фактите зборуваат дека „Бал-Комерц“ ДОО е една од водечките транспортни компании во Македонија и е пример за успешно развивање од фирма, која почна со

Овој скопски транспортер, кој денес е еден од водечките во земјата, стартуваше во 1993 година, и тоа со едно возило, а денес има респектабилен возен парк од над 40-ина возила, од кои повеќето се со највисоките „ЕУРО 5 и 6“ стандарди

едно возило до моменталниот возен парк, кој располага со над 40-ина возила. Имено, возниот парк на друштвото се состои од околу триесет „ЕУРО 5 и 6“ влечни возила

со полуприколки, пет комби-возила, исто толку соло товарни возила и преостанати помали превозни средства, потребни да ги постигне највисоките можни стандарди



во нашата секојдневна работа и да го задржиме квалитетот на нашите услуги. Ентузијастичкиот развој, во сферата во која сме, ни помогна да развиеме најпрофесионални солүции за денешните клиенти, на кои им нудиме искуство и експертиза во глобалните услуги за управување со логистиката и транспортот. Нашите клиенти можат да побараат услуга за реализирање на збирен како и комплетен транспорт, сето тоа надополнето со нашата експертиза и познавање на работата и способност да се изнаоѓа вистинското решение за множеството барања, со кои се соочуваме постојано – вели Жарко Велковски, менаџер на „Бал-Комерц“, кој како своевидна круна на успехот на овој наш превозник го наведува минатогодишното одбележување на 25-годишнината од основањето на компанијата, кое „Бал – Комерц“ го круниса со отворањето на својот нов Логистички центар со административна зграда, сервис за возилата, кој се простира на 6.000 метри квадратни и магацински простор.

има сопствен Логистички центар, деловна зграда за административни потреби, сопствен Сервисен центар, но и бензинска станица и мијална за возилата. Во секој од центрите е вработен висококлучен кадар, кој секојдневно се справува со сите предизвици во оваа и тоа како тешка и напорна бранша – нагласува Велковски, кој додава и дека расположивите деловни капацитети, вработените и секако мошне солидниот возен парк се основен предуслов за успешно работење, но не треба да се заборават ни клиентите, а ниту партнерите со кои соработуваат.

– Уживаме во успешното долгогодишно работење со преку 300 актуелни клиенти од високопрофилни бизниси и организации, кои се потпираат на нашата експертиза во областите што се однесуваат на логистиката и транспортот на домашниот пазар и широм Европа. Главен делокруг на работењето на нашата компанија сепак, останува увозот и извозот од Македонија, Албанија и Косово за Скандинавија, Нордик, Балтик

биент на дејствување и функционирање на „Бал – Комерц“, сепак, инсистираме на барањето одговор и оценка за севкупното економско милје во државата, во регионот и пошироко, како и за евентуални предлози за унапредување на македонскиот патен транспорт и севкупно на состојбите во македонската економија.

– Сметајќи дека нашата работа носи свеж девизен капитал во државата, а немаме никаква помош, би биле благодарни барем кога би се оправила патната инфраструктура, на која ете, се работи, но некако сè оди бавно. Понатаму, би било добро да се размислува во насока на отворање на школи, кои би калеле едуцирани кадри со up-to-date вештини и знаења од нашава бранша. Во земја, во која се бара работа, ние кубуриме во пронаоѓање едуциран кадар, кој ќе може да работи во оваа дејност. Пригудени сме да користиме сопствени средства за обука и тренинг на идните вработени, почнувајќи да не речам од нула. Тука е секако и секогаш актуелното прашање за

ЛАНИ, СКОПСКИ „БАЛ – КОМЕРЦ“ ЈА КРУНИСА 25-ГОДИШНИНАТА ОД СВОЕТО РАБОТЕЊЕ СО ОТВОРАЊЕТО НА НОВ ЛОГИСТИЧКИ ЦЕНТАР, СО АДМИНИСТРАТИВНА ЗГРАДА, СЕРВИС ЗА ВОЗИЛАТА, КОЈ СЕ ПРОСТИРА НА 6.000 МЕТРИ КВАДРАТНИ И МАГАЦИНСКИ ПРОСТОР ВО ИНДУСТРИСКАТА ЗОНА ВИЗБЕГОВО, КРАЈ СКОПЈЕ



Практично, ова е нов деловен комплекс на компанијата, лоциран во индустриската зона Визбегово крај Скопје, со кој значително е зголемен капацитетот и способностите на „Бал – Комерц“, со што таа денес ги има сите предуслови за уште побрз развој на македонскиот, но и на меѓународниот транспортен пазар, каде што се ценат пред сè квалитетот и вистинските вредности на секој деловен субјект.

– Како што кажав, компанијата сега

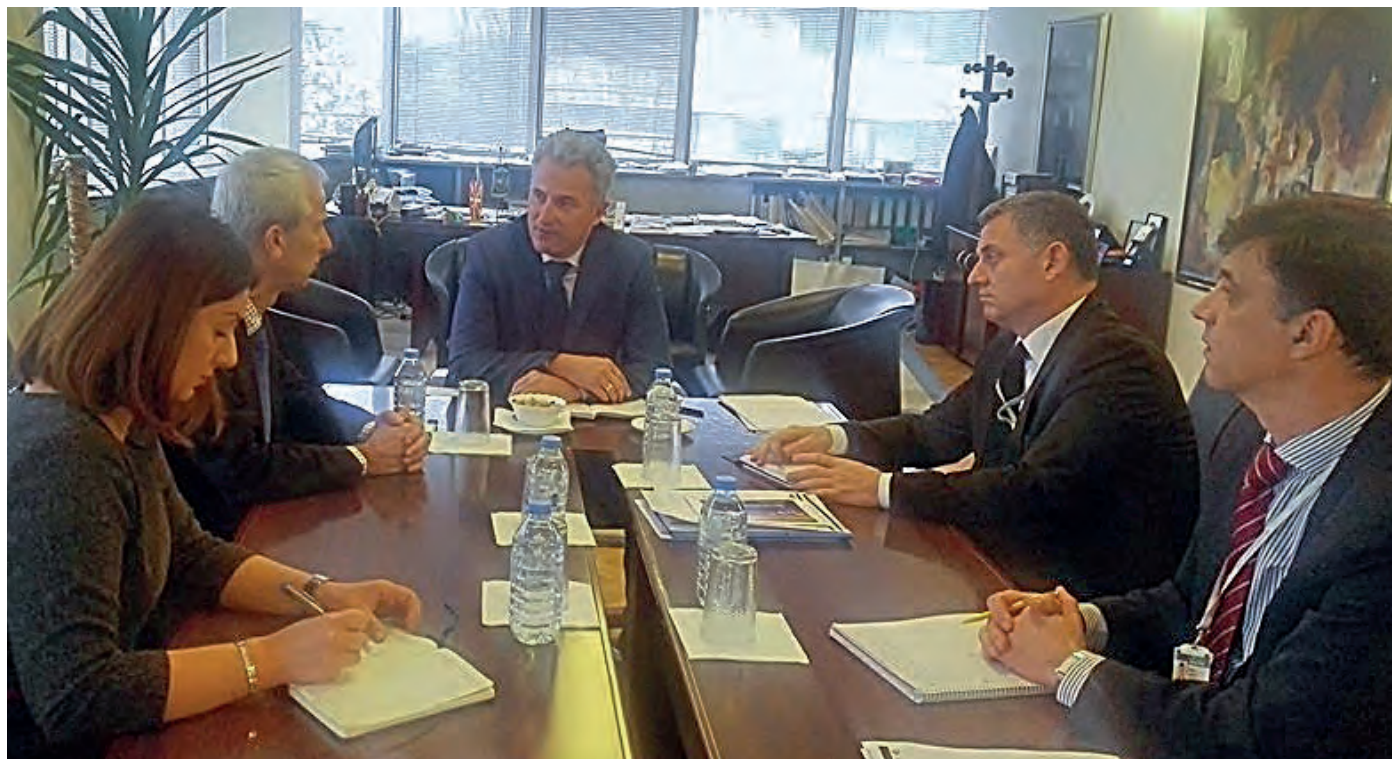
и Западна Европа, со збирни и комплетни утовари. Исто така, имаме и партнери со кои работиме уште од самиот почеток на нашето постоење. Поради посветеноста на обезбедување безбедна и сигурна транспортна услуга за нашите клиенти, очекувањата ни се зголемување на нивниот број со константно висококвалитетна услуга и фер и конкурентни цени – потенцира Велковски.

Во ваков респектабилен деловен ам-

меѓународните дозволи за транспорт. Ете, се почна со промени на веќе застарените системи, па да видиме каков ќе биде „аут-камот“ од сето тоа – вели на крајот Жарко Велковски, менаџерот на скопската транспортна компанија „Бал-Комерц“, која ја претставуваме на страниците на нашето списание со оваа повеќе од успешна транспортна приказна.

Ј.Б.

Директорот на Царинската управа, Танасоски, се сретна со холандскиот амбасадор Ваутер Пломп



КАКО МОШНЕ УСПЕШНА Е ОЦЕНЕТА СОРАБОТКАТА ПОМЕЃУ ЦАРИНСКИТЕ СЛУЖБИ НА ХОЛАНДИЈА И МАКЕДОНИЈА

На 17 јануари 2018 година, во просториите на Царинската управа беше остварена работна средба помеѓу директорот на Царинска управа на Република Македонија, Ѓоко Танасоски и амбасадорот на Кралството Холандија во нашата земја, Вилем Ваутер Пломп. На средбата што се одржа во просториите на Царинска управа во Скопје, беа истакнати придобивките од досегашната успешно спроведена билатерална соработка помеѓу царинските служби на Холандија и Македонија, која датира од 2003 година. Истовремено, на заедничко задоволство, се констатираа резултатите од десетгодишната соработка во периодот 2003 – 2012, со која се даде поддршка во унапредувањето на царинските постапки кај увозот за облагородување, економскиот ефект и акцизните добра, за унапредување на работата на царинската лабораторија, за воспоставувањето систем за адекватна заштита на правата на интелектуална сопственост, а и за соработката со Управата за јавни приходи и другите инспекциски органи.

