

TRANSPORT + LOGISTIKA

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



ВИОЛЕТА ПОП-ВАСИЛЕВА

Претседател на АД НОВ ОСИГУРИТЕЛЕН БРОКЕР од Скопје

**ЦЕНОВНАТА ПОЛИТИКА ЗА
АВТООДГОВОРНОСТА СЕ УШТЕ
ТРЕБА ДА СЕ ДОГРАДУВА**



ТЕМА НА БРОЈОТ

Транспортот е под постојани налети на економските неизвесности

**ПАТНИЦИ И СТОКИ СЕ ВОЗАТ ПОВРЕМЕНО,
А КРИЗИ – ПОСТОЈАНО!**

ТРАНСПОРТНА ЕКОНОМИЈА

Кон ерата на е-трговијата (1)

**ФЕНОМЕН КОЈ ЌЕ МОРА ДА СЕ ВКЛУЧИ
ЦЕЛОСНО ВО РАЗВОЈНИТЕ СТРАТЕГИИ**





Регистрирај
се сега!

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

dkv-euroservice.com/toll-slovenia

You drive, we care.



ВО ЗНАКОТ НА ЛАВ.



Неспорно МАН. Новиот Lion's Coach.

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

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



NEXT GENERATION SCANIA

L-СЕРИЈА СОЗДАДЕНА ЗА ЗАДАЧИ

Како што и вашиот бизнис е единствен исто така е и градот во кој работите. Градското возење има многу тргања и запирања, чести успони, влегување и излегување од кабината и константно внимание кон другите возила и пешаците додека возите.

Новата Scania L серија е дизајнирана да се справи со густите градски услови

- лесен пристап
- наменски дизајн
- наменски мотори
- безбедност пред се



Scania Makedonija DOOEL
Ul. '34', No. 7, Ilinden
1000 Skopje
Macedonia

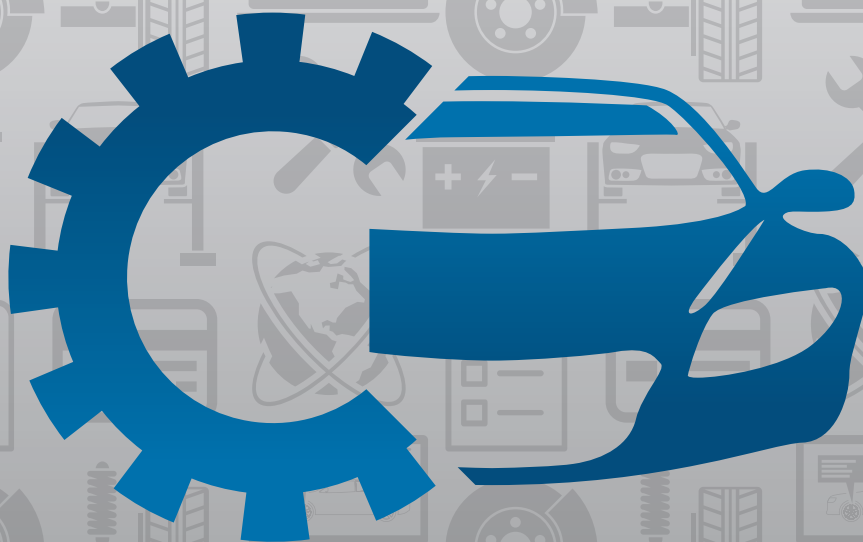
tel: +389 70 31 15 06
mail: info@scania.mk



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

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ со укажување до корисниците на своите услуги

За поврат на ДДВ од странство е неопходна комплетна и исправна документација!

12 АКТУЕЛНО

Голема поволност за нашите граѓани кои живеат и работат во најразвиената држава во Европа
Македонските возачки дозволи – признаени во Германија

17 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Форум на МАНУ на тема „Македонска транспортна револуција“
Неопходни се анализи и мерки за намалување на загадувањето од сообраќајот

20 ТРАНСПОРТНА ЕКОНОМИЈА

Кон ерата на е-трговијата (1)
Феномен кој ќе мора да се вклучи целосно во развојните стратегии

22 РАЗГОВОР СО...

ЈСП Турс од Скопје

ТЕМА НА БРОЈОТ



9

Транспортот е под постојани налети на економските неизвесности

Патници и стоки се возат повремено, а кризи – постојано!

Амбициозни планови за настап и на транспортниот и на туристичкиот пазар

22 ЦАРИНА

Одбележан 26 Јануари – Меѓународниот ден на Царината

Членките на СЦО да создадат поволна средина за деловната заедница

23 Редовен февруарски состанок на Советодавното тело

Бизнис-заедницата информирана за претстојните измени на Царинскиот закон

24 МЕТРОПОЛА

Меѓународна конференција за развој на урбаната мобилност за одржлив град во кој квалитетно се живее

Скопје освен автомобилски и автобуски да развива и алтернативен транспорт

25 Како дел од проектот за модернизација на јавниот градски превоз

ИНТЕРВЈУ



13

Виолета Поп-Василева,
Претседател на АД НОВ ОСИГУРИТЕЛЕН БРОКЕР од Скопје

Ценовната политика за автоодговорноста сè уште треба да се доградува

Дводелни еко-автобуси ќе ги заменат старите дизелаша

26 МЕРИДИЈАНИ

За да им се обезбедат на возачите неопходните услови за одмор

ИРУ е дел од проектот за надградба на паркирањето на камиони во ЕУ

27 Во април во Амстердам
Форум на ИРУ за логистички и иновативни услуги „Управување кон дигитална логистика“

28 БЕЗБЕДНОСТ

Управувањето со моторно возило под одвлечено внимание ја загрозува безбедноста во патниот сообраќај
РСБСП: Не телефонирајте додека возите!

29 Статистиката на МВР потврда за црниот биланс на македонските патници
Лани 155 загинаа и 6.224 тешко повредени лица во сообраќајки

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

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ

Адреса:

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

Телефон: 02 32 98 967

Издава:

СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ

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

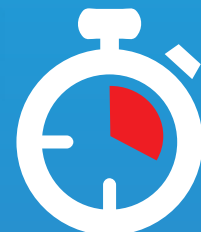
Дизајн и печатење:

Експресив графикс, Скопје

Лектура:

Матилда Саздова





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

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



АМЕРИТ

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE



[МАРТ]

ВОЗАЧИ

ОБУКА	Четврток,	01.03.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	08.03.2018
ОБУКА	Вторник,	13.03.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Среда,	21.03.2018

УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА	Петок,	02.03.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	09.03.2018
ОБУКА	Четврток,	15.03.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	22.03.2018

АДР

ОБУКА	Вторник,	06.03.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Вторник,	13.03.2018
ОБУКА	Среда,	14.03.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	23.02.2018

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Среда,	14.03.2018 [10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	23.02.2018



ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ со укажување до корисниците на своите услуги



ЗА ПОВРАТ НА ДДВ ОД СТРАНСТВО Е НЕОПХОДНА КОМПЛЕТНА И ИСПРАВНА ДОКУМЕНТАЦИЈА!

Документацијата треба да биде целосно во согласност со законите на земјите од каде што се бара поврат на ДДВ за одредени давачки што ги имале транспортерите кај нив

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, која во својот делокруг на активности во интерес на своите членки ја има и услугата за поврат на данок, укажува дека за нејзина непречена реализација, една од најважните работи е исправноста на документацијата за давачките што превозниците ги имале во странство, а за кои бараат поврат на ДДВ. Имено, сметките треба да ги содржат следните податоци: датум на издавање (датум на фактура), број на фактура, назив на снабдувач или назив на компанија, седиште и ДДВ идентификационен број, назив и количина на стоката или услугата, податоци на компанијата на клиентот, како и јасно изразено ДДВ и ДДВ стапка, нето-износ на сумата и бруто-износ на сумата на сметката. Ваквото укажување што го дава Секторот за поврат

на ДДВ од странство при АМЕРИТ, е поради тоа што овде станува збор за одлив на средства од земјите од кои се бара поврат на данокот, а кои имаат воведено построги контроли на документацијата и бараат таа да биде целосно во согласност со нивните закони. Земји, од кои АМЕРИТ врши поврат на ДДВ се: Австрија, Белгија, Бугарија, Англија, Данска, Ирска, Луксембург, Норвешка, Полска, Словенија, Финска, Франција, Холандија, Шведска и Србија.

Од АМЕРИТ посочуваат и дека сите транспортни компании, кои се регистрирани како даночни обврзници, можат да остварат право на поврат на ДДВ за одредени набавени продукти и услуги во странство, како на пример, набавка на гориво, плаќање патарини во странство и други трошоци

што се со поврат на данок (ДДВ). Притоа, СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, која е професионален партнер на транспортните компании, нејзини членки, практично им помага да го остварат правото на поврат на ДДВ, и тоа таму каде што му е местото – на својата сметка. За таа цел, АМЕРИТ соработува и со домашни и со странски компании, а за сите нив, асоцијацијата нуди квалитетна услуга за: поврат на ДДВ од сите европски земји во кои постојат услови, потоа поврат на ДДВ за странски компании од Македонија, како и следење ДДВ регулатива, и тоа со минимална административна процедура и по најбрза можна постапка.

Во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ информираат дека доколку се исполнети минималните износи за поврат на ДДВ, фактурите на транспортните компании може да се процесираат квартално, при што фактурите за секој фискален квартал треба да се достават не подоцна од 15 дена по завршетокот на секој квартал.

Сите задоцнети фактури за определен квартал ќе се процесираат како дел од годишното побарување на одредена компанија, а сите фактури со кои се затвора годината, треба да се донесат најдоцна до 31 март.

Секторот за поврат на ДДВ од странство при СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ може да го контактирате на тел: + 389(2) 3298 224, лок. 107.

Квартал	Крај на квартал	Краен рок за испраќање фактури
1	31 март	15 април
2	30 јуни	15 јули
3	30 септември	15 октомври
4	31 декември	15 јануари

Транспортот е под постојани налети на економските неизвесности



ПАТНИЦИ И СТОКИ СЕ ВОЗАТ ПОВРЕМЕНО, А КРИЗИ – ПОСТОЈАНО!

По случувањата со крахот на некои светски берзи, како и по некои проблеми во најразвиените економии на ЕУ, од македонските патни превозници почнуваат да пристигнуваат помалку или повеќе чудни информации за намалувањето на нарачките за превози од странските партнери во првите два месеци од годинава

„Кој се изгорел од млеко, дува и на јогурт!“ Во стилот на оваа добро позната народна мудрост се однесуваат и македонските патни транспортери на секој, па и најмал сигнал или импулс за какво било нарушување на некои економски процеси, текови, движења, политики, без оглед на тоа дали станува збор за оние во државата или надвор од неа, независно дали се тоа само некакви симболични најави, информации или нечии анализи и коментари за некои главно глобални економски случувања, кои може да имаат домашно потекло или да доаѓаат од поблиското или од поширокото опкружу-

вање, од регионот на Европа, па дури и од подалечните краишта на светот. Според оценките и проценките на транспортерите, може да имаат реперкусии токму врз нив. Едноставно, речиси двоеценското битисување од овој век и соочување со сè и сешто по нашите, но и по меѓународните патишта, со она што притоа им се случувало и го минале, а најмногу со последиците што ги имале од одредени економски одлуки, потреси, кризи, мерки и слично, ги научи нашите патни превозници да бидат многу претпазливи и нагласено внимателни, со цел, навремено и соодветно да реагираат за да не претрпат поголеми финансиски штети, загуби или уште полоши последици (како стопирање на работењето) во функ-

ционирањето на нивните фирми.

Токму такво е нивното однесување и на почетокот на годинава, особено во изминатиот втор месец, кога транспортерите сигнализираат чудни однесувања и постапки на нивните партнери во странство, а кои, велат, во многу потсеќаат на оние во периодот пред околу десетина години, кога почна економската и финансиската криза во Европа (но и во повеќе други светски региони), којашто траеше три-четири години. Кога станува збор за македонските патни транспортери, таа криза се манифестираше во значителен пад на транспортите, поради намалување на производството во некои стопански дејности и секако, поради намалениот извоз на готови стоки, но и увоз на репроматеријали и сировини. Рецесиските удари во развиена Европа ги погодија партнерите на нашите фирми во одделни земји, а го „закачија“ и македонскиот транспорт. Може да се каже дека, во тој период, транспортната сфера беше една од најпогодените од директните и индиректните влијанија

на светската економска криза врз македонското стопанство што се манифестираше со драстично редуцирање на нарачките од странските партнери, со стопирање на некои веќе договорени извозно-увозни аранжмани и ставање на склучените зделки во мирување... Поради тоа, како и поради постојаните информации за проблеми во работењето, и самите транспортери коментираа дека во изминатите скоро две децении, извозеле повеќе кризи, отколку патници и стоки.

Од друга страна, нешто слично на тие панични случувања од пред десетина години има и во почетокот на годинава, но во многу помал обем. Временски може да го лоцираме околу крахот на некои светски берзи што се случи на крајот на јануари и во почетокот на февруари. За потсетување, на информациите за падот на некои берзи, а пред сè на оние во САД, реагираше и се произнесе и гувернерот на Народна банка на РМ, Димитар Богов, кој ја смируваше топката со цел да не настанат некои спонтани

панични реакции во финансискиот сегмент на домашната економија.

– Македонската економија е добро подготвена за вакви турбуленции, кои може да се случат на светските финансиски пазари – изјави гувернерот Богов некаде во средината на февруари, а одговарајќи на новинарски прашања, тој оцени дека се можни одредени турбуленции на светските пазари, но не очекува дека ќе дојде до нова криза како онаа од 2008 година.

– Последните две години, светската економија е во нагорен тренд, растот е многу силен и очекувањата се дека ќе дојде до повлекување на сета ликвидност која беше вбригана во изминатите 10 години. Тоа внесува одредена доза нервоза кај финансиските играчи на финансиските пазари, а вакви корекции се можни и во следниот период – рече Богов, нагласувајќи дека светските финансиски пазари се пред нови предизвици поради нестабилната монетарна политика.

За потсетување, на овој многу значаен момент му претходеа, а по него уште повеќе се засилија помалку или повеќе аналитички истапувања и прогнози на светски познати економисти и финансиски експерти, кои беа на линија дека политичката нестабилност во многу региони во светот (а меѓу другите и на Балканот), како и некои погрешно водени економски политики во најразвиените држави, повторно доведоа до тоа на светската економија да ѝ се заканува финансиска криза. Особено загрижувачки беа некои информации за случувањата во најразвиената европска економија – германската, каде што по загрижувачките моменти со неможност за формирање влада, имаше серија најави за штрајк на повеќе илјади работници во тамошната металска и градежна индустрија, и тоа за повисоки плати, што беше во крајна контрадикторност со информациите дека Германија доживува работен бум, дека има најголем број вработени досега и дека сè уште е гладна за нови работни места.



За поефикасни економски и трговски односи

Заев најави укинување на визите помеѓу Македонија и Украина

Македонија и Украина ќе пристапат кон комплетно укинување на визите помеѓу двете држави што ќе овозможи поефикасни економски и трговски односи меѓу двете земји, како и во неколку други области за коишто е утврдено дека има простор за тоа. Ваква можност во почетокот на февруари, најави премиерот Зоран Заев, по средбата со амбасадорката на Украина во Република Македонија, Наталија Задорожњук. На средбата беше изразена согласност дека има отворени можности за интензивирање и унапредување на соработката меѓу двете пријателски земји и е изразена определба тоа да се случи во скоро време низ повеќе конкретни активности.

Како што притоа соопшти владината прес-служба, меѓу другото, на состанокот премиерот Заев најавил дека ќе иницира до МНР и до Владата комплетно укинување на визите помеѓу двете држави што инаку е повеќегодишно барање на дел од македонските патни превозници, а особено на транспортерите на стоки, што ги покриваат земјите коишто порано биле во состав на поранешниот СССР.



Самите превозници кажуваат дека на почетокот на годинава, во глобалната економија, односно во економиите на најразвиените држави во Европа, а пред сè на оние во ЕУ, со чии компании и за нашите транспортери е императив да се работи – се случува нешто.

– Да, нешто чудно се случува на почетокот на годинава поради што нашето работење во овие два месеци можеме да го наречеме и оцениме со еден збор – катастрофа. И тоа не само поради качувањето на цените на горивото туку, пред сè, и поради намалувањето на цените на транспортните услуги, а кога станува збор за нас, кои најчесто возиме во Европа, во Турција и на релации меѓу нив, проблемот е во тоа што паѓаат и се намалуваат нарачките за транспорт на стоки, а евидентен е и падот на цените на транспортот. Немаме правено анализи, но нашата првична проценка е дека за 60 отсто се намалени нарачките во овие први месеци од годината. Инаку, најчесто возиме бела техника, автоделови и електроматеријали – вели Петре Атанасов, управител на транспортната фирма „Пеце шпед“ од Радовиш, кој со последниот дел во одговорот на нашето прашање, потврдува некои од сомневањата дека во одделни сектори од европската економија се случуваат несакани и кризни движења, кои имаат одраз и на работењето на нашите патни превозници, кои се ориентирани на овие транспортни пазари и кои вообичаено се меѓу првите кои се соочуваат со последиците од политичките и економски кризи и потреси.

Зоран Трајчевски, сопственик на транспортната фирма „Иван транс“ од Скопје, на

Во последниот квартал лани

Повеќе патници во меѓународниот патнички превоз, помалку во градскиот



За 5,9 % е намален бројот на превезени патници во патниот патнички превоз во четвртиот квартал лани, во однос на истиот квартал од 2016 година. Притоа, како што неодамна објави Државниот завод за статистика, според видот на превозот, за 8,8 % е намален бројот на превезени патници во градскиот превоз, а за 3,1 % во приградскиот, додека за 2,6 % е зголемен во меѓуградскиот и за 9,5 % во меѓународниот превоз. Истовремено, статистичките податоци покажуваат дека во четвртиот квартал, споредено со третиот, вкупниот број на превезени патници е зголемен за 22,4 %, а според видот на превозот: во градскиот превоз е зголемен за 27,2 %, во приградскиот за 25,9 %, додека во меѓуградскиот превоз е намален за 6,1 % и во меѓународниот за 29,2 %.

