

# TRANSPORT LOGISTIKA

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕ

ИНТЕРВЈУ

ЃОКО ТАНАСОСКИ

Директор на Царинска управа на Република Македонија

СО ПОЕДНОСТАВНИ ЦАРИНСКИ  
ПОСТАПКИ ЌЕ ГО ОЛЕСНИМЕ  
РАБОТЕЊЕТО НА КОМПАНИИТЕ



## АКТУЕЛНО

Најстарата транспортна асоцијација со нови  
раководни органи

ЛЕФТЕР АНДОНОВ – УПРАВИТЕЛ НА  
СИЗ „МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ“ – АМЕРИТ

## ТЕМА НА БРОЈОТ

Нови најави за стариот проблем на транспортерите – бегалците!

КОГА ПОКРАЈ СОПСТВЕНАТА ТЕ ПРИТИСКА  
И ТУЃАТА МАКА





Неодамна нарачано, а веќе  
на Европските патишта.  
DKV го прави тоа возможно.

Guillaume F.,  
меѓународен патен транспорт



Достапно за  
нарачување  
**од Мај  
2018!**

Го доставуваме она што другите го  
ветуваат! DKV BOX *EUROPE* пристигна.  
[dkv-euroservice.com/toll-europe](http://dkv-euroservice.com/toll-europe)



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](http://www.mantruck.mk)





NEXT GENERATION SCANIA

## Р-СЕРИЈА: СИЛА И СПОСОБНОСТ

Лесните Р-серија камиони се дизајнирани за лесно маневрирање, економичност и брзина. Тие се идеални за урбана и регионална дистрибуција, но сепак доволни и за градежни и други теренски апликации. Со широк опсег на достапни мотори, вашиот камион ќе

ја има моќта што треба да ја заврши работата. Серијата Р е дизајнирана за сигурност и удобност.

- подобра контрола
- полесен пристап
- одлична видливост
- ниска бучавост



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](mailto:dkv@amerit.org.mk)

**ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.**



**А**  
**АМЕРИТ**  
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



**MakedonijaSoobrakajAMERIT**

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



## АКТУЕЛНО



8

Најстарата транспортна асоцијација со нови раководни органи

**Лефтер Андонов –  
Управител на СИЗ „Македонија  
сообраќај“ – АМЕРИТ**

## ТЕМА НА БРОЈОТ



9

Нови најави за стариот проблем на транспортерите – бегалците!

**Кога покрај сопствената  
те притиска и туѓата мака**

## ИНТЕРВЈУ



13

Ѓоко Танасоски,  
директор на Царинска управа на Република Македонија

**Со поедноставни царински постапки  
ќе го олесниме работењето на  
компаниите**

## 12 АКТУЕЛНО

Од 12 март и дефинитивно  
**Македонските граѓани патуваат во БиХ  
само со лична карта**

## 17 ЛОГИСТИКА

Продолжува растот на најголемата транспортна  
платформа во Европа  
**TimoCom со рекорден резултат во 2017**

18 Жељко Јефтиќ, раководител за глобални  
иновации во Меѓународната унија за патен  
транспорт (ИРУ)  
**Дигитализацијата и трансформацијата  
на транспортот**

20 ТРАНСПОРТНА  
ЕКОНОМИЈА

Кон ерата на е-трговијата (2)  
**Огромен раст што ќе продолжи и во  
наредниот период**

## 22 МЕТРОПОЛА

За растоварување на сообраќајот во главниот  
град  
**Ќе се градат четири приградски  
железнички краци**

23 За реализација на развојните визии и планови  
**Скопје ќе користи искуства  
од Париз и од Виена**

## 24 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

По целосното завршување на изведбените  
активности  
**Автопатот Демир Капија – Смоквица во  
употреба во април**

25 На 6. Глобален форум во Баку, Азербејџан  
**Иванов: „Македонија поддржува  
иницијативи за подобрување на  
инфраструктурата и поврзаноста“**

## 26 МЕРИДИЈАНИ

Со голема целогодишна кампања насловена  
„Ние го сакаме патот“  
**ИРУ одбележува 70 години работа на  
економскиот развој, просперитетот и  
безбедноста во патниот транспорт**

27 ИРУ со барање до Европската комисија  
**Финансирањето од ЕУ да се фокусира  
на овозможување почист и побезбеден  
патен превоз**

## 28 БЕЗБЕДНОСТ

РСБСП направи анализа по повод Денот на  
жената „8 Март“  
**Статистиката покажува дека жените  
возат побезбедно!**

## 34 АВТОМОБИЛИ

Женева 2018  
**Квалитет наместо квантитет**

**ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА**

**АМЕРИТ**  
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

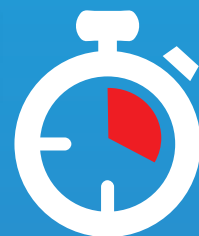
Адреса:  
бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје  
Телефон: 02 32 98 224  
Факс: 02 32 98 968  
е-mail: [amerit@amerit.org.mk](mailto:amerit@amerit.org.mk)  
Web: [www.amerit.org.mk](http://www.amerit.org.mk)  
Facebook: [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT)  
жиро-сметка: 320100023724261  
Депонент: Централна кооперативна банка АД  
Даночен број: 4030000394212

**ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАќААТ**

Адреса:  
ул. „1506“ бр.22, Момин Поток, 1000 Скопје  
Телефон: 02 32 98 967  
Издава:  
**СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ**  
Подготвува и уредува:  
**Здружение за комуникација  
со јавноста „Контакти“ - Скопје**  
Дизајн и печатење:  
**Експресив 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](mailto:traekt@amerit.org.mk) | [www.traekt.mk](http://www.traekt.mk)



**АМЕРИТ**

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



ASSOCIATE  
TRAINING  
INSTITUTE



**ЗА ПОВЕЌЕ  
ИНФОРМАЦИИ  
ЗА ОБУКИ И ИСПИТИ  
ВЕ МОЛИМЕ  
КОНТАКТИРАЈТЕ НÈ.**



ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

АМЕРИТ  
**ЦЕНТАР ЗА ОБУКА**

тел. 02/ 32 98 967 лок.130  
e-mail: [obuka@amerit.org.mk](mailto:obuka@amerit.org.mk)



Најстарата транспортна асоцијација со нови раководни органи



## ЛЕФТЕР АНДОНОВ – УПРАВИТЕЛ НА СИЗ „МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ“ – АМЕРИТ

Андонов доаѓа од позицијата советник во Владата, а АМЕРИТ избра и нов раководен состав на Собранието и на Извршниот одбор на асоцијацијата

Стопанската интересна заедница за патен транспорт СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ доби нови раководни органи, кои ќе ја водат најстарата транспортна асоцијација во Република Македонија во наредните четири години. Лефтер Андонов, до неодамна советник во Владата е нов управител, а нов раководен состав имаат и Собранието и Извршниот одбор. Изборот на новото раководство беше извршен со одлука на Собранието на АМЕРИТ, донесена на седницата на 28 февруари годинава, а беше поддржан од мнозинството гласови на членовите – основачи на асоцијацијата.

Новиот управител на АМЕРИТ, Лефтер Андонов доаѓа од позицијата советник за транспортна политика во кабинетот на премиерот на Република Македонија, Зоран Заев, каде што беше задолжен за застапување и координација со бизнис-заедница-

та, како и за подобрување на состојбите во транспортниот сектор во државата.

Неговите претходни позиции вклучуват и управување со транспортната компанија и групација „Тритерол Груп“ од Струмица, чија основна дејност е превозот на патници во земјата и во странство, а која е активна и во други сегменти, како транспортната логистика и дистрибуцијата на нафта и нафтени деривати, при што од 2011 година „Тритерол Груп“ го прошири своето работење со отворање на бензинска пумпа. Андонов е дипломиран економист, а во текот на својот мандат на челната позиција на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, се очекува искуството, стекнато како советник, сопственик и менаџер, да го примени во активностите на асоцијацијата за унапредување и развој на транспортната индустрија во Македонија.

– Ја имам таа чест, да бидам избран за

управител на транспортната асоцијација АМЕРИТ во годината кога се одбележува 65-годишнината од нејзиното основање. Голем предизвик за мене е да продолжам да ја водам нашата најстара транспортна асоцијација по успешниот пат, заеднички и со здружени сили со одличниот тим на вработени, но и со членките, на чие омасовување ќе работиме постојано и чија доверба, верувам, ќе ја оправдаме, при што редовно ќе инсистираме на непосредна соработка со надлежните органи во државата, а пред сè со Министерството за транспорт и врски, МВР, со Царината, инспекциските и другите органи. Целта е поуспешно и непречено работење на транспортните компании во Македонија – истакна по назначувањето Лефтер Андонов, управителот на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ.

Мандатот на Андонов, официјално започна на 4 март, а управителската позиција на АМЕРИТ тој ја наследи од Емил Милев, кој беше на чело на оваа транспортна асоцијација од 2014 година.

Ј.Б.



Нови најави за стариот проблем на транспортерите – бегалците



## КОГА ПОКРАЈ СОПСТВЕНОСТА ТЕ ПРИТИСКА И ТУЃАТА МАКА

Според пишувањето на повеќе германски медиуми, кои пренесуваат доверлива анализа на германската разузнавачка служба БНД – „Балканската бегалска рута е повторно отворена“

**Н**е се толку видливи како порано, но сепак, евидентно е дека ги има. Според некои европски безбедносни служби, од средината на минатата година, нивниот број расте и се заканува повторно да ја добие онаа критична бројност од пред две-три години, кога за нивното присуство речиси секојдневно зборуваа полициските билтени и новинарските извештаи, кои многупати информираа не само за откриени, уапсени и притворени мигранти туку и за тоа дека некои од нив биле жртви на насилство или настрадале во трагични сообраќајни несреќи. И кај нас имаше такви примери на загубени животи на бегалци крај другите, по удар, или по класично прегазување од воз. Бројни беа и информациите за добро скриени „слепи патници“ во преправени и

камуфлирани делови на камиони, или во возови, со таа разлика што тогаш масовно ги откриваа како се превезуваат со такси, со приватни автомобили, а поретко и со автобуси... Сега таквите информации се многу, многу поретки, споредено со тој критичен период, но пред извесно време од Германија, која најчесто е крајната дестинација кон која мигрираат бегалците, пристигна алармантно предупредување дека „Балканската бегалска рута е повторно отворена“, секако со сите последици што тоа ги носи за земјите кои се дел од неа, а меѓу кои е и Македонија.

Имено, според пишувањето на повеќе германски и српски медиуми и гласила (домашните главно ја опфаќаат политичката криза во земјава): „Од 2016 година, бегалскиот пат низ Источна Европа фактички требаше да биде херметички затворен, но

криумчарските банди повторно шверцуваат илјадници бегалци месечно.“ Се наведува и дека главно тоа се: „...бегалци од Иран, Ирак, Сирија и Сомалија и дека сите во Германија стигнале илегално преку т.н. Балканска рута, која иако од пролетта 2016 година официјално се смета за затворена, во реалноста е сосема поинаку.“ Се пренесува и една доверлива анализа на германската разузнавачка служба БНД, во која се вели дека бројот на бегалци кои илегално се префрлуваат во Германија преку Балканската рута, од пред половина година е во постојан пораст. Според сознанијата на БНД, во земјата влегуваат просечно 15.000 луѓе годишно, при што тајната служба смета дека причина за порастот на шверцот е пред сè корупцијата и дека сè почесто бегалците пристигнуваат со камиони, најчесто од Турција преку Романија. На ова се надоврзаа некои организации од Србија, според кои: „Балканската рута сигурно не е целосно затворена. Можеби бегалците не се толку видливи како порано, но и натаму на оваа маршрута се движат десетици илјади



луѓе“ – велат оттаму и додаваат дека бегалците доаѓаат преку Македонија или Бугарија, од Србија сакаат да продолжат кон Хрватска или Унгарија, а потоа кон Западна Европа. Ценовникот за кој кажуваат самите бегалци покажува дека шверц на бегалец од Србија во Германија чини 3.000 евра, до Франција – 7.000 евра, а до Велика Брита-

нија – 12.000 евра.

Разбирливо, нашето интересирање е за одразот на овој проблем во Македонија, посебно врз патниот транспорт, каде што како што веќе имаме информирano, за ваков илегален превоз и трансфер низ Македонија, со претходно префрлување преку грчко-македонската граница, како и за пре-

минување на северната српска граница, се наплаќаат по 700 до 1.000 евра (а некогаш и повеќе) што е примамлива сума, поради која поединци го преземаат ризикот и со своите возила (обични, такси, а неретко и камиони) влегуваат во ваквиот илегален бизнис, кој не само што е казнив за неговите извршители туку и многупати знае на патните транспортери да им нанесе несогледливи финансиски и други штети. Ова го посочуваат и самите превозници зашто и самите се сведоци долж целата Балканска бегалска рута, и тоа на потегот од Турција и Грција преку целиот Балкан, сè до развиениот запад, и тоа секаде каде што се движат нивните возила, а пред сè по патиштата и околу граничните премини. Навистина, веќе ги нема масовните сцени како во екот на мигрантската криза, како што беа оние кај нас, а и на границите со Хрватска и Унгарија, кои се граничен појас на ЕУ, но според превозниците, кога станува збор за мигрантите, на почетокот на годинава ни оддалеку не е сè толку мирно и релаксирано како што беше по изминувањето на големиот бегалски бран пред околу две години. Дека е евидентна раздвиженоста и дека е можна појава на нови бегалски бранови на Балканот со затоплувањето на времето, сведочат и некои искажувања на наши патни транспортери, со кои контактираме денониве:

– Проблемот со бегалците порано беше понагласен, но и сега го имаме и го чувствуваме особено при превози од Турција, каде што пред извесно време на граничниот премин Ипсала со Грција, како што нè извести наш возач, од приколка, пред него извадиле 10 бегалци – вели Дејан Крстевски, менаџер во транспортната фирма „Аспера комерц“ од Куманово. Едноставно, тие ги кинат пломбите и сајлите и влегуваат во возилата, а потоа превозниците си имаат маки со граничните и полициските контроли, кои се најригорозни во Словенија и во Хрватска, кадешто паѓаат и казни од по три - четири илјади евра. Така, познат ми е случајот кога настрада еден наш колега, кому во возилото во Хрватска му откриле бегалци, по што имаше големи проблеми да го расчисти овој проблем. Поради сето тоа, ги советуваме возачите и им даваме препораки да не престојуваат и да не спијат во возилата на граничните премини, туку по специјализирани паркинзи и слично – вели Крстевски, кој наведува дека самите тие досега немале

## ИРУ со резолуција во заштита на патниот транспорт од миграцијата



Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ) со резолуција, насловена „Неконтролираната миграција и меѓународната бегалска криза“ пред две години даде насоки и предлози за превентивно дејствување и за намалување на последиците од овој светски хуманитарен, социјален, политички и економски предизвик врз индустријата за патен транспорт. Притоа, ИРУ ги повикува владите да соработуваат и да преземаат заеднички активности за ефективна анализа на проблемот со нелегалната миграција, за поголема заштита на возачите, патниците, возилата и товарот во критичните подрачја и да не доаѓа до прекин на снабдувачките и мобилните синџири со долгото чекање на граници и терминали поради честите контроли, а од владите се бара и да обезбедат посебен третман за транспортните оператори, кои преземале превентивни безбедносни мерки за забрана на превоз на нелегални мигранти и/или патници со несоодветни документи и да имаат законски нула-толеранција при кривичното гонење на оние кои се активно вклучени во нелегалната трговија со луѓе. Се бара и да бидат во постојана комуникација со индустријата за патен транспорт и навреме да ги информираат професионалните транспортери за мерките што планираат да ги воведат на граничните премини, а кои би влијаеле на слободниот и непречен проток на стока и на патници.

ИРУ, исто така, ги повика и транспортните оператори да им понудат помош на надлежните органи и агенции и да ги имплементираат најдобрите практики, мерки и процедури за нив и за нивните возачи, за намалување на ризиците поврзани со транспортните операции. ИРУ се заложил и за засилени гранични контроли, за редовно информирање на возачите, транспортните компании и нивните клиенти за мерките против неконтролираната миграција, за преземање на соодветни превентивни мерки и контроли на меѓународните автобуски терминали, за развивање безбедни зони, вклучувајќи паркинг-места и зголемени патроли, како и ефикасно да се борат заедно со надлежните национални органи против нелегалната миграција, справувајќи се со трговијата со луѓе, која се врши од страна на организирани криминални групи.

ИРУ посочи и дека за да стигнат до посакуваната земја, нелегалните мигранти бараат секакви можности за транспорт, па дури и со меѓународните комерцијални товарни и патнички возила. Притоа, тие се кријат во камионите без знаење на возачите, со цел да ги преминат граничните премини, без да бидат забележани што е опасно и за нив, но и за стоката и возилото. Тие користат фалсификувани лични документи за што возачите не знаат ништо и немаат моќ да ги контролираат. За жал, токму тие се често прогласувани за виновни од страна на надлежните органи, кога нелегални мигранти ќе се најдат во нивните возила и треба да ја докажуваат својата невиност или се соочуваат со граѓански или кривични казни. Поради ова, многу возачи одбиваат да работат во кризните жаришта.

ИРУ потенцира и дека патниот транспорт често носи прва помош во организирани бегалски кампови легално транспортирајќи мигранти до каде што е потребно или барано од страна на надлежните органи, а од друга страна, се соочуваат со последици поради миграцијата и бегалците со непропорционално високи казни за ненамерно инволвирање во шверц со луѓе при што се сметаат за виновни. Оттука, од ИРУ потенцираат дека секторот за патен транспорт не може да ја преземе улогата на државата при справување со неконтролираната миграција и со патниците со несоодветни документи.

**МАКЕДОНСКИТЕ ПАТНИ  
ПРЕВОЗНИЦИ СВЕДОЧАТ  
ЗА СÈ ПОЗАЧЕСТЕНОТО  
ПРИСУСТВО НА  
ИМИГРАНТИ ДОЛЖ  
НИВНИТЕ ТРАНСПОРТНИ  
РУТИ, ОСОБЕНО ОКОЛУ  
ГРАНИЧНИТЕ ПРЕМИНИ  
НА ТУРЦИЈА И ГРЦИЈА**



Државен завод за статистика за последниот квартал лани

## Во патниот и во воздушниот сообраќај повеќе патници, а во железничкиот помалку

Во последниот квартал од 2017 година бројот на превезени патници има зголемување во патничкиот сообраќај и во воздухопловниот сообраќај, а има намалување во градско-приградскиот и во железничкиот превоз. Притоа, податоците на Државниот завод за статистика покажуваат дека во патниот патнички превоз бројот на превезените патници во однос на истиот квартал во 2016 година е зголемен за 3,3 отсто, во градско-приградскиот превоз е намален за 6,7 отсто, а во железничкиот превоз за 12,3 отсто, додека бројот на превезени патници во воздухопловниот превоз е зголемен за 16,4 отсто.

Споредено со третото тримесечје од 2017 година, во патниот превоз има за 9,2 отсто помалку превезени патници, а градско-приградскиот превоз бележи зголемување за 26,7 отсто, железничкиот за 12,7 отсто, додека воздухопловниот превоз е намален 29,9 отсто. Четвртото тримесечје од 2017 година, во однос на истото тримесечје од 2016 година, покажува дека количеството на превезена стока во товарниот патен превоз е зголемено за 13,6 отсто, во железничкиот за 14,3 отсто, а во воздухопловниот превоз зголемувањето изнесува 11,8 отсто. Споредбата, со третото тримесечје од 2017 година, вели дека количеството на превезе-



ната стока во товарниот патен превоз е намалено за 24,2 отсто, во железничкиот превоз е зголемено за 19 отсто, а во воздухопловниот превоз е зголемено за седум отсто.

проблеми со бегалците, но додава и дека е забележливо дека ги има сè повеќе, особено од почетокот на годинава.

Ваквите наводи ни ги потврди и Методи Голубов, менаџер во транспортната фирма „Методија 2“ од Струмица:

– Имаме забележано дека појавата на бегалци по патиштата и околу граничните премини е повторно присутна. Не е како што беше, во помал број се, но сепак е евидентно нивното присуство по добро познатите балкански рути и тие се реална опасност за нашето нормалното работење. Поради тоа, ги советуваме возачите да отвораат очи. Пред некое време бевме информирани дека бегалец бил забележан помеѓу наш влекач и приколка, по што возачот регирал. Ова ни се случи во Турција, на граничниот премин Ипсала (спрема Грција), а познат ми е примерот кога во возило од една скопска фирма, бегалец влегол во возилото откако ја исекол церадата – наведува Голубов, кој вели дека како организатор на превозот во компанијата, постојано ги предупредува возачите на претпазливост да не дозволат да им влезат „слепи патници“ во возилата. Вели и дека кога и самиот вози како замена на некој возач, постојано е на штрек да не биде и тој непријатно изненаден. Затоа, негов совет е кога возачот прави пауза, пред секое тргнување да изврши проверка на возилото, на церадата, оздола, а и помеѓу влекачот и приколката. Значи, убаво систематски да го прегледа возилото, па дури тогаш да го продолжи патувањето.