По презентирањето на тековните и претстојните приоритетни и стратешки активности на Царинска управа на Република Македонија, беа разменети предлози за идни заеднички дејствувања и активности во рамките на билатералната соработка на

На средбата беа разменети предлози за проширување на билатералната соработка на двете царини, во однос на идното учество на Царинска управа на Холандија во идните твининг-проекти на Царинска управа на Република Македонија, потоа за поголемо учество во МАТРА-програмите за обука и за поддршка во процесот на европска интеграција

царинските служби на двете земји, како и за нејзино проширување, и тоа во однос на идното учество на Царинска управа на Холандија во идните твининг-проекти на Царинска управа на Република Македонија,

потоа за поголемо учество во МАТРА-програмите за обука и за поддршка во процесот на европска интеграција на нашата земја, и секако, на нашата Царина.



Билатерална средба помеѓу Царинска управа на Македонија и Комисијата за контрола на трговијата на Косово

РАЗГОВАРАНО Е НА ТЕМА „РЕГИОНАЛНА СОРАБОТКА НА ПОЛЕТО НА КОНТРОЛА НА ИЗВОЗ НА СТРАТЕШКИ СТОКИ“

На средбата беа презентирани надлежностите на Царинска управа на Република Македонија и на Комисијата за контрола на трговијата со стратешки стоки на Република Косово, а беше договорено и организирање на нови заеднички активности и размена на искуства во наредниот период



Претставници на Царинска управа на Република Македонија и на Комисијата за контрола на трговијата со стратешки стоки на Република Косово пред крајот на минатата година остварија билатерална средба на тема „Регионална соработка на полето на контрола на извоз на стратешки стоки“. На средбата што се одржа во просториите на Царинска

управа на Македонија во Скопје, беа презентирани надлежностите на македонската царинска управа во областа на контролата на стоките и технологиите за двојна употреба, како и во областа на вооружувањето и воената опрема и надлежностите на Комисијата за контрола на трговијата со стратешки стоки на Република Косово. Исто така, се дискутираше за процедурите

за размена на информации, за електронските системи за издавање на дозволи и за практиката во идентификувањето на стратешките стоки.

На барање на претставниците на Комисијата за контрола на трговијата со стратешки стоки на Косово, на средбата беше презентирани Едношалтерскиот систем за дозволи за увоз, извоз и транзит на стоки и тарифни квоти – EXIM во нашата земја, преку кој се овозможува поднесување на електронско барање како и електронско издавање на дозволи. Притоа, беше посочено дека преку EXIM- системот увозниците имаат можност електронски да поднесуваат барања за распределба на тарифните квоти, достапни согласно со трговските договори склучени од страна на Република Македонија.

На средбата, претставниците на двете страни (на Царинска управа на Република Македонија и на Комисијата за контрола на трговијата со стратешки стоки на Република Косово) изразија задоволство од досегашната меѓусебна соработка и во насока на нејзиното натамошно унапредување и развој во наредниот период беше искажана обострана заинтересираност за организирање на нови заеднички активности и размена на искуства што ќе биде од полза за двете страни.



АМЕРИТ

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE

IRU

[ФЕВРУАРИ]

ВОЗАЧИ

ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	08.02.2018
ОБУКА	Вторник,	13.02.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Среда,	21.02.2018

УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА	Петок,	02.02.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	09.02.2017
ОБУКА	Четврток,	15.02.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	22.02.2017

АДР

ОБУКА	Понеделник,	05.02.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Понеделник,	12.02.2017
ОБУКА	Петок,	16.02.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	23.02.2017

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Петок,	16.02.2017 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	23.02.2017

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

По три години работа на имплементацијата на системот eCall за тешки товарни возила (HGV) и автобуси на долги растојанија



I_HeERO ПРОЕКТОТ ЈА ПРЕТСТАВИ АПЛИКАЦИЈАТА ЗА БЕЗБЕДНОСТ НА ПАТИШТАТА НА E-CMR

Додека дигиталните транспортни документи, како што е e-CMR, најавуваат подобрување на ефикасноста на логистичките синџири, тие исто така стануваат клучен елемент во подобрувањето на безбедноста на патиштата

Проектот I_HeERO завршува по три години интензивна работа на теоретската и практичната имплементација на системот eCall за тешки товарни возила (HGV) и автобуси

на долги растојанија. Меѓународната унија за патен транспорт (IRU) го предложи електронскиот товарен лист (e-CMR) како најдобро средство за пренос на информациите за транспортираниот товар до одговорните

за итни случаи. Користењето на еден единствен формат на податоци јасно ќе го олесни усвојувањето на eCall за HGVs и може да стане стандард. Решенијата беа прикажани за време на демонстрацијата I_HeERO организирана од IRU во октомври 2017 година на различни локации во Европа.

Со задоволство гледаме дека многу заинтересирани страни ја потврдија потребата за спроведување на eCall во HGVs. Беше потврдено од спасувачките служби, патните власти и транспортните оператори дека имплементацијата на eCall во HGV има висок потенцијал за спасување на животите. Официјалното признавање и усвојување на протоколот e-CMR може значително да го олесни распоредувањето и да ги зголеми придобивките од eCall за HGVs. Проектот I_HeERO е пример за проект финансиран од ЕУ, кој успешно ги надминува областите на логистичка ефикасност и безбедност на патиштата – истакна Горазд Мариниќ, раководител на IRU-проектите и контакт за проектот I_HeERO на IRU.

Системите за итни повици за случајни несреќи (eCall) се итен повик (112), генериран рачно од страна на патникот на возилото или автоматски преку активирање на сензорите во возилото по судир. Кога е активиран, системот eCall воспоставува гласовна врска директно со релевантната јавна сигурна одговорна точка (PSAP), обезбедувајќи автоматски минимален пакет на податоци (MSD), како што се локацијата и другите податоци за возилото. Услугата eCall ги користи заедничките европски стандарди дефинирани од ETSI и CEN. I_HeERO е кофинансиран од Европската Унија преку Програмата за поврзување на Европа (CEF).

С.П.Т.

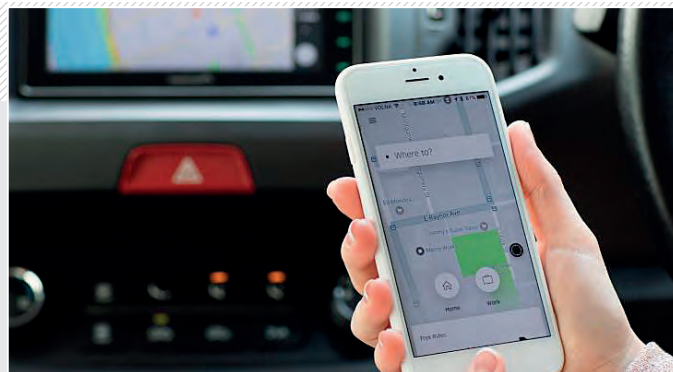
Одлука на Европскиот суд на правдата (ЕСП)

Транспортните посредници се даватели на услуги

Одлуката ја поддржува долготрајната позиција на ИРУ, во која се наведува дека давателите на иста транспортна услуга треба да бидат предмет на исти правила

Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ) ја поздравил одлуката на Европскиот суд на правдата (ЕСП) со која се појаснува дека трговските посредници во трговијата (CTIs), Uber во овој случај – не се само пасивни онлајн посредници туку спаѓаат во областа на транспортот и мора да се усогласат со соодветните прописи. Одлуката се очекува да има влијание врз голем број платформски компании во транспортниот сектор во Европа и пошироко и таа ја поддржува долготрајната позиција на ИРУ, во која се наведува дека давателите на иста транспортна услуга треба да бидат предмет на исти правила. Таксито и индустријата за изнајмување, особено, треба да имаат јасни правила и еднакво поле за натпревар, кое обезбедува висококвалитетна, достапна и безбедна мобилност за сите.

Во областа на мобилноста, секторот за такси и за изнајмување беше еден од првите што ги прифатија иновациите и новите технологии. Ова доведе до развој на нови деловни практики, кои ја предизвикаа постојната регулаторна рамка и наоѓање на решение, кое им овозможува на традиционалните и на новите добавувачи на транспортни услуги да се натпреваруваат на фер-начин, додека ги исполнуваат стандардите за квалитет на услугите. Одлуката на ЕСП создава јасна рамка и насока за



законодавците, спроведувачите и пошироката такси-индустрија како и индустријата за изнајмување – вели Олег Камберски, шеф на патничкиот сообраќај во ИРУ.

Врз основа на принципот „иста услуга, исти правила“, таксистите и автомобилите за наем, со група на возачи и ИРУ развија насоки за тоа како да се справат со CTIs и да направат јасна разлика помеѓу вистинските учесници во размената и оваа нова категорија комерцијални играчи – CTIs, кои нудат или ги олеснуваат комерцијалните транспортни услуги. Како што и се очекуваше, пресудата на Судот го следеше мислењето на генералното право објавено во мај минатата година, во кое се наведува дека Uber треба да се класифицира и да се регулира како транспортна услуга.