Во четвртото тримесечје од 2017 година, во однос на истиот период од 2016 година, зголемен е и вкупниот број на патничките километри во патниот патнички превоз, и тоа за 4,4 %, при што, по видови на превоз, во градскиот е намален за 16,2 %, во меѓуградскиот за 4,5 %, а во приградскиот е зголемен за 13,6 %, и во меѓународниот за 28 %. Споредено со третото тримесечје од 2017 година, вкупниот број на патничките километри е намален за 3 %, а податоците покажуваат дека за 17,9 % е зголемен во градскиот превоз, за 24 % во приградскиот, додека во меѓуградскиот превоз има намалување за 7,5 % и во меѓународниот за 23,9 %.

НЕ САМО ШТО ПАДНАА НАРАЧКИТЕ ЗА ТРАНСПОРТ ТУКУ ВЛОШЕНИ СЕ И ПЛАЌАЊАТА ЗА ИЗВРШЕНИТЕ ПРЕВОЗИ ВО ПОЧЕТОКОТ НА ГОДИНАВА, ВЕЛАТ НЕКОИ ПАТНИ ПРЕВОЗНИЦИ

прашањето како оди неговото работење во почетокот на годинава, укажува и на еден друг аспект од функционирањето на македонските патни транспортери во почетокот на 2018 година:

– Многу тешко работиме на почетокот од годинава. Имам за наплата веќе реализирани транспорти, но тоа тешко оди, а возам со еден камион и можам да констатирам дека не се плаќаат извршените превози. Згора на тоа, има конкуренција во работењето, возиме главно во Западна Европа, ги добив неопходните транспортни дозволи, се отчитувам како што е ред, но во финансискиот дел не е сè како што треба. Практично, во фаза сме на она што го нарекуваме борба за живот, кога се снаоѓаме во работењето, но тоа е снаоѓање без пари, зашто трошоците се големи што во услови кога реализацијата е ненаплатена, е погубно за нас превозниците – напоменува Трајчевски, кој нè информира дека најчесто транспортира мебел, односно извоз-увоз, зависно од шпедитерот.

Потврда за проблеми и во нарачките, но и во плаќањата за сработеното добиваме и од Бобан Ѓурѓевски, сопственик на транспортната фирма „Панагруп“ од Скопје:

– Да, да, имаме проблеми и со нарачките, ама и со плаќањата за извозеното. Лоши плаќања имавме и во јануари и во февруари, а што се однесува на нарачките, тие зависат од договорите, но послаби се од претходно. Пред една недела, цела Европа немаше нарачки за транспорт поради што имавме големи проблеми да обезбедиме транспорт за нашите возила, кои се враќаа од дестинациите, на кои веќе беа однеле стоки, така што можеме да оцениме дека, во почетокот на оваа година, е падната работата во нашиов сектор. Инаку, возиме главно на релации со Англија, Германија, Турција, Грција и Србија и други – вели Ѓурѓевски, кој на барањето да направи споредба со истиот период минатата година и за колкав процент приближно е падот во неговото работење, јасно посочи:

– Не можеме да направиме споредба со лани, преклани зашто тогаш имавме по-

малку возила, а сега имаме повеќе, но во секој случај се чувствува пад и во нарачките и во плаќањата за што ни потврдуваат и нашите колеги транспортери – дециден е Ѓурѓевски.

Евидентно, иако може да е лажна узбуна (и подобро да е така) сепак, сето ова наложува и бара сите да бидат на штрек и внимателно да се анализира ситуацијата за да може и навремено да се дејствува со соодветни мерки зашто, кажано со речникот на сеизмозите, засега нема прецизни и точни информации (ниту од одговорните ниту од коморските тела и други асоцијации) дали ова е смирување на тлото, по ланските нестабилности и потреси и во политичкиот и во економскиот сегмент на водечките европски држави и нивните компании, од кои е зависна и македонската економија, па и транспортерите, како нејзин нераскинлив дел или станува збор за најави за нови и посилен потреси во што ни самите не сакаме да веруваме!

Ј.Б.

Голема поволност за нашите граѓани кои живеат и работат во најразвиената држава во Европа



МАКЕДОНСКИТЕ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ – ПРИЗНАЕНИ ВО ГЕРМАНИЈА

Отстранети се последните пречки, македонските државјани кои живеат или работат во Германија да можат да ги заменат своите матични возачки дозволи за германски

на денот на неговото потпишување.

Конечно, постигнат е билатералниот договор помеѓу Македонија и Германија за меѓусебно признавање на возачките дозволи. Со тоа се отстранети последните пречки, македонските државјани кои живеат или работат во Германија да можат да ги заменат своите матични возачки дозволи за германски што е особено важно за нашинците кои имаат постојано живеалиште во оваа земја, но и за оние кои често патуваат во неа. Досега, правото да управуваат со моторно возило во Германија, го имаа само во првите шест месеци од престојот, а потоа, мораа одново да полагаат возачки испит што ги чинеше и пари и време (полагањето за нова, германска, возачка дозвола во просек чини околу 1.500 евра).

Државите од Балканот, кои не се членки на ЕУ, потпишуваат билатерални договори со Германија за регулирање на ова прашање, при што Србија и Босна и Херцеговина веќе извесно време имаа такви договори, но Македонија немаше. Притоа, преговорите помеѓу надлежните министерства на двете држави околу меѓусебното признавање на возачките дозволи траат повеќе од една деценија (од 2007 година), а по надминување на некои формалности конечно останува македонските министерства за транспорт и внатрешни работи, од една, и германското министерство за сообраќај, од друга страна, да го детализираат текстот на билатералниот договор, и тој конечно да се потпише. Ќе се потпише заедничка декларација со Германија, која не подложи на ратификација, па договорот ќе стапи во сила

Инаку, за надминување на овој проблем, македонските иселеници во Германија лани покренала и онлајн-петиција со цел да се забрза постапката за признавање на возачките дозволи бидејќи бројот на македонски државјани кои живеат и работат во оваа земја веќе достигнал сто илјади. Голем број од нив, во секојдневните обврски се соочуваат со проблеми и неможност да ги извршуваат работните задачи токму поради тоа што немаат валидна возачка дозвола. Инаку, Република Македонија има склучено договори за заемно, реципрочно признавање на националните возачки дозволи или тоа го има обезбедено врз основа на националното законодавство и Виенска конвенција за патен сообраќај (1968 година) со 15-тина држави, а со уште 29 држави се водат постапки за меѓусебно регулирање на оваа обврска.

J.C.

Македонските државјани ќе патуваат со лична карта во БиХ

Македонските државјани ќе може да патуваат во Босна и Херцеговина со лични карти. На последната јануарска седница на македонската Влада е разгледан и прифатен Извештајот за завршени преговори за усогласување на текстот на Спогодбата помеѓу Владата на Република Македонија и Советот на министри на Босна и Херцеговина за условите за патување на државјаните на двете земји со лични карти. По усогласувањето на спогодбата и по ратификацијата во собранијата, како што соопшти владината прес-служба, граѓаните од двете земји во Македонија и во Босна и Херцеговина ќе можат да патуваат со лични карти. Претходно (лани во декември) Владата на Босна и Херцеговина ја утврди предлог-основата за водење преговори заради склучување договор со Владата на Македонија за олеснување на условите за патување на државјаните на двете земји. Договорот, како што јавија новинските агенции, треба да им овозможи на државјаните на БиХ и на Македонија меѓусебен безвизен режим до 90 дена во период од шест месеци, со важечки патни документи или важечка биометриска лична карта на сите гранични премини за меѓународен сообраќај. Граѓаните на двете земји кои имаат намера да останат подолго од 90 дена на територијата на една од државите го регулираат



својот престој во согласност со нејзиното законодавство.

Македонските државјани наместо со патна исправа – пасош, може да патуваат со важечка лична карта и во Србија, Црна Гора, Косово и Албанија.

ВИОЛЕТА ПОП-ВАСИЛЕВА

Претседател на АД НОВ ОСИГУРИТЕЛЕН БРОКЕР од Скопје



ЦЕНОВНАТА ПОЛИТИКА ЗА АВТООДГОВОРНОСТА СЕ УШТЕ ТРЕБА ДА СЕ ДОГРАДУВА

Автоодговорноста која во еден подолг период е доминантно осигурување на осигурителниот пазар, со малку повеќе од 50 % учествува во вкупниот обем на премијата од неживотното осигурување, а според последниот податок за крајот на минатата година, учеството во вкупната премија, заедно со остварената премија и за животното осигурување изнесува 44 %

» Госпоѓа Поп-Василева, осигурувањето од одговорност за штети предизвикани на трети лица во сообраќајот, познато во јавноста како автоодговорност е еден од најраширените осигурителни производи и кај граѓаните сопственици на возила, но и кај транспортните фирми, кои стопанисуваат со превозни средства. Затоа, за почеток, мало потсетување каков вид осигурување е тоа, што претставува, каде се може да се користи денес и каква е состојбата со него на македонскиот осигурителен пазар?

Автоодговорноста претставува задолжително осигурување за одговорност на возачот за нанесени штети во сообраќајот кон трети лица и тоа значи дека осигурителната компанија, носител на полисата, гарантира дека евентуално настанатите материјални и нема-

теријални штети по вина на нивниот осигуреник, по нивната процена и ликвидација ќе му бидат надоместени на оштетениот, како трето лице во сообраќајната незгода. Автоодговорноста, следено во текот на еден подолг период, е доминантно осигурување на осигурителниот пазар, кое со малку повеќе од 50 % учествува во вкупниот обем на премијата од неживотното осигурување, а според последниот податок за крајот на минатата година, учеството на автоодговорноста во вкупната премија заедно со остварената премија и за животното осигурување изнесува 44 %.

Република Македонија е една од ретките земји членки на Советот на бироата во Брисел, односно на Системот на зелена карта, каде што постои територијална поделба на задолжителното осигурување од автомобил-

ска одговорност за штети предизвикани на трети лица. На територијата на Македонија важи основната полиса за осигурување од автомобилска одговорност со осигурителното покритие, согласно со одредбите на Законот за задолжително осигурување во сообраќајот и Тарифата за осигурување од автомобилска одговорност. Кога граѓаните на Република Македонија патуваат во странство со моторно или со приклучно возило, задолжително треба да имаат зелена карта. Зелената карта е доплатна премија на основното задолжително осигурување од автомобилска одговорност за штети предизвикани на трети лица согласно со член 25 од Законот за задолжително осигурување во сообраќајот за незгоди надвор од територијата на Република Македонија.

» Во последниве години, евидентно беа намалени цените на осигурувањето на автоодговорноста. Според Вас, дали се тие реални, односно дали имаат позитивно влијание на пазарот?

При последната промена на цената на автоодговорноста од страна на Комисијата за осигурување од автомобилска одговорност, на 14.7.2017 година, е интервенирано во поконкретното дефинирање на системот бонус-малус, т. е. правото на користење бонус или обврската за плаќање малус припаѓа на осигуреникот (сопственикот) на моторното или приклучното возило. Имено, значењето на оваа последна промена во начинот на одредување на цената на автоодговорноста е балансирањето на цената на автоодговорноста во зависност од пријавените штети од страна на осигурителните компании во минатиот период. Кога станува збор за повеќе возила на еден осигуреник, се пресметува меродавен технички резултат. Притоа, ако тој меродавен технички резултат во изминатите три години на осигурување е помалку од 80 %, за следниот период му се одредува бонус на премијата една половина од разликата од 80 % и процентот на меродавниот технички резултат. Во случајот кога тој меродавен технички резултат е повеќе од 120 %, обратно, се пресметува доплаток (малус) во висина од една половина од разликата помеѓу тој процент и 120 % но, висината на тој доплаток не може да изнесува повеќе од 100 % од основната премија.

Цената на зелената карта е утврдена со одлука на Владата на Република Македонија за висината на дополнителната премија за издавање на меѓународна зелена карта („Службен весник на РМ“ бр. 101/15 од 18.6.2015 година). Така, висината на дополнителната премија за издавање на меѓународни зелени карти со важност во времетраењето на полисата за автомобилска одговорност изнесува: за патнички возила до 66 кв – 60 евра, за патнички возила над 66 кв – 90 евра, за мотоцикли – 30 евра, за останати возила: влечни, специјални, приклучни и работни возила – 90 евра, за комбинирани возила – 157 евра, а за товарни возила и автобуси премијата изнесува 280 евра. Интервенцијата во дефинирањето на цената на автоодговорноста е со цел вклучување на повеќе параметри, кои влијаат врз зголемувањето на ризикот во сообраќајот. Секако, сè уште треба да се доградува ваквата ценовна политика во допрецизирање на сите ризик-фактори, кои влијаат на безбедноста во сообраќајот и во управување со возилото, а што директно влијае на висината на цената на автоодговорноста.

Минатата година, од страна на регулатор-

ното тело во оваа област, Агенцијата за супервизија на осигурување (АКО) беше посочено дека либерализација на пазарот на осигурувањето од автоодговорност или воведување на зелениот картон како обврска за сите сопственици на возила се две можни опции, како долгорочно решение на проблемот со висината на цената на зелените картони, на што постојано има реакции и од граѓаните и од транспортерите.

Либерализацијата на пазарот на осигурување е една од мерките во усогласувањето на нашата со регулативата на ЕУ и стандардите кои се воспоставени во регулирањето на автоодговорноста. Во врска со овој сложен процес, потребни се и многу други координирани усогласувања, како подготовка за едно вакво решение врзано за солвентноста на осигурителните компании, потоа, достигнување на лимитите за исплатата на материјалните и нематеријалните штети идентично како во земјите од ЕУ. Тоа би значело дека нема лимити како што е тоа сега зелениот картон, кој има покривање без лимит и ја надополнува автоодговорноста за патување во странство и ваквите услови се обезбедени од страна на осигурителните компании преку првокласни реосигурителни компании и нивните посредници – брокери.

Искуството од воведување на либерализација на пазарот на осигурување и ефектите од тоа може најблиску да се потврди од најсвежите примери на последните нови членки на ЕУ од нашето соседство: Бугарија, Романија, Хрватска. Имено, првиот ефект е дека во првиот момент, осигурителните компании заради конкуренцијата ја смалуваат цената на автоодговорноста. Со тек на време, овој процес сепак, мора да престане заради



обраќајната незгода, ако возачот сам учествува во сообраќајната незгода или ако во неа има загинати.

Потпишувањето на Европскиот извештај не значи и прифаќање на вина туку со реконструкцијата на сообраќајката и изјавите на учесниците во неа, осигурителната компанија ја утврдува вината и во случај кога извршениот увид на оштетените возила не одговара со изјавите и со реконструкцијата за настаната сообраќајна незгода, па штетата може да биде одбиена. Во врска со можноста за фалсификување на овој документ секако дека се можни обиди за злоупотреба. Но, не е доволно да се направи договорена реконструкција на една сообраќајна незгода бидејќи сите пријави подлежат на проверка од страна на стручните служби во осигурителните компании. Секогаш, за да се направи измама треба таа да е поддржана од инволвирани лица во осигурителните компании.

» **Каква е структурата на возниот парк во Македонија, која е моменталната бројка на нерегистрирани и неосигурени возила по нашите патишта и какви проблеми создава оваа, по некои информации, во ЕУ и во многу земји во светот непостоечка категорија на возила?**

Структурата на возниот парк во Македонија е многу изменета и подновена, а вкупниот број на возила во минатата година, според последните објавени статистики, е малку над 411.000. Оваа бројка се однесува на регистрираните возила во станиците за технички преглед, а на нашите патишта во сообраќајот учествуваат и нерегистрирани возила или возила кои се најчесто со регистарски таблички од нашата соседна држава Бугарија, а тоа се и државјани на Република Македонија особено

ВКУПНО ИСПЛАТЕНИТЕ ШТЕТИ ПО ОСНОВ НА АВТООДГОВОРНОСТ, ЗА КОИ ИМА ОСИГУРИТЕЛНИ ПОКРИТИЈА ЗА 2017 ГОДИНА СЕ ЦЦА 1.739.000.000 ДЕНАРИ, УЧЕСТВОТО НА ИСПЛАТЕНИТЕ ШТЕТИ ОД НЕОСИГУРАНИ ВОЗИЛА ВО ОВАА БРОЈКА Е 7,2 %, НО СЕПАК, СЕ СМЕТА ДЕКА ВКУПНИОТ БРОЈ НА НЕОСИГУРАНИ ВОЗИЛА Е ДВОЈНО ПОГОЛЕМ ОД ОВОЈ ПРОЦЕНТ

огромните разлики во износите на штетите и негативата кај компаниите, кои нема да можат да ги обезбедат средствата за покривање на штетите со таква политика на цени. Тогаш настанува процесот на зголемување на цените од страна на осигурителните компании, преку нивните асоцијации бидејќи тогаш оваа политика на утврдување на цената на автоодговорноста ја водат тие.

Постоењето на една полиса за автоодговорност важечка за нашата држава и за останатите странски земји е можно само со комплетно усогласување на нашата регулатива и висината на покривањата како оние во ЕУ, но, исто така оваа полиса за која е гарант Националното биро за осигурување, каде што се основачи и членки од сите осигурителни компании од државата, треба да биде прифатена од Советот на бироата во Унијата.

» **Во последните години се популаризира Европскиот извештај, како начин на евидентирање на сообраќајните незгоди и како документ преку кој се пријавува штета во друштвата за осигурување. Каква е Вашата оцена за полезноста од овој документ, колку се користи тој и можна ли е негова злоупотреба?**

Европскиот извештај, со почетокот на

неговата примена кога е воведен на 1.7.2005 година имаше цел да се избегнува блокирање на сообраќајот во чекање на асистенција од сообраќајната полиција, кога станува збор за мали оштетувања на возилата и кога се тие во возна состојба. Ако се исполнети условите за примена на Европскиот извештај, учесниците треба да ја известат најблиската полициска станица за сообраќајната незгода, за освен од учесниците во незгодата да биде потпишана и од полицискиот службеник.

Полициските службеници на Министерството за внатрешни работи се должни да излезат на местото на сообраќајната незгода, во која е предизвикана мала материјална штета, ако тоа го бара едниот од учесниците во сообраќајната незгода, и тоа во случаи: кога едно од возилата нема регистарски таблички, ако не е осигурено или ако има странска регистарска табличка; ако еден од возачите е очигледно под дејство на алкохол, дрога или други психотропни супстанции, ако не поседува возачка дозвола од соодветна категорија или ако му е запишана прекршочна санкција – забрана на управување со моторно возило во возачката дозвола, ако одбива да ги даде своите лични податоци, односно податоците за возилото, ако го напуштил местото на со-

на истокот на нашата држава. Ваквата состојба најмногу им наштетува на осигурителните компании и на Република Македонија бидејќи не се собира премија за овие возила, а штетите настанати од неосигурените возила се на товар на Гарантниот фонд во Националното биро за осигурување на РМ кој е финансиран од страна на осигурителните компании.