Истото искуство, препорака и совет со нас го споделува и Игор Крстев, сопственик на „Бате Логистик“ од Неготино, кој вели:

– Ни се враќа овој стар проблем и иако навистина не е како пред две-три години кога тоа беше голем бегалски бран, евидентно е дека бегалци има сè повеќе и се потенцијална опасност за нашето работење. Всушност, овој проблем за нас транспортните не е сопрен туку е цело време прису-

## ПРЕДУПРЕДУВАЊЕ ДО ВОЗАЧИТЕ ЗА ОТВОРАЊЕ ОЧИ И ПОСТОЈАНИ ПРОВЕРКИ НА ВОЗИЛАТА ШТО ГИ УПРАВУВААТ, НИВНО ПАРКИРАЊЕ НА СИГУРНИ И БЕЗБЕДНИ ПАРКИНЗИ И СИСТЕМАТСКА КОНТРОЛА ПРЕД СЕКОЕ ПОАЃАЊЕ

тен, иако сега е во помал обем. И ние пред извесно време, поточно пред Нова година, имавме таков случај на Хоргош, односно на унгарската страна кај Роске, кога двајца бегалци на скенер беа забележани при проверка на возилото од страна на надлежните органи. Поради тоа, возачите мора добро да внимаваат да не бидат непријатно изненадени, да не спијат во возилата на отворен пат, да одат и да паркираат на сигурни паркинзи, каде што се плаќа и каде што има чуварски служби – додава Крстев.

За разлика од претходните случаи, кои имале колку-толку среќен епилог и минале главно без поголеми последици и за возачите и за нивните фирми, познати ни се случаи (како на пример со транспортната фирма „Илирија трансшпед“) кога возачот, исто така на враќање од Турција и самиот открил мигранти во своето возило и пријавил на граничните органи (конкретно грчки), откако забележал дека сајлата одзади е скината. Но, и покрај тоа, возилото полно со стока е запленето, по што следувало ангажирање адвокати и куп перипетии поврзани со тоа.

Едноставно, како што се гледа од претходнокажаното, поради сè повеќе нерегуларните услови за транспорт во меѓународниот сообраќај, а меѓу кои проблемот со бегалците е само еден дел, македонските патни превозници се соочуваат со многу непредвидени ситуации при превозите и од нигде никаде, и без своја вина, наеднаш доживуваат големи проблеми. Ова се однесува и на фирмите, и на вработените, односно на возачите, за кои сега повторно е голема веројатноста да бидат непријатно

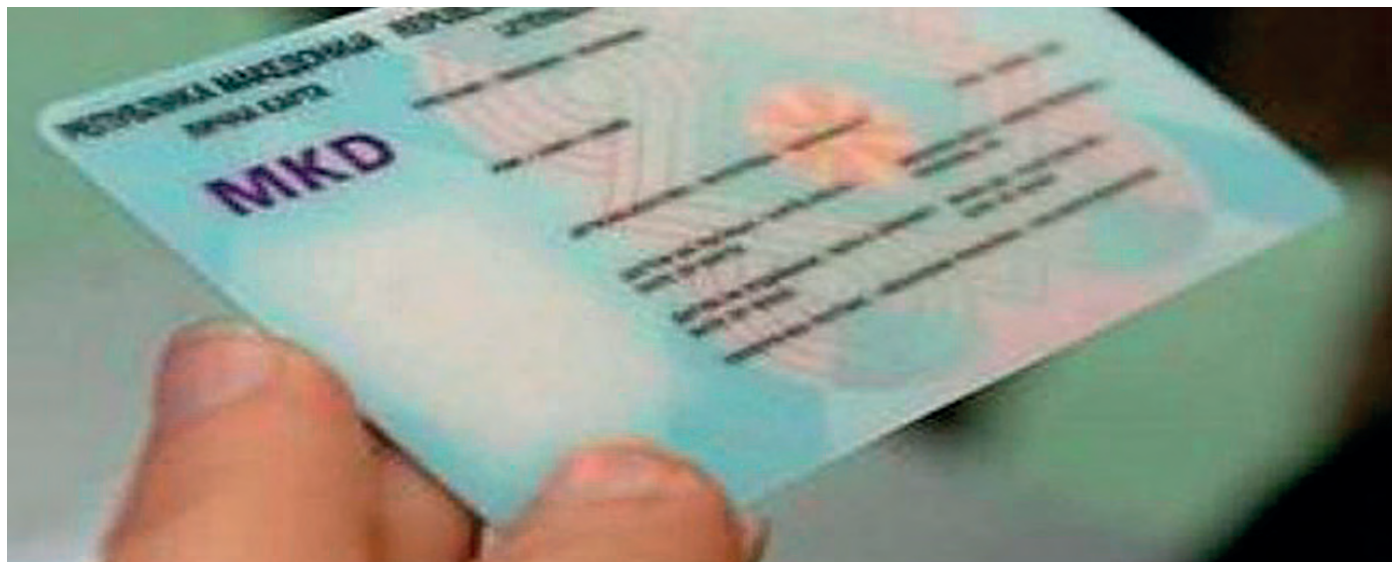
изненадени при некоја гранична, царинска или полициска контрола. Поради тоа, некои возачи нерадо се согласуваат да патуваат, односно да излегуваат од земјава, иако за тоа се добро платени. Ова се разбира, не се однесува на оние кои свесно влегуваат во ризик илегално да превезуваат мигранти што е санкционирано и со Кривичниот законик на Република Македонија, и тоа најчесто со казни од една до десет години, во зависност од тоа дали нештото се прави од аспект на член на организирана група за вршење таков криминал.

Познато е, дека низ Македонија, од почетокот на бегалската криза, поминале околу 400.000 лица, на кои крајната дестинација им била Западна Европа и кои маката ги натерала на такви ризици за да минат илјадници километри до саканата цел. За сегашниот мал број присутни бегалци кај нас и такви што ја транзитираат нашата земја, зборуваат не само скудните извештаи на МВР (иако според некои проценки и тие зачестија) за пресретнатите и откриени превози на мигранти со патнички возила или со камиони туку и податоците од транзитните центри за бегалци, каде што исто така ја нема еноормната навалица од порано. Сепак, според укажувањата на транспортните, а тие се редовно прецизни и точни – бегалскиот бран преку Балканот добива на масовност. Дали овој бран ќе прерасне во цунами, како пред две-три години, останува да видиме оваа пролет, иако транспортните веќе го креваат сигналот за тревога на повисок степен.

Ј.Б.



Од 12 март и дефинитивно



## МАКЕДОНСКИТЕ ГРАЃАНИ ПАТУВААТ ВО БИХ САМО СО ЛИЧНА КАРТА

Покрај БиХ, македонските државјани може да влегуваат само со лична карта и во: Србија, Црна Гора, Албанија и Косово

**Г**раѓаните на Македонија и на Босна и Херцеговина може да патуваат во двете земји само со лична карта. Спогодбата за оваа можност на 12 март годинава, ја потпишаа премиерот Зоран Заев и претседавачот на Советот на министри на БиХ Денис Звиздиќ. Со тоа БиХ станува петтата земја, во која, македонските граѓани ќе може да патуваат само со лична карта, со што се олеснува движењето на граѓаните од двете земји. Премиерот Заев на заедничката прес-конференција истакна дека ова е веќе практика што Македонија претходно ја воспостави со Србија и со Албанија.

– Ова е втор конкретен чекор за олеснување на движењето на граѓаните меѓу двете земји по веќе потпишаниот договор за меѓусебно признавање на возачките дозво-

ли, истакна Заев, кој посочи дека со тоа Македонија и Босна и Херцеговина испраќаат порака оти сериозно се посветени на развивањето пријателски односи во соседството и за сплотен регион насочен кон европски перспективи.

Двајцата премиери разговараа и за економската соработка при што посочија дека има потенцијал за нејзино напредување, но проблем е инфраструктурата (енергетската, транспортната и дигиталната) зашто тоа се проекти на кои ќе инсистираат.

– Неопходно е регионот да се поврзе подобро, а во најбрзо можно време е предвидена и авионска линија која ќе ги поврзе Скопје и Сараево, рече Звиздиќ најавувајќи дека во тек се преговори со некои од регионалните авиопревозници, а се бара помош и од Европската Унија.

Според претходно постигнатите договори, само со важечка лична карта, македонските државјани можат да патуваат и во три, од петте земји соседи, и тоа во: Србија, Албанија, Косово и Црна Гора. Без патна исправа, граѓаните од Македонија може да стасаат до Хрватска, каде што ги очекува првата европска граница и потреба од пасош. За влез во Бугарија, земја членка на ЕУ, која сè уште не е дел од Шенген-зоната, нашите државјани мора да поседуваат валидна биометриска патна исправа. При патување во Грција, која е земја членка на Шенген-зоната, постои посебна процедура на граничните премини. Македонските граѓани добиваат печат при влез и излез од територијата на нашиот јужен сосед, на посебен бел лист, кој може да се подигне од граничниот премин или во некоја од канцелариите за врски на Грција во нашата земја.

J.C.B.

### Ќе се укинуваат визите за НР Кина

Република Македонија и Народна Република Кина ќе потпишат Спогодба за заемно укинување на визите за државјаните на двете земји. Предлогот на Министерството за надворешни работи за потпишување на Спогодбата помеѓу владите на двете земји, е усвоен на вчерашната на седница Владата. Како што соопшти владината прес-служба, на седницата е прифатен и предлогот за поведување постапка за водење преговори за потпишување спогодба за еднострано времено укинување на визите за краткорочен престој за државјаните на Република Украина, Руската Федерација, Азербејџан и Казахстан, со што овозможи поефикасни економски и трговски односи со овие земји. Ваква можност во почетокот на февруари најави и премиерот Зоран Заев по средбата со амбасадорката на Украина во Република Македонија, Наталија Задорожњук, што инаку е повеќегодишно барање на дел од македонските патни превозници, а особено на оние што вршат превоз на стоки и на кои специјалност им се транспортите кон и од земјите што порано биле во состав на поранешниот СССР.





**ЃОКО ТАНАСОСКИ**Директор на Царинска управа  
на Република Македонија

## СО ПОЕДНОСТАВНИ ЦАРИНСКИ ПОСТАПКИ ЌЕ ГО ОЛЕСНИМЕ РАБОТЕЊЕТО НА КОМПАНИИТЕ

Основа за идна соработка со бизнис-заедницата и транспортерите ќе биде и новоформирираниот Национален комитет за олеснување на трговијата, основан од Владата на Република Македонија

» Господин Танасоски, на почетокот на годината информиравме за позитивниот биланс на Царина во минатата година, па оттука, како ја оценувате работата на македонската економија лани, гледано низ призмата на приходите на Царина и нејзиното учество во буџетот, каква беше соработката со бизнис-заедницата, особено со транспортниот сектор и кои се Вашите планови, замисли и цели за царинското работење во 2018 година?

Во 2018 година, фокусот ќе го насочиме кон подобрување и усовршување на работата на Царинска управа, во тесна соработка со деловната заедница што за крајна цел треба да придонесе кон подобрување на конкурентноста на нашата економија. За да ја оствариме оваа цел ќе работиме на развојот на нови царински постапки и стандарди и усвојување на најдобри практики. Покрај

ова, наплатата на царинските и фискалните давачки, олеснувањето на легалната трговија, заштитата на општеството од нелегалната трговија, вклучувајќи ја борбата против дроги, и понатаму ќе бидат основните приоритети на Царинската управа. Во таа насока ќе продолжам со понатамошно развивање на процедурите и постапките за управување со ризик, новите платформи за електронска комуникација и зајакнување на соработката со другите агенции за спроведување на законите.

Исто така, би сакал да споменам дека Царинската управа преку приходите што ги наплатува учествуваше со 73 % во вкупните планирани даночни приходи за 2017 година. Од друга страна, нашето учество на наплатени приходи во вкупните приходи на Буџетот на Република Македонија за 2017 година изнесуваше 42 % што уште еднаш ја

потврдува виталната улога на Царината во фискалниот систем. Во однос на остварувањето на финансиските интереси, во 2017 година Царинската управа успешно ја реализираше оваа функција, така што во минатата година го натфрли планот за наплата на јавни приходи. Всушност, во 2017 година, Царинската управа по сите основи наплати вкупно 1,27 милијарди евра што е за 86 милиони евра, односно за 7,2 % повеќе од 2016 година, кога биле наплатени 1,19 милијарди евра.

» Минатиот месец се одржа состанок на Советодавното тело при Царинска управа на Република Македонија, во кое партиципираат и транспортерите преку АМЕРИТ, каде што ги изнесуваат своите барања и идеи за подобра меѓусебна соработка и за поуспешно обострано работење. Кои се најзначајните активности што ќе ги преземе Царина годинава, а кои се однесуваат на македонските патни транспортери, кои како и шпедитерите и логистичарите, но и корисниците на нивните услуги сè почесто излегуваат со барања за транспортни олеснувања и за што поекспедитивна дистрибуција на стоките и на превозот на патници во меѓународниот сообраќај?

Соработката со економските оператори и царинските застапници е една од најзначајните активности во царинското работење. Ја обновивме таа соработка којашто во следниот период ќе се негува и ќе се гради двострано. Прв чекор во таа насока беше и обновената работа на Советодавното тело, што се состана минатиот месец во просториите на Царинска управа. Владата на Република Македонија и државните институции градат партнерски однос со бизнис-заедницата и е нејзин сервис. Во таа смисла, веднаш ја воспоставивме соработката и комуникацијата со бизнис-заедницата којашто изостануваше. Организираме и редовни и конструктивни месечни состаноци, на кои разговараме за тековните проблеми, ги слушаме предлозите, а истовремено добиваме и информации за темпото и квалитетот на спроведувањето на нашите проекти и мерки.

Основа за идна соработка со бизнис-заедницата и транспортерите ќе биде и новоформирираниот Национален комитет за олеснување на трговијата, основан од Владата на Република Македонија во насока на спроведување на одредбите на Договорот на СТО за олеснување на трговијата што го има ратификувано нашата Влада. Најзначајните новини, во најголема мера се однесуваат на воведување нов систем за обработка на царинските декларации, кој треба да го замени постојниот систем АСИ-КУДА и да обезбеди услови за воведување е-царина и бесхартиена околина. Со овој систем, значително ќе се забрза и олесни царинското работење и ќе се намалат трошоците. Втора новина претставува воведувањето заеднички контроли и спојувањето на граничните премини за да се обезбеди побрз проток на стоки и патници, намалување на времето на чекање и на трошоците при преминување на границите. Ќе се реви-



дира и ЕХИМ-системот преку намалување на потребниот број дозволи за внесување на стоките што ја минуваат границата. Исто така, во соработка со надлежните институции ќе се изврши утврдување, односно елиминирање на дозволи кои не се потребни на граничните премини за внес на стока и нивно поместување при увозно царинење што значи дека ќе се бараат единствено дозволи, кои ги издава Агенцијата за храна и ветерина за точно утврдени стоки, државен санитарен и здравствен инспекторат и фитосанитарната управа. Сите овие мерки треба значително да придонесат за зголемување на извозот, намалување на трошоците, привлекување странски инвестиции и подобрување на рејтингот на Македонија, искажан преку индикаторите за прекугранично тргување во „Дуинг бизнис“ на Светска банка.

» **За пролетта, најавивте промена на царинските регулативи, со цел поолеснето работење на компаниите, поедноставување на царинските процедури и постапки, намалување на бројот на потребните документи, бесхартиено царинење, скучување на времето на чекање на границите во рамките на царинските постапки итн. Кои од овие активности ќе имаат предност во првите месеци од годинава?**

Еден од стратешките приоритети за нас е подобрувањето и поедноставувањето на царинското законодавство, со цел олеснување на работата на малите и средните претпријатија и зголемување на конкурентноста и извозот. Новата царинска регула-



те превозни средства се врши само еднаш, на едно место. Со примена на концептот на заедничка контрола се постигнува поголема усогласеност и се олеснува преминувањето на патниците, стоките и превозните средства во патничкиот сообраќај, како и предметите кои патниците ги носат со себе. Во овој момент се консултира најдобрата практика за ваквиот вид постапки, се испитуваат можностите и потребните ресурси како: инфраструктурни, технички, и др., за воведување на ваквите процедури и се водат разговори за нивното воведување.

» **Во последно време се врши надградба и модернизација на некои гранични премини, а во најава е и отворање на нови. До каде се овие активности и кога треба да ја очекуваме нивната конечна реализација?**

Со цел забрзување на протоколот и квалитетот на услугите кон корисниците на граничните премини, Царинската управа е постојано ангажирана кон нивна модернизација и надградба. Во тек се финалните активности за ставање во функција на новата инфраструктура на патниот граничен премин Табановце, каде што го проширивме царинскиот терминал со две нови коловозни ленти за товарниот сообраќај на излезниот дел од преминот. Паралелно, во тек се градежните работи за проширување, односно изградба на терминал за товарни моторни возила на патниот граничен премин Кафасан. Се очекува изградбата да заврши до крајот на оваа година, со што ќе се создадат услови за забрзување на граничните фор-

## ЕДЕН ОД СТРАТЕШКИТЕ ПРИОРИТЕТИ ЗА НАС Е ПОДОБРУВАЊЕ И ПОЕДНОСТАВУВАЊЕ НА ЦАРИНСКОТО ЗАКОНОДАВСТВО, СО ЦЕЛ ОЛЕСНУВАЊЕ НА РАБОТАТА НА МАЛИТЕ И СРЕДНИТЕ ПРЕТПРИЈАТИЈА И ЗГОЛЕМУВАЊЕ НА КОНКУРЕНТНОСТА И ИЗВОЗОТ

тива, освен што ќе биде поедноставена, ќе ги содржи и другите три столба неопходни за добро интегрирање на македонската економија во глобалните текови – ќе биде транспарентна, хармонизирана и стандардизирана. Дел од измените ќе доведат до поедноставување на царинските постапки што ќе го олесни работењето на малите и средните компании, ќе ја подобри нивната конкурентност и ќе им помогне поефикасно да се вклучуваат во глобалните синџири на трговија.

Она што сега можам да го највам е дека е започната процедурата во која предложивме измени и дополнувања на Царинскиот закон, со кои целосно ќе се усогласат одредбите што се однесуваат на воведување на концептот на Овластените економски оператори (ОЕО). Со предложените измени на царинското законодавство е предвидено поедноставување и на казнените одредби што беше голем товар за учесниците во царинската постапка.

Би сакал да информирам дека во процес на подготовка е нов Закон за акцизите, што ги опфаќа најдобрите практики и процедури од повеќе земји членки во насока на поголема контрола и следење на акцизните производи на целото подрачје на Република

Македонија. Законот опфаќа одредби што се применливи веднаш и одредби кои ќе бидат применливи по пристапувањето кон ЕУ.

» **До каде се активностите за воведување на заедничко царинење со српската царина на граничниот премин Табановце, и каква можност ќе даде тоа за економските оператори и за граѓаните, кои тука ќе ја минуваат границата?**

Во многу држави, патниците и стоката кои се вклучени во меѓународниот превоз поради специфичното и често неусогласено законодавство, кое ја регулира оваа област, се изложени на долготрајни гранични формалности, кои се повторуваат од страна на надлежните органи од двете страни на границата. Ваквиот пристап, често претставува изложување на дополнително задржување на патниците и стоката, чекање и зголемени трошоци. Едно од можните решенија за надминување на ваквите ситуации е воведувањето на концептот на заеднички гранични контроли и гранични контроли со едно застанување (One-stop shop), и поедноставени постапки, кои се спроведуваат на еден заеднички граничен премин, при минимален број на застанувања (по можност единствено застанување) преку кои контролата на патниците, стоката и нивни-

малности за стоките пратки. Очекуваме овие два поголеми проекти, долж Паневропските коридори 10 и 8, да дадат значителен придонес кон олеснувањето на прекуграничната размена на стоки. Тие имаат регионален карактер, а се поддржани и од страна на ЕУ. Царинската управа активно учествува во подготвителните активности што ги презема Владата на Република Македонија и за отворање на граничен премин Белановце – Станчиќ за меѓународен сообраќај.