Од 6 до 8 ноември во градот Мускат во Оман



ИРУ СВЕТСКИ КОНГРЕС НА ТЕМА „ИНОВАЦИИ ВО ДВИЖЕЊЕ“

„Иновации во движење“ е генералната тема на годишниот Светскиот конгрес на Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), што ќе се одржи од 6 до 8 ноември во градот Мускат во Оман. Конгресот ќе претставува единствена платформа за глобалните носители на одлуки за размена на идеи, дебатирање за решенија за голем број прашања и предизвици во оваа област, како и за функционирањето на транспортната индустрија во иднина. Покрај високи претставници на ИРУ, како и лидери од земјите на Заливот, Блискиот Исток, Европа, Азија и други региони, на конгресот се очекува да учествуваат владини претставници од министерствата за транспорт и за трговија, потоа од царината и органите за мобилност, од бизнисот – транспортните оператори, мултинационални и регионални фирми, како и раководители од меѓународните организации – од главните агенции на ОН во транспортот и трговијата, други мултилатерални и невладини организации, од национални и регионални транспортни здруженија, медиуми... При тоа, најавени се повеќе од 20 интерактивни и тематски сесии, со можност за мрежно поврзување, самити на министри и извршни директори, како и специјални настани каде што учесниците ќе ја прикажат иднината на индустријата за патен транспорт.

Иновацијата отсекогаш била движечка сила во патниот сообраќај и со понатамошно подигање на границите на мобилноста, таа им овозможува на луѓето и стоките да се движат побрзо, поевтино и побезбедно. Во овој век, патниот транспорт станува сè подигитален, поповрзан и поавтоматизиран – револуцијата започна, па новите

Иновацијата отсекогаш била движечка сила во патниот сообраќај и со понатамошно подигавање на границите на мобилноста, таа им овозможува на луѓето и стоките да се движат побрзо, поевтино и побезбедно

технологии, бизнис-моделите, законите и инвестиционите стратегии, заедно со менувањето на трговските модели, на потребите на пазарот и очекувањата за декарбонизирани и нови енергетски сценарија се предизвици за индустријата, нејзините регулатори и нејзините добавувачи.

Едноставно, услугите за патен транспорт се јасно неопходни во поврзаниот свет. Сепак, оваа револуција ја става индустријата на раскрсница и нејзиниот хоризонт е нејасен. Оттука, се очекува овој конгрес на ИРУ да даде видувања и глобални решенија за некои регионални предизвици, при што прашањата кои ќе се разгледуваат се: што можеме да научиме од новите бизнис-модели, како може индустријата да прифати дигитализација и дали целосна дигитализација и автоматизација ќе значи крај на дискриминацијата на владата, потоа, како може да се транспортира стока побрзо, побезбедно и поевтино, кои глобални решенија се потребни за решавање на регионалните предизвици, како можат

транспортните бизниси да им помогнат на регулаторите да реагираат побрзо за менување на пазарните структури, како регионите и земјите можат подобро да работат заедно и секако – која е иднината на транспортната индустрија?

ИРУ, светската организација за патен транспорт, заедно со Министерството за транспорт и врски на Оман сметаат дека е време светските лидери во патниот сообраќај да се состанат за да се справат со овие главни предизвици. Изборот на Оман за домаќин на конгресот е затоа што тоа е еден од светските напредни логистички центри за трговија и транспорт, во срцето на динамичниот регион на Арапскиот залив. Од друга страна, Мускат, кој има прекрасна локација покрај Арапското Море и каде што ќе се одржи конгресот, е модерен град со одлични директни транспортни врски со регионот и со поголемите градови во Европа и во Азија.

Дополнителни информации на www.iruworldcongress.com.



РСБСП потсетува



ВАЖНИ ПРАВИЛА ВО СООБРАЌАЈОТ КОИ ВОЗАЧИТЕ НЕ СМЕАТ ДА ГИ ЗАБОРАВААТ И МОРА ДА ГИ ПОЧИТУВААТ!

Од РСБСП со уште едно потсетување до возачите за дел од сообраќајните правила и прописи, кои многу често се забораваат и не се почитуваат, а кои се особено важни за безбедноста во патниот сообраќај

Сообраќајните незгоди, кои станаа наше секојдневие, најчесто се последица на непочитување на сообраќајните правила и прописи, како и на поставената сообраќајна сигнализација. Поради тоа, Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) ги потсети возачите за дел од сообраќајните правила и прописи, кои многу често се забораваат и не се почитуваат од страна на возачите, а кои се особено важни токму за безбедноста во патниот сообраќај. Тие правила и прописи се:

■ **Безбедно растојание** – Возачот е должен да го управува возилото на оддалеченост од другите возила што учествуваат во сообраќајот, која одговара на брзината на движењето на возилото и другите околности на сообраќајот, при што со таа оддалеченост од другите возила не предизвикува опасност и не им попречува на другите возачи при движењето. Поинаку кажаноч доколку возите „залепени“ до возилото пред вас, сообраќајната незгода е неизбежна при ненадејно запирање или свртување на возилото пред вас. Затоа, држете безбедно растојание, приспособо-

бено на брзината со којашто се движите вашето возило!

■ **Користење трепкачи** – Возачот е должен при поместување на возилото надесно или налево, при промена на сообраќајна лента, престигнување, обиколување, запирање, свртување надесно или налево, полукружно свртување, пред повторно вклучување во сообраќај и слично, јасно и навремено да ги извести другите учесници во сообраќајот за својата намера да давајќи им знак со помош на покажувачите на правецот (трепкачите). Доколку не користите трепкачи и не им сигнализирате на другите учесници во сообраќајот за вашата намера и за вашето дејствие во сообраќајот, се изложувате себеси и другите учесници во сообраќајот на голем ризик и голема опасност. Затоа, редовно и навремено користете покажувач на правец – трепкач!

■ **Возење кон назад** – Возачот кој има намера да се движи со возилото кон назад, може да го изврши тоа дејствие само на краток дел од патот, доколку со тоа не ги загрозува или не ги попречува другите учесници во сообраќајот. Притоа, должен е

да ги вклучи покажувачите на правци, да ги пропушти сите возила кои се движат зад него и да се движи по онаа страна од коловозот по која се движел дотогаш со возењето кон напред. Возачот не смее со возилото да се движи кон назад доколку прегледноста е недоволна, односно доколку патот е со услови на намалена видливост.

■ **Непрописно престигнување на колона возила** – Возачот не смее со возило да започне престигнување или обиколување колона возила (се подразбира три или повеќе возила кои се запрени или се движат едно зад друго во иста сообраќајна лента и во иста насока) зашто покрај тоа што е непрописно, ова е и ризично и опасно однесување во сообраќајот.

■ **Непрописно престигнување** – Возачот не смее со возило да започне престигнување или обиколување доколку возачот кој се движи зад него започнал престигнување или доколку возачот кој е пред него на истата сообраќајна лента дал знак дека има намера да го престигне или обиколи возилото што е пред неговото возило или некоја друга пречка на патот.

■ **Престигнување пред пешачки премин** – Возачот не смее да престигнува друго возило кое се приближува кон обележан пешачки премин, кое преминува пешачки премин или кое застанало заради пропуштање пешаци на тој премин. Престигнувањето во близина на пешачки премин ја загрозува безбедноста на пешаците во сообраќајот.

■ **Прскање пешаци и велосипедисти** – Возач кој се движи со возило по коловоз на кој има вода, е должен да го приспособи возењето со цел да не ги испрска пешаците, возачите на велосипеди, велосипедите со помошен мотор, мопедите, мотоциклите...

■ **Технички неисправно возило** – Возачот чие возило заради техничка неисправност не е во состојба да ја следи утврдената брзина на движење на возилата на патот и со тоа го попречува нормалното одвивање на сообраќајот, а притоа не постојат услови за негово безбедно престигнување, е должен да вози по крајната десна страна на коловозот. Ако и тоа не е доволно, должен е да го запре возилото на првото pogodно место надвор од коловозот за да ги пропушти возилата што се движат зад него. Исто така, тој е должен да ги вклучи сите покажувачи на правецот за време на возењето и паркирањето на возилото.

Од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата повторно апелираат до возачите максимално да ги почитуваат сообраќајните правила и прописи и да не се впуштаат во нивно слободно толкување и „дозволено прекршување“, затоа што безбедноста во сообраќајот бара дисциплина и максимална одговорност.

Ј.Б.

За пет години



НАПЛАТЕНИ СЕ 16,5 МИЛИОНИ ЕВРА ЗА СООБРАЌАЈНИ ПРЕКРШОЦИ

Најмногу казни биле напишани од сообраќајната полиција во 2014 и 2015 година, а најмалку лани и преклани

Во изминатите пет години, државата од казни изречени за сообраќајни прекршоци наплатила 16,5 милиони евра или во просек по 3,3 милиони евра годишно. Притоа, најмногу казни биле напишани во 2014 и 2015 година, а најмалку лани и преклани. Попрецизно, во 2013 година, полицијата од граѓаните наплатила три милиони евра за сообраќајни прекршоци; во 2014 година, дури 4,5 милиони евра, а следната, 2015 година, биле наплатени 4,1 милиони евра за прекршоци. Во последните две години, додека земјата

беше во длабока политичка криза и во изборна кампања, бројката на казните за сообраќајни прекршоци била преполовена така што во 2016 година, наплатата паднала на 2,4 милиони евра, а во изминатата, 2017 година, биле наплатени 2,5 милиони евра за сообраќајни прекршоци. Меѓу граѓаните, се поделени мислењата за наплатените износи, при што за дел од нив висината на казните е преголема за просечната македонска плата, а за некои, тие се премали и треба да се покачат. Сепак, во едно сите се согласни. Сумите се можеби високи, ама казните се

потребни зашто сообраќајните несреќи од година во година се зголемуваат и сè почесто имаат трагичен епилог. Токму затоа, одговорните, годишно реализираат повеќе кампањи за безбедност во сообраќајот на патиштата, а полицијата постојано апелира за поголема сообраќајна култура и приспособување на возењето согласно со пропишаните правила на патиштата. Засега, се чини ефектите и од кампањите и од апелите се незначителни, ако се земе предвид бројот на сообраќајки со големи материјални штети и особено со повредени и загина лица така што и натаму учеството на казните за сузбивање на недисциплината и неодговорното однесување на учесниците во сообраќајот по македонските патишта сè уште ќе биде значително.