Транспарентна статистика за бројот на неосигурени возила ниту може да се најде ниту има конзистентност на податоците за да може да се компарира утврдениот број на нерегистрирани возила. Евидентни се само штетите што се исплаќаат од страна на осигурителните компании и нивната статистика која покажува значителна бројка и овие големи износи се на товар на Гарантниот фонд кај Националното биро за осигурување кој е финансиран од сите членки – од осигурителните компании. Во согласност со званичната статистика за исплатените штети по основ на неосигурени возила, по 2013 година кога се исплатени цца 123.000.000 денари, во наредните години е евидентиран мал пад во однос на оваа бројка, за во 2017 година износот на штети по основ на неосигурени возила сепак, да достигне бројка од цца 126.000.000 денари што е повеќе од нивото во 2013 година.

Вкупно исплатените штети по основ на Автоодговорност за кои има осигурителни покритија за 2017 година се цца 1.739.000.000 денари, учеството на исплатените штети од неосигурани возила во оваа бројка е 7,2 %, но сепак се смета дека вкупниот број на неосигурани возила е двојно поголем од овој процент. За наредниот период, со цел поточно водење на евиденција на обновените полиси на месечно ниво, Националното биро за осигурување ќе води статистика на бројот на необновени полиси што може да значи нерегистрирани возила во однос на тој месец во минатата година, но мора да се следи движењето на овие бројки и во наредните месеци за реално да се утврдат неосигурани од тие што се задоцнети.

Најголема штета од постоењето на нерегистрирани возила претрпуваат осигурителните компании на чиј товар паѓаат исплатите на штетите за кои немаат собрано премија, а потоа сите дистрибутивни канали на продажбата, техничките прегледи и секако, на крајот, државата и нејзиниот буџет. Најболно е за тие учесници кои се решаваат да возат нерегистрирано возило и кога во сообраќајот се одговорни за сообраќајна незгода за која

најдоцна за 15 дена од денот на ликвидацијата. Ова е предмет на проверка од страна на Агенцијата за супервизија на осигурувањето. Незадоволните граѓани од висината на износот на надоместот или од доцнењето во исплатата на ликвидираниот износ на штетата можат да поднесат приговор до осигурителната компанија, која повторно треба да ја потврди или да ја смени претходната одлука. Ако и по тоа граѓанинот не е задоволен, може да даде претставка до АСО во врска со конкретната штета. Агенцијата за супервизија на осигурувањето ја проследува претставката до осигурителната компанија која мора повратно да даде образложение за својата одлука, а за ова и за крајниот исход ќе биде известен и оштетениот.

» Изминатите години јавноста беше информирани и за наместени сообраќајни незгоди како и за обесштетувања за нив? Дали оваа негативна појава, што полицијата ја посочи дури и како организиран криминал, зема замав и каков е Вашиот коментар за овие осигурителни измами?

Осигурителните измами се секогаш тема за анализа кај осигурителните компании и во врска со тоа, а и во интерес на препознавање-

то на случаи како осигурителна измама тие прават размена на искуствата. Причината за ова е што ниту една од компаниите не е заобиколена од организирани случаи за правене осигурителна измама. Како измами во осигурувањето се третираат случаите во кои одредено лице со цел да наплати надомест на штета од осигурителната компанија: намерно ќе уништи или оштети осигуран предмет, ќе склучи осигурување откако штетата веќе настапила, ќе склучи осигурување давајќи неточни или лажни податоци во врска со предметот на осигурување, ќе поднесе лажни податоци или фалсификувани документи. Најчесто, кај измамите во осигурувањето, одредени лица поднесуваат барање за надомест на штета од настан кој навистина се случил, но притоа ја приспособуваат пријавата или додаваат неточни информации и податоци во врска со местото на случување на настанот, висината на настанатата штета и сл. Во други случаи, штетата кај осигураниот предмет се предизвикува намерно, со цел да се добие надомест на штета од осигурителната компанија.

За жал, осигурителните измами и покрај сите досегашни искуства на осигурителните

ВО НАРЕДНИОТ ПЕРИОД ИМА НАЈАВА ЗА ПОНУДИ ЗА СОРАБОТКА НА ПОСРЕДНИЦИ НА НАЈГОЛЕМИТЕ СВЕТСКИ ОСИГУРИТЕЛИ И РЕОСИГУРИТЕЛИ ЗА ПОГОЛЕМА ПАЛЕТА НА ПРОДУКТИ ОД НЕЖИВОТНОТО ОСИГУРУВАЊЕ И НА НАШИОТ ПАЗАР, КОИ БИ ТРЕБАЛО ДА БИДАТ ПОПОВОЛНИ И СО ПОГОЛЕМИ ПОКРИТИЈА ШТО СЕКАКО ЌЕ ИМ ОДГОВАРА НА НАШИТЕ КЛИЕНТИ

штета, осигурителната компанија ќе им побара регрес така што овие лица ќе бидат задолжени да ја платат вкупната штета од таа сообраќајна незгода што е неспоредливо со цената на една полиса за АО. Во европските земји ова е непостојечка категорија и овој податок треба да е негативен и кај нас, особено пред воведувањето на либерализацијата на пазарот на осигурување. Од овие причини, клучна е улогата на сообраќајната полиција во контрола на возилата и нивната исправна документација за да се пуштаат во сообраќај на нашите патишта, а податоците за нерегистрирани возила треба постојано да се објавуваат и да се следи состојбата за нивното учество.

» Граѓаните, а и превозниците рагираат дека долго се чека осигурителните компании да им ги подмират штетите. Зошто е тоа така и што во случај кога тие не се задоволни од одлуката на некое друштво за осигурување во однос на исплатата на штетата?

Процесот на исплата на штетите во осигурителните компании оди согласно со воспоставените процедури за пријава на секоја штета, комплетирање на документацијата во прилог на таа пријава, а потоа оди постапката за проценка на штетата и извештајот од проценителите оди во процес на ликвидација што е последен чекор до исплатата на штетата. Во процесот на ликвидацијата се одредува конечниот износ на штетата, кој зависи од утврдувањето на степенот на вина, условите за осигурување и законските одредби во оваа сфера така што проценетата штета, на крајот, може да биде и одбиена.

Рокот за исплата на штетата тече од денот на ликвидацијата на штетата и тоа е



компаниј, за да можат да ги препознаат и спречат, ќе бидат предмет околу кој многу ќе се дискутира и ако досега на нашите простори за осигурителни измами се препознаени такви само во сферата на неживотно осигурување, во наредниот период со поголемо учество на пазарот на осигурителните компании за животно осигурување мислам дека и во тој дел ќе бидеме сведоци на измами. Измамите во животното осигурување се присутни и во многу напредните економии, за разлика од нашата и на овие процеси не можеме да останеме имуни и ние и нашата осигурителна индустрија, па во некој нареден период можеби ќе бидеме и ние соочени со измами и во животното осигурување.

» Транспортните фирми во Македонија, а особено оние поголемите, покрај возилата, располагаат и со друг имот: деловни простории, сервиси, опрема, вработени... Какви видови неживотно осигурување и осигурување на живот се препорачува кај овие фирми?

Кога станува збор за транспортните фирми, првенствено предмет на осигурување се задолжителните осигурувања, каското и одговорноста на возачот (ЦМР-полиса) на возниот парк. Овој пристап, секако е од причина што тие се во зоната на поголем ризик со оглед на дејноста и нивното постојано движење. Иако нивниот интерес за осигурување е првенствено ориентиран кон осигурувањето на транспортните средства, сепак, кај останатиот имот и кај вработените постојат потреби од нивна заштита во делот на неживотното осигурување, точно осигурување од основни и дополнителни ризици на имотот (пожар, поплава, кршење на машини – ако се работи за сервиси и погони со друга опрема),

одговорност од дејноста и одговорност на менаџерите. Исто така, за вработените, за колективи над осум или 10 вработени (бројот за минимум на вработени е одреден од самите осигурителни компании) може да се користат колективни стапки за незгода – повреди на вработените, патничко осигурување, а сега веќе е присутна сè поголема понуда на осигурителните компании за дополнително здравствено осигурување.

Сето ова што е претходно наведено, како и модалитетите во продуктите од животното осигурување, ние, како брокери со лиценца за соработка со сите осигурителни компании во неживотно и животно осигурување, можеме на нашите клиенти да им ги објасниме сите продукти и да им посочиме од која компанија, според нивните потреби најмногу ќе им одговара да бидат осигурани. Сето ова е без никаков надомест за нашата услуга бидејќи нашата основна обврска е грижа за клиентот од издавање на полиса и помош – посредување за правичен надомест на штета, кога тоа ќе биде потребно. Конкретно, за животното осигурување, кое исклучиво се однесува на договори со физички лица, постојат и потреби да им објасниме кои и какви се разликите во полисите за животното осигурување и секако, би им олесниле на нашите клиенти полесно да се одлучат каков избор да направат за себе.

» Дали има најави за нови осигурителни производи или можеби модификации на постојните што би биле особено корисни за сопствениците на возила и за транспортните компании кај нас?

Транспортните компании, во врска со нивната основна дејност и изложеноста на поголем ризик се врзани за одговорноста кон трети лица во сообраќајот, а во меѓународни рамки одговорност на превозникот кога по негова вина е оштетена стоката што се превезува. Сопствениците на стоката или во зависност од договорите со нив – шпедитерите, треба да се заинтересирани за присутниот ризик при превозот на стоката од оштетување што комплетно го покрива карго-полисата за во земјата и карго-полисата во меѓународниот транспорт за во странство. Најчесто се останува на ЦМР-полисата, која покрива вакви штети, настанати само по одговорност на превозникот. Од досегашното искуство и спецификите во осигурувањето, генерално, не постои една полиса која комплетно одговара за сите бидејќи за секој случај, треба да се разговара за да се направи комбинација од осигурувања за да се покријат ризиците по приоритет и најсоодветно за секој клиент посебно.

Во наредниот период има најава за понуди за соработка на посредници на најголемите светски осигурители и реосигурители за поголема палета на продукти од неживотно осигурување и на нашиот пазар, кои би требало да бидат поповолни и со поголеми покритија што секако ќе им одговара на нашите клиенти. За сите овие најави и можностите овој вид на соработки да се вклопат со нашата регулатива во осигурувањето, за кои ќе бидат поставени процедурите за соработка за да можеме да ги понудиме на нашите клиенти, тоа ќе биде задача да го сработиме во наредниот период за да можеме да излеземе пред нашите клиенти со уште една понуда плус кон сите присутни досега на нашиот пазар.

Ј.Б.

За реконструкција на регионалните и на локалните патишта



ЕБОР Ќ ДОДЕЛИ НА МАКЕДОНИЈА 86 МИЛИОНИ ЕВРА

Овие пари се наменети за подобрување на македонската инфраструктура, поточно за реконструкција на над 400 километри регионални и локални патишта

Преку 400 километри регионални и локални патишта во Македонија ќе бидат реконструирани со 86 милиони евра што Европската банка за обнова и развој (ЕБОР) ѝ ги додели на нашата земја кон крајот на февруари. Договорот за овие средства беше потпишан на средбата остварена во Лондон, меѓу делегацијата предводена од Зоран Заев, претседателот на Владата на Република Македонија и претседателот на ЕБОР, Сума Чакрабарти. Притоа, на средбата, на која присуствуваа и министерот за финансии Драган Тевдовски, беше потпишан договор за користење на 86 милиони евра – втора транша од заем од вкупно 181 милион евра од ЕБОР, наменети за подобрување на македонската инфраструктура. Со втората транша од овој заем е предвидено да се реконструираат 26 делници од регионалните и од локалните патишта.

Како што истакна министерот за финансии Тевдовски, унапредувањето на инфраструктурата во Македонија е еден од приоритетите на Владата и во таа насока соработката со ЕБОР ќе придонесе за подобрување на транспортните врски во земјата, но и за регионално поврзување.

Претседателот на ЕБОР, Чакрабарти

нагласи дека банката е задоволна што може да придонесе за развојот на инфраструктурата во Македонија, но и за регионалната интеграција, преку вакви вложувања во патиштата. Тој притоа посочи дека инфраструктурата ќе придонесе кон економскиот развој на регионот, и тоа преку олеснување на трговската размена и подобрување на условите за водење бизнис. Освен подобрувањето на инфраструктурата во земјата, регионалното поврзување, како и подобрувањето на безбедноста на патиштата, ваквите инвестиции ќе придонесат и кон поддршка на приватниот сектор и градежништвото во државата. Истовремено, со овие проекти се отвора нова работа за македонските градежни компании, кои се јавуваат како изведувачи и подизведувачи на патните делници.

Оваа инвестиција е поддржана од техничките кооперативни фондови на Централната европска иницијатива, обезбедени од италијанската влада. Инаку, ЕБОР инвестира во македонската економија од 1993 година, при што банката досега потпишала договори за финансирање на 90 проекти во нашата земја, со вкупен износ од 1,6 милијарди евра.

Ј.С.Б

Форум на МАНУ на тема „Македонска транспортна револуција“



НЕОПХОДНИ СЕ АНАЛИЗИ И МЕРКИ ЗА НАМАЛУВАЊЕ НА ЗАГАДУВАЊЕТО ОД СООБРАЌАЈОТ

Главен причинител за загадувањето од транспортот во Македонија е стариот возен парк, бидејќи дури 65 отсто од возилата се постари од 2002 година

Неопходни се анализи од кои правилно ќе се одредат мерките што треба да се преземат за намалување на загадувањето во државата, за кое еден од причинителите е и транспортот. Во таа насока, значаен придонес може да даде Студијата за транспорт, анализа на политики и мерки на МАНУ, која предвидува во Република Македонија до 2035 година, за 35 отсто, да се намали емисијата на јаглерод диоксид од транспортот. Ова е главниот заклучок на форумот на тема „Македонска транспортна револуција“ што на крајот на јануари се одржа во Македонската академија на науките и уметностите, во организација на тамошниот Истражувачки центар за енергетика и одржлив развој.

Како што истакна заменик министерот за животна средина и просторно планирање Јани Макрадули, главен причинител за загадувањето од транспортот во Македонија е стариот возен парк, бидејќи дури 65 отсто од возилата се постари од 2002 година.

– Во земјава има многу малку хибридни или електрични возила, а многу загадуваат и градежните машини, кои речиси воопшто немаат еколошки стандарди, како и приватните автобуси и такси-возила. За да се намали загадувањето, треба да се преземат долгорочни непопуларни и строги мерки, а не популистички, како и интегрирана и масовна акција во сите сектори – рече Макрадули, кој посочи дека Владата моментално работи на системот на еколошки налепни-

ци, со коишто меѓу другото се овозможува основа за регулирање на сообраќајниот интензитет во деновите со прекумерна загаденост.

Нарине Сахакјан од УНДП наведе дека загадувањето од транспортот може да се намали за една третина ако забрзано се исфрлат од сообраќај постарите возила со високи јаглеродни емисии и ако се зголеми бројот на хибридни и електрични возила, преку преку даночни олеснувања и субвенции.

Претставувајќи ја Студијата на МАНУ, м-р Александар Дединец истакна дека политиката за увоз на стари возила од 2010

година најмногу придонела за зголемување на загадувањето од транспортот зашто предизвикала за 22,5 отсто зголемување на бројот на возилата. Студијата предлага: промена на пресметката за еколошки такси за возилата; намалување на акцизата и на ДДВ за возилата од 18 % на 5 %; изедначување на акцизата за дизелот и бензините и зголемување на еколошката такса за горивата; разликите од таксите да се користат за субвенционирање на купување на хибридни и електрични возила; да се воведат: резервиран зелен паркинг во сите јавни паркинзи, бесплатни патарини и бесплатен паркинг или да бидат со половина цена додека да се достигне, 10 % од автомобилите да бидат електрични и хибридни; да се инсталираат електронапојувачи на сите јавни паркинзи и на автопатиштата, а јавните институции да имаат обврска да купуваат автомобили.

Според м-р Јоже Јовановски од Регионалниот центар за животна средина, дизелот е најголемиот виновник за лошиот квалитет на воздухот предизвикан од транспортот, а за проф. д-р Милан Косевски од Машинскиот факултет во Скопје, режимот на движење е клучен за загадувањето. М-р Константин Мишев од ФИНИК посочи дека возилата најмногу трошат и најмногу емитуваат јаглерод диоксид при ненадејни забрзувања и забавувања во сообраќајниот метеж, при што оптоварување е токму староста на возниот парк. Според Ристо Јаневски од ОКТА, големо внимание треба да се посвети на тешките товарни возила за превоз на стоки за индустријата и на автоцистерните за превоз на нафта зашто многу загадуваат и се со ниски еколошки стандарди. Поради тоа треба да се искористат сите алтернативи што се нудат за нивно намалено користење (нафтоводот, на пример). Тој предложи и да се изедначи цената на екстра-лесното масло за домаќинство со дизелот зашто стариот возен парк има можност, маслото за домаќинство, кое има многу полоши еколошки карактеристики од дизелот, да се користи и во дизел-возилата што е штетно за животната средина.

J.C.B.

Одобрени 127 милиони евра за патишта и за пругата кон Бугарија

Ревидирана и одобрена е Секторската оперативна програма за транспорт 2014 – 2020, во рамките на ИПА 2, преку која се обезбедени 127,2 милиони евра, наменети за проекти во секторите железници, патишта и за техничка помош. Од нив, 108,1 милиони евра се средства директно од ИПА 2 Програмата, а 19,1 милиони евра се од Буџетот на Република Македонија.

– Во секторот Железници, алоцирани се 71,5 милиони евра што ќе бидат искористени за изградба на дел од третата фаза на пругата кон Бугарија и делницата Крива Паланка – граничниот премин Деве Баир. Во секторот Патишта обезбедени се 48,7 милиони евра, кои се наменети за изградба на втората фаза од експресниот пат Градско – Прилеп, делницата Градско – Дреново, за реконструкција на делницата Куманово – Ранковце, за изградба на трета лента на патниот правец Градско – Прилеп, делницата Плетвар и за замена на заштитните огради на автопатот на Коридорот 10, во должина од 100 километри – соопштија од Министерството за транспорт и врски.

За техничка помош се обезбедени седум милиони евра што ќе се искористат за изработка на проектни документации за изградба на велосипедски патеки во Скопје, Тетово, Штип и Охрид, за замена на сигнализацијата на железничките премини и за изградба на мултимодален јазол во Трубарево.