» **Како функционира НКТС и колкава е помошта од ТИР-ЕПД електронската преддекларација на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, чија примена се зголемува во Европа, па и во балканскиот регион, при што кај нас свој несекоечки придонес за тоа има и СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ?**

Еден од начините за спроведување на транзитната постапка во патниот сообраќај е со примена на Новиот компјутеризиран транзитен систем (НКТС). Република Македонија пристапи како полноправна членка кон Конвенцијата за заедничка транзитна постапка и Конвенцијата за поедноставување на формалностите при трговија со стока на 1 јули 2015 година. Конвенцијата за



заедничка транзитна постапка ги опфаќа сите земји членки на Европската Унија, ЕФТА земјите, како и Република Турција, Република Србија и Република Македонија. Овие Конвенции обезбедуваат единствено движење на стоката во рамките на земјите членки, од една влезна точка до местото на завршување на транзитната постапка, без разлика на тоа низ колку држави и гранични премини стоката треба да транзитира. Електронската транзитна декларација, со која е започната транзитна постапка во која било земја членка на Конвенцијата за заедничка транзитна постапка е прифатлива за сите земји членки на Конвенцијата.

Друг начин на спроведување на транзитната постапка во патниот сообраќај е со примена на ТИР-Конвенцијата. Со цел олеснување и забрзување на транзитната постапка со примена на ТИР-карнет, Царинската управа ја има имплементирано апликацијата ТИР-ЕПД, која овозможува поднесување електронска преддекларација. На овој начин, царинските службеници одговорни за обработка на транзитната постапка со примена на ТИР-карнетот има-

членки на ЕУ, и е услов за пристапување во ЕУ зашто овозможува приближување до заедничкиот европски пазар и Царинската унија. Сепак, по пристапувањето во ЕУ, унифицираната примена на царинските мерки од сите земји-членки ќе овозможи поголема транспарентност и поразбирливи информации, централизирано распределување на квоти, одржување и проверка на системот од страна на ЕУ, поголема ефикасност во севкупното царинско работење, заштита на економијата, надгледување на увозот и извозот, одржување точни и ажурирани податоци и автоматско пресметување на царинските давачки.

Што се однесува на прашањето околу воведувањето на концептот на ОЕО веќе споменав дека е започната владината процедура во која предложивме измени и дополнување на Царинскиот закон, со кои целосно ќе се усогласат одредбите што се однесуваат на воведувањето на концептот на Овластените економски оператори (ОЕО). Статусот на ОЕО е меѓународно признаена марка за квалитет, која укажува на тоа дека економските оператори во Репу-

земјите-членки на ЕУ.

» Едно од барањата на транспортерите се и т.н. гранични ТИР „зелени ленти“ за ТИР-превозниците, како и за празните возила и за возилата кои превезуваат расипливи стоки, за чие воведување еден од иницијаторите е токму СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ. До каде се активностите за реализацијата на ова барање?

Царинска управа на РМ континуирано презема мерки за олеснување и забрзување на граничните формалности и зголемување на пропусната моќ за стока на граничните премини. Со цел да се избегнат подолги задржувања на граничните премини и да се обезбеди брз и безбеден проток на жива стока, стока во свежа состојба, АDR (опасни материји) и празни камиони на најфреквентните гранични премини Табановце и Богородица, Царинска управа и Биро за јавна безбедност при МВР потпишаа Протокол, со кој ја уредија постапката за побрз проток на наведените стоки и празните возила. Согласно со овој Протокол, при излез од Ре-

## СО ЦЕЛ ОЛЕСНУВАЊЕ И ЗАБРЗУВАЊЕ НА ТРАНЗИТНАТА ПОСТАПКА СО ПРИМЕНА НА ТИР-КАРНЕТ, ЦАРИНСКАТА УПРАВА ЈА ИМА ИМПЛЕМЕНТИРАНО АПЛИКАЦИЈАТА ТИР-ЕПД, КОЈА ОВОЗМОЖУВА ПОДНЕСУВАЊЕ ЕЛЕКТРОНСКА ПРЕДДЕКЛАРАЦИЈА

ат информација за одредена пратка, предтаа да се стави на увид во царинската испостава.

Искуствата од примената на овие апликации се секако позитивни, а самите економски оператори самостојно одлучуваат кој вид апликација ќе ја користат за навремено, брзо и едноставно спроведување на транзитната постапка.

» Меѓу позначајните проекти на Царина е и проектот „Интегрирана тарифна околина“, кој ја има насоката на ЕУ, а кој е од суштинско значење и за подобро работење на патните транспортери. Во која фаза е неговата реализација, што ќе значи тој севкупно за бизнис-заедницата во Македонија и како тече проектот за воведувањето на концептот – овластен економски оператор?

Интегрираната тарифна околина (ИТО) претставува бизнис-концепт што ги групира повеќето компјутерски системи што служат за размена на информации помеѓу Европската комисија и земјите членки на ЕУ. Главна цел е да се усогласат царинските ИТ-системи со соодветните тарифни системи што ја сочинуваат ИТО на Европската Унија. Ефикасно работење на економските оператори преку обезбедување побрз, полесен и потранспарентен пристап до информации, како и подобра услуга, е само една од придобивките на бизнис-концептот „Интегрирана тарифна околина“ (ИТО). Би сакал да напоменам дека ИТО го воведовме на национално ниво, а тоа подразбира групирање на сите податоци за увозните, извозните и транзитните постапки во повеќе компјутерски системи за внатрешна размена на информациите меѓу ЕК и земјите

блика Македонија (производители, извозници, увозници, шпедитери, транспортери) во меѓународниот синџир на снабдување се безбедни и сигурни и дека нивните царински контроли и процедури се ефикасни и усогласени. Овластен економски оператор (ОЕО) е субјект кој е одобрен од царинските администрации да користи олеснувања во поглед на царинските контроли поврзани со безбедноста и сигурноста и/или поедноставувања пропишани со царинските прописи. Покрај увозници и извозници, за едно вакво одобрение може да аплицира и производител, превозник, застапник во царински постапки, имател на царински склад, доколку ги исполнуваат пропишаните критериуми и услови.

Ние, како Царинска управа, во таа насока силно ќе ги охрабруваме македонските компании да се здобијат со статус на Овластен економски оператор за да можат да се вклучат во глобалните синџири на снабдување во рамките на ЦЕФТА и да добијат меѓународно признавање. Со тоа, македонските ОЕО ќе ги добијат следниве погодности: помалку безбедносни и технички контроли, признавање на деловните партнери како доверливи партнери во царинското работење, приоритетен третман при царинење и механизми за континуитет на деловното работење. Практично, доколку една македонска компанија има статус на меѓународно признаен АЕО, при извозот на стоки во која било земја на ЦЕФТА, таа ќе има третман на „домашна“ компанија, како компаниите на земјата домаќин. Истиот третман ќе го имаат и ОЕО при увозот во Република Македонија. Со понатамошното интегрирање во ЕУ, овој процес на меѓусебно и меѓународно признавање ќе важи и со

публика Македонија се определи слободен коридор за приоритетно движење на жива стока, стока во свежа состојба, АDR (опасни материји) и празни камиони на граничните премини Табановце и Богородица. При влез во Република Македонија обезбедените услови за приоритетно движење од граничната линија до царинскиот терминал и приоритетно спроведување на царинската постапка на возилата со жива стока, стока во свежа состојба, АDR (опасни материји), како и на празните возила, досега дадоа одлични резултати.

» Царинските служби во своето работење се среќаваат со многу предизвици во своите заложби за заштитата на националните граници од нелегален увоз на стоки, а транспортот и транспортните текови и кај нас, но и во пошироки рамки се соочуваат со опасностите од мигрантската криза и тероризмот. Колку македонската царина е подготвена да се справи со овие глобални опасности?

Имајќи предвид дека стратешка определба на Царинската управа е безбедноста на општеството и граѓаните, задоволство ми е да кажам дека царинските службеници посветено работат на заштитата на националните граници од секаков вид на криминалитет, вклучително и на криминални дела, кои по дефиниција припаѓаат во организираниот криминал. Во оваа смисла, Царинската управа презема разни техники и активности за сузбивање на противзаконските дејствија, со цел соодветно справување со ризиците. За нас е императив за континуирано зголемување на ефикасноста и јакнење на царинските контроли, кои се засноваат на анализа и проценка на ризик. Потврда за ова се резултатите и за-



плените кои ги бележи ЦУ во секојдневното работење. Во последниве неколку месеци, се заплени повеќе од 1,5 тон марихуана, откриена е поголема сума на непријавени девизни средства, спречен е обид за нелегално изнесување на акцизни добра, храна и разна друга стока. Исто така, се дава значаен придонес и во откривањето на лица, кои илегално ја поминале или се обиделе да ја поминат граничната линија. Најчести обиди на илегално поминување на граничната линија се случуваат во товарниот простор на камионите што превезуваат разна царинска стока, а имигрантите се сокриени помеѓу стоката или во самиот камион.

Царинска управа на Република Македонија континуирано работи на осовременувањето и воведувањето на нова опрема и нови методи за контрола, преглед и претрес на возилата, патниците и стоките. Исто така, врши редовни теоретски и практични обуки на својот професионален кадар, за справување со предизвиците од имигрантската криза и тероризмот следејќи ги најновите методи, техники на криумчарење, препознавање на сомнителни стоки, размена на информации со соседните царински служби, врши редовно ажурирање на информациите за нелегалните рути на движење и слично. Во овој контекст, особено сакам да ја нагласам соработката и поддршката што Царинската управа ги добива од меѓународната заедница, за што исказувам голема благодарност.

Царинска управа на Република Македонија ќе продолжи посветено да работи на откривањето, спречувањето и разјаснувањето на кривичните дела и ќе придонесе за ефикасна борба против сите видови современи форми на криминалитет во рамките на своите надлежности, како на национално, така и на интернационално поле.

Живата меѓународна активност во регионот, во последниве месеци, каде што има високо учество и од страна на македонската влада, се одвива под патронат на ЕУ и на најголемите светски меѓународни организации, ги популаризира идеите, најавите и плановите за поголемо и поблиско поврзување на земјите во овој дел од Европа, за формирање на регионална економска зона во регионот, за балканска царинска унија и слично. Како гледате на овие идеи и процеси од аспект на една од најмоќните државни институции, која би имала клучна улога во нивната реализација?

Сметам дека заемната соработка меѓу царинските служби претставува многу важен сегмент за успешно работење и дека размената на мислењата, искуствата и најдобрите практики во царинското работење води кон ефикасни решенија и подобри резултати. Во таа насока, Царинската управа дава целосна поддршка на Владата на Република Македонија на идејата за создавање на регионална економска област што е поткрепено со консолидиран повеќегодишен план на активности и индикативни временски рокови за остварување на овие активности. Во планот, исто така, се наведени одговорните институции



## НАШАТА СОРАБОТКА СО СИЗ „МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ“ – АМЕРИТ И ПОНАТАМУ ЌЕ ПРИДОНЕСУВА КОН ОСНОВНАТА МИСИЈА – ЗАШТИТА НА ИНТЕРЕСИТЕ НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ И ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРГОВИЈАТА

за неговото спроведување, како и начините на координација заедно со крајниот резултат што треба да биде постигнат во создавањето на регионалната економска област. Според овој план, регионалната економска област треба да се финализира за период од шест години, најдоцна до 2023 година.

Практично, со целосното воспоставување на регионалната економска област треба да се постигне еден вид заеднички единствен пазар, каде што движењето на стоките во рамките на земјите-членки на ЦЕФТА ќе биде значително олеснето, бидејќи транспортните средства треба да ги минуваат границите без задржувања и чекања. Ова треба да се постигне преку зајакнување на механизмите за набљудување и спроведување на законите, меѓусебно прифаќање на сите гранични документи, воведување концепт за регионални овластени економски оператори, создавање заеднички платформи за размена на податоците меѓу сите гранични агенции. Слободното движење на стоките во рамките на регионалната економска интеграција треба да се постигне и преку подобрувањето на заедничките профили на ризик на царинските органи и другите гранични органи, заедничкото управување со анализа на ризикот и создавањето заеднички гранични премини, потоа преку развојот на заедничката соработка и меѓусебното признавање на документите што ги издаваат телата за надзор на пазарот во рамките на ЦЕФТА. За таа цел е предвидена анализа на потенцијалното приближување на царинските стапки од царинските тарифи на земјите-членки на ЦЕФТА со царинските стапки на заедничката царинска тарифа на Европската Унија, елиминирање на дискри-

минаторските практики во постапките на јавните набавки и постојано мониторирање на нецаринските бариери во трговијата со стоки и со услуги.

Царинска управа на Република Македонија и СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ во последниве години, со посредство на Советодавното тело, но и директно, реализираа повеќе состаноци и работилници со деловната заедница за одредени царински и транспортни прашања. Се планира ли продолжување на ваквата практика и соработка во периодот што следува?

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, како здружение на превозници во патниот транспорт во Република Македонија, е една од првите членки на Советодавното тело, кое претставува исклучително корисен форум за соработка помеѓу Царинската управа и деловната заедница. На оперативнo ниво, СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и Царинската управа имаат речиси секојдневна комуникација, во која АМЕРИТ активно се грижи за своите членки, но истовремено, на Царинската управа ѝ ја дава потребната поддршка и помош во промовирањето и спроведувањето на политиките на олеснување и забрзување на транспортот и трговијата. Царинската управа и СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ се вклучени во постапката на издавање и проверка на ТИР-карнетите. Заради сето претходно наведено, сметам дека нашата соработка и понатаму ќе придонесува кон основната мисија, кон која заеднички треба постојано да бидеме насочени и да се залагаме, односно кон заштитата на интересите на транспортерите и олеснувањето на трговијата.

J.B.



Продолжува растот на најголемата транспортна платформа во Европа



## TIMOCOM СО РЕКОРДЕН РЕЗУЛТАТ ВО 2017

Транспортната платформа на TimoCom и во деловната 2017 година го продолжи курсот на раст. Со 90,7 милиони понуди на утовари и утоварен простор, што е за околу 32,8 насто повеќе од 68,3 милиони во 2016 година, ИТ-фирмата од Екрат и во минатата година постави нов рекорд по бројот на поставени понуди. Притоа, околу 1,4 милијарди тони утовар беа понудени преку платформата во Европа во 2017 година. Истовремено, бројот на корисници кои своите транспортни потреби ги спроведуваат дигитално преку ИТ-платформата е зголемен на повеќе од 127.000 во споредба со претходната 2016 година, кога биле 110.000. Обртот од 67,9 милиони евра, во 2017 година се зголеми за 5,7 милиони евра. Со тоа, компанијата, која е основана во 1997 година оствари најдобар обрт во својата историја и денес брои над 40.000 клиенти, наспроти 36.000 во 2016 година.

Како што наведува Гунар Гбурек, портпаролот на компанијата TimoCom, двигателите на развојот се постојаната добра економска состојба и зголемената дигитализација на транспортниот и логистичкиот бизнис во Германија и во Европа.

– Шпедициите, како и фирмите од индустријата и трговијата можат да го најдат вистинскиот партнер за транспорт со само

Минатата година TimoCom имаше 90,7 милиони понуди на утовари и утоварен простор што е за околу 32,8 насто повеќе од 68,3 милиони во 2016 година, со што ИТ-фирмата од Екрат и лани постави нов рекорд по бројот на поставени понуди

неколку кликања на глумчето и обратно. Сè повеќе и повеќе корисници ги користат ИТ-решенијата на нашата платформа за флексибилно да реагираат, со што поефикасно се олеснува управувањето со нивниот бизнис – вели Гбурек.

Така, TimoCom во 2017 година ја зголеми понудата на транспортната платформа со апликацијата „TC Transport Order“, со што на компаниите им се овозможува дигитално доставување на нивните барања за транспорт до повеќе превозници истовремено, побарување цени и поставување барања без медиумски дисконтинуитет. Од самото воведување на пазарот, во јули 2017 година, се испратени 12.900 транспортни налози и благодарение на „дигиталното ракување“ во делот на спроведувањето на налози, се реализираа бројни успешни транспортни бизниси.

Бројот на поврзани телематски системи, од кои сите се комбинирани во транспортната платформа на TimoCom, во 2017 година, на повеќе од 230 провајдери беше зголемен за 30. Покрај тоа, корисниците

имаат можност, преку интерфејс да пренесуваат податоци за местоположбата од краткорочните транспортни партнери во сопствениот систем за управување со транспортот, со цел да се зголеми квалитетот на услугите и задоволството на клиентите при спроведувањето на транспортните налози.

– Денес, ги обезбедуваме сите функции кои се потребни за спроведување на транспорти и за поголема видливост во синџирот на снабдување – истакнува Гбурек, коментирајќи го тековното проширување на транспортната платформа.

Со цел да се направи простор за раст, ова лето TimoCom ќе се всели во новоизградената зграда до седиштето во Екрат. На оваа и на три други локации во Полска, Чешка и Унгарија повеќе од 460 вработени (во 2016 година беа 400) од 34 земји, работат на понатамошниот развој на најголемата транспортна платформа во Европа.

Повеќе информации за TimoCom на: <https://mk.timocom.com/>.

J.C.B.

Жељко Јефтиќ, раководител за глобални иновации во Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ)



## ДИГИТАЛИЗАЦИЈАТА И ТРАНСФОРМАЦИЈАТА НА ТРАНСПОРТОТ

Електронските документи и размената на податоци ќе ја зголемат транспарентноста, точноста и брзината на деловните процеси

**Д**енес, стоиме на работ на невидени промени, кои повторно ќе го обликуваат начинот на кој ќе ги транспортираме стоките и луѓето во иднина. Иновациите и дигиталните услуги, повторно го обликуваат светот како што го знаеме, но кога станува збор за мобилноста, и покрај значителното подобрување во текот на годините, основите останаа исти. Преголем дел од транспортот е заснован на хартија, а таму каде што податоците се достапни по електронски пат, нејзиното споделување е многу ограничено. Понекогаш, ова е со добра причина, како што е заштитата на податоците, но почесто е предизвикано од недостаток на интероперабилност и деловни врски.

Високоавтоматизирани возила и автономните возила наскоро ќе ја видат иднината. Автоматизацијата на складиштата зависи од луѓето. Роботите работат во синхронизација со луѓето за да обезбедат побрзо пакување и испорака на стоката.

Дигитализацијата се тестира за услуги за мобилност, додека во тек е комуникација со широк опсег на возило-возило (V2V) и возила до инфраструктура (V2I). Е-трговијата се соочува со неверојатен раст. Сите овие промени се овозможени со дигитални технологии. Дигиталното складирање и споде-

Раководителот за глобални иновации на ИРУ, Жељко Јефтиќ, се осврнува на дигиталната револуција во логистиката и укажува на нагласената потреба за споделување на најдобрите практики на глобално ниво, истовремено објаснувајќи како треба да се воспостави дигиталната инфраструктура, пред индустријата да може да има корист од иновациите за градење на напредокот, како што се автономните камиони. Притоа, тој ги издвојува дигиталните транспортни документи, Европската електронска услуга за патарини, Регулативата за заштита на општите податоци и најновите дигитални трендови од различни делови на светот.

лување на податоците е клучот за постигнување на оптимален транспорт, при што сите испораки можат да бидат добро испланирани така што секој камион на пат да има полн товар, да го користи оптималниот пат и да се смета за составен дел од синцирот на понудата. Едноставно кажано, иновациите во усогласувањето на оптоварувањето, распоредувањето, интелигентните транспортни системи, еко-возењето – сето тоа ја зголемува ефикасноста без намалување на капацитетот. Така, како што се зголемува побарувачката за товар и се намалуваат фо-

силните горива, иновацијата нуди одржлива промена на парадигмата. Но, да почнеме со основите:

### Растечки импулс за е-CMR – дигиталните товарни листови

Во патниот сообраќај, пратките за CMR се еден од клучните документи за прекугранични операции. Постојат 150 – 200 милиони CMR и други товарни листови што се користат годишно во Европа за меѓународни патувања, при што овој број се зголемува на околу една милијарда, доколку се вклучи и националниот товарен транспорт. Освен еколошките импликации од употреба на хартија, 38 – 44 % од времето може да се заштеди на администрација во однос на пополнување, форматирање, печатење, проверка, потпишување и вкрстена проверка на CMR. На пример, во Скандинавија ова ќе биде заштеда од околу три евра за секој употребен хартиен CMR.