МВР најави засилени контроли и казни за несовесните возачи

Следејќи ја состојбата со сообраќајот, не само во главниот град туку на ниво на цела држава, констатирана е појава на недисциплина и непочитување на сообраќајните правила и прописи. Затоа, Министерството за внатрешни работи подготви низа мерки и активности што ќе се реализираат во наредниот период од аспект на засилена превенција и на ригорозно спречување на ваквиот негативен тренд – истакна портпаролот на МВР, Тони Ангеловски, на прес-конференција кон крајот на јануари.

– Во наредниот период, најстрого ќе бидат санкционирани сообраќајните прекршоци, коишто се најчеста причина за сообраќајни незгоди со тешки последици, како што се управувањето на возило под дејство на алкохол, возење со брзина над дозволената, недавањето првенство на минување на возила и пешаци, и слично – рече Ангеловски.

Во урбаните средини, заради обезбедување на поголема проточност на сообраќајот, ќе има засилено присуство на сообраќајната полиција и на возилата од пајак-службите. Исто така, најригорозно ќе бидат санкционирани и прекршоците од аспект на неовластено вградување и користење уреди за давање посебни светлосни и звучни сигнали во возилата (т.н. флешери).



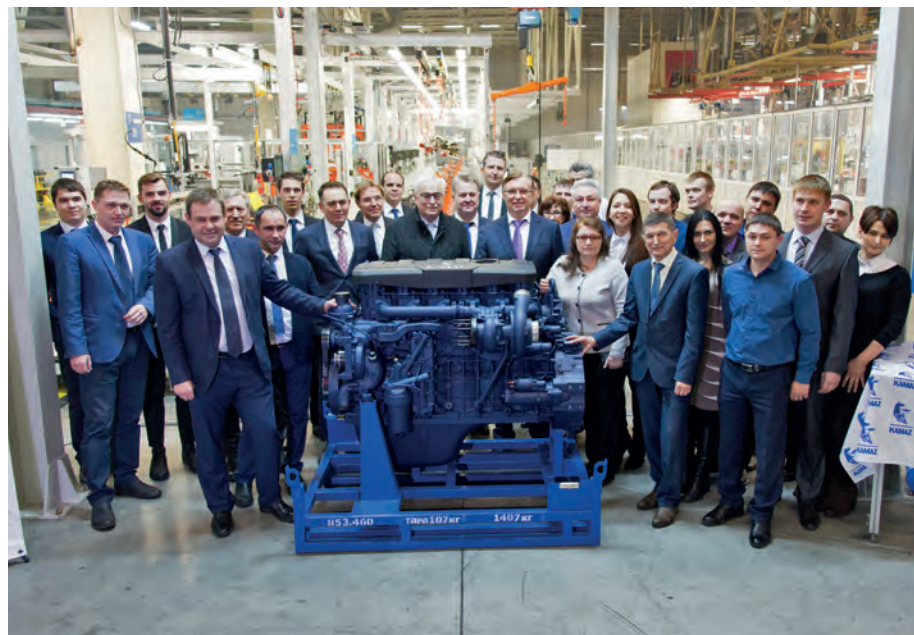
KamAZ



Идната K5 генерација камиони која е конструирана со помош на Daimler треба да започне да се произведува во 2019 година

РУСКА ОФАНЗИВА

Со завршувањето на развојот на новиот мотор, најголемиот руски производител на камиони KamAZ влезе во финалната фаза од подготовката на освојување и на западните пазари



Основен во 1976 година, на KamAZ не му требаше многу време да стане најголем руски производител на камиони, а уште помалку да освои и голем број претежно азиски и источноевропски пазари. Познати по својата издржливост, камионите од оваа марка се составен дел на армиските сили на бројни земји, но сепак овој производител претежно е непознат во западниот свет – единствено што таму за него имаат слушнато се победите што редовно ги остварува на релито Дакар. Руската државна корпорација Rostec во чиј состав дејствува KamAZ пред четири години реши да го смени тоа. Покренати се повеќе проекти меѓу кои два се издвојуваат – новиот мотор направен во соработка со Liebherr и конструирањето на новиот камион заснован на технологиите на Mercedes кој поседува 15 % од капиталот на KamAZ.

Првите резултати веќе се на повидок – пробното производство на шестцилиндричниот мотор со ознака 910 веќе е започнато во новата фабрика со капацитет за 12.000 мотори годишно. Изградена е нова работилница и монтирана е најсовремена опрема за производство на блокови и цилиндерски глави на моторите, а големо внимание ќе биде посветено и на деталната контрола на квалитетот. Овој напреден мотор со 12 литри работна зафатнина ќе се произведува во повеќе варијанти со максимална моќност меѓу 400 и 700 коњски сили,



Новиот мотор направен во соработка со Liebherr треба да претставува отсочна штица за KamAZ кон западните пазари

рање и производство на сопствени клучни компоненти за своите машини. Затоа и оваа компанија беше избор на раководството на KamAZ за развојот на новиот мотор, иако новата генерација камиони чие производство е планирано за идната 2019 година, е заеднички производ со Daimler. Првиот модел од неа со ознака 54901 кој веќе е претставен, предизвика големо интересирање не само кај јавноста туку и кај руските државници – дури и премиерот Димитри Медведев беше меѓу оние кои го разгледаа. Тој е направен во целост да ги задоволи современите барања на купувачите. Кабината која има потекло од Mercedes Actros е конструирана да биде ергономска, комфортна и пријателски настроена кон возачот. Привлечно дизајнирана, таа располага со висок квалитет на материјалите и завршна обработка, како и со напредни инженерски решенија. Од подот до плафонот е висока 1,98 метри, внатрешната ширина изнесува 2,27 метри, има две места за спиење, а на централното место на модерната инструмент-табла се наоѓа сензорски екран од 10 инчи. Шасијата на новиот камион е направена од лесен, но издржлив челик, а располага со еден резер-



KamAZ извезува околу една шестина од своето производство во четириесетина земји од Азија, Африка, Јужна Америка и Источна Европа

на почетокот со Еуро 5, а подоцна и Еуро 6 норми за издувните гасови. Меѓусервисните интервали му изнесуваат 150.000, а проектираниот животен век 1,5 милиони километри. Редовното производство треба да му започне во март, а ќе биде наменет главно за задвижување на новата ветувачка K5 генерација камиони.

„Иновативниот пристап кон нашите нови проекти беше неопходен за производството на новата камионска генерација на која моментално работиме. Се трудиме да ги направиме нашите производи најдобри и да освоиме нови пазари. Новите силни

и доверливи агрегати направени во соработка со нашиот партнер во овој проект Liebherr со користење на најновите светски технологии, ќе ни овозможат значително подобрување на техничките својства и ќе ги направат нашите камиони побезбедни и за луѓето и за животната средина“, изјави по тој повод Сергеј Когогин, генералниот директор на KamAZ.

Liebherr има повеќе од 30 години искуство во развојот и производството на дизел-мотори за тешки услови за работа. Моторите се дел од нивната сеопфатна стратегија која подразбира развој, проекти-

воар од 700 литри или два со вкупно 1.200 литри гориво. За пренос на силината од новиот мотор ќе служи ZF Трахон автоматизирани менувач.

Дури и од ваквите основни податоци јасно се осознаваат намерите на KamAZ, кој лани произведе скоро 40 илјади возила – за 12 % повеќе од 2016 година. Неговите камиони се монтираат и во: Виетнам, Казахстан, Индија, Пакистан, Азербејџан, Иран и Латвија. Производствената гама на KamAZ во моментот се состои од повеќе од 60 модели камиони со преку 1.500 конфигурации, но само еден е со Еуро 5 мотор.

Van Hool CX45E



Ова е еден од првите автобуси на Van Hool произведен во Македонија кој отпатува за Соединетите Американски Држави.

ОД СКОПЈЕ И ЕЛЕКТРИЧНИ АВТОБУСИ

Идната година Van Hool во својата фабрика во Македонија ќе започне со производство и на електрични автобуси за американскиот пазар

Познатиот белгиски производител на автобуси и индустриски возила Van Hool во соработка со водечкиот американски произво-

дител на батериски системи за тешки возила Proterra подготвува два модели на електрични автобуси за американскиот пазар. Прв ќе биде CX45E чиј прототип констру-

иран во Белгија ќе биде заснован на триоскиниот CX45 со погонски систем Catalyst E2 од американскиот партнер, а подоцна ќе биде претставен и пократкиот CX35E. Сериското производство на овие автобуси ќе се одвива во фабриката во Македонија, каде што инаку се произведуваат моделите CX35 и CX45 за американскиот пазар.

„Ова е како шлаг на тортата со која ја прославуваме триесетгодишнината на соработката помеѓу Van Hool и нашиот ексклузивен партнер за северноамериканскиот пазар ABC Bus Companies. По сите овие години напорна работа, заедно успеавме да го поставиме Van Hool на мапата во САД. Денес повеќе од 10.000 наши автобуси возат на северноамериканските патишта, вклучувајќи и голем број во Силиконската долина каде што компаниите организираат превоз за своите вработени. Токму од нив, примивме повеќе барања за електрични автобуси, на кои решивме да одговориме со помош на партнерството со Proterra“, рече Филип Ван Хоол, извршниот директор на белгиската компанија. Тој додаде уште и дека дизелскиот CX45 кој во меѓувреме стана референтен автобус на американскиот пазар, со вклучувањето на Proterra ќе



Во Скопје ќе се произведува и електричната верзија на CX35

биде подигнат на ново ниво, истовремено докажувајќи колку бргу Van Hool може да одговори на потребите на купувачите.