Кон ерата на е-трговијата (1)



ФЕНОМЕН КОЈ ЌЕ МОРА ДА СЕ ВКЛУЧИ ЦЕЛОСНО ВО РАЗВОЈНИТЕ СТРАТЕГИИ

Ерата на е-трговијата е тука околу нас. Ние со неа живееме секојдневно на работното место, дома, додека работиме, твориме, купуваме, се забавуваме, со еден збор – постојано. Тоа ни е овозможено со развојот на ИТ-технологиите и приспособувањето на економските активности, вклучувајќи ги кон нив производството и потрошувачката.

Улогата и значењето на електронската трговија постојано се менуваа во текот на изминатите неколку децении. На почетокот, под електронската трговија се подразбирало електронско олеснување на комерцијалните трансакции, користејќи ги почетните технологии создадени во доцните 70-ти години од XX век, што им дозволувало на компаниите да праќаат трговски документи, како што се нарачки преку електронски пат. Понатаму, зголеменото прифаќање на кредитните картички и телефонското банкарство во 80-тите години придонесоа за развојот на е-трговијата бидејќи и тие претставуваат еден вид форми на електронска трговија. Како друга форма на електронска трговија може да се наведат и авионските резервации што во тој период беа карактеристични за некои компании во САД и В. Британија.

Електронското купување најнапред се појавува во 1979 година во В. Британија, а потоа, за време на 80-тите години од минатиот век, поекстензивно е користено, особено од страна на автомобилските производители, како што се Форд, Пежо, Генерал Моторс, Нисан и др. Од последната деценија на XX век, па наваму, електронската трговија вклучува и планирање на ресурсите во претпријатијата, потрага по податоци и нивна обработка и складирање. Иако интерне-

Електронското купување најнапред се појавува во 1979 година во В. Британија, а потоа за време на 80-тите години од XX век поекстензивно е користено, особено од страна на автомобилските производители, како што се Форд, Пежо, Генерал Моторс, Нисан и други



Автор: Проф. д-р Никола Поповски

тот стана познат некаде околу 1994 година, беа потребни уште приближно пет години за изградба на сигурносни протоколи, за тој да биде во масовна употреба. Веќе до крајот на 2000-та година, многу компании во светот почнале да ги нудат своите услуги преку интернет и преку веб-мрежите. „Откако се појави е-трговијата, работите постојано се менуваат, а ќе продолжат да се менуваат и во иднина. Од е-трговијата не може да се добие полза ако компаниите не ги разбираат или не се приспособуваат на тие промени.“* Денес, овој феномен е присутен со тенденција таа да се зголемува и шири, па се смета дека во иднина нема да биде можно да се игнорира е-трговијата или кон неа да се пристапува без нејзино целосно вклучу-

* Pengtao Li: "Emerging Trends of E-Business" in "Encyclopedia of E-Commerce Development, Implementation, and Management", Western Illinois University, USA, March, 2016, p. 1147



вање во стратегиите за развој на компаниите и националните економии.

Сепак, е-трговијата е сè уште релативно нова појава и таа кореспондира со појавата и користењето на интернетот и веб-мрежите за одвивањето на трговијата и вршење на деловните активности на компаниите и индивидуите. Всушност, тоа се дигитално овозможени трансакции помеѓу нив, под кои се подразбираат сите трансакции што се овозможени со посредството на дигиталните технологии, а во основа се одвиваат преку интернетот и веб-мрежите. Нормално е дека и во процесот на електронската трговија, како впрочем и кај класичната трговија, основниот елемент што мора да постои е размената на вредности меѓу учесниците во неа. Таа сè повеќе навлегува и преку технологиите какви што се мобилната трговија, електронскиот пренос на пари, управувањето со веригите на испораки, интернет-маркетингот, електронската размена на податоци, системите за автоматско собирање на податоци и др.

Активностите во е-трговијата најчесто ги користат некои или сите од следниве процеси: веб-страници за директна он-лајн продажба на потрошувачите на мало; обезбедување или учество на он-лајн пазарите со процесирање што ги овозможува продажбите, купување или продавање меѓу компаниите, собирање и користење на демографски податоци преку социјалните медиуми, размена на податоци меѓу компаниите, маркетинг за постојните или идните потрошувачи преку социјалните мрежи или електронската пошта, вклучувањето во претпродажба при лансирањето на нови производи и услуги, и друго.

[продолжува во наредниот број]

Повеќе дефиниции



Денес постојат повеќе дефиниции за е-трговијата, но тие суштински не се разликуваат многу. Меѓу најкористените се оние дека е-трговијата претставува „размена на добра и услуги помеѓу независни организации или лица поддржани од сеопфатно користење на моќни ИКТ-системи и глобално стандардизирана инфраструктура на мрежата“* или таа се објаснува преку т.н. 5-С модел што се заснова на пет домени на нејзината активност што започнуваат со англиската буква „с“: commerce, collaboration, communication, connection, computation, односно: трговија, соработка, комуникација, поврзување и пресметување. Сепак, една од наједноставните и најдобри дефиниции за е-трговијата е онаа дека таа претставува „користење на интернетот и веб-мрежата при вршењето на деловните активности, односно таа претставува дигитално овозможување на трговски (комерцијални) трансакции помеѓу организации и индивидуи“.** Таа ги вклучува во себе сите нужни компоненти за да се дефинира е-трговијата.

* Turban E. & King D. & Lee J.K. & Liang T.P. & Turban C.T.: "Electronic Commerce", Springer Int. Publ., Cham Heidelberg, NY, Dordrecht, London, ISBN 978-319-10091-3 (eBook), p. 7

** Лаудон К.К. и Тревер Г.Т.: „Електронска трговија – бизнис, технологија, општество“, Арс Ламина, Скопје, 2010, стр. 10

СЕПАК, Е-ТРГОВИЈАТА Е СÈ УШТЕ РЕЛАТИВНО НОВА ПОЈАВА И ТАА КОРЕСПОНДИРА СО ПОЈАВАТА И КОРИСТЕЊЕТО НА ИНТЕРНЕТОТ И ВЕБ-МРЕЖИТЕ ЗА ОДВИВАЊЕТО НА ТРГОВИЈАТА И ЗА ВРШЕЊЕТО НА ДЕЛОВНИТЕ АКТИВНОСТИ НА КОМПАНИИТЕ И ИНДИВИДУИТЕ



Графички приказ на фазите на одвивањето на е-трговијата

ЈСП Турс од Скопје



АМБИЦИОЗНИ ПЛАНОВИ ЗА НАСТАП И НА ТРАНСПОРТНИОТ И НА ТУРИСТИЧКИОТ ПАЗАР

И нема многу, ретки се, ама за јавноста се постојано интересни. Речиси еднакво како оние најинтересните, кои своето работење го почнале со малку средства, со едно возило, со неколку вработени... И ако за овие вторите вниманието е насочено поради тоа што започнале што се вели „од нула“, во првите, сите очи се впери ни затоа што се фирми-керки, кои се дел од семејствата на поголеми превозни компании или транспортни системи и се интересни заради компарирање на успешноста на нивното работење со она на „мајките“, како и поради постојано отвореното прашање околу разликите, но и заедничките врски и релации во дејностите што ги вршат и едните и другите. Таков е случајот и со ЈСП Турс –Трговското друштво за сообраќај, туризам, услуги и трговија, кое е фирма-керка на ЈСП „Скопје“, нејзиниот единствен сопственик, попознат и како најголемиот јавен градски автобуски превозник во главниот град. Фирмата-керка е можеби помалку позната од „мајката“, но сепак, е еднакво интересна како неа, и тоа не само за струката, фелата, за корисниците на нејзините услуги туку и многу пошироко.

– Уште при формирањето во 1991 година, идејата била ЈСП Турс да врши работи од туристичката дејност, кои се од интерес за градот и за туристите што го посетуваат. Во таа смисла, вршиме разни активности,

Скопски ЈСП Турс пред извесно време учествуваше на неколку саемски манифестации и има нови договори со познати и реномирани компании од регионот, па во иднина очекува зголемен обрт на работа

коишто се еден вид сервис на туристичките агенции и на останатите чинители од сферата на туризмот. Фактот што поседуваме А-лиценца за вршење на туристичка дејност ја зголемува и ја прави поразнообразна палетата на нашите крајни производи, како организирањето на: едукативни ек-

скурзии, културно-историски и образовни понуди, но и класични одмори, летувања, зимувања и викенд патувања – вели Соња Митриновска-Боева, управител на ЈСП Турс, која веднаш на самиот почеток прави дигресија со она што го работи поголемиот и поздравен ЈСП.



Во моментот, според нашата соговорничка, располагаат со пет возила, од кои три со 50 седишта, а две со 40 и сите, како што нè информира, одговараат на критериумите за вршење меѓународен превоз на патници.

– Со нашите возила настапуваме на домашниот пазар за услуги во земјата и надвор од неа, но сè почесто имаме барања на групи од странство за користење на нашите услуги во земјата, па дури и во регионот, кога станува збор за балкански тури наменети за туристи од прекуокеанските земји. Во периодот што измина, учествувавме на неколку саемски манифестации и имавме нови договори со познати и реномирани компании од регионот, па во иднина очекуваме зголемен обрт на работа. Со низа мерки и активности во соработка со приватниот сектор очекуваме да придонесеме и за зголемен број странски гости во Македонија, а посебно во Скопје – посочува Митри-

како во транспортниот, така и во туристичкиот дел.

– Моментално сме во фаза на реорганизација и професионално доекипирање, како и воведување на новитети поврзани со технологијата и новото време, како разни он-лајн регистри, каталози и слично. За проблемите не би сакале многу да коментираме зашто на нив повеќе гледам како на предизвик што треба да се решава во моментот или во блиска иднина. Што се однесува на мерките, кои ги презема Владата, го поздравувам транспарентниот процес при носењето на новите закони, поконкретно, во Законот за туристичка дејност, при што и ние учествуваме со предлози и сугестии преку неколку комори, асоцијации и здруженија. Сметам дека е вистински правецот на соработка меѓу институциите и реалните сектори и таквата соработка би требало да нè доведе до поквалитетни законски реше-

договорот за добрососедство со Бугарија – нагласува Митриновска-Боева.

На прашањето за плановите за иднината и за евентуалните инвестиции во периодот што следува добиваме убава и оптимистичка информација, за нешто што може да биде значаен чекор напред во идното работење на ЈСП Турс.

– Имаме во план набавка на нов автобус што ќе одговара на сите строги норми и правила, а кој истовремено ќе биде еколошки и комфорен за патниците. Што се однесува на пазарите, на кои сакаме да настапиме, работиме на тоа, пазар да ни биде светот, а не само нашата земја. Во таа насока, како што веќе споменав, Скопје, а и Македонија наскоро ги гледаме како дел од пошироки балкански туристички рути. Од тоа, директен бенефит ќе имат превозниците, хотелиерите, угостителите, водичите, музеите, а индиректен и поширокото стопанство во

ВО ПЛАН Е НАБАВКА НА НОВ АВТОБУС ШТО ЌЕ ОДГОВАРА НА СИТЕ СТРОГИ НОРМИ И ПРАВИЛА, КОЈ ЌЕ БИДЕ ЕКОЛОШКИ И КОМФОРЕН ЗА ПАТНИЦИТЕ, А СО ЧИЈА ПОМОШ ЈСП ТУРС ЌЕ ГИ ВКЛУЧИ И СКОПЈЕ И МАКЕДОНИЈА ВО ПОШИРОКИТЕ БАЛКАНСКИ ТУРИСТИЧКИ РУТИ



новска-Боева и додава дека покрај возниот парк сервисираат и уникатен продукт, како што е СИТИ БУСОТ, за панорамско разгледување на Скопје, кој е единствен од тој вид не само во главниот град туку и во државата и е нешто што бара специјални возила, но и обучен кадар.

Вообичаено, прашуваме за актуелниот момент во функционирањето на ЈСП Турс и за евентуалните проблеми во работењето,

нија. За минатата и за претходните години не можам многу да кажам од проста причина што на оваа позиција сум од почетокот на оваа година. Тоа е релативно краток период, но сметам дека во иднина се отвараат многу перспективи и можности, не само за нас туку и за целиот транспортен и туристички пазар во Македонија. Оваа констатација ја засновам на отворената политика на меѓународен план, како што е на пример,

градот, но и во државата – потенцира Соња Митриновска-Боева, која на почетокот на својот мандат на кормилото на ЈСП Турс, си поставува висока и амбициозна цел и за себе и за фирмата на чие чело се наоѓа. Да се надеваме дека заеднички и ќе ја остварат, на сеопшто задоволство, се разбира!

Ј.Б.

Одбележан 26 Јануари – Меѓународниот ден на Царината



ЧЛЕНКИТЕ НА СЦО ДА СОЗДАДАТ ПОВОЛНА СРЕДИНА ЗА ДЕЛОВНАТА ЗАЕДНИЦА

По повод Меѓународниот ден на Царината, директорот на Царинска управа на Македонија, Ѓоко Танасоски на четворица царински службеници им додели пофалници од Генералниот секретар на СЦО, Кунио Микурија

Царинска управа на Република Македонија го одбележа 26 Јануари – Меѓународниот ден на Царината, кој годинава се одвиваше под мотото „Сигурно деловно опкружување за економски развој“, а со кое се охрабруваат

членките на Светската царинска организација (СЦО) да создадат средина за деловната заедница која ќе го олеснува нејзиното учество во прекуграничната трговија. По тој повод, директорот на Царинската управа, Ѓоко Танасоски на четворица царински

службеници им додели пофалници од Генералниот секретар на СЦО, Кунио Микурија, кој во пресрет на овој меѓународен ден упати порака до сите земји членки на СЦО, меѓу кои е и Република Македонија.

– Царината може многу да придонесе во создавањето на стабилно и предвидливо деловно опкружување, со кое ќе се овозможи рационализација на постапките, справување со корупцијата, подобрување на интегритетот и олеснување на прекуграничното движење на стока, услуги и луѓе – рече во својата порака Микурија, кој ја истакна и големата важност на безбедноста, бидејќи легитимните бизниси, за да просперираат, бараат сигурен синџир на трговска размена. Но, во самата трговија, како што нагласи тој, постојат закани, како што се пратки со нелегална стока која може да е штетна за здравјето и безбедноста на луѓето. Борбата со прекуграничниот криминал, вклучувајќи го и незаконското финансирање на меѓународниот тероризам преку трговија, е одговорност што Царината сериозно ја сфаќа во напорите да овозможи „безбедна“ околина – потенцира Микурија.

Пренесувајќи ги овие пораки до вработените во Царинска управа на Република Македонија, нејзиниот прв човек Танасоски, им додели пофалници за исклучителен ангажман во сферата на креирање на безбедно опкружување и придонес за поголема ефективност и ефикасност во работењето и олеснување на трговијата и транспортот, на следните царински службеници: Никола Неделковски – виш цариник на царинската испостава Блаце, Тоде Цветановски – цариник на царинската испостава Блаце, Беким Хоџа – водител на отсек на царинската испостава Блаце и Лидија Петковска самостоен советник за податочно складирање во Секторот за информатичко-комуникациски технологии.

Од Програмата за контрола на извозот и граничната безбедност на Владата на САД

Американска донација во опрема за Царинска управа на Македонија

Царинска управа на Република Македонија неодамна доби донација во опрема со вредност од околу 18 илјади американски долари, од Програмата за контрола на извоз и гранична безбедност на Владата на САД. Опремата официјално беше предадена во просториите на Царинската управа, на состанокот што на 12 февруари го одржаа директорот на Царинска управа на Македонија, Ѓоко Танасоски, и Џорџ Кларк, регионален советник на Програмата за контрола на извоз и гранична безбедност на Владата на САД. Донираната опрема ќе овозможи дополнителна поддршка на капацитетите за контрола на Царинската управа, а се состои од систем за контрола со видеоскоп, инструменти за мерење на густина и рачен алат.

– Оваа опрема е дел од секојдневното работење на царинските службеници и игра значајна улога за подобрување на оперативните капацитети на Царинската управа и постигнување на поефикасни резултати при заштитата на границите и општеството во целина – велат од Царинска управа на Македонија.

Програмата за контрола на извозот и гранична безбедност, финансирана и поддржана од страна на Стејт Департментот и Министерството за безбедност на САД, како што информираа од Царинската управа, во изминатите години обезбедува помош и поддршка за севкупното царин-



ско работење, преку донирање оперативна опрема во повеќе наврати, како и специјализирани обуки за стручна подготовка на царинските работници.

Редовен февруарски состанок на Советодавното тело



БИЗНИС-ЗАЕДНИЦАТА ИНФОРМИРАНА ЗА ПРЕТСТОЈНИТЕ ИЗМЕНИ НА ЦАРИНСКИОТ ЗАКОН

Од Царинска управа ги запознаа членките на Советодавното тело и за новините што се предлагаат со новиот Закон за акцизите, кој е во завршна фаза на подготовка

На редовниот состанок на Советодавното тело при Царинска управа на Република Македонија што се одржа на 8 февруари во просториите на Управата, и овојпат се разгледаа повеќе актуелни прашања од областа на царинското работење, како и низа барања на деловната заедница. Притоа, од Царинската управа ги информираа претставниците на бизнис-заедницата за претстојните измени на Царинскиот закон, при што посебен акцент беше ставен на унапредувањето на концептот за овластен економски оператор и на измените кои се предлагаат во делот на прекршочните одредби. Исто така, од Царинската управа ги запознаа членките

и за новините што се предлагаат со новиот Закон за акцизите, кој е во завршна фаза на подготовка, а на состанокот беше дискутирано и за актуелните проблеми на учесниците во царинските постапки, поврзани со царинското работење. На овој состанок, за нов координатор на Советодавното тело беше избран Златко Ветеровски, помошник директор на Секторот за царински систем, а за заменик координатор беше назначен Анастас Маженковски, помошник директор на Секторот за акцизи при Царинска управа на Македонија.

Како што веќе информиравме во повеќе наврати, Царинска управа на Републи-

ка Македонија партнерството со деловната заедница го остварува преку работата на Советодавното тело, во кое членуваат: Царинска управа на РМ, Стопанска комора на Република Македонија, Сојузот на стопански комори на РМ, Стопанска комора на Северозападна Македонија, Американска стопанска комора во РМ, СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, Групацијата на шпедитери и логистички оператори – МИФА, Текстилен кластер, Стопанска комора за информатички и комуникациски технологии – МАСИТ, Холандската стопанска комора, Македонско-бугарската стопанска комора, Унијата на германски комори за индустрија и трговија – Претставништво Скопје, Стопанска комора на Македонија – Турција МАТТО и Здружението на кожарско преработувачката индустрија.