Пораката е иста и за царинските транзитни системи како ТИР и сите други транспортни документи. Електронските документи и размената на податоците ќе ја зголемат транспарентноста, точноста и брзината на деловните процеси. Денес, за жал, не е невообичаено плаќањата да се одложуваат со денови, а понекогаш и недели, бидејќи транспортните оператори треба да покажат потпишани CMR- документи. Во бизнисот што зависи од профитните маржи во ниски единечни цифри, готовинскиот тек е често прашање за секојдневен преживување. Да ја земеме како пример BLG Automotive Logistics компанијата која користи два милиони листови хартија за транспорт на еден милион возила годишно. За цела Европа, ова е еднакво на 16,5 милиони транспортирани возила и 33 милиони листови хартија. Тоа е потенцијална заштеда од 135 тони дрво секоја година. Со 14,5 милиони тони транспортирани со камиони (бројка од 2015 година) во Европа – претставува целосен екосистем.

Покрај многу важните аспекти на штедењето на шумите се користење на помалку хартија и овозможување на економиите да растат преку зголемена транспарентност, точност и брзина, дигитализацијата има индиректни придобивки за безбедноста на патиштата. Европскиот проект iHeERO покажа дека итните повици (eCall) може да бидат поврзани со извори на информации за податоци во реално време, како што се е-CMR услугите, за веднаш да ги информираат спасувачките тимови не само за позицијата и видот на камионот туку и за типот на превезуваните производи, ако камион е вклучен во несреќата. Ова ќе им овозможи на итните служби подобро да одговорат и да реагираат на потенцијалната несреќа што вклучува камиони.

Во моментот е-CMR е во пораст и колку повеќе земји се регистрираат за него, толку се поголеми придобивките. Голем број земји во Европа и Евроазија се зала-



гаат за тоа, а ООН и ЕУ силно се залагаат за дигитални транспортни документи и за делење на податоците. Луксембург и Иран беа двете најнови земји кои се приклучија на дополнителниот протокол на е-CMR, покажувајќи дека кога станува збор за дигитализацијата – нема граници.

### Учење од глобалните најдобри практики

Оваа, 2018 година, ќе биде пресвртница за дефинирање на правилата за приватност на податоците. Регулативата за заштита на општите податоци (GDPR), развиена од Европската комисија, влегува во сила на 25 мај и ќе влијае на секоја компанија која има за цел да ги задржи базите на податоци на клиенти, или корисници. Компаниите, кои не се во согласност со GDPR, може да се соочат со сериозни финансиски казни. Сите провајдери на дигитални услуги ќе треба да ги почитуваат, од платформите за раз-

електронски, со што се обезбедува зголемена транспарентност помеѓу засегнатите страни и се поедноставува усогласеноста со регулаторните процеси. Гледајќи го системот за патен транспорт во САД, главните напори за дигитализација во изминатите неколку години беа воведувањето на Електронските уреди за евидентирање (ELD). Од 18 декември 2017 година, ELD се задолжителни за сите камиони што работат во САД. Овој вовед, поддржано од членката на ИРУ, Американското здружение за товарење (ATA) им претходеше на дискусиите на теми: како податоците за ELD ќе бидат користени од страна на властите и како ќе се обезбеди сигурност на податоците. Разликата во нејзината имплементација од европските дигитални тахографи, кои се поставени веќе многу години, ја делат истата цел за снимање на времето и за зафатеноста на возачот. Во овој случај, европските

M-pesa, се користи за плаќање за испорака на стоки. Како што веќе реков, нема дигитални граници: M-pesa е воведена и на други континенти.

### Идната насока на нашата индустрија

Овие елементи се само врв на иновацијата и дигитализацијата на индустријата за патен транспорт. Секој од нив заслужува подлабока анализа и расправа, а ИРУ ја презема водечката улога да ѝ обезбеди на индустријата платформа за учење и насочување на ова поле. Во 2018 година ќе има два големи собири на индустриските лидери, при што и двата се фокусираат на иновациите и дигитализацијата. Настанот на IRU, Logistics & Innovation Solutions ќе се одржи на 12-ти април во Амстердам, каде што IRU, 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 практики за споделување податоци. Настанот, исто така, ќе им овозможи на транспортните оператори да дознаат за најновите и идните барања за транспортни операции од главните шпедитери и платформите за е-трговија. Конечно, транспортните оператори исто така, 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.

Вториот настан, Светскиот конгрес на ИРУ – Иновации во движење ќе се одржи во Мускат, Оман, од 6 до 8 ноември, и ќе ја собере индустријата за да се расправа за предизвиците со кои се соочуваме во патниот сообраќај и трговијата, со клучните ставови од лидери, компании и влади за иновациите и здруженијата, кои ќе помогнат да се посочат најдобрите практики и да научат како да ги пренесат. Оман, со цел да стане водечки регионален логистички центар, нуди огромни можности за демонстрирање на најновите иновативни решенија од светска класа.

Иновацијата и дигитализацијата, не се единствени решенија, производи или услуги. Тие се глобална револуција, која влијае на секој аспект на патниот сообраќај, револуција што треба да ја прифатиме за да обезбедиме одржливост на патните транспортни операции, додека гледаме кон иднината. Како индустрија, секторот за патен транспорт мора да го премости јазот меѓу иновациите кои се во подем, како камионите без возачи и реалноста на нашите патништа денес. Треба јасно да покажеме како сите овие дигитални чекори го градат патот кон одржлива иднина. Умберто де Прето ќе каже: „Пораката е едноставна. Светот нема да биде подготвен за камиони без возачи, без целосно дигитална логистичка инфраструктура.“

## ВО 2018 ГОДИНА ЌЕ ИМА ДВА ГОЛЕМИ СОБИРИ НА ИНДУСТРИСКИТЕ ЛИДЕРИ, ПРИ ШТО И ДВАТА ЌЕ СЕ ФОКУСИРААТ НА ИНОВАЦИИТЕ И ДИГИТАЛИЗАЦИЈАТА



мена на стоки и транспортните оператори до давателите на иновативни решенија за безбедност на патот.

Друга голема промена во Европа ќе биде воведувањето на Европските електронски системи за патарина (EETS), кои имаат за цел да обезбедат интероперабилност на наплатата помеѓу корисниците на различни земји. Ова ќе значи дека бројот на полнење на кутии за корисници во камионите ќе биде намален (идеално само за еден) и дека обработката на плаќањата ќе биде поедноставена.

Против овој контекст на фундаментални промени во логистичкиот пејзаж, клучна е глобалната размена на најдобри практики. Иако Европа и Евроазија прават јасни чекори кон усвојувањето на дигиталните транспортни документи, овие региони можат да учат од практичните искуства на Бразил и Мексико. Во двете држави, транспортните пратки се веќе неколку години

искуства можат да ги ублажат потенцијалните стравувања, нудејќи им лекции на американските колеги за да ги покажат придобивките на теренот.

УММ е првата домашна платформа за транспорт на пратки во Кина за целосно искористување на најновите технологии во cloud computing, масовни податоци и мобилен интернет. УММ неодамна стана член на ИРУ. Има повеќе од 3.900.000 регистрирани тешки камиони возачи и повеќе од 850.000 регистрирани сопственици на стока. Придобивките од ефикасноста на управувањето со толку голем број на учесници во транспортот се неверојатни. Претставено на еден пример, просечното време за наоѓање на товар беше намалено од 2,27 дена до 0,38 дена.

Големите примери за дигитализација, исто така, може да се најдат во различни делови на Африка, каде што платформите за размена на стоки се во подем, а телефонскиот систем за банкарство и плаќање,

Кон ерата на е-трговијата (2)



Автор: Проф. д-р Никола Поповски

ството на информации, интерактивноста, густината на информациите, персонализирањето, односно корисничкото приспособување и употребата на социјалната технологија. Тие им овозможуваат на продавачите да знаат што е можно повеќе за потрошувачите и да можат ефикасно да ги искористат тие информации, подобро од кога било во минатото.

Постојат повеќе видови класификација на е-трговијата, а најчеста по вид е онаа што се однесува на природата на самата пазарна врска што се создава, односно критериумот – кој кому продава. Од тој аспект познати се девет видови е-трговија од кои најпознати се:

- Бизнис кон бизнис (business-to-business, B2B) – модел каде што сите учесници се од бизнис-секторот или други правни лица и организации,
  - Бизнис кон корисник (business-to-consumer, B2C) – модел каде што бизнисите им продаваат на индивидуалните купувачи и домаќинствата и
  - Потрошувач кон потрошувач (consumer-to-consumer, C2C) – модел каде што индивидуите потрошувачи директно им продаваат на други индивидуи купувачи.
- Според тоа каква технологија се користи при извршувањето на е-трговијата постојат два вида е-трговија:
- Мобилна трговија (mobile commerce, m-commerce) – активности и трансакции на електронска трговија од секаков вид, спроведени преку безжична технологија и опкружување.

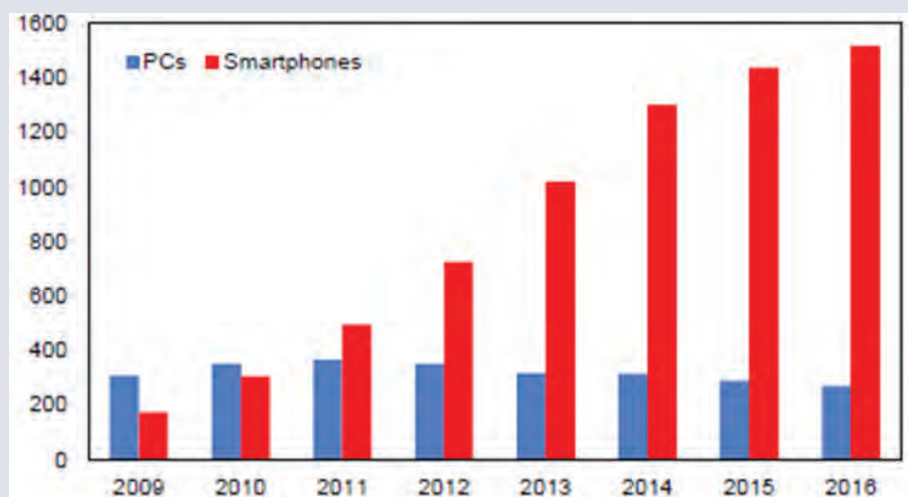
## ОГРОМЕН РАСТ ШТО ЌЕ ПРОДОЛЖИ И ВО НАРЕДНИОТ ПЕРИОД

Системите на е-бизнисот и е-трговијата се допираат, па и преплетуваат во точките каде што интерните дигитални системи на компанијата се поврзуваат со добавувачите или со потрошувачите

**В**о науката, но и меѓу деловните луѓе од практиката постои јасно разграничување на термините е-трговија и е-бизнис. Се смета дека електронскиот бизнис ги вклучува вкупните внатрешни и надворешни активности во компаниите и организациите што се засновани на електроника и коишто ги поддржуваат пазарните активности и размената на компанијата, вклучувајќи ги нејзината вкупна ИКТ и е-трговијата. Оттука, е-трговијата и е-бизнисот се однесуваат на различни појави. Е-трговијата не се однесува на сè што е дигитална активност во една компанија, но е-бизнисот е тоа. Електронскиот бизнис примарно се однесува на дигитално овозможување на трансакциите и процесите во компанијата, вклучувајќи ги информациските системи под нејзина контрола, но не ги вклучува комерцијалните трансакции што подразбираат размена на вредност помеѓу организациските граници. Така, интернет-механизмите на една компанија се дел од е-бизнисот, но тие директно не создаваат приход од другите компании или потрошувачи, како што тоа, на пример, го прави е-трговијата. Од друга страна, инфраструктурата на е-бизнисот на компанијата обезбедува соодветна поддршка за интернет-размената преку е-трговијата. Така,

системите на е-бизнисот и е-трговијата се допираат, па и преплетуваат во точките каде што интерните дигитални системи на компанијата се поврзуваат со добавувачите или потрошувачите.

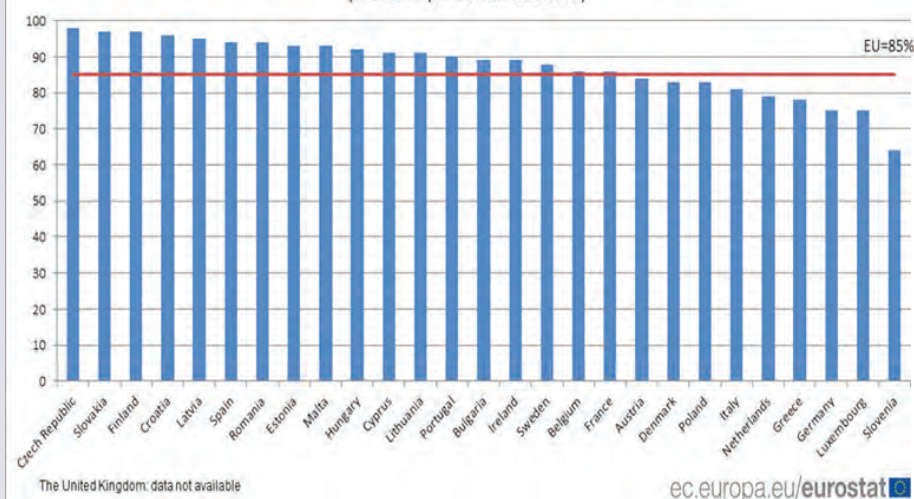
Е-трговијата во технолошка смисла се потпира на дигиталните технологии што, кога се во нејзина функција, имаат некои свои единствени карактеристики од кои најважни се: сеприсутноста, глобалниот дострел, универзалните стандарди, богат-



Продажба на паметни телефони и персонални компјутери во светот 2009 – 2016 (во милиони парчиња)



**Enterprises with web sales via their own website or apps, 2016**  
(% of enterprises with web sales)



## СПОРЕД ОБЕМОТ, НАЈГОЛЕМА И НАЈВАЖНА Е В2В ТРГОВИЈАТА, НО НАЈБРЗО РАСТЕЧКА Е ОНАА ОД ВИДОТ В2С

- Корисник кон корисник (peer-to-peer, P2P) – директна е-трговија овозможена на интернет-корисниците, преку која тие директно споделуваат датотеки и ИК- ресурси без користење на централен сервер во е-трговијата.

Според обемот, најголема и најважна е В2В трговијата, но најбрзо растечка е онаа од видот В2С. Во последниве години, мобилната трговија е сè позначајна поради сè поголемиот број мобилни уреди што се продаваат и користат и поради нивните супериорни карактеристики што доведува до нејзин двоцифрен годишен раст. Според достапните статистики, продажбата на паметни телефони за многу ја надмина продажбата на персоналните компјутери.

Современите трендови во е-трговијата се многу променливи, сложени и разновидни, па затоа нивното разгледување е невозможно ако тие не се поделат според нивната содржина. Тие се препознаваат и можеме да ги групираме како: 1. деловни, во кои спаѓаат економските и правните (појава на нови бизнис-модел, вртењето на потрошувачите кон веб-мрежите коешто поттикнува нови маркетинг- предизвици, двоцифрен раст на малопродажбата насочена кон индивидуалните потрошувачи, ширење на демографската структура на купувачите преку интернет, натамошно зајакнување на профитабилноста на интернет-провајдерите, раст на широчината на понудите и др.), потоа 2. технолошките (натамошен брз раст на безжичните интернет-конекции, појавата на нови мобилни сметачки и комуникациски платформи, создавањето на нови медиумски и софтверски формати за дистрибуција, намалувањето на цените на сообраќајниот проток

во мрежите и намалувањето на цените на компјутерската, мрежната и мобилната опрема) и на крајот, 3. општествените трендови (рапиден раст на потрошувачките содржини, создавање на целосно нови форми на забава заснована на интернет, нови конфликти кај решавањето на проблемите и управувањето со авторските права, ши-

рење на популацијата што се поврзува на социјалните мрежи, создавање на прецизни институционални претпоставки, раст на надзорот врз интернет-комуникациите, проблеми во врска со приватноста и др.).

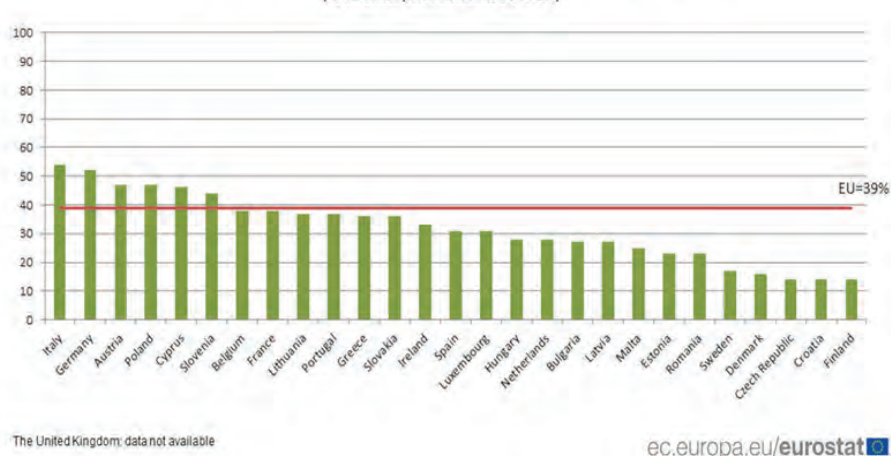
Растот на е-трговијата е огромен и тој ќе продолжи. За тоа говорат и многуте статистички показатели. Некои од нив се:

- Расте бројот на компании што имале веб-продажби преку сопствените веб-страници или свои апликации. Во ЕУ во 2016 година тоа е случај со 85 отсто од компаниите.
- Зголемен е бројот на компании што продавале преку е-трговија на посебни веб-портали, при што во ЕУ, на пример, такви се скоро 40 отсто.
- Расте бројот на корисници на интернет во ЕУ што купуваат преку механизмот на е-трговијата за приватни потреби. Според податоците за ЕУ во 2017 година, такви биле скоро 70 отсто од населението што користи интернет.

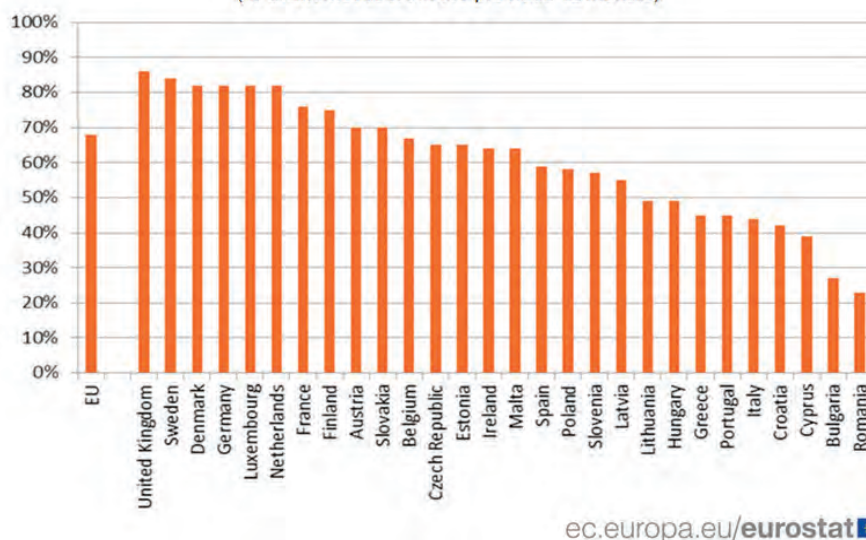
Оттука, со право можеме да кажеме дека иако иднината на електронската трговија е тешко да се предвиди, таа ќе продолжи да опстојува и веројатно ќе се шири и ќе расте со динамични стапки.

(крај)

**Enterprises with web sales via e-commerce marketplace, 2016**  
(% of enterprises with web sales)



(% of internet users in the previous 12 months)



За растоварување на сообраќајот во главниот град



## ЌЕ СЕ ГРАДАТ ЧЕТИРИ ПРИГРАДСКИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ КРАЦИ

Се смета дека овој сообраќаен проект не само на скопјани туку и на жителите на 26 скопски села, ќе им заштеди време и пари, а во голема мера ќе придонесе за намалувањето и на бучавата и на загадувањето на воздухот

**З**а растоварување на сообраќајниот метеж во центарот на Скопје, потребно е да се изградат четири железнички краци, кои не само што ќе им заштедат време и пари на граѓаните туку во голема мера ќе придонесат за намалувањето и на бучавата и на загадувањето на воздухот. Ова го најави министерот за транспорт и врски, Горан Сугаревски на меѓународната конференција на тема „Развој на урбаната мобилност за одржлив град и град во кој квалитетно се живее“ што се одржа во Скопје кон крајот на јануари.

– Како една од мерките за поголема употреба на јавниот транспорт во Програмата за работа, предвидовме изработка на студии за изградба на приградски железнички сообраќај. Во услови кога имаме неколкукратно зголемување на бројот на возила, кога имаме урбан сообраќаен метеж, а инфраструктурата е ограничена, мора сите заеднички да најдеме решенија за унапредување на транспортната ефикасност со цел да го подигнеме квалитетот на урбаното живеење. Токму во таа насока е ова алтернативно транспортно решение – рече Сугаревски.