Рајан Попл, извршниот директор на Proterra, се надоврза: „Откако преку конверзија на повеќе од 400 поединечни возила ја докажавме нашата електрична технологија, влегувањето на пазарот на електрични автобуси и електрификацијата на поголемата флота возила што ќе ја направиме заедно со Van Hool претставува клучна пресвртница за Proterra и транспортната индустрија“. Оптимист е и првиот човек на ABC Bus Companies Роман Корнел, кој изјави: „Со новата CX-E серија на Van Hool можеме да одговориме на барањата на купувачите кои имаат потреба за транспортни решенија со нулта-емисија штетни материји и желба да ја заштитат околината и да ги намалат оперативните трошоци без да загубат на транспортниот капацитет, издржливоста и безбедноста“.

Proterra Catalyst E2 погонскиот систем што ќе се користи кај CX45E и CX35E вклучува електромотор со перманентни магнети со моќност од 220 kW и батерии со капацитет од 440 kWh и 12-годишна гаранција кои му обезбедуваат автономија поголема од 300 km. Првите испораки на електричните



CX45E ќе биде првиот електричен автобус на Van Hool за американскиот пазар

автобуси на Van Hool во Америка ќе бидат реализирани во првата половина на идната 2019 година. По дизајнот, димензиите и патничкиот капацитет ќе бидат идентични со дизелските верзии на CX35 и CX45. Првиот модел е со должина од 10.845 mm, меѓуски-

но растојание од 5.685 mm и капацитет за 38 патници, додека поголемиот е долг 13.895 mm, има меѓускино растојание од 7.735 mm и собира 56 патници. И двата автобуси се широки 2.590 и високи 3.505 mm.

Проценка на транспортни средства и недвижен имот



брзо

ефикасно

чесно

економично

законски

Детроит 2018



Американците го сфаќаат RAM 1500 како модерен каубој

ПИКАПИТЕ ВО ФОКУС

На салонот на автомобилите во Детроит, пикапите беа во фокусот на производителите од детроитската тројка

Додека целокупната продажба на возила во САД лани опадна за 1,8 %, сегментот на пикапите забележа пораст од 4,8 %. Најпродаван модел секако е F-серијата на Ford, и тоа веќе 41 година по ред. Пикапите, поточно Chevrolet Silverado и RAM ги држат и втората и третата позиција. Овие три модели, лани, заедно се продадоа во скоро 2 милиони примероци, што е 11,5 % од целокупниот пазар на возила од сите категории. Затоа, и не треба да чуди што главните новитети на американските производители на салонот на автомобилите во Детроит беа токму овие пикапи.

Како што најави пред три години кога ја претстави сегашната генерација на пикапот F-150, Ford ја прошири својата понуда и со дизел-мотор. Изборот падна на новоразвиениот трилитарски агрегат со 250 коњски сили и 600 њутн-метри максимален вртежен момент. Токму оваа бројка се најде во фокусот на карактеристиките на успешниот пикап, која пренесена преку десетстепената автоматика му овозможува да влече приколка тешка 5 тони. Не беше заборавено да се истакне и економичноста – со овој агрегат ултимативниот пикап на Ford при возење на автопат ќе троши просечни 12,8 литри на 100 километри. Иако дизел-моторите се сосема надвор од интересот на

американските купувачи, Ford се реши да го понуди F-150 со ваква погонска група исклучиво поради притисокот од конкуренцијата. Постоеја шпекулации дека со неа всушност, се најавува поголемо интернационално присуство на овој модел, но тоа не е потврдено од страна на производителот. Наместо

тоа, извесна е неговата хибридна верзија која треба да се појави по неколку години. Ford и порано подготвуваше дизел-верзии на F-150, но рецесијата од 2008 година ги исфрли овие планови далеку од можноста за реализација. Последен модел на овој пикап со дизел-мотор остана неговата деветта генерација која се произведуваше од 1992 до 1996 година.

Дизел-верзијата на F-150 не беше единствениот нов пикап на штандот на Ford во Детроит – по една генерација прогонство, помалиот Ranger повторно се враќа на американскиот пазар. Позициониран под бестселерот, овој пикап ќе настапува како



Од годинава и пикапот Ranger кој досега настапуваше како глобален модел на Ford се враќа на американскиот пазар

функционално возило наменето повеќе за работа. Во согласност со тоа ќе биде и гамата која ќе се состои од две каросериски изведби и само еден четирицилиндрен мотор спарен со 10-степен автоматика. Ќе биде понудена и специјална off-road изведба со засилено подвозје и теренска електроника со четири режими на возење. Опремата му е над просекот на класата и меѓу другото вклучува седишта со греење и вентилација, како и SYNC инфо-забавен систем. Слично е и со безбедносната електроника која вбројува адаптивен темпomat, систем за автоматско сопирање со детекција на пешаци и друго. За разлика од глобалниот модел, американската верзија на Ranger ќе се произведува на домашно тло.

Chevrolet годинава одбележува два значајни јубилеи: 100 години од интегрирањето во General Motors и исто толку од појавувањето на првиот пикап. Во чест на тоа, марката ја претстави четвртата генерација на Silverado, кој номинално е модел за 2019 година. Во однос на досегашната генерација, новиот Silverado има полесна конструкција и поагресивен дизајн со силен акцент на американското во себе. Тој му донесе поголема маска, ЛЕД-светла и мускулести арки над тркалата. Масивната силуета вешто е разбиена со прекршената карактерна линија, при што препознатливоста е во целост задржана. Објавувајќи ги деталите за него, од Chevrolet истакнаа дека оваа генерација е подобра отколку која било досега благодарение на новата конструкција. За разлика од конкурентскиот Ford F-150 таа и понатаму претежно е челична, но сега полесна за 200 килограми. Како доказ за издржливоста на новиот Silverado беше истакнато дека прототипите имаат поминато повеќе од 11 милиони километри. Должината му е зголемена за 4, а меѓуоскиното растојание за 10 сантиметри. На располагање се четири верзии, со должина меѓу 5,2 и 6,1 метар. Изгледот му е поагресивен, а гамата проши-



Иако покажан пред почетокот на салонот, за новиот Chevrolet Silverado постоеше голем интерес во Детроит

рена со нова верзија со истакнати теренски способности. За погон и понатаму ќе бидат задолжени 5,3 и 6,2 литарски V8 бензинци, на кои ќе им се придружи трилитарски дизел. Тој и поголемиот бензински мотор ќе бидат достапни со потполно новиот 10-степен автоматски менувач, додека погонот на сите тркала е опција. Мало изненадување беше тоа што седум од осумте цилиндри на посилен мотор се деактивираат заради заштеда на горивото. Освен во Соединетите Американски Држави, овој пикап се продава само уште во: Канада, Мексико, Венецуела, Чиле и на Блискиот Исток. Најевтината изведба на Chevrolet Silverado чини 28 илјади долари. Првиот пикап на Chevrolet од 1918 година имаше мотор со 36 коњски сили и чинеше 1.325 долари. Во тоа време, галон бензин во САД чинеше 25, галон млеко 29 центи, а за да се купи кука беа потребни 6.200 долари.

За разлика од конкурентите, RAM 1500 и понатаму ја следи конзервативната американска линија. Изгледот не му е толку

нападен, а карактеристиките во целост се насочени кон практичноста. Разликите од досегашната генерација се во обработката на деталите – маската му е изведена во нов стил, а внатрешноста е попространа и помодерна. Ергономијата е подобрена, материјалите поквалитетни, а опремата побогата. RAM 1500 располага до панорамска камера од 360 степени, Wi-Fi хот-спот и дигитална инструмент-табла. За безбедноста се задолжени вообичаените електронски системи, а за погон познатите V6 и V8 мотори. И двата опционално се на располагање со таканаречениот eTorque систем кој хибридно го зголемува вртежниот момент. Тој заедно со подобрена аеродинамика и намалената тежина придонесува и за помала потрошувачка. Гамата на овој значаен модел за Chrysler во блиска иднина ќе биде проширена со дизел-мотор и изведба наменета за тешки теренски услови на возење. Се споменува и вистинска хибридна верзија со четирицилиндрен турбо-мотор, но таа засега не е потврдена.



По повеќе од две децении, Ford повторно го понуди F-150 со дизел-мотор

Mercedes G-класа


По 39 години, Mercedes подготви нова генерација на G-класата

СИ БЕШЕ ЕДНАШ...

Не, така нема да почнува приказната за G-класата на Mercedes, чија нова генерација тукушто беше претставена

Почитувајќи ги нејзината традиција и цврстите корени што таа ги има, дизајнерите на Mercedes ѝ подарија изглед кој многу малку се разликува од досегашниот. Толку малку што нè тера да се запрашаме дали зборувате за нова генерација на легендата или само за редизајн на моделот стар 39 години. Визуелните разлики ќе ги забележат само познавачите – маската и браниците се заслужни за посвежиот изглед, а изменета е и оптиката на светлата.

Големи промени, навидум, нема ниту во внатрешноста, во која се среќаваат уште подобри материјали, попрецизна изработка и помодерна и побогата опрема. Но, затоа пространоста е значително подобрена, благодарение најмногу на ширината зголемена за цели 12 сантиметри. На патниците назад на располагање им се 15 сантиметри повеќе за колената, а со употреба на лесни материјали, тежината на G-класата е намалена за 170 килограми. Крутата шасија е задржана, како и трите блокирачки диференцијали. Потпирањето напред е независно, врв-

ниот 4x4 систем ја дели силината 40 отсто напред и 60 отсто назад, а 9-степенит авто-

матски менувач со редуктор е стандард кај сите моторни изведби. Од нив, официјално засега е познат само 4-литарскиот бензинец со 422 коњски сили, додека другите ќе бидат објавени подоцна, но затоа се знае дека новата G-класа има клиренс од 24 сантиметри, влезен агол од 31, а излезен од 30 степени и дека совладува вода длабока 70 сантиметри. Се знае и цената, која во Германија ќе стартува од 107 илјади евра.