Средба Танасоски – Ханеда



Директорот на Царинска управа на Република Македонија, Гоко Танасоски на 24 јануари оствари средба со Кеико Ханеда, амбасадорката на Јапонија во нашата земја. На средбата, Танасоски ја запозна Ханеда со претстојните приоритетни и стратешки активности што ги презема нашата Царинска управа во насока на понатамошно осовременување на царинското работење и на забрзувањето на меѓународната трговија. Исто така, на средбата е истакната и заинтересираноста за продлабочување на билатералната соработка помеѓу царинските служби на Јапонија и Република Македонија, на полето на примена на искуства и добри практики за поголема ефикасност, како и во примената на современи методи во работењето.

Меѓународна конференција за развој на урбаната мобилност за одржлив град во кој квалитетно се живее



СКОПЈЕ ОСВЕН АВТОМОБИЛСКИ И АВТОБУСКИ ДА РАЗВИВА И АЛТЕРНАТИВЕН ТРАНСПОРТ

Според скопскиот градоначалник, Петре Шилегов, со предвидените политики на градот во областа на сообраќајот, се очекува тој да се растовари, неговата функционалност да се зголеми, а граѓаните да имаат повеќе простор за безбедно пешачење и за возење велосипед

Градот Скопје да го направиме функционален, во него да обезбедиме квалитетен живот за сите граѓани, особено преку поттикнувањето промена на начинот на транспорт така што од град ориентиран кон автомобили тој да премине и на алтернативни начини на транспорт. Сè понагласена е и потребата за постепено одземање на просторот за автомобилите и нивно редуцирање особено во централното подрачје. Ова, меѓу другото, беше речено на меѓународната конференција „Развој на урбаната мобилност за одржлив град и град во кој квалитетно се живее“ што во организација на Град Скопје се одржа на крајот на јануари, во рамките на проектот CREATE, целосно поддржан од ЕУ Програмата „Хоризонт 2020“.

Обраќајќи се пред присутните, скопскиот градоначалник Петре Шилегов, како приоритет го наведе проектот „Скопје велоград“ и поттикнувањето на граѓаните за поголема употреба на велосипеди и за наминување на прашањето за сообраќајниот

метеж. Всушност, со предвидените политики на градот во областа на сообраќајот, се очекува тој да се растовари, функционалноста на градот да се зголеми, а граѓаните да имаат повеќе простор за безбедно пешачење и за возење велосипед.

Според министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, конкретни решенија за поголема мобилност во главниот град би биле: поголеми сообраќајници, подземна инфраструктура, користење на јавен превоз, но и алтернативен, како и подигнување на свеста кај граѓаните за намалување на употребата на моторни возила во централните градски средини. За намалување на урбаниот метеж и зголемување на употребата на јавниот превоз во градските и приградските средини, од Министерството за транспорт и врски, најавуваат изградба на четири железнички краци околу Скопје.

На конференцијата беше посочено и дека Скопје се шири и во површина и во популација, при што бројот на жители е зголемен до околу 600.000, речиси четирикратно

од 1960 година. Истовремено, расте и бројот на регистрирани возила, т. е. на крајот на 2013 година, во десетте општини, имало 157.000 автомобили, а зачудува и фактот дека интересот за користење автобус е во слободен пад. Оттука, ако со автобусите во 1987 година, годишно се возеле околу 150 милиони патници, сега бројката е падната на само 50 милиони патници што значи дека се изгубени две третини патници за три децении. Ова се случува во време на рекордно загадување, па итно е потребно да се реагира и спроведува брз, еколошки и функционален јавен транспорт. Како што истакна професорот Никола Крстаноски, од катедрата за транспорт и сообраќај при Техничкиот факултет од Битола, покрај автомобилите, во градот доминираат и автобусите, но без да бидат приоритет туку „заглавени“ заедно со сите возила. Овој реален, дневен проблем, мора да се реши. Некогаш во шпицот има 3.000 патници на час што за Крстаноски е добра мотивација да се воведат побрз транспорт, со поголем капацитет. Потребни се зелени решенија поради аеро-загадувањето, вели тој, но прашува дали е возможно да се размислува за опција како метро, транзит со лесна железница или со брзи автобуси?

Т. Л.

Како дел од проектот за модернизација на јавниот градски превоз



ДВОДЕЛНИ ЕКО-АВТОБУСИ ЌЕ ГИ ЗАМЕНАТ СТАРИТЕ ДИЗЕЛАШИ

ЈСП „Скопје“ во текот на годинава ќе добие субвенции од Градот во износ од 100 милиони денари за набавка на еко-автобуси, а ќе се субвенционираат и приватните превозници со 20 милиони денари за инсталирање на уреди на гас и за купување на автобуси со „еуро 5“ и „еуро 6“ стандарди.

Во рамките на плановите и проектите да се модернизира јавниот градски превоз и како една од мерките што Град Скопје ја планира со цел да се намали загадувањето во градот, старите дизел-автобуси, кои се користат со децении, ќе бидат заменети со нови. Автобусите, кои крстосуваат по скопските улици, велат од таму, во просек се стари од шест до 30 години, при што старите дизелаши според ЕУРО-стандардите се едни од поголемите загадувачи на воздухот. Притоа, како што веќе информираа од Град Скопје, по градските улици во текот на еден работен ден, со редовен возен ред и согласно со мрежата на линии, во градскиот превоз се ангажирани просечно 433 возила. Притоа, голем број од ангажираните возила се стари дизел-автобуси, чија употреба е во план да се замени со употреба на еко-автобуси на гас, а во наредниот период и со електрични автобуси. За таа цел, како што неодамна истакна и градоначалникот Петре Шилегов, ЈСП „Скопје“ во текот на годинава ќе добие субвенции од Градот во износ од 100 милиони денари за набавка на еко-автобуси, а градот ќе ги субвенционира и приватните превозници со 20 милиони денари за инсталирање на уреди на гас и за купување на автобуси со „еуро 5“ и „еуро 6“ стандарди.

– Субвенциите се дел од мерките за намалување на емисијата штетни гасови и за подобрување на услугите на јавниот превоз. Во иднина ќе се купуваат дводелни автобуси, кои ќе имаат поголем капацитет на

патници. Се размислува автобусите, кои се наменети и за ЈСП и за приватните превозници да бидат на гас или да ги задоволуваат „еуро 5“ и „еуро 6“ стандардите – посочуваат од Град Скопје. Целта е, велат, наредната зима во Скопје да има превозници, кои ќе користат автобуси што воопшто нема или многу помалку ќе го загадуваат воздухот. Додаваат и дека е планирано модернизацијата на јавниот градски превоз да се одвива во континуитет, со оглед на тоа дека не е доволна само една мерка за да се решат со години наталожените проблеми во јавниот градски превоз – велат од градската самоуправа.

Како што неодамна истакна Кристијан Чушков, директор на ЈСП „Скопје“, каде што се планира и набавка на електрични автобуси, во рамките на модернизацијата на возниот парк на најголемиот градски автобуски превозник, годинава, меѓу другото, претпријатието планира да потроши и околу 150.000 евра за дел од автобусите набавени од украинскиот ЛАЗ. Сега возат на дизел-гориво, а треба да се приспособат да користат природен гас. Возниот парк на ЈСП има 80 такви автобуси, но сега, за дел од нив, е планирано првично приспособување на гас.

– Во оваа фаза, годинава планираме да пренамениме 20 автобуси, а останатите следната година. Сметаме дека возејќи на дизел-гориво, тие прават повеќе трошоци и повеќе ја загадуваат животната средина – потенцира Чушков.

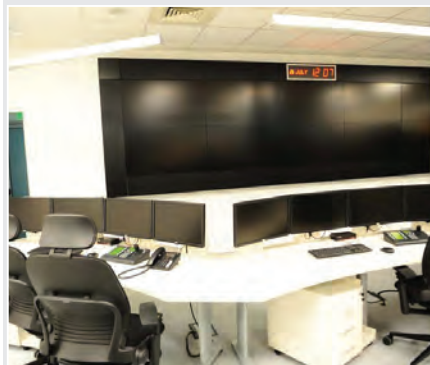
Во организација на Град Скопје

Скопјани се запознаа со Центарот за управување и контрола на сообраќајот

ЦУКС кој се смета за еден од најсовремените и најмодерните, а можеби и еден од најдобрите системи за управување со сообраќај во овој дел на Европа, е дел од проектот за Автоматизирано управување на сообраќајот во Скопје

Скопјани неодамна се запознаа со работењето на Центарот за управување и контрола на сообраќајот, во рамките на отворениот ден што го организираше Град Скопје. Притоа, стручните лица во ЦУКС (лоциран во просториите на Меѓуградската автобуска станица) на посетителите им ги објаснија надлежностите, начинот на функционирање и активностите на ова тело, а за време на посетата одговараа и на сите прашања на граѓаните поврзани со неговата работа.

– Граѓаните најмногу ги интересираше дали камерите што се поставени на педесетина крстосници снимаат или евентуално, дали во рамките на Центарот функционира систем на казнување врз основа на информациите од терен. Камерите што се во надлежност на ЦУКС, служат исклучиво за мониторинг, односно за набљудување на сообраќајот во реално време што не значи дека граѓаните кои се учесници во сообраќајот не треба да ги почитуваат сообраќајните правила – истакна Иван Киш, раководител на ЦУКС.



ЦУКС, кој се смета за еден од најсовремените и најмодерните, а можеби и еден од најдобрите системи за управување со сообраќајот во овој дел на Европа, официјално е отворен во 2013 година, како дел од проектот за Автоматизирано управување на сообраќајот во Скопје. Со него се поврзани 92 семафори што е речиси 60 отсто од вкупниот број на светлосни уреди во градот. Центарот врши прибирање на податоци за бројот на возила во периодот од 24 часа, секој ден во годината што служи за понатамошни пресметки и планирање на сообраќајот на главните сообраќајни артерии во Скопје.

ЦУКС е изведен од страна на Сварко Системс од Германија, додека софтверот за адаптивна контрола и управување на сообраќајот е набавен од МИЗАР Аутомационе од Италија. Изградбата на Центарот е реализирана во рамките на проектот Цивитас ренесанса.

За да им се обезбедат на возачите неопходните услови за одмор



ИРУ Е ДЕЛ ОД ПРОЕКТОТ ЗА НАДГРАДБА НА ПАРКИРАЊЕТО НА КАМИОНИ ВО ЕУ

ИРУ, како и ЕК, ја нагласува итната потреба да се постават доволно безбедни паркинзи низ цела Европа за да им се овозможи на возачите да го направат задолжителниот одмор

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ се приклучи на акцијата за воспоставување безбедни паркинзи во ЕУ, која има за цел подобрување на инфраструктурата за паркирање за да се овозможи почитување на времето за одмор на возачите и мобилните работници во патниот превоз. Во таа насока, ИРУ соработува со голем број партнери во транспортот, вклучувајќи и едногодишна подготовка на студија на Европската организација за безбеден паркинг, финансирана од Европската комисија, која ја нагласува итната потреба да се постават

доволно безбедни паркинзи низ цела Европа за да им се овозможи на возачите да го направат задолжителниот одмор.

– Постои постојана дебата во Брисел за иднината на правилата за возење и времето за одмор со прашањето за достапноста на безбедни места за паркирање за возачите на камиони. Треба да се осигураме дека возачите се обезбедени со соодветни услови, пред да се спроведуваат правилата. Иницијативата на Комисијата е добар чекор во оваа насока, и ние сме среќни што сме дел од неа – вели Матијас Мец, кој ја води работата на ИРУ во Европа.

Базата на податоци за паркинзи, во повеќе од 40 земји во светот е достапна преку TRANSPark на ИРУ. Таа ќе се користи во рамките на студијата за да се изгради сеопфатен преглед на постојните паркинзи во Европа. Апликацијата ги наведува безбедносните карактеристики за секој паркинг-простор, како и достапните удобности за возачите. Врз основа на оваа анализа, ќе се препорача заеднички систем за сертификација за нивоата на безбедност на паркинзите. Притоа, земајќи ги предвид сообраќајните движења и барањата на корисниците, студијата исто така, ќе вклучува информации за условите и деловниот потенцијал за воспоставување безбедни паркинг-места за камиони.

С.П.Т.

Од неодамна со вклучувањето и на ИРУ

My Corridor се фокусира на правната природа на Мобилноста-како-услуга (MaaS)

Првата работилница на проектот My Corridor неодамна започна со фокусирање на правната природа за заинтересираните страни на мобилност-како-сервис (MaaS). Давателите на услуги, креаторите на политиките и истражувачите дискутираа за нивните потреби и загрижености, како и за други теми, вклучувајќи ја сопственоста на податоците, улогата на властите во развојот на MaaS, перспективата на клиентите на MaaS и како да се обезбеди сите даватели на услуги да се третираат подеднакво. Идејата зад MaaS е да ги интегрира различните начини на транспорт во единствена, унифицирана платформа за мобилност, достапна преку една апликација, која нуди решенија за мобилност засновани на индивидуални потреби. MyCorridor има за цел да го прошири системот за да се вклучи меѓуградското и меѓународно патување.

Вклучувањето на ИРУ во овој иновативен проект им ја отвора можноста на членките на такси-компаниите и автобуските превозници да соработуваат со пошироката индустрија за патнички транспорт, преку услугите за прекугранична мобилност, истовремено обезбедувајќи им на сите играчи да се натпреваруваат под еднакви услови.

– Знаеме дека клиентот со свој уред ќе биде во центарот на револуцијата на MaaS. Еден од главните предизвици за такси-индустријата ќе



биде како да се придружите на претстојните платформи на MaaS и да ги достигнете. Ние треба да разбереме како сите наши различни системи ќе бидат меѓусебно поврзани, кој ги поседува податоците и кој е одговорен за возењето. Во овој поглед, го гледаме MyCorridor како позитивен развој – истакнува Јантин Воктел, претставник на КНВ Таксис, член на ИРУ во Холандија.



ФОРУМ НА ИРУ ЗА ЛОГИСТИЧКИ И ИНОВАТИВНИ УСЛУГИ „УПРАВУВАЊЕ КОН ДИГИТАЛНА ЛОГИСТИКА“

Во организација на ИРУ, на 12-ти април во Амстердам ќе се одржи IRU Logistics & Innovation Solutions, Форум за логистички и иновативни услуги на тема „Управување кон дигитална логистика“. На форумот, ИРУ, во соработка со своите членки, ќе ја собере патната транспортна и логистичка индустрија за да ги претстави најновите дигитални решенија, како платформите за размена на стоки, EETS, електронските документи, новите телематски карактеристики и практиките за споделување податоци. Настанот ќе им овозможи на транспортните оператори да дознаат за најновите и идните барања за транспортни операции од главните шпедитери и платформите за е-трговија. Исто така, транспортните оператори ќе можат да разменуваат искуства едни со други и да воспостават заеднички деловни врски, како и со клучните меѓународни шпедитери и истакнати даватели на услуги. Тие, исто така, ќе можат да дознаат за идните развојни пазари од водечките купувачи на транспортни услуги, како Amazon, на пример.

– Дигитализацијата е клучен отскок помеѓу сегашната практика и целосно ефикасната и автоматска иднина. Затоа, се

На форумот, ИРУ ќе ги претстави најновите дигитални решенија, како платформите за размена на стоки, EETS, електронските документи, новите телематски карактеристики и практиките за споделување податоци

појави како јасна тема, која влијае на секој аспект на транспортот и логистиката. Повеќето од темите на дневен ред на Форумот се прашања за кои се дискутираше меѓу членовите на ИРУ во Комисијата за услуги на ИРУ во изминатите две години и тие претставуваат клучни прашања за пошироката индустрија. Темите произлегоа од визионерската работа на водечките здруженија членки, како и од внимателното следење на трендовите на пазарот. Инаку, настанот е платформа за лидерите на пазарот да соработуваат со здруженијата членки на ИРУ. Тоа е нова иницијатива, создадена како одговор на зголемениот интерес од пошироката индустрија во работата што ја работиме и во потенцијалот за идентификување на заемно корисни деловни интереси помеѓу давателите на услуги и транспортните оператори и нивните асоцијации, како што е АМЕРИТ – вели Жељко Јефтиќ, раководител за глобални иновации на ИРУ.

Во Амстердам ќе се зборува за најновите трендови во дигиталните транспортни и логистички услуги: од размена на стоки до електронска такса, при што десет говорници и осум даватели на услуги ќе ги прикажат своите транспортни и логистички продукти во живо и со видео-демонстрации на нивните решенија. Меѓу другите, ќе учествуваат и претставници на: Amazon Европа, DKV, Transfollow, AEOLIX и многу други.

Ова е прв инаугуративен настан на IRU Logistics & Innovation Solutions, а во 2016 и 2017 година, 36 национални транспортни здруженија и стопански комори од над 30 земји учествуваа на настаните за услуги и иновации на ИРУ, претставени од директорите на комерцијалните услуги. Заедно, тие претставуваат повеќе од 559.500 членови, главно транспортни оператори од цела Европа и пошироко.

Регистрирање за присуство на настанот на: Irusolutions.iru.org.

Управувањето со моторно возило под одвлечено внимание ја загрозува безбедноста во патниот сообраќај



РСБСП: НЕ ТЕЛЕФОНИРАЈТЕ ДОДЕКА ВОЗИТЕ!

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

Во Македонија, според РСБСП, над 60 отсто од возачите користат мобилен телефон додека управуваат моторно возило

Користењето мобилен телефон додека се управува моторно возило станува причина број еден за одвлекувањето на вниманието кај возачите, а со тоа растат ризиците, опасностите и несигурноста во одвивањето на патниот сообраќај. Во Македонија, според одредени анкети, дури 63 отсто од возачите користат мобилен телефон додека возат, а нивниот број е двапати поголем кај младите возачи до 30 години, во споредба

со повозрасните. Од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) потенцираат дека користењето мобилен телефон додека возачите управуваат моторно возило е подеднакво опасно, како во населено место, така и надвор од него. Меѓутоа, статистиката покажува дека сè повеќе сообраќајни незгоди се случуваат во населено место, а голем број од нив се предизвикани од употреба на мобилен телефон, при што најчесто страдаат пешаците и велосипедистите. Затоа, РСБСП апелира до возачите да бидат посветени и внимателни во сообраќајот, да се фокусираат на патот и на случувањата во сообраќајот и да не ко-

ристат мобилен телефон додека управуваат со моторното возило.