Планот предвидува изградба на четири железнички краци околу градот кои би се вкрстувале во патничката железничка станица „Скопје“. Првиот крак ќе тргнува од Зелениково преку Драчево, Лисиче, Пинтија, 11 Октомври до центарот на Скопје, а ќе биде со должина од 24,5 километри. Вториот крак со должина од 18,7 километри ќе

тргнува од Миладиновци преку Илинден, Мацари до Скопје – Патничка. Од овде ќе почне третиот крак, кој ќе оди покрај Пивара, Железара, Скопје Север, Ѓорче Петров, Сарај до Радуша и ќе биде со должина од 32,6 километри. Четвртиот крак е изградба на нова пруга од Миладиновци до Аеродром Петровец во должина до пет километри. Со изградбата на овој крак за првпат би се поврзал скопскиот аеродром и со патничката железничката станица „Скопје“ и со меѓуградската автобуска станица.

Ова е транспортен проект на СДСМ, кој беше обелоденет уште кога беа опозиција и со чија реализација треба да се обезбеди многу побрз и посигурен приградски транспорт за оние патници кои се во близина на пругата, а освен градот Скопје ќе бидат опфатени и 26 села во околината. За таа цел, потребно е да се направат дополнителни 23 стојалишта, покрај сегашните 16, додека возниот ред би се приспособил на потребите. Би требало да се набават и мали едноделни гарнитури со капацитет од околу 60 места за седење и нови видови билети за комбиниран превоз.

Професор Зоран Кракутовски од Катедрата за железници при Градежниот факултет во Скопје смета дека постојната железничка инфраструктура може да се искористи за оформување на железнички прстен во периферните зони на градот, кој би можел да ја подобри комуникацијата на овие простори со центарот на градот. Според него, за изградбата на ваков систем

најголем проблем, најверојатно, би биле инвестициите, а од технички аспект треба да се проучи системот на електрификација и видот на возилата кои би се користеле. Тој оценува и дека поврзувањето на аеродромот со центарот на Скопје со железничка линија би бил економски исплатлив доколку најмалку третина од патниците кои одат или се враќаат од аеродром, тоа го прават со железнички транспорт. Инаку, трошоците за изградба на железничка пруга изнесуваат од два до 50 милиони евра за километар во зависност од тоа дали е едноколосечна или двоколосечна пруга, како и тоа дали се гради во рамница или во тунел.

Вакви и слични проекти за воведување градска железница постепено се реализираат во последниве години и во неколку главни градови на Балканот.

Б.С.

### Подготовки за тунелот под Кале

Град Скопје се подготвува за реализација на капиталниот инфраструктурен проект тунел под Кале, најавен и ветен во изборната кампања на градоначалникот Петре Шилегов. Во рамките на подготовките за овој зафат, за кој во градската администрација сè погласно се зборува, планирано е пролетва да се започне со испитување на теренот за изградба на тунелот, за кој постои готов инфраструктурен проект, кој е вртан и во Генералниот урбанистички план, при што за годинава е предвидено да се подготви проектната документација и според одредени најави веќе наредната година да се започне со неговата изведба. Според некои стари проценки, овој проект ќе чини околу 16 милиони евра што ќе биде познато по тендерот за избор на градежна фирма и дали во неговата реализација финансиски ќе учествува и државата.

Од Владата велат дека таму досега не е донесена каква било одлука во врска со овој проект, односно за можна соработка помеѓу централната власт и Град Скопје за негова евентуална изведба. Меѓутоа, градоначалникот Шилегов пред извесно време најави дека во овој мандат или ќе го реализира во целост или ќе го започне овој проект зашто е неопходен доколку сакаме Скопје да функционира.

– Ние сме одлучни како администрација во овој мандат да го реализираме тоа – нагласи неодамна Шилегов, најавувајќи дека наскоро ќе почнат да се вршат геомеханички испитувања на теренот. Инаку, тунелот под Кале постои во генералните урбанистички планови уште од 1965 година, а потоа е потврден во плановите од 1985, 2002 и за последен пат во 2012 година. Според постојната документација, тој треба да минува помеѓу француските гробишта и Музејот на современата уметност, при што станува збор за едноцевен тунел, дел од идната оска на булеварите „Св. Климент Охридски“ и „Македонско-косовска бригада“, која треба да е втора директна врска на централното градско подрачје со северните делови на градот.



За реализација на развојните визи и планови



## СКОПЈЕ ЌЕ КОРИСТИ ИСКУСТВА ОД ПАРИЗ И ОД ВИЕНА

Развојните визи на новата градска администрација во македонската метропола и искуствата во главните градови на Франција и на Австрија можат да му ги пренесат на Скопје, на полето на урбаниот развој, сообраќајот и меѓународната соработка. Ова беше тема на разговорите при неодамнешната посета на Париз од страна на скопскиот градоначалник Петре Шилегов. Притоа, на средбата со заменикот градоначалник на Париз, Кристоф Најдовски, задолжен за јавниот сообраќај во „Градот на светлината“ беа разменети мислења за можноста и предизвиците за воведување на трамвајски превоз во Скопје, на системи за споделување велосипед и возила (bike-share и car-share),

како и искуства во спроведувањето на паркинг-политиките во двата града. Во таа насока, Најдовски понуди помош од градот Париз во изработката на идните планови и стратегии за овие прашања во Скопје. Градоначалникот Шилегов во рамките на официјалната посета на Париз имаше состанок и со француски стопанственици, како и со Директоратот за Континентална Европа при француското МНР, а одржа и индивидуални средби со заинтересирани компании што нудат свои производи од областа на градежништвото, енергетската ефикасност, урбаната мобилност, управувањето со отпад... Во своето излагање пред членовите на работната група за одржлив град при Стопанска комора на Франција, Шилегов

говореше за приоритетите на Град Скопје, а информираше и за борбата со загадувањето како најгорлив проблем на Скопје, плановите за масовно зазеленување на јавните простори, како и развојот на велосипедизмот во градот.

Во рамките на работната посета на австриската престолнина, Шилегов оствари средба со Михаел Хојпл, градоначалник и претседател на Покраината Виена, при што беа разменети и искуства за градското зонско паркирање и паркинг-просторот во двата града. На средбата со Марија Василаку, заменик-градоначалник на Виена, која е одговорна за урбанизам и сообраќај, заштита на животната средина, енергетско планирање и учество на граѓаните во креирањето на јавните градски политики, се разговараше за јавниот транспорт и неговото ефикасно воспоставување, за проектите за споделување велосипеди, како и за развојот на Скопје во енергетско-ефикасен, зелен и паметен град.

Наместо до 31 март во централното градско подрачје

### Забраната за дотур на стока до 18 часот ќе важи цела година

Забраната за дотур на стока во центарот на Скопје од 7:30 до 18 часот ќе важи цела година, а не само до 31 јануари, како што првично беше решено во јануари, како една од мерките за намалувањето на загадувањето на воздухот. Ваква одлука неодамна донесе Советот на Град Скопје, по предлог на градоначалникот Петре Шилегов, при што трајно се воведува забраната со која возилата и камионите на дистрибутивните компании од 7:30 до 18 часот нема да смеат да ја истовараат стоката застанувајќи на улица и тротоари. Камионите ќе можат да се движат низ центарот да градот, но да се паркираат на паркинзи. Оваа забрана не се однесува на фирмите кои имаат обезбеден простор за дотур на стока.

Во изминатиот период се покажа дека од оваа мерка не пропадна ниту една фирма за дистрибуција или дуќан. Секторот за сообраќај ќе изврши согласување на издадените одобренија на фирмите односно ќе се повлечат старите и ќе се издадат нови решенија во согласност со одредбите на одлуката во рок од 8 (осум) дена од стапувањето во сила – рече градоначалникот Петре Шилегов. Забраната за дотур на стока важи за потегот од Рузвелтова до Железничката станица, од Илинденска до крстосницата кај ТЦ „Мавровка“, односно од булеварот Теодосиј Гологанов до Јужен Булевар. Дистрибутерите кои нема да ја почитуваат забраната ќе бидат казнети со 45 евра или со 150 евра. Ако комбињата истовараат стока на улица, казната ќе биде 45 евра, а ако се паркирани на тротоар – 150 евра.



Инаку, Советот ја усвои и предлог-одлуката за изменување и дополнување на Одлуката за јавни паркиралишта од значење за градот Скопје, со која како што објасни градоначалникот Шилегов, ќе се овозможи градот непречено да наплатува комунална такса од правни субјекти кои сега стопанисуваат со паркинг-местата.

По целосното завршување на изведбените активности



## АВТОПАТОТ ДЕМИР КАПИЈА – СМОКВИЦА ВО УПОТРЕБА ВО АПРИЛ

Со финализирањето на Контролниот центар во Неготино, дислоцирањето на еден далновод на МЕПСО и позитивниот извештај од надзорниот орган се заокружува проектот за новата автопатска делница долга 28 километри

**А**втопатот Демир Капија – Смоквица е завршен целосно и во април ќе биде пуштен во употреба. Според најавите од Владата и од Минис-

терството за транспорт и врски, конечно по новата автопатска делница ќе се вози од следниот месец. Од ресорното министерство посочија и дека во рок од два месеци

ги завршиле сите процедури во врска со одобренјата за градење и со тоа во најкраток рок е изграден Контролниот центар во Неготино, а дислоциран е и еден далновод на МЕПСО за да може сообраќајот да се одвива безбедно. – Уште лани во октомври беа издадени одобренјата за дислокација на далекуводот и за изградба на Контролниот центар, поради што рокот за изградба беше пролонгиран со Анекс на Договорот. Тие активности, како и електрификацијата и потребната сигнализација се завршени, а во меѓувреме се спроведуваа и потребните технички контроли – истакна неодамна, министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески.

Изградбата на автопатот, во должина од 28 километри, почна во септември 2012 година, а инвестицијата изнесува 218 милиони евра што се обезбедени од грант од Европската комисија, заем од Европската инвестициска банка и од Европската банка за обнова и развој, како и шест милиони евра од државниот буџет. Оваа автопатска делница се протега од излезот на Демир Капија преку селото Миравци, до Смоквица, каде што се поврзува со веќе постојниот автопат, при што поминува надвор од Демиркаписката Клисура од десната страна на реката Вардар, низ благи кривини и угорнини. Новиот автопат има две клучки кај Миравци и Смоквица, два тунели долги по 1.200 метри, шест мостови со должина од 100 до 500 метри, шест потпатници и два натпатници, а ширината на сообраќајницата е 25,6 метри, со две ленти за возење, една за застанување и средишен зелен појас широк три метри. Со него, целосно се заокружува автопатското решение на патниот транспортен Коридор 10 на територијата на Македонија.

J.C.B.

**Владата го усвои текстот на Анексот на Договорот за најскапата автопатска делница**

### Кичево – Охрид ќе се гради до средината на 2021 година

До 30 јуни 2021 година е крајниот рок за изградба на автопатот Кичево – Охрид предвиден со текстот на Анекс-договорот за реализацијата на оваа делница што беше усвоен неодамна од Владата. Ова пролонгирање од 3,5 години (автопатот требаше да биде готов до февруари годинава, а сега е изграден над 50 отсто), како што појасни министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, е на барање на Надзорниот орган, а поради неусогласеност на проектната документација со реалните услови на теренот, како и заради неговата променлива геологија, која не одговара со предвидената во проектот.

– Поради тоа е потребно препроектирање на тунелското решение, на сите усеци, на повеќе вијадукти, мостови, потпорни сидови, натпатници, потпатници, плочести и цевasti пропусти, потоа комплетна проектна документација за девет клучки, како и за позиции што не биле предвидени во основниот проект, а морале да бидат заради неопходно и правилно функционирање на автопатот. Сето ова, предизвикува и зголемен обем на работа кој суштински влијае врз продолжувањето на рокот, но има и значителни финансиски импликации во конечната вредност на автопатот – истакна Сугарески, кој нагласи дека прво е потребно да се изврши допроектирањето, а потоа стручен тим во соработка со надзорниот орган ќе даде конкретна дополнителна цена на чинење на автопатот.

Откако ќе завршат проценките, македонската влада ќе мора да склучи нов анекс со кој ќе се регулира дополнителната сума што државата ќе треба да ѝ ја исплати на кинеската компанија изведувач „Синохидро“. Со првичниот договор постигнат со Кинезите, изградбата на автопатот тре-



баше да чини 374 милиони евра (овој наш најскап капитален инфраструктурен проект инаку се гради со кредит од Кина), но според некои најави, постои можност оваа сума да биде надмината и со 120 милиони евра.



На 6. Глобален форум во Баку, Азербејџан



## ИВАНОВ: „МАКЕДОНИЈА ПОДДРЖУВА ИНИЦИЈАТИВИ ЗА ПОДОБРУВАЊЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ПОВРЗАНОСТА“

– Целта на Република Македонија е членство во НАТО и во Европската Унија. Ние сме вклучени во европскиот економски простор, но нам ни е неопходна и европска инфраструктура. За таа цел, Македонија одлучи со поволни кинески кредити да гради важен дел од европскиот Коридор 8 – порача претседателот Ѓорге Иванов, во своето обраќање на 6. Глобален Баку форум во Азербејџан, на тема „Како да се разбере надворешната политика на Кина?“. Притоа, Иванов истакна дека инфраструктурните проекти во рамките на „Еден пат, еден појас“ ќе им овозможат на државите од Централна, Источна и Југоисточна Европа да бидат меѓусебно цврсто поврзани, со што ќе се зголеми компетитивноста на економиите од регионот за странски инвестиции и додаде дека Македонија смета дека оваа иницијатива на Кина придонесува кон мирот, просперитетот, отвореноста, иновацијата и поврзувањето меѓу цивилизациите.

– Одлучивме со поволни кинески креди-

ти од иницијативата „16+1“ да градиме еден дел од европскиот Коридор 8, кој го поврзува Јадранско Море со Црно Море. Ние сме дел од иницијативата и за брзата пруга од Будимпешта до Белград која треба низ Македонија да продолжи до пристаништето Пиреја. Исто така, се залагаме и за обновување на проектот за поврзување на реките Вардар – Морава – Дунав со Егејското Море – истакна македонскиот претседател.

Иницијативата „Еден пат, еден појас“ предвидува изградба на повеќе економски коридори што ќе покријат две третини од светската популација и една третина од БДП во светот. Таа има за цел да развие нови пазари за кинеските производи, да го зголеми економскиот раст, да создаде работни места и да им овозможи на помалку развиените кинески региони да профитираат од инфраструктурниот развој и од зголемената трговија. Целта и на стариот и на новиот „Пат на свилата“ е водене трговија, а не проектирање влијание.

**ЈП за државни патишта**

### Потпишан меморандум за соработка со словенечки ДАРС

ЈП за државни патишта и Државното претпријатие за патишта на Словенија – ДАРС ќе ја прошири соработката, пред сè преку размена на искуствата во примената на новите технологии, едукацијата и студиската посета на вработени, како и други активности поврзани со работењето на двете државни претпријатија. Ова се предвидува со Меморандумот за соработка што во почетокот на март го потпишаа Зоран Китанов, директор на ЈП за државни патишта и Томаз Видич, директор на Државното претпријатие за патишта на Словенија – ДАРС.

– Разговараме за сите сфери од работењето на двете претпријатија, а посебно за новиот систем за наплата на патната такса кој се применува во Словенија и кој е иновација во регионот. Сметам дека нивните искуства особено ќе ни помогнат во подобрувањето на капацитетите на нашето претпријатие – изјави Китанов, кој беше во работна посета на Словенија и на тамошното Државно претпријатие за патишта.

**На конференцијата на министрите во Софија**

### Сугарески ги претстави плановите за мултимодален транспорт во Македонија

Министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, неодамна учествуваше на Конференцијата за европскиот мултимодален транспорт како можност за подобро поврзување, која се одржа во Софија, Република Бугарија. Во рамките на конференцијата, која беше на ниво на министри, министерот Сугарески ја претстави стратегијата на Република Македонија за развој на мултимодалниот транспорт, со четири мултимодални транспортни јазли во земјата, како и изработената физибилити студија со еден таков утврден јазол во Трубарево, односно точка каде се вкрстуваат патниот и железничкиот транспорт. Во следниот период, треба да се изработи проектна документација и да се распише јавен повик за изградба на таква функционална целина која ќе ги задоволи сите меѓународни стандарди за унапредување на севкупниот транспорт во државата.



– Имавме можност да видиме различни искуства во земјите од Европа за тоа како е спроведен мултимодалниот транспорт. Нашата стратегија за унапредување за овој вид на одвивање на транспортот ја претставив пред колегите – министри. Сметам дека сме во вистинскиот правец за олеснување на транспортот во државата преку оваа форма – изјави министерот Сугарески, кој на конференцијата оствари средби со еврокомесарката за транспорт, Виолета Булц, како и со министрите за транспорт од регионот. На овие билатерални средби тој ги потенцираше заложбите на Република Македонија за реализација на крупните инфраструктурни проекти за регионално поврзување.



Со голема целогодишна кампања насловена „Ние го сакаме патот“



## ИРУ ОДБЕЛЕЖУВА 70 ГОДИНИ РАБОТА НА ЕКОНОМСКИОТ РАЗВОЈ, ПРОСПЕРИТЕТОТ И БЕЗБЕДНОСТА ВО ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ

Годишнината на организацијата на светскиот патен транспорт, прославена со промоција на кампањата „Ние го сакаме патот“, со која ИРУ ја одбележува 70-годишната работа и обликувањето на глобалната мобилност

**М**еѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), со седиште во Женева, најголемата транспортна организација во светот, годинава прославува 70 години постоење, дејствување и обликување на глобалната мобилност, движејќи ги економскиот развој, просперитетот и безбедноста во патниот транспорт во светот. По тој повод, на денот на своето формирање, 23 март, ИРУ ја започна кампањата „Ние го сакаме патот“, со која се прославува егзистирањето на луѓето кои работат во и околу индустријата за патен транспорт. Настанот го поздравил Михаел Молер, генерален директор на Канцеларијата на ОН во Женева, Изабел Дурант, заменик генерален секретар на УНКТАД и Јувеи Ли, директор на Одделот за одржлив

транспорт, УНЕЦЕ, поддржувајќи ја улогата на ИРУ во водењето на индустријата за патен транспорт во XXI-от век.

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ од 1993 година е членка на ИРУ, преку која ги заштитува интересите на своите членки во меѓународните институции и форуми, а воедно е и гарант на ТИР-системот на територијата на Република Македонија.

Основана во Женева, на 23 март 1948 година, делумно за да ѝ помогне на повоеното разрушената Европа да ги изгради уништените трговски и комерцијални врски, ИРУ работи со Обединетите нации и меѓународните организации, заедно со индустријата и нејзините партнери, за унапредување на патниот сообраќај, играјќи клучна улога во

зајакнувањето на трговијата и развојот. По тој повод, генералниот секретар на ИРУ, Умберто де Прето, на настанот истакна:

– Во текот на овие 70 години, ИРУ управуваше и ја застапуваше индустријата за патен транспорт и беше катализатор за нејзиниот просперитет. Денешната пресвртница е можност, нашиот фокус многу цврсто да го сконцентрираме на иднината. Иновацијата отсекогаш била движечка сила во патниот сообраќај, а тековните времиња се попродизвикувачки и повозбудливи од кога било досега. Револуцијата е во тек и ние очекуваме да продолжиме да ја водиме и понатаму – додаде Де Прето.

Една година по раѓањето на организацијата, ИРУ го создаде ТИР-системот за да ја олесни повоената меѓуевропска трговија, во контекст на крвките геополитички односи. До ден-денес, системот за царински транзит, според Конвенцијата на ОН од 1959 година, на стоките им овозможува да минуваат преку границите станувајќи опипливи средства во стремежот кон просперитет. ТИР-Конвенцијата досега е најдолго и можеби најуспешно јавно-приватно партнерство на ОН. ИРУ, исто така, во текот на изминатите седум децении работеше на широк спектар на теми поврзани со превозот на патници и стоки, вклучувајќи ги безбедноста, стандардите и обуката.

Лансирањето на кампањата на ИРУ „Ние го сакаме патот“, на 23 март го проследи Дејвид Кулиау, филмски продуцент, скејтбордер и раскажувач, започнувајќи го патувањето од Женева низ 18 земји на Европа, Азија и Блискиот Исток, при што неговото финале ќе биде на 6 ноември во Мускат, Оман, каде што ќе се одржи Светскиот конгрес на ИРУ, на тема „Иновации во движење“. Сториите на Кулиау од ова патување ќе бидат раскажувани низ целата година преку блог, посветен на патувањето.