Иако е опремена со помодерни технологии, сепак внатрешноста на новата генерација на теренската легенда го задржа карактеристичниот дизајн

Volkswagen Jetta



ИЗВИНИ ЕВРОПО...

Цената на основната верзија на Jetta во САД изнесува 18.545 долари

Сакајќи да покаже дека се опоравува од дизелгејт-аферата, Volkswagen започна со освежување на суштинскиот дел од својата американска понуда

Јetta како модел не е многу популарен надвор од американскиот континент, но таму зафаќа голем дел од пазарниот колач. Затоа и Volkswagen вложи многу труд во нејзината нова генерација која ја најавија како супермодерен

автомобил со емотивен дизајн. Дали купувачите ќе се согласат со тоа зависи од повеќе фактори, меѓу кои најзначаен е вкусот на Американците за кој не треба да се дискутира. Од наш аспект, новата Jetta ја следи дизајнерската еволуција на модерната гама на Volkswagen, со благ акцент на одредени стилски елементи на купе. Како и сè друго од групацијата, поставена е на MQB платформата, која ѝ подари малку зголемени димензии. Подобрена е и пространоста на кабината, која за разлика од порано сега е многу помодерна. За тоа придонесуваат

дигиталната инструмент-табла, поквалитетните материјали, амбиенталното осветлување и друго. Сериската безбедносна опрема е збогатена и покрај тоа што новата Jetta ќе биде малку поевтина од претходната. Продажбата ќе започне во вториот квартал од годинава со познатата гама-мотори, дополнета со 1,4 литарски турбо мотор со 8-степен автоматика.

Без потреба да објаснува зошто, Volkswagen објави дека новата Jetta нема да се продава во Европа.

Honda Insight

Почеток на нова ера во електрификацијата

Со новата генерација на Insight, Honda започнува и нова ера во електрификацијата

Лансирана како пробен балон, претходната генерација на Honda Insight од 2009 година не ги задоволи очекувањата. Кратко време по претставувањето, овој модел започна да исчезнува од понудата на јапонскиот производител, за во 2014 година да престане да се произведува. Но, Јапонците не седеа со скрстени раце и во меѓувреме го развија неговиот наследник. Номинално, трета по ред генерација, новата Honda Insight се врати на сцената со големи надежи. Изменета и е формата која сега е лимузинска со купеовски заден дел. Позиционирана е меѓу Civic и Accord, на кој по малку и личи. Точните димензии не се објавени, но е истакнато дека ќе располага со премиум карактеристики и високо ниво на опременост. За перформансите ќе се грижи хибриден систем од 1,5 литарски бензинец и електромотор, кој просечно ќе троши 4,7 литри на 100 километри. Литиум-јонските батерии ќе бидат сместени под задните седишта, така што Insight ќе располага со багажник со нормална големина.



Производството на новиот Insight ќе започне при крајот на годинава во американските погони на Honda

Германија

Ограничувања на превозот на стока за 2018

Возила: Камioni со вкупна дозволена тежина над 7,5 t, како и камioni со приколки.

Област: По патиштата и на автопатиштата

Забрана: Неделни и државни празници од 00:00 h до 22:00 h

Дополнителни ограничувања (лето)

Следниве магистрални патишта и автопатишта

A1	Од пресекот Келн – Запад преку пресекот Леверкузен – Запад, Вупертал, пресекот Камен и Минстер до спојот на Лохне/Динклаж
A2	Од пресекот на Оберхаузен до пресекот Бад Оејнхаузен
A3	Од пресекот Оберхаузен до пресекот Келн – Исток, од Мунхоф – Дреик пресекот преку крстосницата Франкфуртер до пресекот Нирнберг
A5	Од пресекот на Дармштат до спојот Карлсруе – Суд и од каналот Офенбург до пресекот Нојенбург
A6	Од раскрсницата Швецинген – Хокенхајм до пресекот Нирнберг – југ
A7	Од раскрсницата Шлезвиг/Јагел до раскрсницата Хамбург – Шнелен – север, од реонот Солтау – Исток до раскрсницата Гетинген – Север; од пресекот Швейнфурт/Вернек, пресекот Бибелрид, пресекот Улм/Елхинген и пресекот Алгау до државната граница во Фусен
A8	Од пресекот Карлсруе до раскрсницата Минхен – Обермензинг и од раскрсницата Минхен – Рамерсдорф до раскрсницата Бад Рајхенхал
A9/E51	Обиколница Берлин (премин Лајпциг/Потсдам пресек) до спојницата Минхен Швабинг
A10	Обиколница Берлин, со исклучок на делот од спојот Берлин – Спандау преку пресекот Хавеланд до пресекот Ораниенбург и делот помеѓу пресекот Спрау и пресекот Вердер
A45	Од раскрсницата Дортмунд – Југ преку пресекот Вестхофенер и пресекот Гамбах до пресекот Зелигенштат
A61	Од пресекот Мекенхајм преку пресекот Кобленц до пресекот Хокенхајм
A81	Од раскрсницата Штутгарт – Зуфенхаузен до пристаништето Гертинген
A92	Од раскрсницата Минхен – Фелдмохинг до спојот на Обершлеисхајм и од пресекот Нојхартн до раскрсницата Ердинг
A93	Од раскрсницата на Интал до раскрсницата Рејшенхарт
A99	Од раскрсницата Минхен – југозапад преку раскрсниците на Минхен – Запад, Минхен – Алах, Минхен Фелдмохинг, Минхен – Север, Миничен – Исток, Минхен – Југ и Минхен/Ешенхрих
A215	Од пресекот Бордесхолм до крстосницата Блументал
A831	Од раскрсницата Штутгарт – Вахинген до автопатот Штутгарт
A980	Од раскрсницата Алгау до спојот на Валтенхофен
A995	Од раскрсницата Сауерлах до раскрсницата Минхен – Југ B31. Од раскрсницата на Стоках – Исток на A98 до раскрсницата Сигмарзел на A96
B96/E251	Од обиколницата Нојбранденбург до Берлин

Забрана: Саботите помеѓу 1 јули и 31 август 7:00 – 20:00

Исклучоци: (важи и за двете горенаведени забрани)

- Комбиниран превоз на железнички/патни стоки од испраќачот

до најблиската товарна железничка станица или од најблиската назначена железничка станица за растоварување до примачот на оддалеченост од 200 km (без ограничување на растојанието за време на дополнителните летни ограничувања); исто така, комбиниран превоз на морски/патен транспорт помеѓу местото на утовар или истовар и пристаниште кое се наоѓа во радиус од максимум 150 km (испорака или утовар).

- Испораки на свежо млеко и други млечни производи, свежо месо и свежи деривати, свежа риба, живи риби и нивните свежи деривати, лесно расипливи прехранбени производи (овошје и зеленчук).
- Празни возила, во врска со транспортните операции споменати во претходната точка.
- Транспортни операции со користење на возила што се предмет на Федералниот закон за обврските за услуга; релевантното одобрение мора да биде во возилото и да се креира за инспекција по барање.

Изземи од забраната се и возилата што припаѓаат на полицијата и на граничната полиција, противпожарните бригади и службите за итни случаи, федералните оружени служби и сојузничките сили.

За операции кои не се опфатени со горенаведените исклучоци, мора да се добијат овластувања. Овие, сепак, ќе бидат издадени само во случај на вонредна состојба, кога испораката со други превозни средства не е можна.

Ноќни ограничувања

Постојат одреден број ограничувања за ноќно возење на одредени правци. Тие се означени со сообраќајни знаци.

Државни празници 2018

1 јануари	Нова година
30 март	Велики петок
2 април	Велигден
1 Мај	Ден на трудот
10 мај	Вознесение
21 мај	Духовден
31 мај	Корпус Кристи (само во Баден – Виртемберг, Баварија, Хесен, Северна Рајна Вестфалија, Рајнска област – Пфалц и Саp)
3 октомври	Германски ден на обединување
31 октомври	Денот на реформацијата (само во Бранденбург, Мекленбург – Западна Померанија, Саксонија, Саксонија – Анхалт и Турингија)
1 ноември	Ден на сите светци (само во Баден – Виртемберг, Баварија, Северна Рајна Вестфалија, Рајнска област – Пфалц и Саp)
25 декември	Божиќ
26 декември	Денот на Свети Стефан

Дополнителни информации може да се добијат од Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. Breitenbachstr. 1, D – 60487 Frankfurt am Main Tel. (+49 69) 79 19-0; Fax (+49 69) 79 19-227 e-mail: bgl@bgl-ev.de

AIST Selma Lagerlöf Strasse 7, D – 13189 Berlin Tel. (+49 30) 47 86 11 01; Fax (+49 30) 47 86 12 01 e-mail: berlin@aist-ev.de

Извор: BGL

Германија

Царински канцеларии отворени за сообраќај на ТИР

Ажурираните царински испостави, отворени за сообраќај на ТИР, можат да се најдат на следната веб-страница http://www.zoll.de/DE/Service/Dienststellensuche/Dienststellensuche/_function/DienststellenSuche_Formular.html?nn=121972

Посебни одредби

Објекти обезбедени надвор од работното време

Царинските органи можат да одбијат дозволи за царинење надвор од работното време. Ако, сепак, затворањето на барањето се одвива надвор од работното време, тогаш се наплатува. Општо земено, барањето за отстранување надвор од нормалното работно време, главно ќе се земе предвид за лесно расиплива стока. Барањата за царинење треба да се направат што е можно порано до надлежната царинска испостава. За редовен превоз, во принцип не е можно одо-брување надвор од работното време. Исклучок може да се направи само ако доцнењето на царинењето би предизвикало непотребни тешкотии и ако вработените за дозвола може да бидат достапни без да се попречи нормалната услуга.