Од РСБСП наведуваат дека и студиите за користење мобилен телефон за време на возењето покажуваат дека младите возачи се група со висок ризик на однесување во сообраќајот, најподложна на одвлечено внимание предизвикано од мобилен телефон поради нивното интензивно користење. На ова треба да се додаде дека младите се и најризична група учесници во сообраќајот, и тоа оние до 25 години и возачите почетници. Покрај тоа, од 18 до 30 отсто од сите жртви во сообраќајот се млади возачи, иако статистички овој процент опфаќа меѓу девет и 13 отсто од населението. Негативните ефекти од употребата на мобилниот телефон се скоро исти и кај помладите и кај повозрасните возачи, при што кај првите, проблем е да го приспособат возењето со новата активност – разговор на мобилен бидејќи немаат возачко искуство, а кај вторите, бидејќи послабо слушаат и/или послабо гледаат, им се попречува и им се одвлекува вниманието при возењето.

Истражувањата направени од реномирани меѓународни организации покажуваат дека одвлеченото внимание на возачот е причина за 20 до 25 отсто од сите сообраќајни несреќи, при што на светско ниво, 45 отсто од возачите го користат мобилниот телефон додека возат. Во САД се проценува дека во секој момент во текот на денот шест отсто од возачите користат мобилен телефон додека возат. Според други истражувања, огромен ризик носи и пишувањето пораки на мобилен телефон додека се управува моторното возило затоа што ја намалува реакцијата на возачот за запирање на возилото за 18 отсто, а ја зголемува опасноста за предизвикување сообраќајна незгода за шестпати. Пишувањето порака додека се вози е еднакво на возење со затворени очи цели шест секунди, за кои возило со брзина од 60 километри на час поминува 100 метри. Инаку, во Македонија, употребата на мобилен телефон додека возачот управува моторно возило е спротивна на одредбите на Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата и се санкционира со 40 евра во денарска противвредност или со 25 негативни бодови во возачката книшка.

J.C.B.

Франција со строги мерки за оние кои истовремено возат и зборуваат на телефон!

Францускиот Врховен суд им забранува на возачите да го користат својот мобилен телефон додека возат и престојуваат во возилото кога моторот е вклучен, па дури и кога тоа не се движи. Возачите не можат само да застанат и да разговараат, дури ниту да го проверат својот телефон, се вели во законската регулатива, а за да го сторат тоа, мора да го паркираат автомобилот на одредени локации (места за паркирање) и да го исклучат моторот. Единствениот исклучок што судот го дозволува е само во случај на катастрофа или несреќа. Казната за прекршување на оваа забрана изнесува 135 евра. Сепак, законот не важи за „hands-free“ уредите, иако ја ограничува употребата на безжични слушалки.

Забраната е една од последните мерки во борбата со зголемувањето

на сообраќајните незгоди во Франција, кои имаат драстичен пораст од 2013 година, а пред две години, бројот на смртни случаи во сообраќајки достигнал до 3.500 загинаци. Затоа, француската влада најави дека планира да ги намали границите на брзина на возење, да ги зголеми паричните казни за прекршување на забраните за користење мобилни уреди при возење, како и да воведо строги казни за пијаните возачи. Исто така, француските власти најавија дека до крајот на годината ќе ги спречат корисниците да ги информираат другите за полициските проверки преку апликациите за возење.

Забраните за користење паметни телефони додека се вози, се веќе воведени низ Европа.

Статистиката на МВР потврда за црниот биланс на македонските патишта



ЛАНИ 155 ЗАГИНАТИ И 6.224 ТЕШКО ПОВРЕДЕНИ ЛИЦА ВО СООБРАЌАЈКИ

Брзото возење – најчеста причина за сообраќајките, а викендите – најцрни денови

Минатата година во Македонија животот го загубиле 155 лица, а вкупно 6.224 се повредени во 4.019 сообраќајки со потешки последици – вели статистиката на Министерството за внатрешни работи. Од вкупниот број сообраќајни несреќи, 3.918 се предизвикани од грешка на возачот (а 150 лица загинале), додека 101 несреќа е поради грешка на пешаците (при што пет лица го загубиле животот). Притоа, најголемиот број од сообраќајните несреќи се случиле на територијата на Секторот за внатрешни работи Скопје – 1.652, во кои загинале 37 лица, 218 биле повредени, а настрадале вкупно 2.500 учесници во сообраќајот. Покрај главниот град, СВР Штип е втор со 30 загинали лица во 321 сообраќајка, следува СВР Битола со 28, Струмица – 21, Охрид – 12, Велес – 11, Те-

тово (со 473 несреќи) и Делчево – 10, а во Берово и во Крушево нема загинали, но и таму се случиле вкупно 10 сообраќајки.

Градските улици се најчестото место каде што се случуваат сообраќајните несреќи со тешки последици, при што во 2017 година во 2.560 несреќи случени во градска средина, животот го загубиле 42 лица, а 3.495 биле повредени. Следни на црната листа се локалните, па регионалните патишта, а статистичките податоци говорат дека деновите за викенд (петок, сабота и недела) се денови кога се случуваат најголемиот број од сообраќајните несреќи во кои има и загинали и повредени лица.

Како најчести причини поради кои се случуваат трагедиите на патиштата се наведуваат: грешките на возачите, односно брзото возење, поради кое во 2017 година

животот го загубиле 72 лица, а 1.254 биле потешко повредени; недржењето страна и правец на движење, при што загинале 31 лице, а биле повредени 848 лица, потоа неправилното движење и свртување, управувањето под дејство на алкохол и сл. Во летните месеци, се случуваат најголемиот број од сообраќајните несреќи кои имаат тешки последици, па така најмногу загинали во сообраќајки имало во јули минатата година, и тоа во саботите, во периодот од 12 до 16 часот.

Статистиката на МВР покажува и дека најголемиот број на загинали, според возраста, се меѓу 41 и 64 години (52 лица) и меѓу 25 и 40 години (34 лица). Што се однесува на повредените, најголем број се меѓу 25 и 40 години (1.992), по што следуваат оние на возраст меѓу 41 и 64 години (1.717 лица). Вкупната материјална штета од сите сообраќајки во Македонија изнесува околу два милиони евра.

J.C.

РСБСП со апел по повод 14 февруари – денот на виното и на љубовта

Дозволете љубовта да ве води, а не виното и алкохолот!

„Консумирај љубов – вози одговорно“ е пораката со која Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата на сите млади им го честита празникот на љубовта и виното – 14 февруари. Од РСБСП во врска со најромантичниот ден во годината, посочија дека се вели, „во љубота е сè дозволено“ и „во љубовната игра нема правила“, но, од друга страна, во сообраќајот важат правила, кои во име на љубовта кон саканите, во име на љубовта кон себе и желбата за здрав и среќен живот, секогаш и секаде треба да ги почитуваме. Исто така, во сообраќајот, кога е алкохолот во прашање, постојат две златни правила: кога возиш, немој да пиеш и, ако пиеш, вози се со такси! Едноставното почитување на овие правила ќе ви овозможи да дозволите љубовта и виното да ве „опијат“ доволно за да не направите непромислен потег во сообраќајот.



Mercedes Sprinter



ГОЛЕМИ МОЖНОСТИ И КЛАСИЧНИ ВРЕДНОСТИ

Покрај новиот изглед, третата генерација на Sprinter доби и изведби со погон на предните тракала, а голем акцент е ставен и на кабината и конективноста

Третата генерација на Sprinter дизајнерски беше најавена со скици и концепт, но за жал, на патот до серискиот модел, загуби многу од футуристичките линии кои иако останаа складни, изгледаат некако обично. Во однос на досегашната генерација, новиот Sprinter сепак, е многу помодерен и малку потсетува на Vito. Препознатливоста е во целост задржана, а голем акцент е ставен на кабината. Потполно новиот концепт во

внатрешноста донесе нови седишта, современа инструмент-табла и повеќенаменски управувач. Се истакнува големиот централен дисплеј чувствителен на допир со кој се контролираат скоро сите функции на возилото: навигацијата, аудио-системот, дигиталниот дневник на возачот и друго. Бројни се можностите за поврзување, а интернет-конекцијата обезбедува одлична основа за сите логистички и транспортни барања. Mercedes PRO-услугата ги поврзува

сите возачи и возила во флотата што овозможува координирање на извршувањето на задачите, а информациите за возилото како што се: локацијата, нивото на гориво или интервалите за одржување, практично се достапни во реално време.

За што поголемо задоволување на потребите на корисниците, новиот Sprinter ќе биде достапен во огромен број верзии од аспект на: типот на каросеријата, дизајнот на кабината, должината на возилото, височината на покривот, носивоста, зафатнината на товарниот простор... Од Mercedes споменуваат импресивни 1.700 различни конфигурации што не е конечна бројка. Поголем дел од нив се со погон на задната ооска, а опционално на сите тркала. Голема новост е верзијата со предни погонски тркала и попречно сместен мотор. Ваквото конструктивно решение овозможува за 50 килограми поголема носивост и за 80 милиметри понизок заден дел што го олеснува товарането. Достапна е во три варијанти со вкупна дозволена тежина од 3 до 4,1 тони и меѓуоскини растојанија од 3.259 или 3.924 mm. За неа се наменети новоразвиен 6-степен менувач и за првпат кај вакво возило – 9-степен автоматик. Покрај мануелниот со 6, верзиите со погон на задните или на сите четири тркала, имаат автоматски менувач со 7 степени и редуктор како опција. Sprinter со погон на задните тркала ќе биде достапен во варијанти од 3 до 5,5 тони и пет различни меѓуоскини растојанија од 3.250 до 4.325 mm. Панел-ван изведбите имаат товарен простор со должина од 2.732 до 4.810 mm, ширина од 1.787 mm и висина меѓу 1.719 и 2.243 mm. Корисната товарна површина



Новиот Sprinter е достапен во изведби на панел-ван, Tourer, пикап, шасија, минибус и влекач



Sprinter се карактеризира со бројни можности за поврзување и простран ентериер со поквалитетни материјали, а системите за помош на возачот ги надминуваат стандардите кај доставните возила

изнесува од 3,98 до 7,606 m², а зафатнината меѓу 7,8 и 17 m³. Sprinter во изведбата на мини-влекач ќе може да има вкупна дозволената тежина од 8,75 тони, додека најголемиот капацитет во минибус варијантата ќе биде 20 патници. Поголемиот дел од европската палета на Sprinter ќе биде опремуван со проверениот 2,1 литарски дизел-мотор. Тој ќе се нуди со четири нивоа на моќност од 114, 143, 163 и 177 коњски сили. За најсилните верзии е резервиран трилитарски V6 со 190 KS и 440 Nm. Идната година ќе се појави и електричната варијанта на Sprinter, за која спецификациите не се познати.



Sprinter е најважен доставен модел на Mercedes и неговите нови генерации битно влијаат на целата класа возила

И новиот Sprinter ги поседува традиционалните својства кои го направија успешен: флексибилноста, робусноста и економичноста. Оваа трета генерација, покрај прогресивниот дизајн, донесува и удобност и безбедност како кај патничките автомобили, а има и пониски трошоци за одржување благодарение на сервисните интервали од

60.000 km или 2 години. Од 1995 година досега, Mercedes има продадено скоро три и пол милиони примероци од Sprinter, додека минатата со испорачани 200.000 – беше рекордна. Нарачките за новата генерација веќе се примаат, а првите испораки се најавени за јуни.

Проценка на транспортни средства и недвижен имот

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

Chariot Motors e-Bus



ЕЛЕКТРИЧНИТЕ АВТОБУСИ ПРИСТИГНУВААТ И ВО СКОПЈЕ

Од април на скопските улици ќе се најде првиот електричен автобус кој пробно ќе сообраќа шест месеци

Градските власти започнаа да ги конкретизираат зајакнувањето за електрификација на јавниот превоз – од април низ улиците на Скопје ќе започне да сообраќа првиот електричен автобус. Договорот за неговото пробно користење во период од шест месеци е веќе потпишан, а автобусот ќе ја опслужува линијата број 15 од Ново Лисиче до Карпош 4, каде што

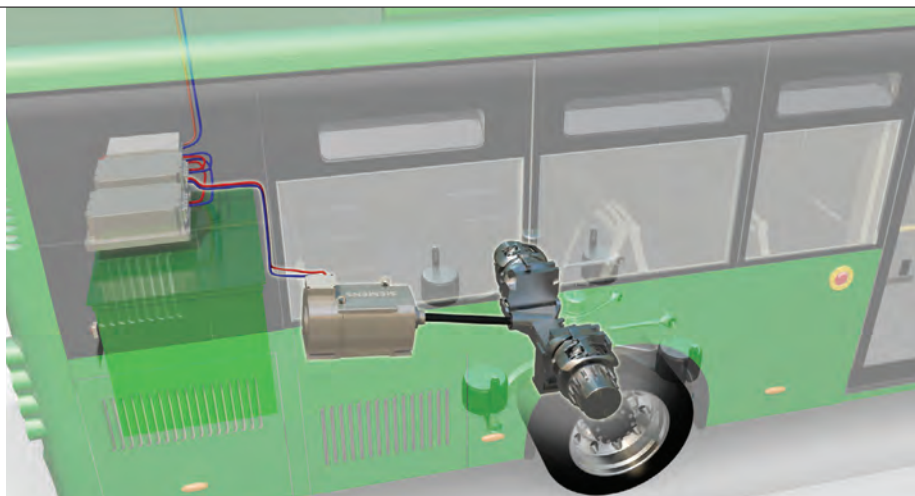
на крајните постојки ќе бидат поставени станици за брзо полнење. Тој е продукт на соработката на израелско-бугарската фирма Chariot Motors со вториот по големина кинески производител на автобуси Higer и водечкиот во светот производител на ултракондензатори – Aowe. Производителот наведува дека станува збор за најнапреден електричен автобус чија употреба значително ќе придонесе за намалувањето на загадувањето на воздухот во урбаните средини. Нивниот автобус своите први километри како пилот-возило ги има поминато во 2014 година низ улиците на бугарскиот

главен град.

Главната карактеристика на (како што се наведува) оваа нова генерација електрични возила, е тоа што немаат батерии, т. е. место нив се користат ултракондензатори со висок капацитет, на кои се гледа како на потенцијален кандидат да ги заменат денес нашироко употребуваниите батерии со хемиска реакција. Функционираат на истиот принцип како и KERS-системот во болидите во формула 1 и теоретски имаат неограничен рок на траење, односно можат да се полнат безброј пати. Во практиката тоа зависи од употребените материјали за нивно производство, но факт е дека времето на полнење им е до десетпати пократко отколку на, денес, општо прифатените литиум-јонски батерии. Предностите им се побројни од недостатоците, меѓу кои најголеми се многу помалиот капацитет односно автономија на движење што ја обезбедуваат (едвај 20-тина километри) и неколкукратно повисоката цена. На ова треба да се додаде и недостатокот од искуства во нивната практична употреба, каде што токму Chariot Motors ги прави вистинските пионерски чекори во Европа. Со овој вид складирање на електричната енергија во автомобилската индустрија имаат експериментирало Toyota, Mazda и PSA Peugeot Citroen, но без резултат практично применлив во големосериското производство. Меѓу автобуските производители, внимание кон оваа технологија, уште на почетокот на милениумот, покажа MAN, но исто



Електричниот автобус што ќе вози на скопските улици ќе биде испорачан од израелско-бугарската компанија Chariot Motors



Автобусите на оваа компанија се произведуваат во Кина, во соработка со еден од најголемите тамошни производители Higer

малку конфузно, но научниците од голем број институти и универзитети ширум светот кои го истражуваат ова поле, едногласно се согласуваат дека станува збор за технологија на иднината, нагласувајќи го фактот дека нејзиното производство, но и складирањето на отпадните материји по истекот на животниот век не е токсичен за околината. Тие уште и наведуваат дека за еден автобус да има капацитет за дневно оперирање во градскиот сообраќај треба да биде опремен со батерии тешки меѓу 4 и 4,5 тони кои зафаќаат неколку кубни метри простор. Ултра-кондензаторите развиени од шангајската компанија Aowei зафаќаат волумен помал од еден кубен метар и тежат помалку од еден тон. Згора на сè, за разлика



без конкретна примена.

Од Chariot Motors наведуваат дека пред првото пилот-возило да биде испратено за Европа, оваа технологија 7 години е тестирана во Кина, време за кое автобусите со неа имаат поминато 8 милиони километри. Пилот-програмата која започна во Софија во 2014-та година беше под надзор на водечката европска лабораторија за тестирање на електричните автобуси од германскиот Ландшут универзитет. Таа покажа дека ваквите автобуси се идеални за употреба во урбани средини каде што емитуваат нула-емисии штетни материји, а трошат многу помалку енергија од компаративните дизел-автобуси. Интересен пример доаѓа од Белград, каде што претпријатието за јавен транспорт оперира со 5 автобуси со оваа напредна технологија на линија долга 7,9 километри, и тоа 16 часа на ден, 7 дена во неделата. Терминалите на крајните постојки се опремени со напојувачи од по 150 kW кои за 8 минути ги полнат кондензаторите на возилото за поминување на потребната рута. Овие автобуси, ланската студена зима, без проблем оперираа на -14°C , исто како и во текот на летото на $+40^{\circ}\text{C}$. Забележаната просечна потрошувачка е $1,1\text{ kWh/km}$, а просечната помината километража од возило е 62.000 km годишно, со високи 97,5% оперативност кои се недостижни и за



Возилата на овој производител веќе сообраќаат низ Софија, Тел Авив, Белград и Грац

дизел-автобусите. Во Тел Авив веќе возат 21 автобус по 14 часа на ден, на линија долга 15 километри, а градските власти во Грац пред да се одлучат за нив, ги собираат искуствата од двата автобуси опремени со ултракондензатори од 32 kWh чие тестирање ќе заврши во април. За нивно опслужување на крајните постојки се поставени уреди за полнење од 340 kW кои за две-три минути си ја вршат работата.

Вака наброено, сето ова изгледа по

од класичните батерии, кај нив не постои опасност од пожар, а производителот дава 8 години гаранција за нив без ограничување на километражата. Севкупно се одликуваат со екстремно ниски трошоци за експлоатација и одржување (независни извори наведуваат заштеда од 200.000 долари во текот на животниот век на автобусот во споредба со соодветен дизел-модел).