J.C.B.

Со поддршка од ИРУ и како важен чекор кон непречено споделување на податоците

## Стандардите на ОН за поедноставување на е-CMR ќе ја зајакнат трговијата

Интероперабилноста и стандардизацијата на податоците помеѓу различни е-CMR услуги ќе ја поедностават услугата за транспортните оператори, превозниците и релевантните власти и сите други сектори кои се вклучени во патниот сообраќај

Со цел поедноставување на меѓународниот транспорт, УНЕЦЕ воведо технички стандарди за поддршка на креирање и размена на електронски пратки (е-CMR) за превоз на стоки по друмски пат. Поддржан од Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), развојот на новите стандарди е важен чекор кон непречено споделување на податоците. Во моментот, транспортните оператори може да бидат принудени да користат различни е-CMR услуги со



различни стандарди за соработка со различни испраќачи. Оваа ситуација го ограничува капацитетот на индустријата да ги искористи новите технологии. Интероперабилноста и стандардизацијата на податоците помеѓу различни е-CMR услуги ќе ја поедностави услугата за

транспортните оператори, превозниците и релевантните власти и сите други сектори кои се вклучени во патниот сообраќај.

Проектот е во согласност со ставот на ИРУ за Интелигентни транспортни системи (ITS). Според Жељко Јефтиќ, раководител за Глобални иновации во ИРУ, „ова најново достигнување нè донесе еден чекор поблиску до постигнување на целосна интероперабилност што е од суштинско значење за широката употреба на е-CMR“.

Правилата за превоз на стока на меѓународно ниво по копнен пат се опфатени со Конвенцијата на Обединетите нации за Договорот за меѓународен превоз на стоки по патиштата, позната како CMR, која има 55 договорни страни во Европа, Средниот Исток и Северна Африка и Централна Азија.

С.П.Т.



ИРУ со барање до Европската комисија



## ФИНАНСИРАЊЕТО ОД ЕУ ДА СЕ ФОКУСИРА НА ОВОЗМОЖУВАЊЕ ПОЧИСТ И ПОБЕЗБЕДЕН ПАТЕН ПРЕВОЗ

ИРУ предвидува значајни можности за инвестирање во клучни области, како што се декарбонизација, дигитализација и паркирање на камиони и истакнува дека инвестициите во патниот транспорт даваат најголем економски придонес во однос на другите транспортни сектори

**М**еѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), споделувајќи ја својата визија со Европската комисија за следната повеќегодишна финансиска рамка на ЕУ, бара фондовите за поврзување на Европа (CEF) да бидат наменети за проекти за патен транспорт. Имено,

ИРУ силно го поддржува инструментот за финансирање на ЕУ, но избегнува распределба на средствата далеку од секторот за патен транспорт. Притоа, ИРУ предвидува значајни можности за инвестирање во клучни области, како што се декарбонизација, дигитализација и паркирање на камиони и истакнува дека инвестициите во патниот транспорт даваат најголем економски придонес во однос на другите транспортни сектори.

Потребата за посигурно паркирање на тешки возила, за да се обезбедат соодветни услови за одмор, во Европа е важно прашање за ефикасноста на индустријата и нејзината способност да се задоволат социјалните услови, истовремено, обезбедувајќи благосостојба и безбедност на своите возачи. Возачите на камиони и автобуси можат да бидат изложени на кражба и криминал во недоволно опремени паркиралишта. Загубите направени поради товарен криминал изнесуваат 6 – 7 милијарди евра

годишно.

Легислативата на ЕУ предлага возачите да ги поминуваат редовните одмори надвор од своите возила, освен ако не се извршуваат на безбедни и сигурни места за паркирање што го става ова прашање во центарот на вниманието. ИРУ, заедно со конзорциум од водечки партнери, работи на развивањето на универзален стандард за решавање на инфраструктурата за паркирање на камионите.

– Постои јасна потреба да се поттикне поставувањето на повеќе од овие објекти во Европа. Нереално е да се верува дека проблемот ќе се реши со тоа што нема да се дозволи редовното време за одмор да биде внатре во возилото. Возачите треба да имаат соодветни услови за одмор, вклучувајќи можност за туширање, јадење и спиење. Подобрите услуги и благосостојбата на возачите се заемно корисни за севкупната стабилност на индустријата и нејзината способност да ги задржи возачите во време на зголемување на недостигот на возачи – вели Матијас Мегде, кој ја води работата на ИРУ во ЕУ.

Зголемената распределба на средствата на CEF за иновации во патниот сообраќај, исто така, ќе му помогне на секторот да го намали еколошкото влијание преку промоцијата на најновите технологии. Во врска со

ова, Матијас Мегде нагласува:

– Патниот транспорт е витален конектор во мултимодалниот транспорт и ова треба да се одрази во распределбата на буџетот на ЕУ. Ограничувањето на иновациите во патниот сообраќај е краткорочно. Можностите мора да се искористат и да имаат најголемо влијание за индустријата за патен транспорт да биде вистинско место за поддршка на овој развој – додава Мегде.

С.П.Т.

ИРУ со повик за претстојниот настан на  
12-ти април во Амстердам

### Форумот за иновации ќе ја мапира иднината на транспортот



Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), заедно со своите членки, ги повикува транспортните оператори од Европа и пошироко за нивно учество на IRU Logistics & Innovation Solutions, Форумот за логистички и иновативни решенија на тема „Насочување кон дигитална логистика“ што ќе се одржи на 12 април годинава, во Амстердам. Форумот ќе ги претстави новите иновативни услуги во транспортот за да помогне во трансформирањето на секторот и за таа цел ќе ги дочека водечките даватели на услуги на пазарот, предводени од DKV Euro Service да разговараат за можностите генерирани од новите дигитални услуги, како што се новите електронски услуги за наплата (DKV), платформите за размена на стоки (Wtransnet), дигиталните документи (TransFollow) платформски дигитални решенија (TomTom) и други.

Учесниците ќе имаат пристап до информациите за последните трендови на пазарот и најновите барања за транспортни операции од шпедитерите и платформите за е-трговија. Клучните теми на форумот ќе бидат како транспортот да се придвижи кон дигиталната логистика и како да се воспостави вистинско партнерство за иднината. Првата воведна презентација од еден од главните провајдери на е-трговијата ќе се осврне на тоа како дигиталната логистика ќе влијае на потребите за транспортната операција во блиска иднина.

ИРУ и неговите здруженија членки ги повикуваат транспортните оператори заедно со ИРУ да ги истражат можностите за партнерства околу овој и други настани.

РСБСП направи анализа по повод Денот на жената „8 Март“



## СТАТИСТИКАТА ПОКАЖУВА ДЕКА ЖЕНИТЕ ВОЗАТ ПОБЕЗБЕДНО!

Статистиката и фактите, велат од РСБСП, покажуваат дека жените возат побезбедно од мажите, а на ова се надоврзуваат и некои меѓународни организации, како СЗО и светските познати осигурителни компании

**Ж**ените возат побезбедно од мажите – ова го покажуваат статистиката и фактите, што ги презентираше Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) по повод Денот на жената „8 Март“, а кои се потпираат на некои домашни и меѓународни истражувања. РСБСП направи анализа на истражувањата, на статистичките податоци и на анкетите на тема: дали мажите или жените возат побезбедно, при што се негира дискриминаторскиот став, кој со генерации се провлекува, а кој и секојдневно го побиваме дека жените возат лошо и небезбедно.

На самиот почеток, од РСБСП нагласуваат дека е важно да се потенцира дека, секоја поделба на возачите на машки и на женски не е соодветна туку возачите треба да ги поделиме на одговорни и на неодговорни, без разлика на полот, возраста или на другите лични карактеристики. Дека жените возат

побезбедно од мажите потврдуваат истражувањата на релевантните меѓународни организации, кои покажуваат дека мажите многу повеќе страдаат во сообраќајни незгоди, во споредба со жените. Мажите се и многу почесто предизвикувачи на сообраќајни незгоди со фатални последици. Така, според Светската здравствена организација, повеќе од 77% од смртните случаи во сообраќајот на патиштата се предизвикани од мажи, околу 72% од жртвите во сообраќајни незгоди се лица од машки пол, а податоците на светските осигурителни компании велат и дека околу 80% од штетите направени во сообраќајот се направени од мажи. Истовремено, младите машки лица многу повеќе предизвикуваат сообраќајки со тешки и со фатални последици, во споредба со младите женски лица. Една сообраќајна студија направена во Њујорк, покажува дека 80% од незгодите во кои загинали или тешко повредени се пешаци, се предизвикани од возачи

од машки пол. Истражувањата на тамошните осигурителни компании, покажуваат дека веројатноста жените да предизвикаат сообраќајна незгода со сериозни последици, е помала во однос на машките возачи и токму затоа во наредниот период се очекува една нова тенденција на намалување на цените за осигурување за жените возачи. Машките возачи прават и повеќе сообраќајни прекршоци, отколку женските возачи. На пример, соодносот на санкционирани машини и женски возачи во САД е: за возење под одвлечено влијание 3,09 спрема 1 во однос машини и женски возачи, користење безбедносни појаси 3,08 спрема 1, брзо возење 1,75 спрема 1.

Експертите велат и дека жените се посмирани во сообраќајот, додека мажите се поагресивни и понестрпливи. Машките возачи имаат поголема самоверба, склони се за преземање ризик и затоа поголема е веројатноста да направат грешки, односно тие повеќе го потценуваат ризикот и опасноста во сообраќајот. Од друга страна, за разлика од жените, мажите подобро се запознаени со опремата за безбедност во возилата, знаат дека постои електронска контрола на стабилноста која помага да се спречат незгоди со превртување на возилото, потоа тие подобро се служат со помошниот алат, поприсебно се однесуваат во случај на сообраќајна незгода, подобро се снаоѓаат во мал простор со тешки маневри, побрзо паркираат итн. Но, токму ова, се смета дека создава лажна перцепција дека мажите се подобри возачи од жените. РСБСП го посочува и податокот дека во Република Македонија, во просек, околу 70 до 80% од жртвите во сообраќајните незгоди се од машки пол, а 20 – 30% од женски пол. Истражувањата, анализите и реалноста, велат оттаму, покажуваат дека жените се многу внимателни возачи, одговорни се и се придржуваат кон сообраќајните правила и прописи. Значаен податок и факт во корист на жените е и дека брзото и агресивно однесување во сообраќајот, не е својствено за нив, а ретко може да се види жена да ги потценува последиците од управување моторно возило под дејство на алкохол. Анкетно истражување направено од РСБСП, покажува дека 60% од жените-возачи во Република Македонија се убедени дека тие се подобри возачи од мажите, 88%

Нова сообраќајно-едукативна акција на РСБСП

### „Вози женски – вози одговорно“

„Вози женски – вози одговорно“ – „Ако возењето со максимална претпазливост е возење како жена, тогаш јас сакам да возам како женско“ – ова е една од пораките кои јавните личности и Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата ги пратија во рамките на едукативната акција организирана за „8 Март“ – Денот на жената.

– Да се биде жена-возач воопшто не е лесна работа бидејќи бројот на оние кои сметаат дека возењето е „машка работа“, сè уште е многу голем. Стереотипот дека жените се лоши возачи, за жал е сè уште присутен. Вистината е дека постои „женско возење“ или „женски начин на возење“. Тоа е точно зашто во суштина жените се многу внимателни возачи и кога ќе се најдат во сообраќаен метеж полн со неодговорни и со агресивни возачи, неминовно е да бидат перцепирани како некој кој не се вклопува во тој систем – посочија од РСБСП, од каде што наведуваат дека жените се многу внимателни, дисциплинирани и совесни возачи кои речиси никогаш не возат со брзина поголема од дозволената, не поминуваат на црвено и не возат под дејство на алкохол.





сметаат дека агресивното однесување во сообраќајот е карактеристично за мажите, 60 % сметаат дека мажите се неодговорни учесници во сообраќајот, 63 % се за тоа дека мажите и жените се рамноправни учесници во сообраќајот, а 37% велат дека мажите се доминантни и не ги почитуваат жените како рамноправни учесници во сообраќајот. Најголемиот дел од жените се согласуваат дека мажите се агресивни и тоа сериозно им пречи и им влијае во сообраќајот.

J.C.B.

#### Националното биро за осигурување предлага

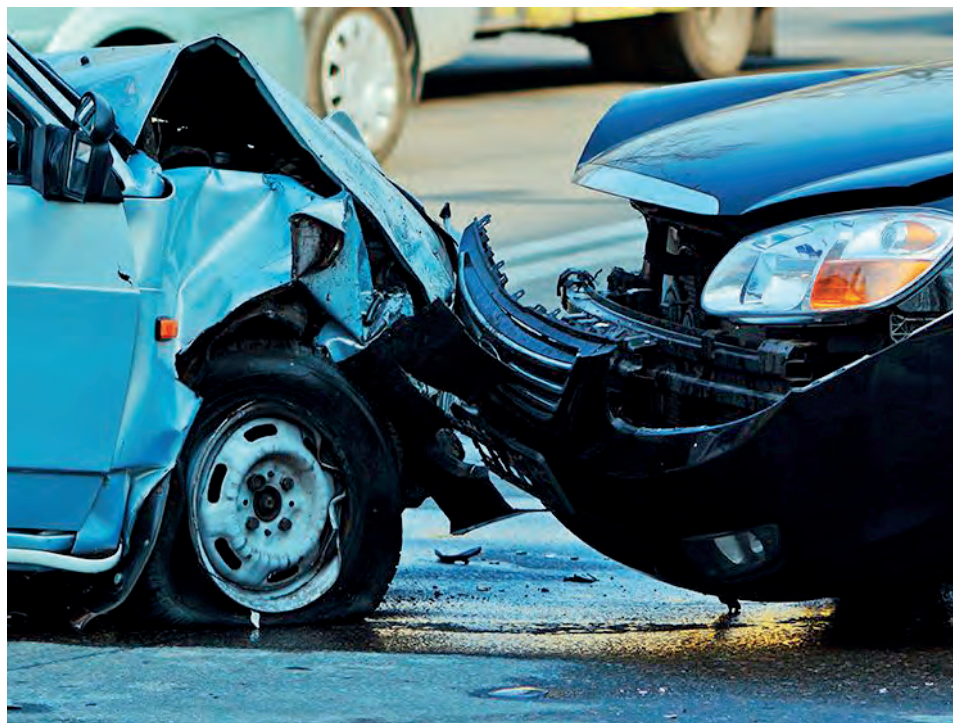
### Доплата за ненавременно осигурани возила!

Анализите на Националното биро покажуваат дека за изминатите 10 години, од страна на Гарантниот фонд, се исплатени преку 25.000.000 евра за штети предизвикани од неосигурани и непознати возила

Да се воведо доплата за ненавременно осигурани возила – предлага Националното биро за осигурување на Република Македонија, со цел да се реши проблемот со големиот број неосигурани, односно нерегистрирани возила. Овој проблем, велат од Бирото, е присутен повеќе од 20 години, иако во 2011 година е донесена Оперативна програма за намалување на бројот на неосигурани возила, за пет проценти, секоја година. Според податоците со кои располага Националното биро за осигурување, во 2017 година во однос на 2016 не се обновени 13,8 отсто од полисите или вкупно 81.176 возила не се регистрирани. На овој број, треба да се додадат и возилата што не се наоѓаат во евиденцијата на осигурани возила во Централниот систем, а кои не се осигурани повеќе години, па целокупната состојба со неосигурани возила има високи негативни ефекти.

Статистичките анализи на Националното биро покажуваат и дека во просек годишно, од страна на Гарантниот фонд, се исплаќаат преку 2.000.000 евра за штети предизвикани од неосигурани и непознати возила и се резервираат штети преку 3.500.000 евра, при што, за изминатите 10 години се исплатени преку 25.000.000 евра.

Од Националното биро оценуваат дека драстично е зголемен бројот на неосигурани возила (со одлагање на времето на осигурување и регистрација) што е резултат на укинувањето на законската одредба според која секој сопственик на моторно возило кој до истекот на важноста на регистрацијата нема да го регистрира и осигура возилото, не ги враќа регистарските таблички и не е обврзан да извади нови при повторна регистрација на возилото. Според нив, се очекува проблемот да се надмине со системски мерки, а посочуваат и дека не е во прашање немањето финансиски средства за регистрирање на возилата. На ова упатуваат податоците од анализата, според кои и возила со поголема вредност не се регистрирани, како и земјоделски возила за кои осигурувањето на годишно ниво е околу 700 денари.



## ПОСЕБНА АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЕДНОСТ ВО СООБРАЌАЈОТ НА ПАТИШТАТА

Крајната цел со формирањето на оваа агенција е да се намали високиот просечен годишен број на жртви од сообраќајки во Македонија, кој изнесува меѓу 160 и 200

**М**инистерството за транспорт и врски најави формирање на посебно извршно тело, кое ќе треба да ја подобри безбедноста на патиштата, со што би се намалил црниот сообраќаен биланс и големиот број на сообраќајки и на настрадани во нашата земја.

– Можноста за формирање на ова тело што би функционирало како агенција со свој буџет и вработени со јасни извршни надлежности ќе се анализира во наредните шест месеци. Тоа би ги покривало сите аспекти за проблематиката што сега се третира од повеќе институции, како Министерството за внатрешни работи, ЈП за државни патишта, Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата, кои и натаму продолжуваат со активности во областа – изјави неодамна министерот за транспорт и врски Горан Сугарески, според кого, крајната цел е да се намали просечниот годишен број на жртви од сообраќајки во Македонија, кој изнесува меѓу 160 и 200. Таа бројка, како што рече тој, е уште поголема со оглед на тоа дека не ги опфаќа починатите како последица од сообраќајната несреќа.

Агенцијата би се разликувала од сегашните институции (како РСБСП, на пример, која е советодавно тело) по тоа што ќе има систематски пристап, со анализа на сите

фактори за сообраќајките, ќе ги утврдува и отстранува црните точки и ќе им наложува на останатите институции да преземаат конкретни мерки.

– Целта за формирањето на оваа агенција е да се најдат модели и да се координираат активностите за подобрување на безбедноста на патиштата, преку безбедна инфраструктура, квалитетни обуки на возачите, проценки кои возила се безбедни за да можат да се вклучат во сообраќајот, обуки на службите за реакции по сообраќајните несреќи и сет други мерки кои значително ќе ја зголемат безбедноста во сообраќајот на патиштата – вели Сугарески.

Официјалните податоци покажуваат дека Македонија споредено со 32 држави во Европа е меѓу последните пет по безбедноста во сообраќајот. Во земјите од ЕУ, во просек има 5,2 жртви во сообраќај на 100.000 жители, а во Македонија има 7,1. Проценките се дека со системски напори и јасно утврдени надлежности на новата агенција, просечниот годишен број жртви од сообраќајки, долгорочно, за 10 до 15 години, би се намалил на 150. Инаку, покрај изгубените животи и тешко повредените, Македонија во сообраќајките годишно губи и 2,3 проценти од БДП.



Mercedes-Benz eActros



## ИСПОРАЧАНИ ПРВИТЕ ТЕСТ-ПРИМЕРОЦИ НА ЕЛЕКТРИЧНИОТ ACTROS

Пред две години Mercedes-Benz го претстави електрично задвижуваниот камион, од кој првите примероци се веќе испорачани на корисниците за тестирање во реални услови



Батериите на eActros се сместени во шасијата, а во зависност од напојувачот, потребно им е полнење меѓу 3 и 11 часа

Како финален чекор пред неговото сериско производство, германскиот гигант подготви 10 примероци на електричниот камион eActros со шасија со две и три оски кои во наредниот период ќе бидат подложени на интензивна експлоатација. Возилата се испорачани на партнерски компании од Германија и Швајцарија кои се занимаваат со разни дејности, со цел да се согледаат сите аспекти на работата на овој камион во различни услови и со различни надградби. За негов погон се користат нископодните портални оски ZF AVE 130 кои Mercedes-Benz ги вградува во хибридни автобуси и во автобусите со горивни ќелии, за оваа потреба адаптирани и подигнати за да се добие доволно висок клиренс. Во нив се интегрирани два електромотори со моќност од по 125 kW и вртежен момент од 485 Nm. Двата сета литиум-јонски батерии со вкупен капацитет од 240 kWh обезбедуваат автономија од околу 200 km.

Тестовите би требало да траат до половината на 2020 година, а сериското производство на овој електричен камион е планирано да започне во 2021 година.