Во Германија ТИР-карнетите се издаваат од Федералната асоцијација за логистика и отстранување на товарниот транспорт – Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) и од Работната група за унапредување и развој на меѓународен патен сообраќај – Arbeitsgemeinschaft zur Förderung und Entwicklung des International Strassenverkehrs (AIST).

AIST канцеларија која издава ТИР-карнети

Arbeitsgemeinschaft zur Förderung und Entwicklung des

internationalen Strassenverkehrs (AIST) e.V.

Selma – Lagerlöf – Strasse 7

13189 Berlin

Tel. (+49 30) 47861-0; Fax (+49 30) 47861-201

BGL канцеларии кои издаваат ТИР карнети

SVG Hessen eG

Breitenbachstrasse 9

60487 Frankfurt/Main

Tel. (+49 69) 9796 3113; Fax (+49 69) 9796 3102

SVG Hamburg Strassenverkehrsgenossenschaft eG

Bullerleich 36

20537 Hamburg

Tel. (+49 40) 25450113; Fax (+49 40) 25440301

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.

Landesverband Transport, Logistik und Entsorgung

Geschäftsstelle Münster

Haferlandweg 8

48155 Münster

Tel. (+49 251) 6061-0; Fax (+49 251) 6061-414

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V.

Hedelfinger Strasse 25 (Autohof) 70327 Stuttgart – Wangen

Tel. (+49 711) 401 92 81; Fax (+49 711) 42 38 10

Извор: BGL

Русија

Максимално дозволени тежини и димензии, стоков транспорт

Влегување во сила на налогот бр. 2568 на Федералните царински служби за формирање на царински испостави на ТИР

(Важи на магистралните патишта)

Висина	4,00 m		
Ширина			
Моторно возило/ приколка	2,55 m		
Ладилник	2,60 m		
Должина			
Моторно возило	12,00 m		
Приколка	12,00 m		
Зглобно возило	20,00 m		
Патен воз	20,00 m		
Должината на товарот што надвор од задната точка на возилото не смее да надмине 2 метри			
Тежина по оска	I <*>	II <***>	III <***>
Единечна оска кога растојанието помеѓу оските е повеќе од 2,5 m	5,5 (6)	9 (10)	10,5 (11,5)
Тандем-оски на приколки, полуприколки, моторни возила кога растојанието помеѓу оските е (збирот на тежините на оските по тандем)			
■ до 1,0 m	8 (9)	10 (11)	11,5 (12,5)
■ 1,0 m до 1,3 m	9 (10)	13 (14)	14 (16)
■ 1,3 m до 1,8 m	10 (11)	15 (16)	17 (18)
■ 1,8 m до 2,5 m	11 (12)	17 (18)	18 (20)

Три оски на приколки, полуприколки, моторни возила кога
растојанието помеѓу оските е (збир на тежини на оска по три
оски)

■ до 1,0 m	11 (12)	15 (16,5)	17 (18)
■ 1,0 m до 1,3 m	12 (13)	18 (19,5)	20 (21)
■ 1,3 m до 1,8 m	13,5 (15)	21 (22,5 <****>)	23,5 (24)
■ 1,8 m до 2,5 m	15 (16)	22 (23)	25 (26)

Максимум дозволена тежина

Моторно возило

■ со 2 оски	18,0 t
■ со 3 оски	25,0 t
■ со 4 оски	32,0 t
■ со 5 или повеќе оски	38,0 t

Зглобно возило: 38,0 t

■ со 3 оски	28,0 t
■ со 4 оски	36,0 t
■ со 5 оски	40,0 t
■ со 6 или повеќе оски	44,0 t

Патен воз:

■ со 3 оски	28,0 t
-------------	--------

МОЖНОСТ ЗА ПОВРАТ НА ДДВ



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

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

ИНФО

■ со 4 оски	36,0 t
■ со 5 оски	40,0 t
■ со 6 или повеќе оски	44,0 t

<*> За автопатиштата кои се проектирани, изградени и реконструирани според регулаторното аксијално оптоварување на возилата до 6 t. (Доколку сопственикот на патот инсталира соодветни патни знаци и ги објавува информациите на неговата официјална веб-страница за валидна оптовареност на возила на патната оска).

<*> За автопатиштата кои се проектирани, изградени и реконструирани според регулаторното аксијално оптоварување на возила до 10,0 t.

<***> За автопатиштата кои се проектирани, изградени и реконструирани според регулаторното аксијално оптоварување на возилата до 11,5 t.

<****> За возила со единични тркала опремени со пневматска суспензија или еквивалент, како и возила со двојни тркала.



Забелешка:

Затворени во загради се вредностите за двојни тркала, без единични тркала.

- Оските со единични и двојни тркала групирани со блиски оски треба да се сметаат за соседни оски со единични тркала.
- Нерамна распределба на оптоварување е дозволена долж оските за камиони со две оски и со три оски, ако вкупната оптовареност на камионот не е надмината, а товарот на најоптоварената оска не го надминува дозволеното аксијално оптоварување на соодветните (единични или двојни тркала) единични оски.
- Ако во групата на оски има различни вредности на централното растојание, секое растојание помеѓу оските се поставува на вредност добиена со аритметичко проседување (збирот на сите централни растојанија во групата поделени со бројот на централното растојание во групата). Растојанието на центарот кое се добива со аритметичкото проседување е доделено на две оски и три оски групи за да се утврди дозволеното оптоварување.

Извор: ASMAP

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 4/2018

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	170.00	-	170.00
Андора	EUR	1.080	1.120	0.910
Аргентина	ARS	-	-	18.295
Ерменија	AMD	450.00	470.00	440.00
Австрија	EUR	1.204	1.355	1.156
Белорусија	EUR	0.523	-	0.532
Белгија	EUR	1.448	1.528	1.401
БиХ	BAM	1.96	2.20	1.95
Бразил	BRL	4.18	-	3.37
Бугарија	BGN	2.15	2.43	2.20
Чиле	CLP	768	803	538
Хрватска	HRK	9.70	10.27	9.25
Чешка	CZK	30.08	32.71	28.22
Данска	DKK	10.59	11.13	8.99
Естонија	EUR	1.289	1.335	1.259
Финска	EUR	1.445	1.518	1.336
Франција	EUR	1.500	1.557	1.425
Грузија	GEL	2.55	2.43	2.33
Германија	EUR	1.329	1.531	1.185
Грција	EUR	1.543	1.647	1.317
Унгарија	HUF	374.00	-	396.00
Ирска	EUR	1.389	-	1.299
Италија	EUR	1.599	-	1.465
Јапонија	JPY	1.57	146.70	124.40
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.223	1.292	1.149
Литванија	EUR	1.195	1.244	1.105
Луксембург	EUR	1.197	1.253	1.058
Македонија	MKD	66.50	68.50	59.50
Мексико	MXN	18.58	-	17.80
Молдавија	MDL	18.10	18.70	16.32
Црна Гора	EUR	1.250	1.320	1.110
Холандија	EUR	1.693	1.757	1.383
Норвешка	NOK	15.83	16.82	15.13
Перу	PEN	3.35	3.74	2.81
Полска	PLN	4.67	5.01	4.58
Португалија	EUR	1.559	1.594	1.368
Романија	RON	5.28	5.38	5.33
Русија	RUB	41.80	-	40.23
Србија	RSD	141.90	-	149.90
Словачка	EUR	1.298	-	1.162
Словенија	EUR	1.307	1.421	1.262
Шпанија	EUR	1.249	1.389	1.178
Шведска	SEK	14.61	15.21	14.46
Швајцарија	CHF	1.500	1.570	1.502
Турција	TRY	5.68	5.70	5.14
Украина	UAH	29.43	30.62	27.27
В. Британија	GBP	1.218	1.322	1.246
САД	USD	0.676	-	0.800
Уругвај	UYU	50.40	52.30	40.40

КАМИОНИ



Продавам

Волво 440, еуро 5, од 2007 година, гуми предни 100 %, задни 60 %, со клима, вебасто, фрижидер.

070/353-161

Волво ФХ420 АДР, од 2006 година, во одлична состојба, со поминати 600.000 км.

070/303-414

Ивеко Стралис еуро-карго 80Е18, од 2007 година.

075/212-212

Ивеко 120Е18, со нож за чистење снег, од 1999 година.

070/212-407, 070/261-157

Ивеко Стралис, еуро 5, на Шведски таблички, камионот се наоѓа во Ресен.

075/233-999



Застава турбо-зета 8012, од 1992 година, во одлична состојба, со 230.000 км поминати, комплет со церада.

076/575-385

МАН 12.240, со рампа, во одлична состојба. За повеќе информации јавете се на

070/207-063

МАН 18.480 ТГА, еуро 3, со нови гуми, нови акумулатори, направен сервис, сменети сет-ламела, потисна и лагер, со нови дискови и плочки, сменета воланска спона, регистриран до 24.6.2018 година, со зелен картон, ГПС уред за следење и полуприколка Шмитц, од 2003 година, со 90 % гуми, сменети плочки и дискови, поцинкувана шасија, регистрирана до 24.6.2018 година со зелен картон.

070/373-204

МАН 18 330, од 2008 година.

070/207-063

МАН триосовинец.

071/224-349

Мерцедес Бенз Атего, камионот е регистриран во одлична состојба, од 1999 година, напред и назад на федери, одговара за кипер и кран и има спер на диференцијалот.

078/727-474

Мерцедес 17-35, оригинал кипер, од 1991 година, многу сочуван, вреди да се види.

070/378-161

Мерцедес 12 13, 96 кв, во исправна и возна состојба. Цена по договор.