Автобусите на Chariot Motors со вградена технологија од Aowei се базирани



На крајните постојки во Карпош 4 и Ново Лисиче на линијата број 15 на која ќе сообраќа автобусот на Chariot Motors ќе бидат поставени станици за полнење на кондензаторите



на 12-метарскиот нископоден автобус од најголемиот кинески извозник на автобуси Higer. Треба да се спомене дека оваа компанија како дел од King Long групата е кинески партнер на Scania. Се нудат во две изведби – со централен електромотор од Siemens и два електромотори од ZF сместени во главчините на тркалата. Во првиот случај, автобусот располага со номинални 140, односно максимални 180 kW. Вториот погонски систем е нов и овозможува максимални 2x125 kW кои директно се пренесуваат на задните тркала без посредство на преносен механизам. Потпирањето и системот за сопирање се од Wabco, оските и системот за управување од ZF, а вратите се од германскиот Bode. Од аспект на експлоатационите карактеристики и двата модели автобуси имаат идентични спецификации – тежина од 12,5 тони и капацитет за 82 патници. Можат да бидат опремени со кондензатори со капацитет од 20, 32 или 40 kWh. Битно е и тоа дека поседуваат европска хомологација. Вредноста на договорот како и техничките спецификации на конкретното возило што ќе сообраќа низ Скопје не се објавени.

AutoBest Gala 2018



AutoBest Gala-манifestацијата традиционално на едно место ги собира водечките луѓе од автомобилската индустрија

СО МОЦАРТ ВО УЛОГА НА ВОДИТЕЛ

Големото финале на AutoBest изборот - гала манифестацијата, годинава се одржа во родниот град на Моцарт

Годинешново 17-то по ред издание на AutoBest беше крунисано со гала-вечерта која се одржа во секогаш прекрасниот Салцбург. Жирито што ја доделува Best Buy Car of Europe-титулата, односно автомобил кој нуди најмногу за својата цена, и овојпат на едно место ги собра водечките луѓе од конкурентските компании кои со задоволство седеа заедно на иста маса и се дружеа меѓусебе. Високо ценета меѓу сите, оваа најважна независна манифестација во автомобилската индустрија во Европа важи за настан со уметнички концепт од светска класа. Во тој дух беше и улогата на Моцарт како водител на гала-церемонијата на доделувањето на наградите. Исклучителната архитектура на славната Salzburger FestspielHaus која

датира од 1668 година, креираше пријатна и релаксирачка атмосфера во која уживаа сите, најмногу претставниците на Citroen чиј C3 Aircross кој е годишен носител на ласкавата AutoBest-титула. Задоволство на лицата се гледаше и кај освојувачите на останатите награди: Jaguar Land Rover (CompanyBest), Ли Шуфу – Geely (ManBest), Seat (SmartBest), Мајек Пажман – Aston Martin Lagonda (DesignBest), PSA групата (EcoBest), Toyota (SafetyBest) и Фриц Енцингер – Porsche (SportBest). Честа прв да зачекори во AutoBest-алејата на славните ја имаше господин Волфганг Порше, претседателот на Надзорниот одбор на автомобилскиот производител и холдингот кои го носат неговото семејно име.



Citroen Berlingo



Citroen Berlingo е прв од трите нови повеќенаменски возила на групата PSA

ХРАБРО КАКО И НЕКОГАШ

Групата PSA го лансираше, а сега сака и да го рedefинира сегментот на повеќенаменски возила

Новиот Citroen Berlingo ја предводи новата француска офанзива во сегментот повеќенаменски возила. Тој е прв од трите најавени нови модели со кои групата PSA храбро, како и некогаш, ќе влијае врз сфаќањата на купувачите за тоа какво возило сакаат, а какво всушност, им треба. По него ќе следуваат Peugeot Partner и наследникот на Opel Combo, кој сега е ребрендиран Fiat Doblo. Сите три возила ќе се произведуваат во фабриките на групата во Шпанија и Португалија, кои во очекување на поголема побарувачка ќе бидат доопремени. Освен

визуелно, моделите на трите марки ќе се разликуваат и по пазарното позиционирање. Заедничка ќе им биде механиката базирана на модуларната EMP2-платформа што ја имаат бројни модели од групата меѓу кои и новите компактни кросовери. Од PSA се убедени дека нивните возила ќе постават нови стандарди во класата во поглед на економичноста, безбедноста и комфорот.

Дека навистина ќе биде така најавува и првиот од тројцата француско-германски мускетари, Multispace-верзијата на Berlingo. Освен изгледот карактеристичен за новите модели на Citroen, на неговите

страни се забележуваат и иновативните Airbump штитници. Во внатрешноста има 28 места за одложување на разни работи потребни на патувањата. Стандардната верзија има должина од 4,4 метри, додека XL варијантата е подолга за 35 сантиметри. Багажникот е поголем за сто литри, а стаклата во страничните лизгачки врати сега се спуштаат. На списокот опрема меѓу 19-те технологии за помош на возачот се и системите за автоматско запирање, препознавање на сообраќајните знаци и адаптивниот темпomat. На оние кои патуваат со многу товар, од голема корист ќе им биде електронската стабилизација на приколката. Голема новост е и Grip Control системот со пет режими на возење познат од гамата кросовери на PSA. Citroen Berlingo ќе биде достапен со два бензински и три дизел-мотори со моќност меѓу 75 и 130 коњски сили. Покрај 6-степенит мануелен менувач, во зависност од верзијата, ќе се вградува и 8-степен автоматски менувач.



Продажбата на новиот Berlingo ќе започне во вториот квартал годинава

Kia Ceed



Третата генерација на Kia Ceed има агресивен изглед инспириран од Stinger

ПОВЕЌЕ ОД НОВО ИМЕ

Ако е името само малку сменето, другото доживеа многу промени

На почетокот името ни беше чудно, ама се навикнавме. Сега пак ќе мора да се одвикнуваме затоа што корејскиот адут во европската компактна класа во иднина ќе ја носи ознаката Ceed, без апостроф. Причината зошто во Kia така одлучија ќе ја дознаеме на салонот во Женева каде што третата генерација на овој модел и официјално ќе биде претставена. Засега е позната само верзијата со пет врати, на која се очекува да се придружи уште еден засега мистериозен член од семејството. На прв поглед нема големи промени ни во дизајнот, кој сепак е инспириран и малку потсетува на атрактивниот Proseed-концепт покажан лани во Франкфурт. За внатрешноста, од Kia наведуваат дека новиот модел ќе има поквалитетни материјали, подобра ергономија и побогата опрема. И багажникот треба да биде поголем иако должината на новиот модел е зголемена за само два сантиметри.

Во палетата мотори, на почетокот ќе се најдат 1,6 литарскиот дизел со 115 и 136 коњски сили и 1,4 литарскиот бензинец со 100 и 140 коњи. Од Kia очекуваат најинтересен за купувачите да биде еднолитар-

скиот трицилиндрен турбо-мотор со 120 коњски сили, кој за разлика од другите нема да се добива со седумстепенa трансмисија со двојна спојка. Како и досега, гаранцијата ќе изнесува 7 години, а цените ќе бидат соопштени дополнително.



Од првите две генерации на Ceed, Kia продаде вкупно 1,3 милиони примероци

Нови технологии



Не е објавено колку ќе чинат овие дигитални регистарски таблички

ПРИСТИГНУВААТ ДИГИТАЛНИ РЕГИСТАРСКИ ТАБЛИЧКИ

Живееме во дигитална ера, па зошто и регистарските таблички на нашите автомобили да не бидат дигитални?

Ќе се согласите дека регистарските таблички се технолошки најзастарениот дел на нашите автомобили. Но, дојде време и тоа да се смени и од обично парче метал тие да станат диги-

тални. Заслугата за тоа ја имаат калифорниските власти, кои веќе одобрија издавање на серија од 100.000 дигитални регистарски таблички. Нив ќе ги испорача компанијата Reviver Auto, која ги развива веќе подолго време. Моќностите на ваквите таблички се практично неограничени бидејќи тие во својата основа се мали компјутери. Напојувањето ќе биде со литиум-јонска батерија која ќе се полни секојпат кога работи моторот на возилото. Ќе бидат поврзани преку интернет, и службите во секој момент, ќе може знаат дали возилото е регистрирано. Тоа ќе овозможи on-line обновување на осигурувањето што ќе донесе заштеди од 20 милиони долари годишно само на поштарина за потсетувањата за тоа. Табличките ќе можат и сателитски да се следат што ќе ја олесни потрагата по украдените возила. Замислено е да имаат и можност да ги бележат пречекорувањата на брзината и автоматски да ги испраќаат податоците на властите. Ќе можат да ја менуваат позадината во зависност од надворешното светло, како и текстот испишан на нив. Така, освен практични информации, како на пример, дали возилото има дозвола за паркирање на тоа место, преку нив можат да се испраќаат разни предупредувања до другите возачи или рекламни пораки.

Bugatti 3-D копирачки

Врвна технологија за врвни автомобили

Со помош на 3-D технологијата на печатење, Bugatti ги произведе најмоќните копирачки во светот на автомобилите

Не е никаква тајна дека е потребна голема инженерска вештина за производство на автомобилските сверки, особено за такви каков што е Bugatti Chiron, кој може да достигне 420 километри на час. Уште поголема умешност е да се направи систем кој од такви брзини ќе ги запре. Францускиот производител на суперавтомобили, во моментот, работи на еден таков произведен со помош на 3-D технологија на

печатење. Деловите направени со овој метод, одамна не се новост, но во практиката најчесто се користат за макети или прототипи за тестирање. Главна причина се материјалите што се користат за 3-D печатењето, кои по правило се полимерни односно пластични маси. Bugatti го реши тој проблем со помош на ласерска технологија и користење легура на титан од авионската индустрија. Копирачките клешти се малку

поголеми од кутија за чевли, а се направени од 2.213 многу тенки слоеви. По печатењето, се обработуваат термички и механички, а целиот процес на нивно производство трае 45 часа. Копирачките клешти на Chiron сèга се прават од кован алуминиум и имаат тежина од 4,9 килограми, додека новите се тешки само 2,9 килограми.



Голема пречка за помасовно користење на 3-D печатењето е и неговата астрономска цена што не е никаков проблем за Bugatti

Бугарија

Ограничувања во превозот на стока во 2018 г.

Возила: сите возила за превоз на стока над 15 т

Забрана: постојана до крајот на завршувањето на работите

Патишта: пат I – 1 помеѓу км 276+162 и км 282+485

Возила: сите возила за превоз на стока на 12 т вкупна оптоварена тежина

Забрана: постојана до крајот на завршувањето на работите

Патишта: пат I – 3 помеѓу км 193+345 (клучката на патот кон раскрсницата Правец) и км 204+200 (клучката кај I – 1)

Возила: сите возила за превоз на стока на 15 т вкупна оптоварена тежина

Забрана: постојана

Патишта: патот I – 5, делот Черночерне – Карџали

Возилата треба да ги користат следните рути:

- насока Хасково – Карџали: пат I – 5 – пат III – 505 – Манастир – пат III 507 – Војводино – Мост – Чичик – Карџали
- насока Асеновград – Карџали: пат II – 58 – пат I – 5, насока Хасково – пат III – 505 – Манастир – пат III – 507 – Војводино – Мост – Чичик – Карџали
- насока Минерални Бањи – Карџали: пат III – 506 – пат III – 806 – пат I – 5 – патот III – 505 – Манастир – пат III – 507 – Војводино – Мост – Чичик – Карџали

Возила: сите товарни моторни возила со вкупна тежина од над 12 т (N3) и влечење на приколки и полуприколки со MPW над 10 т (O4)

Забрана: од 1 ноември до 31 март

Патишта: I-5 помеѓу км 155+250 и км 184 +000 (премин Шипка)

Возилата треба да ги користат следните рути: Раднево – пат II – 57 – Пет милениуми – Новоселз – патот II – 55 – Млекарско – Раднево – Нова Загора – патот I – 6 – Гурково – Прохор на Републиката – Велико Трново.

Возила: сите товарни возила со вкупна тежина од над 3,5 т

Забрана: постојана до крајот на завршувањето на работите

Патишта: пат I – 5, делот кај надвозникот Кирково – Макаса

Возила: сите возила

Забрана: постојана до крајот на завршувањето на работите

Патишта: I – 7, делот кај Варбински премин

Возилата треба да го користат патот Котленски (патот I – 4), патот Ришки (патот II – 73) или преминот Проход на Републиката (патот II – 55).

Возила: сите товарни моторни возила со вкупна тежина од над 12 т (N3) (вклучувајќи приколки и полуприколки) со повеќе од две оски:

Забрана: од 1 ноември до 31 март:

Патишта: II – 81, делот кај преминот Петрохан

Возила: сите возила за превоз на стока со 10 т вкупна оптоварена тежина:

Забрана: постојано:

Патишта: II – 82, дел Костенец (км 0+000) – Самоков (км 39+176)

Возила: сите возила што ги надминуваат максималните дозволени тежини и димензии:

Забрана: во текот на годината:

- ако видливоста е помала од 50 м поради магла, силен дожд или снег;
- во ледени услови;
- за време на часови на темнината и во шпиц, освен во случај на вонредна состојба или природна катастрофа. :

Возила: сите возила за превоз на стока на 12 т вкупна оптоварена тежина:

Забрана: постојана за време на државни празници – во случај на повеќе од еден последователен неработен ден, вклучувајќи најмалку еден државен празник:

- на последниот работен ден во пресрет на серијата неработни денови: од 16:00 до 20:00 ч. (види листа на празници)

- на последниот ден од серијата неработни денови: од 14:00 до 20:00 ч. (види листа)

- 2 март, од 16 ч. до 20 ч.,
- 5 март, од 14 ч. до 20 ч.,
- 5 април, од 16 ч. до 20 ч.,
- 9 април, од 14 ч. до 20 ч.,
- 4 мај, од 16 ч. до 20 ч.,
- 7 мај, од 14 ч. до 20 ч.,
- 21 септември, од 16 ч. до 20 ч.,
- 24 септември, од 14 ч. до 20 ч.,
- 21 декември, од 16 ч. до 20 ч.,
- 26 декември, од 14 ч. до 20 ч.

Патишта: сите автопатишта

Патишта класа I

- патишта I – 1 дел Ребарково – Ботевград, посочените возила треба да го користат патот II – 16 Ребарково – Своге – Софија,
- патот I – 1 Благоевград – граничен премин „Кулата“ (со Грција),
- патот I – 4 клучката Кортина – Велико Трново – Шумен,
- патот I – 5 Русе – Велико Трново,
- патот I – 8 граничен премин „Калотина“ (со Србија) – Софија,
- патот I – 9 Варна – Бургас.

патишта класа II

- пат II – 18 обиколница Софија,
- пат II – 99 Бургас – Царево.

Ограничувањето не се однесува на моторни возила што превезуваат лесно расипливи прехранбени производи и стоки под температурен режим, добиток и опасни материји (ADR).

Возила: сите возила за превоз на стока на 12 т вкупна оптоварена тежина

Забрана: во лето од 1 јуни до 15 септември

- петок: од 17 ч. до 20 ч.
- недела: од 14 ч. до 20 ч.

Патишта: патишта класа I

- пат I – 1 делот Ребарково – Ботевград, Возилата треба да го користат патот II – 16 Ребарково – Своге – Софија,
- пат I – 1 дел Благоевград – граничен премин „Кулата“ (со Грција),
- пат I – 5 делот Русе – Велико Трново.
- пат I – 9 делот Варна – Бургас.

патишта класа II

- пат II – 99 дел Бургас – Царево.

Ограничувањето не се однесува на моторни возила што превезуваат лесно расипливи прехранбени производи и стоки под температурен режим, добиток и опасни материји (ADR).

Возила: сите возила за превоз на стока на 12 т вкупна оптоварена тежина

Забрана: Забрана во лето од 1 јуни до 15 септември

Патишта: Автопат Тракија

- правец Софија – Пловдив во Петок од 18 ч. до 20 ч.;
- правец Бургас – Софија во Недела од 16 ч. до 20 ч.

Автопат Струма

- Правец клучка Даскалово – граничен премин Кулата, во сабота од 10 ч. до 14 ч.,

Автопат Марица

- Правец Свилен град – автопат Тракија, недела од 16 ч. до 20 ч.

Ограничувањето не се однесува на моторни возила што превезуваат лесно расипливи прехранбени производи и стоки под температурен режим, добиток и опасни материји (ADR).

Главни ограничувања во Софија

Возила: камиони и комбинирани возила со 4 т MPW и над тоа

Забрана: секој ден, од 7 ч. до 21 ч.

Област: Центарот на Софија

Границите на зоната на кои се однесуваат ограничувањата се:

- ул. „Опалченска“ – бул. Сливница – бул. Генерал Данаил Николаев – бул. Евлогиу Георгиев – бул. Бугарија. – пл. Пенчо Славев – бул. Генерал Тотлебен – бул. Генерал Скобелев – ул. „Опалченска“

(ЗАБЕЛЕШКА: ограничувањата не важат за улиците споменати погоре туку само за областа што се граничи со овие улици)

Возила: камионите и комбинирани возила со 15 т МРВ и над тоа

Забрана: секој ден во Зона 1

Област: Софија – Зона 1

Границите на зоната, на кои се однесуваат ограничувањата се:

- бул. Константин Величков – ул. „Габрово“ – ул. „Скопје“ – крстосница Надежда
- ул. „202“ – ул. „Каменоделска“ – ул. „Малашевска“ – ул. „Прва бугарска армија“
- ул. „Резбарска“ – ул. „Васил Канчев“ – ул. „Река Велека“ – ул. „Александар Екзарх“ – бул. Мадрид – бул. Пејо Лавров
- бул. Никола Вапцаров. – бул. Черни врах – ул. „Сребрена“ – бул. Гоце Делчев – ул. „Житница“ – бул. Никола Мушанов – бул. Васкресение – бул. Константин Величков

(ЗАБЕЛЕШКА: ограничувањата не се однесуваат на улиците споменати погоре туку само на подрачјето кое се граничи со овие улици).

Ограничувањето не влијае на следните улици и булевари:

бул. Сливница, Владанска река, ул. „Жидарска“, ул. „Градинарска“, ул. „Резбарска“, бул. Данаил Николаев, бул. Константин Стоилов,

Каменоделска, генерал Владимир Вазов, мост Чавдар и ул. „Злетово“.