Anemone Horse Trucks Scania S580

## ЗА ЛУКСУЗЕН ПРЕВОЗ НА КОЊИ



Во овој камион се е подредено на луксузот

Anemone Horse Trucks е холандска компанија која се занимава со преработка на камиони за превоз на коњи – ова е една од нивните посебни креации

Со користење на Scania шасија со S кабина со рамен под, Холанѓаните направија камион за луксузен превоз на коњи и нивните јавачи. Во него има место за 7 коњи, додека луѓето уживаат во пријатното сместување со туш-кабина и целосно опремена кујна. Овој камион располага со простории за патување и спиење, како и со голем простор за целокупната потребна опрема што се носи. Изборот падна на Scania S како нов модел на пазарот кој веќе стекна добра репутација. Anemone Horse Trucks и претходно имаше направено сличен камион со мотор од 500 коњски сили, но овој е опремен со силен V8 агрегат со 580 KS. Реално, од него немаше потреба бидејќи вкупната тежина не надминува 23 тони, но неговото вградување е работа на престиж на сопственикот на овој камион.

### MAN TGX Lion Pro

## Перформанси и комфор

MAN ја претстави лимитираната едисија TGX Lion Pro со раскошна опрема и атрактивен изглед

Наменет за сладокусците, дизајнот е навистина атрактивен и оваа специјална едисија камиони никаде нема да помине незабележано. Освен жар-црвената боја, се истакнуваат и лавот на MAN изведен во имитација на карбон и бројните хромирани додатоци. Нештата се уште подобри во внатрешноста на XXL кабина каде што на возачот и совозачот им се нуди максимален комфор. Седиштата изведени во комбинација од кожа и алкантара воздушно се потпрени, а возачкото седиште е и вентилирано. Вграден е напреден аудио-систем со 7-инчен екран, кабината има Nordic топлинска изолација, а ксенон главните и ЛЕД-дневните и задни светла се стандард. Како опција се нудат три дополнителни пакети. Real Style пакетот ги вклучува таканаречениот light-bar со четири рефлектори, хромираните предна и странична цевка со ЛЕД-светла, алуминиумските тркала и скалилата од нерѓосувачки челик. Пакетите Comfort и Premium Comfort се составени од дополнителна опрема за внатрешноста како што се фиоките на задниот сид со алуминиумски поклопци, апаратот за кафе, микробрановата печка, возачкото седиште кое се врти и слично.



Во MAN TGX Lion Pro се вградува само мотор од 500 KS



DAF XF 90<sup>th</sup> Anniversary Edition

## ВО ЧЕСТ НА 90-ГОДИШНИНАТА

Прославата на својот 90-ти роденден DAF Trucks ја започна со претставување на специјална серија од големиот XF

**Л**имитираната роденденска серија на XF од која ќе бидат направени 250 примероци (сите влекачи) ја носи ознаката 90th Anniversary Edition. На купувачите од континентална Европа тие ќе им бидат достапни во 4x2 конфигурација, а во Велика Британија и Ирска со 6x2 шасија. Сите ќе бидат опремени со најкомфорната Super Space кабина, Рассар MX-13 мотори со 530 KS и облагородени со ексклузивни дизајнерски елементи и посебен подарок – пакет. Внимание привлекува историското лого на компанијата кое е имплементирано на повеќе места надвор и внатре, како потсетник на долгогодишната традиција. Во опремата се вклучени ЛЕД-светла, странични прагови, алуминиумски тркала и неизоставната рог-сирена. Внатре се среќаваат: ладилник, микробранова печка, врвен аудио-систем со интегрирана навигација и друго.

Подарок-пакетот за купувачите вклучува кожена патна торба, стилизирана јакна со кожени детали, 90th Anniversary Edition цртеж потпишан лично од главниот дизајнер на DAF и уште некои ситници.



Заедно со CF-серијата, DAF XF е актуелен носител на титулата International Truck of the Year 2018



Женева 2018



## КВАЛИТЕТ НАМЕСТО КВАНТИТЕТ

Според многу нешта, најдобриот европски салон на автомобили и годинава беше полн со спектакуларни новитети

Се спушти завесата на годишнениот женевски салон на автомобилите. Организаторите ги сумираа впечатоците и мудро заклучија дека и покрај сите сомневања изложувачите се задоволни, а посетителите среќни. Бројките велат дека оваа најзначајна пролетна автoманифестација ја посетија 660.000 луѓе, за 4,5 % помалку од лани што резултираше со подобар квалитет – помалку гужва во ха-

лите, повеќе места за паркирање, подобар пристап до изложените автомобили. Според статистиката, 80 % од посетителите на салонот се вработени луѓе на возраст од 19 до 64 години, а 38 % изјавиле дека сакаат да купат автомобил во наредните две години. Околу 50 % од посетителите беа од Швајцарија, а останатите од целиот свет. За време на двата прес-дена 10.680 претставници на медиумите известуваа за 110-те премиери,

следејќи ги седумдесеттината прес-конференции. Како и секогаш и нашата екипа беше таму.

Наредното 89-то издание на салонот на автомобилите во Женева ќе се одржи од 7 до 17 март 2019 година, а ова се најинтересните новитети од оваа година.

На штандот на Mercedes се прашуваме дали Германците ги избројаа своите премиери во Женева, но не и која меѓу нив е најпривлечна. Без дискусија тоа беше 4-вратната купе-верзија на AMG GT, која беше звезда на салонот на автомобилите. Знаевме дека ќе се појави бидејќи токму тука лани ни беше претставен концептот што ја најавува, но не знаевме точно ниту како ќе биде спакувана ниту како ќе биде именувана. Официјалното име AMG GT 4-Door Coupe е неинвентивно, но е доволно описно за да го привлече вниманието. Во внатрешноста има пет седишта и луксуз што се очекува. За набројување на технологиите не треба да трошиме време, затоа ќе ги споменеме моторите. На врвот се 63 верзии со 4-литарски V8 битурбо мотори со 639 и 585 коњи. Посилната забрзува до сто за 3,2 секунди и постигнува максимални 315 километри на час, а и двете имаат систем за деактивација на цилиндрите и управување и на задните тркала. Интересна е третата верзија со новиот mild-hybrid мотор од серијата 53, кој располага со 435 бензински и 22 електрични коњски сили. Сите звезди се опремени со 9-степенa автоматика и погон на четирите тркала. Продажбата ќе започне летово, а за цените никој не праша.







Volkswagen I.D. Vizzion

Со студијата Mission E Cross Turismo, Porsche дефинитивно става печат на својата дизел-гама. Пред салонот на автомобилите во Женева имаше спротивставени информации за нејзината иднина, но сега сè е јасно. Овој целосно нов електричен модел не остава место за дилема за правецот во кој германскиот производител ќе ја развива погонската механика. Со своето појавување пријатно нè изненади сите нас, а така ќе биде и со купувачите. Тие за него ќе мора да чекаат барем до 2020 година, но како награда за трпението ќе добијат модерен и просторан 5-метарски кросовер со истакнати автомобилски карактеристики. Внатрешноста отстапува од спортското кон практичното, со импресивна количина



Audi A6



Skoda Vision X

Целиот свој женеvски настап Volkswagen го подреди на новиот член на своето I.D. семејство, електричниот седан Vizzion. Замислен е како повеќе од едноставното проширување на електричната гама и изведен е со визија да даде поглед кон една јасна иднина која вели дека автомобилот од тоа време ќе биде седан со 5,1 метар должина, со два електромотори со вкупно 306 коњски сили и автономија која со едно полнење на батериите ќе овозможи 665 километри. Ако во тоа идно време сè уште има такви на кои ќе им биде битна максималната брзина, тогаш ќе мора да се задоволат со 180 километри на час. Има место за четири патници, систем за целосно автоматизирано возење како и виртуелен асистент кој ги разбира гестикациите и гласовните команди на возачот. Со овој концепт Volkswagen генерално ја најавува содржината на сите идни електрични модели на марката, кои до 2025 година ќе бидат дваесеттина. Прв ќе биде хечбекот I.D. кој се очекува идната година, а веднаш по него ќе следуваат кросоверот Crozz и миниванот Buzz. Покрај нив се чинеше како да нема кој да ги гледа останатите премиери на Volkswagen во Женева.

Осмата генерација на успешниот Audi A6 го здогледа светлото на денот. Всушност, на рефлекторите на женеvскиот автосалон, но сеедно е каде неговите моќни линии изгледаат самоуверено. Така е заради адутите што ги кријат – технологиите од A8 со кои оваа лимузина ќе се бори со серијата 5 на BMW и E-класата на Mercedes. Следбеници-



Peugeot 508

те на конкуренцијата ќе кажат дека новиот A6 изгледа веќе видено, дури и здодевно, но во тоа нема ништо лошо. Основните црти му се добиени со еволуција на досегашниот облик со стилските елементи од A7 напред и A8 назад, додека внатрешноста располага со повеќе простор и луксуз да не заборавиме, совршено избалансиран со имплементирани технологии што ги споменавме. Нив ги има премногу за набројување, но никако не можеме да ги испуштиме полуавтономните можности. Разделени се во три пакети кои независно еден од друг помагаат при паркирање, возење во град и на автопат. Изненадувања во моторизацијата нема, барем не засега. Тоа го стори цената, која е позиционирана на 58 илјади евра.

технолозија во себе. Електричната погонска група која развива 600 коњски сили ги задвижува сите тркала, забрзувајќи го Mission E Cross Turismo до сто километри на час за 3,5 секунди. Од Porsche велат дека автономијата му е 400 километри, како и дека за полнење на батериите се потребни едвај 15 минути.

Спортското чувство, но во сосема друго светло владееше и на штандот на BMW. Главен протагонист беше концептот M8 Gran Coupe, за кој Баварците гордо истакнуваа дека го илустрира значењето на буквата M. Тоа во преводот на македонски се губи, но не и импресивниот стил и динамичноста со која зрачи овој модел. Не му е туѓ ниту лук-



сузот, кој кај него има поинаков аспект. M8 Gran Coupe е наменет да биде нов предводник на марката и затоа е екстремно поларизирачки во комбинирањето на нејзините вредности. Елеганцијата како една од нив, е имплементирана на сосема друго ниво, со високи примеси на егзотичност. Привлечноста на дизајнот е релативна во зависност од тоа кој гледа, но количеството вградена технологија ја распламтува фантазијата. Слично ќе биде и со перформансите, кои ќе бидат познати идната година кога ќе му дојде редот за сервиско производство.

Кросовер, но мал, имаше и Škoda. Засега како концепт во фаза на развој, тој ќе биде третиот ваков модел во понудата на чешкиот производител. За нијанса е поголем од своите браќа Volkswagen T-Roc и Seat Arona, но од нив и од сите други се разликува по иновативниот начин на кој се комбинираат погонските групи кои трошат различни горива: бензин, природен гас и струја. Моторот со внатрешно согорување е 1,5 литарски TSi и произведува 130 коњски сили. Хибридно е спарен со стартер-генератор и ги задвижува тркалата на предната оска. За задните тркала е наменет електромотор кој се активира кога е потребна поголема сила, а може и сам да го задвижува возилото. Двата резервоари за компримиран природен гас и оној за бензин обезбедуваат автономија од 650 километри, со 25 отсто помали емисии на штетни гасови. Освен перформансите, од Škoda не објавија други детали за овој погонски концепт, но не пропуштија да кажат дека сервискиот модел произлезен од него ќе се појави догодина, со класични погонски групи.

Трка на низ кросовер-пространствата ја нема завршено ниту Seat, но Шпанците решија да се посветат на исконските вредности на својата марка. Во тој поглед одвојувањето на Supra како засебен бренд беше вистинскиот чекор. По тој повод, тие нè почестија со електричната тркачка верзија на Leon, наречена Supra e-Racer. Революционерно замислен и ентузијастички изведен, тој може да се пофали со максимални 270 километри на час и забрзување до 100 км/ч за 3,2 секунди. Тоа му го овозможуваат четирите електромотори кои генерираат континуирани 408 и максимални 680 коњски сили. Батериите се сместени назад што ус-



BMW M8 Gran Coupe

ловува да има погон на задните тркала. Прв модел наменет за цивилна употреба под плаштот на новиот бренд е Supra Ateca, чиј дволитарски TSi мотор со 300 коњски сили во целост го оправдува името што го носи.

Појавувањето на новиот Peugeot 508 во Женева предизвика очекувани реакции. Оние што го гледаа во живо не можеа да се воздржат од коментарите во кои често се споменуваше зборот „германски“. Призвукот со кој се кажувааше тоа беше позитивен – со намера да се истакне дека сега полесно ќе се бори со конкуренцијата којашто владее во оваа класа. Можеби во Peugeot беа малку разочарани што поретко се слушаше дека има премиум карактеристики. Сепак, сатисфакција добија со комплиментите за динамичноста на изгледот. Импресивноста доаѓа и од внатрешноста која уверливо е пополнета и со некои видени, и со некои нови технологии. Помалите надворешни габарити не се одразија на просторноста, но ја трансформираа питомата семејна лимузина во автомобил кој мами воздишки.

Tesla Model X доби сериозен конкурент – Jaguar I-Pace. Летимичниот поглед на неговите спецификации дава до знаење дека е создаден да ја задржи репутацијата и да ја продолжи традицијата на британскиот производител. Иако има еколошки погон, спортските перформанси не се загрозеани. За нив се грижат два електромотори, по еден на секоја оска. Располагаат со 400 коњски сили, кои го забрзуваат до 100 километри на час за само 4,5 секунди. За перфор-

мансите и за потрошувачката на енергија наголемо придонесува и аеродинамиката. Пакетот батерии од 90 киловат-часа овозможува автономија од 475 километри. За полнење до 80 отсто од нивниот капацитет на класичен напојувач се потребни 85 минути. Идеалниот 50:50 распоред на тежината во комбинација со воздушното потпирање обезбедува стабилност и комфор на ниво на спортска лимузина. Што се однесува на дизајнот на првиот електричен модел во историјата на Jaguar, нема никакви дилеми.

Амбиции за Европа имаат и Индијците од Tata, кои годинава настапија на салонот во Женева по 20-ти пат. За јубилејот тие го подготвија електричниот седан наречен EVision. И покрај скептичноста на публиката сите присутни се согласија дека има симпатични линии кои потсетуваат на кросовер. Индијците за него не соопштија многу детали, но е познато дека ова возило е поставено на нова флексибилна платформа. Должината од 4,4 метри го сместува во класа во која Tata нема никакви шанси за пазарен настап во Европа, па така и тој ќе се придружи во анализите на компанијата на бројните слични проекти покажани овде за овие две децении.

Швеѓаните од Volvo не се Јапонци и гордо настапија со својот караван V60. За нив овој модел е од суштинско значење и затоа за него ги искористија сето свое знаење и умешност. Технички дели многу работи со поголемиот V90, а дизајнерски со целата нова гама. Целејќи на премиум-купува-



Cupra e-Racer



Tata EVision





Lexus UX



GFG Style Sybilla

чите на кои им се здодедни германските конкуренти, Volvo V60 им нуди еден поинаков поглед на светот во кој владеат новите технологии, пред сè безбедносните, но во овој случај со изразена практична употребливост на возилото на кое караванската каросерија природно му прилега. Широката гама погонски опции вклучува и две хибридни, како патоказ дека во иднина автомобилите на Volvo ќе бидат сè почести и наместо нас ќе се грижат за човековата околина. Со слични карактеристики ќе биде и лимузината со истата ознака, а понудата ќе биде дополнета и со полутеренската Cross Country изведба која ќе се појави налето.

Затоа, во Toyota ништо нè сокрија во врска со новата генерација на Auris. Напротив, гордо истакнаа дека со него започнува пресвртот во моторната понуда. Имено, ако досега беше модерно да се споменува дека во понудата повеќе ќе нема дизели и дека на нивно место ќе дојдат хибриди, Toyota со Auris започна тоа и да го спроведува. Така, новата генерација на хечбекот нема дизел-мотори, но има две хибридни верзии. Купувачите ќе можат да бираат помеѓу 1,8 литарскиот со 122 коњски сили и посилен дволитарски кој нуди 180 коњи. Основниот и единствен друг мотор во понудата и понатаму е турбо-бензинецот со зафатнина од 1,2 литри и 116 коњски сили. За Auris засега не е планирана plug-in верзија, бидејќи во Toyota сметаат дека тоа е непотребно кај ваков модел. Што се однесува на дизајнот, тој е сосема нов. Невообичаено е привлечен и спортски, со повеќе истакнати стилски детали отколку досега. Платформата е истата од C-HR и Prius, заради што каросеријата е подолга за 40, а пониска за 25 милиметри. Поголемото меѓусебно растојание нуди повеќе место во внатрешноста и во багажникот. Во новиот Auris ќе се среќаваат бројни системи за помош на возачот, од кои поголемиот дел сервиски во сите негови изведби. Ќе се произведува во Велика Британија, а продажбата ќе му започне во втората половина од годината.

Нови пазарни пространства реши да освојува и Lexus, и тоа со чисто мајсторство. Од компанијата уште лани официјално потврдија дека UX-концептот ќе заврши во сервиско производство, но не кажа кога тоа ќе се случи. Навикнати да чекаме подолго, неговото појавување на салонот на

автомобилите во Женева беше изненадување. Пријатно, се разбира, бидејќи многу од линиите на концептот се задржани. Овој модел на Lexus чија ознака значи User Experience има задача да привлече помлади купувачи заради што беше потребен поагресивен изглед. На тоа ќе се надоврзат одличната управливост, храбриот дизајн на внатрешноста и за оваа големина богатата опрема. Направен е на нова платформа која му обезбедува пониско тежиште, а во понудата ќе биде со повеќе погонски варијанти. Дека меѓу нив нема дизели, не треба да споменуваме.

Со фантастичните звуци на 2Cellos, Rimac Automobili го претстави својот нов суперавтомобил. За разлика од претходникот, тој го нема зборот Concept во ознаката. Тоа навестува дека развојниот пат на идејата на хрватскиот иноватор Мате Римац се ближи кон своето финале. Ова е потврдено и со спецификациите на неговото електрично ремек-дело. Иако потсетува на претходниот Concept\_One, Римац тврди дека новиот модел е развиен од нула. Преземена е само идејата за креирање врвен автомобил кој ги предизвикува границите на крајните можности. Затоа, звучи неверојатно што оваа еколошка ракета како што ја нарекоа хрватските медиуми има дури 1.914 коњски сили и забрзува до сто километри на час за 1,97 секунди. Максималната брзина му изнесува теоретски 412 километри на час.

Британскиот David Brown Automotive го претстави својот трет проект. Станува збор за Grand Tourer моделот во една класична визија карактеристична за оваа

компанија. Според нејзините челни луѓе тој треба да биде највозбудливиот автомобил што ќе го направат. Заради тоа му дадоа име Speedback Silverstone Edition со кое недвосмислено се навестуваат извонредните перформанси. За нив е задолжена механиката од Jaguar XKR, чиј агрегат од 600 коњски сили ќе го лансира до максимални 250 километри на час. Ќе се произведува рачно, во ограничена серија од само 10 примероци. Соодветна на приказната за овој ексклузивен автомобил со суперлукузна внатрешност наменет за елитна група купувачи е и неговата цена од 620 илјади фунти.

Џорџето Џуцаро годинава ќе го прослави својот 80-ти роденден, но не престанува да работи. Тој со помош на својот син Фабрицио за ова издание на женеvскиот автошоу креираше електричен седан со ознака Sybilla. Замислена и изведена во негов стил, оваа студија се карактеризира со уникатни конструктивни решенија. Отворањето на вратите е сосема неконвенционално, а предниот ветробран кој се поместува кон напред за цели 75 сантиметри, всушност, е голем стаклен покрив. Четирите патници ќе ги вози автономен систем, а автомобилот преку вграденото стоп-светло на предниот дел ќе ги известува пешаците дека застапува за безбедно да можат да ја поминат улицата. Иако впечатлив, покрај сето ова, дизајнот на оваа 5-метарска футуристичка лимузина се чини сосема небитен.

Самата вест дека потполно нов производител подготвил автомобил со 1.800 коњски сили звучи бомбастично. Желбата да се види какво чудо е тоа, многукратно се зго-



PAL-V Liberty



лемува кога ќе се дознае дека станува збор за компанија која се занимава со производство на накит. Токму таква е приказната за Corbellati Missile, кој навистина е ракета на тркала. Под каросеријата од јаглеродни влакна се крие 9-литарски V8 монструм со кој наводно може да постигне повеќе од 500 километри на час. Тоа никој го нема испробано, а прашање е дали воопшто некој ќе може. Мистерија беше и остана и самото потекло на овој автомобил, за кој не се знае каде е направен.