075/248-183

Мерцедес Актрос 18.46, од 2009 година и Шварц Мулер, од 2011 година. Цената за комплет е 27.500 евра, може да се види во секое време, возилото е на БГ таблички. Направен е комплетен сервис, со нови гуми, камионот има поминато 874.000 км.

070/981-228

Мерцедес кипер 16/19, во добра состојба.

072/278-675

Мерцедес Бенз Актрос 18-40.

075/808-411

Мерцедес Бенз 12 – 18 Атего, од 2008 година, во одлична состојба, со реални 420.000 км поминати, со опрема, клима, шпер моторно сопирање, со електрични прозори и друго, сервисна книшка, кука за влечење и инстакција, гуми 70 %, должина 7,30 x 2,50 товарен простор, со носивост од 5.800 кг, сега донесен од Германија, со средени документи до регистрација, царина, хомологација, превод на документи. Камионот е во топ-форма.

070/220-599

Мерцедес Бенз 934.03 Актрос 1844ЛС 440, од 2008 година, со поминати 920.000 км, редовно сервисиран, во одлична состојба и полуприколка Когел, стандард 2.78 церада, од 2008 година, регистрирана до ноември 2017 година. Цена по договор.

070/325-599, 078/325-599

Мерцедес кипер кран Атего 18.28, од 1999 година, со спер на федери, во многу добра состојба,

070/304-271

Мерцедес Бенз 13 19, во одлична состојба. Цена повољна.

071/229-246

Мерцедес Бенз Атего, со клима, електрика, во топ-состојба.

075/555-030



Сканија 124.400, еуро 2, топлајн со ретардер, клима, во одлична состојба, регистриран со добри гуми, должина на сандак 7,3 м. Може и замена за кола.

070/217-768

Сканија, од 2000 година, цена 7.000 евра и Когел, од 2005 година, цена 6.000 евра.

072/237-350

Сканија Р420, еуро 5, во одлична состојба, со поминати 640.000 км.

070/303-414

АВТОБУСИ



ПРОДАВАМ

Неоплан турлајнер, од 2011 година, со 58+2 седишта, со сите нови гуми, регистриран цела година, возилото е во топ-состојба, со фул-опрема. Цена по договор.

070/703-113



Автобус Неоплан Старлајнер 5218 СХД, со 56 седишта, од 2009 година, регистриран цела година, во одлична состојба, со одлични гуми, топ-состојба. Цена по договор.

070/703-113

Автобус Мерцедес Туризмо 0403, од 2004 година, со еуро 3, регистриран во топ-состојба. Цена по договор.

070/703-113

ДЕЛОВИ



Ѓубретарка МАН 26.410 6x2, од 2004 година.

070/207-063

Приколка Шмитц C01, од 2000 година, на БГ таблички, мега, во топ-состојба, генерално средена.

071/340-082

Полуприколка Кроне, од 2004 година, регистрирана, со клучеви за контејнер, гуми 90 % плус Шмитц, од 1998 година, на дискови.

071/345-424

Нови камионски и дамперски гуми.

071/252-245

Кабини за МАН и Мерцедес.

078/727-474

Мега полуприколка Шмитц, од 2006 година.

078/215-729

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.

Паметно решение и тренд што го освојува светот

ОД ДВЕ ПАРКИНГ-МЕСТА СЕ ПРАВАТ ОСУМ!?

Rotary parking е економичен паркинг-систем, кој наместо во ширина, оди во висина, при што автомобилот влегува во конструкцијата и системот го подигнува во воздухот, за истото место да го ослободи за друг автомобил



Возачите што поминуваат низ загребскиот деловно-станбен комплекс Ланиште, покрај трговскиот центар „Кауфланд“, во периодот од 8 до 16 часот можат редовно да видат како автомобил левитира во воздухот. Истовремено, ќе видат и метални „раце“ што го др-

жат автомобилот во воздух, или поточно, на неговото паркинг-место. Имено, овде автомобилите се наоѓаат на таканаречениот ротирачки паркинг што всушност, е економичен паркинг-систем кој наместо во ширина оди во висина, при што автомобилот влегува во конструкцијата и системот го подигнува

во воздухот за истото место да го ослободи за друг автомобил. Така, на паркинг-место со ширина од 5,40 метри, каде што обично може да се паркираат два автомобили, со овој систем се паркираат дури осум. Ваквата паркинг-практика во последниве десет години зема голем замав во Јужна Кореја и во Кина, каде што постојат вакви инсталации и со повеќе од 20 места, при што целата конструкција и инсталација е голема како висококатница.

– Идејата не е нешто ново бидејќи ваков систем постои и на Далечниот Исток, а и во Европа. Сепак, 90 проценти од овој ротирачки паркинг-систем може да се најдат во Јужна Кореја така што мал број компании произведуваат сопствен. Бидејќи почнавме да проучуваме како да го подобриме постојниот систем, се издвоивме од конкуренцијата, со тоа што нашиот систем прави помала бука, троши помалку струја, има поголема статика, а најголем бенефит му е променливата водилка, која го води синцирот што ја врти платформата со автомобили, инсталација која по 20 години се менува со нова. Нашата верзија има можност за замена на водилката, со што се зголемува трајноста на самата конструкција – вели Иван Гудељ, главен проектант на „Еуро парк-систем“ компанијата што стои зад овие паркинг-системи во Загреб, која е специјализирана за проектирање и примена на нови технологии на паркирање, а која на овој проект Rotary parking во последниве години работеше во соработка со факултети и фирми од Хрватска.

Ј.С.Б.

ВИЦОВИ

Учителката го прашува малиот Боки:

- Боки, колку се 2+3?
- Пет, наставничке!
- Точно, а 3+2?
- Шест!
- Како шест, кога се истите бројки, само на различни места?

– Така, наставничке. Исто ли е кога вашиот дечко ќе ви рече „ќе поминам да те земам“ и „ќе земам да те поминам“? Исти зборови, на различни места, ама...

Возачите Боки и Коки си разговараат:

- Брат, дали некогаш си се запрашал зошто нема женски спортски коментатори?
- Не знам, а баш ме интересира зошто нема!
- Па кај си видел бе, брат, маж што може да трча толку брзо, колку што жена може брзо да зборува?

Влетува Боки во канцеларијата кај директорот и му удира бокс среде лице. Веднаш потоа, во канцеларијата

дотрчуваат колегите на Боки, кои го одделуваат од директорот кој го стиска повредениот нос и му велат на својот колега:

- Немој бе Боки! Немаш добиено седумка на лото. Те зезавме!

Влегува возачот Боки во ординацијата на својот матичен доктор.

- Докторе, нешто не сум како што треба!
- Е што ти е, бе Боки?
- Имам покачено расположение!
- Како тоа?
- Така, си одам по кафани, си пијам, си јадам, си пеам, си се веселам... Од што може да ми биде?
- Без гајле, Боки, од платата ти е! Кој датум сме денес?
- 10-ти!
- Утре задутре ќе ти помине!

Возачот Боки налутен ја испрашува ќерката тинејџерка, која само што се вратила дома:

- Ќерко, денес, одејќи по улицата, те

видов зад воланот на автомобил, а заедно со тебе седеше еден маж со бела коса!

- Доста бе, тато, не лупај! Ништо лошо не сум направила. Автомобилот беше на автошколата, се подготвувам за возачкиот. А тој маж е мојот инструктор по возење. И ако сакаш да знаеш, тој си беше црнокос пред да се качи во автомобилот!

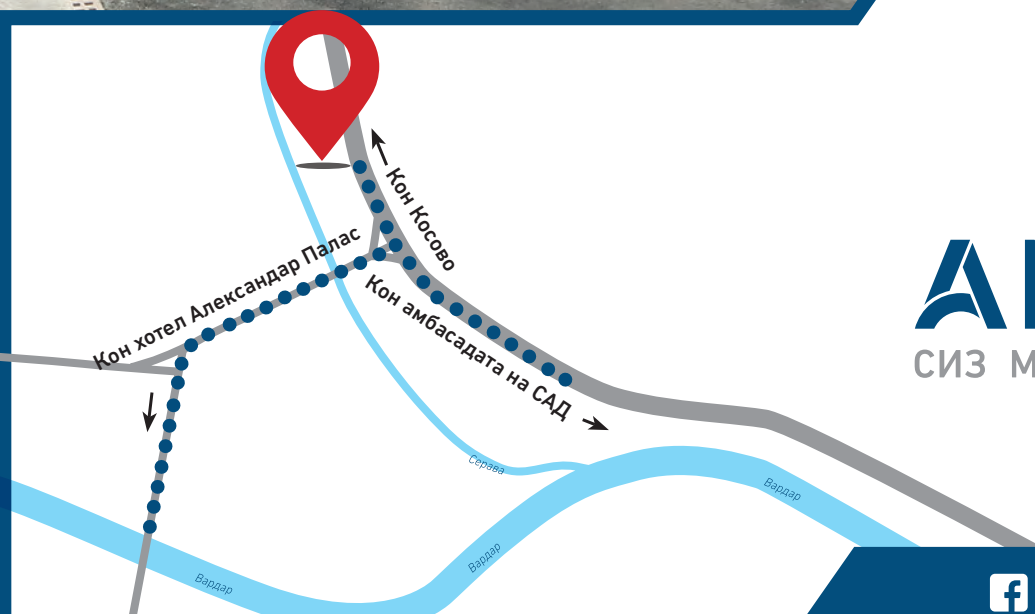
Во судница:

- Боки, зошто сакате да се разведете?
- Судија, жена ми по цели ноќи скита по кафани!
- Ајде, а да не лажеш ти по малку?
- Не лажам господине судија! Скита! Скита по кафани!
- И добро бе Боки, што прави таа таму?
- Мене ме бара!

Господине Боки, дали во младоста имавте хоби?

- Да, дури две хобија: лов и жени!
- А, што ловевте?
- Жени!

ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

 MakedonijaSoobrakajAMERIT

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