Државни празници 2018

1 јануари	Нова година
3 март	Национален ден
5 март	Дополнителен државен празник*
6 април	Велики петок (Ортодокс)
8 април	Велигден (Ортодокс)
9 април	Велигден (Ортодокс)
1 мај	Ден на трудот
6 мај	Ден на бугарската армија
7 мај	Дополнителен државен празник*
24 мај	Ден на словенската азбука
6 септември	Ден на обединувањето
22 септември	Ден на независноста
24 септември	Дополнителен државен празник *
1 ноември	Ден на лидерите на националната преродба (работен ден)
24 декември	Бадник
25 декември	Божик
26 декември	Божик

* Според амандманот на бугарскиот Закон за работни односи, објавен на 30 декември 2016 година, ако празник (освен Велигденските празници) паѓа во сабота и/или во недела, следниот или следните два работни дена ќе бидат земен за компензација.

Извор: AEBTRI

Романија

Царински канцеларии отворени за ТИР-сообраќај

Царински испостави и одредишта

(понеделник – петок 8:00 – 16:00 ч., доколку не е поинаку наведено)

Alba Iulia	Calarasi	Medias	Sighetu Marmatiei
Alexandria	Cluj – Napoca	Miercurea Ciuc	Sighisoara
Arad	Constana (00:00 – 24:00)	Negru Voda (00:00 – 24:00)	Simeria
Bacau	Constana free zone (00:00 – 24:00)	Odorheiul Secuiesc	Slatina
Baia Mare	Constana Sud (00:00 – 24:00)	Oltenia	Slobozia
Bistrita	Corabia	Oradea	Suceava
Botosani	Craiova	Pascani	Targoviste
Braila	Deva	Piatra Neamt	Targu Jiu
Braila free zone (00:00 – 24:00)	Drobeta – Turnu Severin	Pitesti	Targu Mures
Brasov	Focsani	Ploiesti	Timisoara
Bucuresti – Antrepozite (Chitila)	Galati	Râmnicu Vâlcea Resia	Tulcea (00:00 – 24:00)
Bucuresti – Gara de Nord	Galati free zone (00:00 – 24:00)	Salonta	Turnu Magurele
Bucuresti – Otopeni Marfuri	Lasi	Satu Mare	Vaslui
Bucuresti – Tîrguri si Expozitii	Lugoj Mangalia (00:00 – 24:00)	Sfântu Gheorghe	Zalau
Buzau		Sibiu	Zimnicea

Царински испостави, дестинации и транзит, и Контролни и даночни канцеларии на Националната администрација за патишта (AND)

(00:00 – 24:00)	Salonta *	Portile de Fier II *
Романија – Бугарија	Valea lui Mihai *	Drobeta Turnu Severin *
Bechet (ферибот)	Albi<=>a	
Calafat (ферибот)	Gala<=>i	Романија – Украина
Giurgiu (мост)	Oancea	Halmeu
Ostrovul Mocanasul	Sculeni	Siret
(ферибот)	Stânca	Galati Giurgulesti
Negru Voda	Iasi *	Романија – Турција
Ostrov		Constanta (ro – ro)
Романија – Унгарија	Jimbolia	* AND нема канцеларија
Bors	Naidas	Во Романија, ТИР-карнетите се издаваат во UNTRR.
Nadlac	Stamora – Moravia	
Varsand	Portile de Fier I	
Petea *		

Извор: UNTRR

МОЖНОСТ ЗА
ПОВРАТ
НА ДДВ



PAY TOLL



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

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

ИНФО

Чешка

Зимска опрема

Синџири

Не е задолжително да се носат синџири за снег во возилата во Чешка. Меѓутоа, синџирите мора да бидат поставени кога патиштата се покриени со снег од 1 ноември до 31 март, во согласност со соодветниот знак за сообраќај. Кога се користат, минимум еден пар синџири мора да се монтираат на погонската оск. Возилата опремени со синџири не смеат да надминат брзина од 50 км/ч.

Патните знаци „Задолжително зимски пневматичи“ и „Крај за задолжителните зимски пневматичи“ укажуваат на деловите каде што е задолжително да има зимски гуми на возилата од категориите М и N во сите временски услови. Употребата на зимски пневматичи може да се замени со употреба на синџири за снег.



Сообраќајни знаци кои ги означуваат конкретните датуми за примена на правилото.

Санкции

Казна од 1.500 до 2.500 CZK (чешки круни).

Зимски пневматичи

Закон за техничките услови (341/2002), Регулатива 202/2008 и Регулатива 30/2001 – Закон за патнички сообраќај (бр. 361/2000 Coll, §40a).

Сите патнички и товарни возила од над 3,5 т треба да бидат опремени со зимски пневматичи на сите погонски оски секоја година помеѓу 1 ноември и 31 март на сите патишта, доколку се покриени или се очекува да бидат покриени со слој снег или мраз. Минималната ознака е 6 мм. Пневматичите мора да имаат ознака M + S, M.S. или M & C.

Сите возила со тежина 3,5 т или помалку, треба да бидат опремени со зимски пневматичи на сите тркала, секоја година помеѓу 1 ноември и 31 март, на сите патишта. Минималната ознака е 4 мм. Пневматичите мора да носат ознака M + S, M.S. или M & C.

Забрането е користење на клинесте пневматичи.

Извор: CESMAD Bohemia

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА

02 32 98 224



071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk

ТРАНСПОРТ ЛОГИСТИКА



ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 8/2018

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	174.00	-	173.00
Андора	EUR	1.114	1.179	0.984
Аргентина	ARS	-	-	18.295
Ерменија	AMD	450.00	470.00	440.00
Австрија	EUR	1.195	1.350	1.139
Белорусија	EUR	0.529	-	0.537
Белгија	EUR	1.400	1.475	1.374
БиХ	BAM	2.16	2.21	2.16
Бразил	BRL	4.21	-	3.39
Бугарија	BGN	2.13	2.41	2.13
Чиле	CLP	784	819	538
Хрватска	HRK	9.34	9.89	8.80
Чешка	CZK	30.05	32.06	28.86
Данска	DKK	10.29	10.98	8.79
Естонија	EUR	1.259	1.299	1.219
Финска	EUR	1.426	1.509	1.304
Франција	EUR	1.463	1.530	1.373
Грузија	GEL	2.39	2.55	2.29
Германија	EUR	1.314	1.497	1.159
Грција	EUR	1.493	1.729	1.277
Унгарија	HUF	353.10	-	357.40
Ирска	EUR	1.379	-	1.279
Италија	EUR	1.586	-	1.451
Јапонија	JPY	159.10	148.80	126.40
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.208	1.279	1.137
Литванија	EUR	1.225	1.280	1.130
Луксембург	EUR	1.145	1.200	0.994
Македонија	MKD	68.00	69.50	59.50
Мексико	MXN	18.99	-	18.44
Молдавија	MDL	17.55	18.13	15.58
Црна Гора	EUR	1.250	1.320	1.110
Холандија	EUR	1.655	1.745	1.327
Норвешка	NOK	15.77	16.76	14.46
Перу	PEN	3.42	3.99	2.82
Полска	PLN	4.59	4.91	4.49
Португалија	EUR	1.514	1.555	1.314
Романија	RON	5.03	5.45	5.03
Русија	RUB	41.77	-	40.24
Србија	RSD	143.70	-	151.90
Словачка	EUR	1.309	-	1.169
Словенија	EUR	1.300	1.412	1.240
Шпанија	EUR	1.220	1.361	1.142
Шведска	SEK	14.26	14.86	14.11
Швајцарија	CHF	1.491	1.640	1.620
Турција	TRY	5.55	5.57	5.02
Украина	UAH	29.39	30.75	27.19
В. Британија	GBP	1.204	1.315	1.230
САД	USD	676.000	-	0.800
Уругвај	UYU	50.40	52.30	40.40

КАМИОНИ

Продавам

Волво 440, во топ-состојба, со поминати 860.000 км, сменети: сет-ламела на 600.000 км, турбина и плочки – кочници напред и назад на 800.000 км, со фул- опрема, фрижидер, клима, вебасто, прв сопственик, купен нов, регистриран до јули 2018 година, гуми 90 % нови.
078/228-270

Волво ФХ, еуро 3, АДР, аутоматик, предни нови гуми, задни 60 %, во одлична возна состојба, редовно сервисиран, без грешка.

071/492-499

Волво ФХ 460, еуро 5 емисија на гасови, во одлична состојба, редовно сервисиран и одржуван, од 2010 година, користен е за транспорт на текстил и располага со фул-опрема. Цена по договор.

070/210-662

Волво, еуро 2, во исправна состојба. Понудете цена, може и замена и на одложено плаќање.

070/343-002

ДАФ ХФ95, еуро 3, во топ-состојба. Цена по договор. За подетални информации јавете се на

077/589-418

Ивеко еурокарго 80E18, од 2007 година.

075/212-212

МАН 18.460, во екстра-состојба, од 2002 година.

070/633-073

МАН кипер 12.220 од 2006 година, во одлична состојба, регистриран цела година, може замена.

071/841-095



МАН ТГА, во одлична состојба, кран хиаб, должина 7,20 м, носивост 1.600 кг.

075/464-833

МАН 26.272, од 1994 година, може комплет, а може и само шасија.

070/207-063

МАН ТГА ХХЛ 480, од 2004 година, со кипер-пумпа, ретардер, клима, фрижидер, сервисан комплет, може комплет со полуприколка или одделно.

070/348-502

МАН ТГА 360 кипер со кран, од 2003 година, регистриран.

070/999-184



Мерцедес Бенз Атего 12 23, од 2007 година, со темпомат, нови гуми, многу сочувван, платени сите давачки до регистрација.

072/599-556

Мерцедес Актрос 1843, од 2002 година и Сканија 124 400, од 1998 година.

075/424-805

Мерцедес 18-24, во одлична состојба, регистриран цела година, на федери напред и назад. Може да се направи кипер и кран.

078/727-474

Мерцедес 814, од 1991 година, регистриран цела година, во одлична состојба. Цена по договор.

078/223-886

Мерцедес 13 17, од 1991 година, регистриран и во добра состојба, без замени, само за готовина, камионот е на име на фирма. За подетални информации јавете се на

070/211-733

Мерцедес 822, од 2008 година, со клима, темпомат, со шест нови гуми, платени сите давачки до регистрација.

070/858-228, 078/225-775

Мерцедес Бенз 12 13, од 1989 година, во возна состојба, со нови гуми, носивост седум тони, регистриран до 31.7.2018 година. Цена по договор. Има можност за компензација.

070/310-551

Сканија 124.420, еуро 3, итно.

070/208-324

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

075/414-717

Сканија 124 420, еуро 3, од 2002 година, со нови гуми, регистрирана, кипер, во одлична состојба.

075/269-257


АВТОБУСИ

ПРОДАВАМ

Неоплан автобус, дабл декер, по екстра цена од 20.000 евра.

02/3165-367, 070/546-378

Мерцедес автобус, со 30 седишта, во исправна состојба, може да се види и проба во секое време.

070/357-782



Неоплан H316, во одлична состојба, репарирани внатре, одржуван и редовно сервисиран, со мотор Мерцедес 381 кс, 50 + 1 седиште.

078/276-029, 072/276-029

Неоплан, во одлична состојба, од 2004 година, со 57 седишта, може и замена.

070/507-382

Волво автобус, од 1998 година, со 50 седишта, мотор Дизел 12.130 цц, сила 309 кв.

075/209-998

ДЕЛОВИ


Делови за МАН 18 430 комонрејл.

075/464-833

Нисоносечка полуприколка Гоша.

077/851-333

Камионска галантерија на големо и мало, сите видови штоп-светла, фарови, халогени светла, габаритни светла, табли, калници и сè друго од камионска галантерија. Испорака по карго до сите градови.

070/343-805

Полуприколка ладилник Шмитц.

078/236-333

Корпа за голем багер.

071/789-661

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.

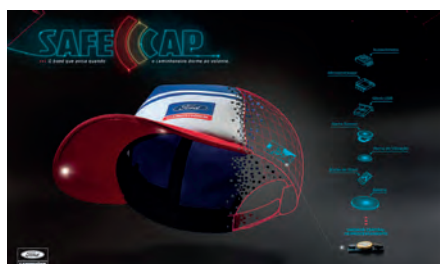
Изум за помош на оние што возат на долги релации

ИНОВАТИВНА КАПА НА „ФОРД“ КОЈА СПАСУВА ЖИВОТИ НА ВОЗАЧИ

Овој неверојатен изум со навремено сигнализирање, во вистинска смисла на зборот ги чува возачите будни и им ги спасува животите



Заморот и монотонијата на возењето се голем проблем за секој возач кој патува на долги релации, при што доаѓа до заспивање над воланот што неизоставно води кон сообраќајна несреќа. Ова е особено опасно за камиончиите, кои возат и пренесуваат товари и по неколку стотици, па и илјади километри, поради што во компанијата „Форд“ решиле на нив-



ните маки да им стават крај со неверојатен изум – капа, која едноставно и во вистинска смисла на зборот ги чува возачите будни и така им ги спасува животите. Станува збор за иновативна капа, која има вградени сензори, па така, штом ќе детектира дека возачот ја наведнува главата и почнува да заспива, веднаш се активира системот кој ќе го разбуди со цел да ја задржи контролата врз камионот или друг вид на возило.

Практично, капата реагира така што го следи движењето на главата на возачот, при што кога ќе му се наведне од замор, веднаш го предупредува за тоа. Од она што досега е познато во врска со овој изум, капата е направена така што во неа е вграден софтвер, кој ги следи движењата на главата на возачот. Притоа, софтверот е доволно прецизен за да може да ги разликува вообичаените движења на главата на возачот од оние кои се поврзани со замор и поспаност. Капата во себе има и неколку сензори и жирокоп, а за да го разбуди возачот користи звук, светлост и вибрации.

Прототипот на оваа капа, „Форд“ го направи со фирмата ГТБ од Бразил. Според последните најави, SafeCap на „Форд“ во наредниот период дополнително ќе биде развивана и тестирана, а откако ќе ги добие сите одобренија за масовно производство ќе биде пуштена во продажба на глобалниот пазар.

J.C.B.

Си прават двајца другари муабет:

- А бе, брат, дали знаеш кога жените зборуваат најмалку?

- Не знам, кога?

- Во февруари!

- Е зошто баш во февруари?

- Па, зашто е најкраток месец!

Автобусот тргнува од автобуската станица, а еден човек трча по него обидувајќи се да го фати и вика на цел глас:

- Застани, застани, еееееј, застани, доцнам за на работа!

Возачот не го гледа, но реагираат патниците:

- Мајсторе застани, човекот ќе задоцни на работа, почекај го!

Автобусот застанува, човекот што трчаше се качува целиот задишан, зема воздух и вели:

- Ајде, билетите за проверка!

Двајца познаници, кои долго не се виделе, се среќаваат на една прослава:

- И што работиш сега, ти пријателе?

- Бизнис батка, бизнис! Возам Мерцедес" од 200.000 евра и сите жени ми плаќаат да се возат со мене!

- Аман бе, па што бизнис е тоа?

- Возач на автобус!

Си разговараат две баби, Мица и Ботка:

- Еее мори Ботке, какви времиња дојдоа! Внука ми три години живее со еден и уште не се регистрирани!

- Ооо, Мицооо, Мицоооо, има и полошо од тоа! Внук ми три години живееше со еден и неодамна се регистрираа!

Такси-возачот Боки влегува во аптека и ѝ вели на аптекарката:

- Десет кондоми, ве молам!

Аптекарката го прашува по малку шеретски:

- А какви да бидат, брзи како „Торше“, убави како „БМВ“ или сигурни како „Волво“?

- Нека бидат како џип, за по дупки ми требаат!

Отишол Боки да даде оглас:

- Украден е „Голф 6“, со алуминиумски бандажи, со „сони ЦД-плеер“ и озвучување од 1.000 вати. Следува награда. Регистрацијата не е битна!

ВИЦОВИ



На Боки му звони телефонот:

- Алоо, овде механичарската работилница. Вашата жена направи голема штета со колата. Дали сте подготвени да ја платите поправката?

- Па, секако ќе морам, а колку ќе чини?

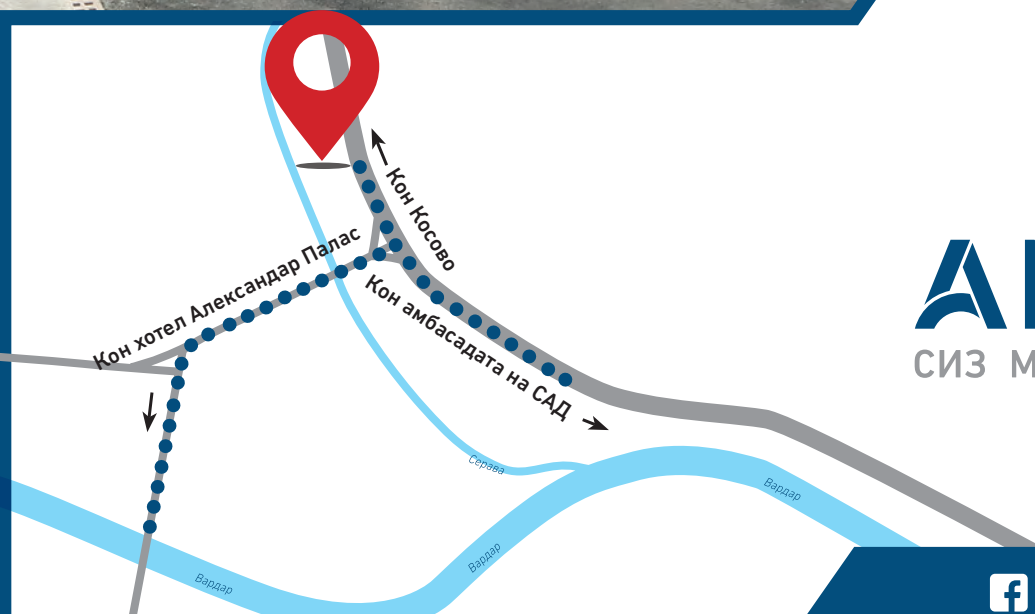
- За жал, тоа не можам сега да ви го кажам, туку дури кога ќе ја изградиме повторно работилницата!

Синот на Боки ја прашува мајка си:

- Мамо, мамо, што се прави со некој автомобил кога не може повеќе да се вози!

- Ништо синко, тогаш сопственикот му го продава на татко ти!

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