Трендот кој започна лани продолжи и годинава – свое место на салонот во Женева имаа и летачките автомобили. Прашувалјќи се дали е ова иднината на урбаниот транспорт, посетителите љубопитно го разгледуваа експонатот на холандската фирма PAL-V. Наречен е Liberty со цел да асоцира дека неговите летачки можности ќе нè ослободат од денес вообичаените сообраќајни метежи и тоа во не толку далечна иднина, како што тврдат неговите креатори. Развиван и тестиран е десет години, а првиот лет со него е направен уште во 2011 година. Во основа е жироплан со три тркала кој без проблем може да сообраќа по патиштата, за што доказ требаше да биде прикачената регистарска табличка. Во воздух го креваат склопливите елиси налик на оние кај хеликоптерите, а трансформацијата трае 5 до 10 минути. Иако од компанијата тврдеа дека е подготвен за сериско производство, не

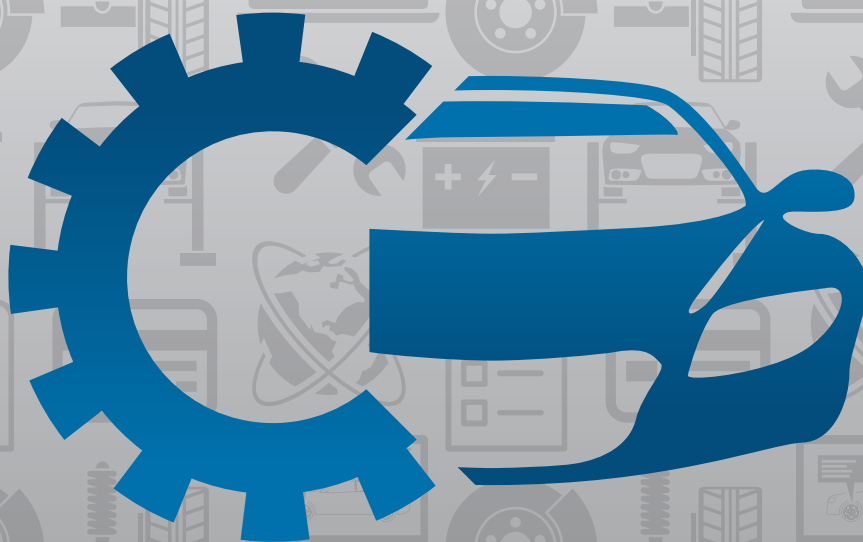


David Brown Speedback Silverstone Edition

објавија скоро ништо од техничките детали за него. Единствено што кажаа е дека е опремен со два авионски Rotax-мотори приспособени да ги исполнуваат законските норми и за патен и за воздушен сообраќај. Гордо истакнаа и дека очекуваат процесот на хомологација да заврши идната година. За него веќе се примаат нарачки, а неговата цена ќе изнесува 400 илјади долари.

За оние кои повеќе сакаат да останат на цврсто тло, Lamborghini во соработка

со канадскиот специјалист Cervelo креираше уникатен велосипед. Не е наменет за протнување низ градските гужви туку за уживање во долги триатлонски возења и целосно го оправдува амблемот на раздразнетиот бик. Чудниот изглед на телото е добиен по 180 часа тестирања во аеродинамичен тунел. Врвните компоненти прават да биде вреден примерок со кој се постигнуваат елитни перформанси. Ќе бидат направени само 25 примероци кои ќе чинат мало богатство (по 20 илјади долари секој).



## 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 •

# Италија

## Ограничувања на превоз на стока во 2018 година

**Возила:** Товарни возила со овластена вкупна тежина над 7,5 т

**Област:** На национално ниво

### Забрана

- Неделите во јануари, февруари, март, април, мај, октомври, ноември и декември од 9 до 22 ч.
- Неделите во јуни, јули, август и септември од 7 до 22 ч.
- Државни празници и денови на густ сообраќај:

6 јануари	9 – 22 ч.
30 март	14 – 22 ч.
31 март	9 – 16 ч.
2 април	9 – 22 ч.
3 април	9 – 14 ч.
25 април	9 – 22 ч.
1 мај	9 – 22 ч.
2 јуни	8 – 22 ч.
30 јуни, 7, 14 и 21 јули	8 – 16 ч.
27 јули	16 – 22 ч.
28 јули	8 – 22 ч.
3 август	14 – 22 ч.
4, 11 и 15 август	8 – 22 ч.
18 и 25 август	8 – 16 ч.
1 ноември	9 – 22 ч.
8, 25 и 26 декември	9 – 22 ч.
23 декември	9 – 14 ч.

Ако елементот на тракторот на комбинирано возило е управуван без полуприколката, горната граница на тежината дадена погоре важи само за тракторот, а ако тракторот не е дизајниран за товар, тежината на кутијата е онаа што се применува.

За возила кои пристигнуваат од друга земја или од Сардинија, кои поседуваат документација што го потврдува потеклото на пратката, почетокот на забраната се одложува за четири часа. Во случај на возило што пристигнува од странство само со еден возач, чиј дневен одмор, како што е пропишано во регулативата CE 561/2006, се совпаѓа со овој четиричасовен период, периодот на одморање од четири часа ќе започне на крајот од времето за одмор. За возила што патуваат во друга земја, со документација која ја потврдува дестинацијата на пратката, крајот на забраната се пролонгира за два часа. За возилата што патуваат во Сардинија, со документација која ја потврдува дестинацијата на пратката, крајот на забраната се пренесува за два часа.

Крајот на забраната е донесен за четири часа за возилата што се упатуваат кон националните интерпорти (Болоња, Падова, Верона Квадрате Европа, Торино –Орбасано, Ривала Скривија, Тренто, Новара, Домодосола и Парма – Фонтево), интермодални терминали (Бусто Арсицио, Милан – Рогореда и Милано – Сместаменто) или аеродроми за извршување на воздушен товарен транспорт и кои превезуваат стока наменета за извоз. Се применува и за возила што носат празни товари (контејнери, разменувачи, полуприколки) наменети за извоз преку исти интермодали, интермодални терминали или аеродроми, како и оние што треба да се утовараат на возовите под услов да ја носат релевантната документација (пратка налози) со која се потврдува дестинацијата на стоката. Истите одредби се однесуваат на возила што се вклучени во комбиниран железнички или морски пат, доколку тие ја носат релевантната документација

која ја потврдува дестинацијата на пратката, како и потврда за резервација или билет за патувањето.

За возилата што патуваат во Сардинија, кои пристигнале од друг регион на националната територија и кои ја носат документацијата за потврдување на потеклото на пратката, почетокот на забраната се одложува за четири часа. Со цел да се поттикне интермодалниот транспорт, истото отстапување се применува и за возила кои патуваат во Сицилија, кои пристигнале со ферибот од друг регион на националната територија, со исклучок на оние кои пристигнуваат од Калабрија, под услов да ја носат релевантната документација која го потврдува потеклото на пратката.

Ограничувањата за возење не се применуваат на возилата на Сардинија, кои патуваат директно до пристаништето за издвојување на ферибот во друг регион на националната територија, под услов да ја носат релевантната документација која ја потврдува дестинацијата на пратката, како и потврда за резервација или билет за ферибот. Истата дерогација се однесува на возилата на Сицилија, кои патуваат директно со ферибот во друг регион на националната територија, со исклучок на Калабрија.

Земајќи ги предвид сообраќајните проблеми предизвикани од надградбата на автопатот Салерно – Реџо Калабрија и тешкотиите поврзани со траектните операции до и од Калабрија, со исклучок на случаите наведени во двата претходни параграфи, почетокот и крајот на забраната се одложува и се доставува, соодветно, за два часа за возила што пристигнуваат или заминуваат во Сицилија, под услов возачите да имаат документација која го потврдува потеклото или дестинацијата на пратката.

Во однос на горенаведените прописи, треба да се забележи дека возилата што пристигнуваат или одат во Република Сан Марино или Ватикан се сметаат за возила што пристигнуваат или одат во регионите на националната територија.



### Исклучоци:

- Возила за јавни услуги што се користат во итни случаи или возила што превезуваат материјал потребен за итна употреба (противпожарна служба, цивилна заштита итн.),
- Воени, италијански возила на Црвен крст и полиција,
- Возила што припаѓаат на компании кои поседуваат патишта или имаат концесии за нив и имаат итни причини за таквиот транспорт,
- Комунални возила кои имаат ознака „Општинско одделение за патишта“,
- Возила на Министерството за пошти и телекомуникации, со ознака „PT“ или „Poste Italiane“,





- Радио / телевизиски возила што се користат за итни услуги,
- Возила кои превезуваат гориво за дистрибуција и потрошувачка,
- Возила што превезуваат животни за овластени натпревари што ќе се одржат во наредните 48 часа или што се случиле во претходните 48 часа,
- Возила што превезуваат прехранбени производи за набавка на воздухоплови, или оние кои превезуваат мотори и резервни делови за воздухоплови,
- Возила што превезуваат прехранбени производи за снабдување на трговска морнарица и кои се покриени со соодветна документација,
- Возила кои превезуваат само весници и периодични изданија,
- Возила што превезуваат само производи за медицинска употреба,
- Возила што превезуваат само млеко (со исклучок на трајно млеко за конзервација). Овие возила мора да бидат опремени со зелени панели широки 50 см и височина 40 см, со мала буква „d“ отпечатена во црно и со висина од 20 см, прикачена на видлив начин од двете страни и од задната страна,
- Земјоделски возила што се користат за превоз на стоки, кои патуваат по патишта што не се дел од националната патна мрежа,
- Цистерни што превезуваат вода за домашна употреба,
- Возила што се користат за чистење на септички јами и одводи,
- Возила што превезуваат лесно расипливи прехранбени производи според режимот на АТП,
- Возила што превезуваат лесно расиплива стока како што се свежо овошје и зеленчук, свежо месо и риба, сечено цвеќе, живи животни наменети за колење или пристигнување од странство, како и преработени производи по колење на животни, кокошки за одгледување, свежи млечни производи, деривати на свежо млеко и сперма. Овие возила мора да бидат опремени со зелени панели широки 50 см и височина 40 см, со мала буква „d“ отпечатена во црно и со висина од 20 см, прикачена на видлив начин од двете страни и од задната страна,
- Возила што се враќаат во седиштето на компанијата под услов тие да бидат на растојание од најмногу 50 км од седиштето, кога започнува забраната за возење и да не патуваат по автопатската мрежа.
- Следните возила се исто така исклучени доколку имаат овластување од префекторатот:
  - Возила што превезуваат стоки кои поради својата природа се подложни на брзо расипување или на климатски или на сезонски фактори и мора брзо да се транспортираат од местото на производство до местото на чување или продажба и возила што се користат за транспорт на добиточна храна,
  - Возила што превезуваат стока во случаи на апсолутна неопходност или вонредна состојба во врска со работата што е опфатена,
  - Земјоделски возила што се користат за превоз на стоки, кои патуваат на националната патна мрежа.

Првите две категории возила мора да бидат опремени со зелени панели широки 50 см и високи 40 см, со мала буква „d“ отпечатена во црно и со висина од 20 см, прикачена на видлив начин од двете страни и од задната страна.

Префектите може исто така да достават привремено овластување, кое важи не подолго од четири месеци, на возила што снабдуваат саеми, пазари или културни настани.

### Исклучоци

Барањето за отстапување мора да биде поднесено навремено (најмалку 10 дена однапред) до префектурата на појдовната покраина. Префектурата може, откако ќе ја провери валидноста и итноста на причините дадени во врска со локалните и општите услови на патот, да издаде овластување кое го покажува: периодот на важност (кој не смее да надмине шест месеци), регистарскиот број на возилото, појдовни и пристигнувачки места, пат кој треба да се следи, транспортираниот материјал.

За странските возила, барањата за исклучоци мора да бидат адресирани од страна на снабдувачот или примачот на стоката до префектурата на покраината на местото на влез во Италија. Префектите мора да ги земат предвид, покрај причините за итност и за расиплива природа на стоката, растојанието до крајната дестинација, видот на патувањето и локацијата на релевантните служби на границата. По аналогија, за возилата што доаѓаат од Сицилија или се упатени кон нив, префектите мора да ги земат предвид тешкотиите кои произлегуваат од специфичната географска положба на Сицилија и времето потребно за премин на ферибот.

За време на периодите на забрана за возење, префектурите на чија територија се поставени царинските пунктови, можат како постојана мерка да одобрат возила што пристигнуваат од странство за да возат до паркинзите (автопатиштата) сместени во близина на границите.



### Транспорт на опасни материи

**Возила:** Возила што превезуваат опасни материи од класа 1, без оглед на тежината на возилото

**Област:** На национално ниво

**Забрана:** Во дополнително на датумите наведени погоре, викендите меѓу 26 мај и 9 септември, од сабота од 8 до 24 часот

### Исклучоци

Исклучоците може да се доделат врз основа на мотив од апсолутна потреба или вонредна ситуација, за работи од национално значење што ја опфаќаат работата дури и на државните празници. Овластувањето ќе биде ограничено на патиштата со мал обем на сообраќај и на општините во непосредна близина на работното место за кое станува збор. Во сите случаи, во оние денови кога туристичкиот сообраќај е максимален во одредениот регион, нема да се дозволи дерогација.

Извор: CONFETRA

МОЖНОСТ ЗА  
ПОВРАТ  
НА ДДВ



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

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

ИНФО

## Австрија

### Државни празници во 2018 година

1 јануари	Нова година
6 јануари	Водици
2 април	Велигден понеделник
1 мај	Ден на трудот
10 мај	Ден на вознесение
21 мај	Духовден
31 мај	Корпус Кристи
15 август	Успение на Пресвета Богородица
26 октомври	Национален ден
1 ноември	Ден на сите светци
8 декември	Безгрешно зачнување
25 декември	Божиќ
26 декември	Свети Стефан



## Словенија

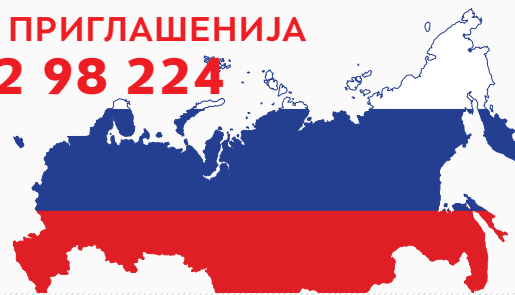
### Државни празници во 2018 година

1 јануари	Нова година
2 јануари	Нова година
8 февруари	Ден на словенечката култура
1 април	Велигден
2 април	Велигден
27 април	Ден на востанието од 1941
1 мај	Ден на трудот
2 мај	Ден на трудот
25 мај	Ден на независноста
15 август	Успение на Пресвета Богородица
31 Октомври	Ден на реформацијата
1 ноември	Ден на сите светци
25 декември	Божиќ
26 Декември	Свети Стефан

Извор: Giz Intertransport

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 12/2018

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	179.00	-	179.00
Андора	EUR	1.108	1.173	0.972
Аргентина	ARS	-	-	18.295
Ерменија	AMD	450.00	470.00	440.00
Австрија	EUR	1.182	1.332	1.134
Белорусија	EUR	0.539	-	0.552
Белгија	EUR	1.382	1.457	1.391
БиХ	BAM	2.16	2.21	2.16
Бразил	BRL	4.19	-	3.38
Бугарија	BGN	2.11	2.39	2.15
Чиле	CLP	768	802	552
Хрватска	HRK	9.43	9.99	8.91
Чешка	CZK	30.34	32.44	28.80
Данска	DKK	10.29	10.98	8.79
Естонија	EUR	1.259	1.299	1.219
Финска	EUR	1.436	1.514	1.319
Франција	EUR	1.463	1.519	1.378
Грузија	GEL	2.37	2.55	2.25
Германија	EUR	1.302	1.497	1.165
Грција	EUR	1.487	1.732	1.273
Унгарија	HUF	357.00	-	363.00
Ирска	EUR	1.379	-	1.279
Италија	EUR	1.585	-	1.453
Јапонија	JPY	158.50	148.10	126.00
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.229	1.284	1.134
Литванија	EUR	1.200	1.269	1.133
Луксембург	EUR	1.142	1.197	1.010
Македонија	MKD	65.50	67.50	58.00
Мексико	MXN	18.99	-	18.45
Молдавија	MDL	17.67	18.26	15.75
Црна Гора	EUR	1.250	1.320	1.110
Холандија	EUR	1.634	1.745	1.334
Норвешка	NOK	15.53	16.52	14.52
Перу	PEN	3.18	3.68	2.65
Полска	PLN	4.58	4.89	4.48
Португалија	EUR	1.506	1.549	1.323
Романија	RON	4.98	5.07	5.04
Русија	RUB	41.75	-	40.28
Србија	RSD	142.90	-	151.90
Словачка	EUR	1.308	-	1.170
Словенија	EUR	1.272	1.380	1.219
Шпанија	EUR	1.213	1.353	1.142
Шведска	SEK	14.26	14.86	14.21
Швајцарија	CHF	1.435	1.640	1.600
Турција	TRY	5.66	5.67	5.14
Украина	UAH	29.08	30.38	26.88
В. Британија	GBP	1.197	1.305	1.226
САД	USD	0.676	-	0.787
Уругвај	UYU	50.40	52.30	40.40

## КАМИОНИ



### Продавам

**Волво ФХ 13 480**, од 2007 година, со фул-опрема, во одлична состојба, нерегистриран, со поминати 950.000 км.

**070/242-898**

**Волво ФХ 440**, во одлична состојба, со направен сервис. Возилото е од 2008 година.

**078/710-317**

**Волво ФХ 12**, од 1998 година, влекач во перфектна состојба, цена 5.000 евра.

**070/246-891**

**Волво влекач 440**, еуро 5, од 2008 година, може комплет со приколка Шмитц, од 2004 година, мега.

**078/215-729**



**ДАФ ХФ соло**, од 2000 година, со ретардер, клима, 14.650 кг носивост, должина 7,8 м.

**076/239-486**

**ДАФ ХФ**, еуро 5, од 2007 година, на БГ таблички, редовно одржуван во добра состојба.

**078/938-575**

**МАН 19.403**, во добра состојба, комплет со приколка, кипер, може и замена за автомобил.

**071/342-369**

**МАН 8.163**, од 1999 година, носивост 2.610 кг, со зафатнина на моторот 4.580 цм, маса на возилото 4.880 кд, ремонтиран мотор, во одлична состојба, церада, добри гуми, регистриран до 5.4.2018 година. Цена 7.000 евра + ДДВ.

**070/373-204**

**МАН 18.400 и цистерна Мекерон**, со сите сертификати, со поминати оригинални 600.000 км.

**070/226-020**

**МАН 19.414**, од 1999 година, нема регистрација, со приколка 33 кубика.

**072/579-309**



**МАН 14.225**, со термокинг и рампа, од 2004 година, со поминати 650.000 км, во одлична состојба.

**070/327-955**

**МАН ТГА**, може и замена.

**070/510-996**

**МАН 19 464**, од 2000 година, со ретардер и средни гуми.

**070/242-898**

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

**078/727-474**

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

**070/211-733**

**Мерцедес 8 14**, од 1997 година, регистриран, со нови гуми, должина 6,20 м, добра состојба.

**072/599-556**

**Мерцедес Бенз 12 13**, кипер.

**075/454-931**

**Мерцедес Актрос 32 40**, миксер 8х4, од 2000 година, девет кубика, со поминати 330.000 км, ново буре, сменето пред две години, многу сочуван, нов увоз, сменети се сите амортизери и сите спони во Мерцедес сервис, може и без буре или со наместен кипер сандак.

**070/304-271**



**Мерцедес Бенз Атего**, во одлична состојба, од 2004 година, ладилник кој функционира автоматски и кој може да се извади и да му се стави сандак со церада, со поминати 279.000 км, регистриран цела година.

**078/727-474**

**Мерцедес Бенз 12 13**, одлично сочуван, со нови гуми.

**078/390-635**

**Мерцедес Атего**, во одлична состојба. За повеќе информации на тел.

**070/501-771**

**Сканија 124.420**, еуро 3,420 кс, со нови гуми, нови дискови, нов интеркулер, нова турбина, нови инјектори и вебасто, клима, ретардер и компресор.

**075/414-717**

**Сканија Р420**, влекач, со полуприколка, од 2002 година.

**070/207-063**

## АВТОБУСИ



### ПРОДАВАМ

**МАН автобус високотуристички**, од 2002 година, во екстра-состојба, еуро 3 мотор, 460 кс, со клима, темпомат, нови гуми, клима, аудио, видео-опрема, комплетно реновиран.

**078/432-817**



**Санос автобус**, од 1991 година, со полуавтоматски менувач и 350 кс мотор, во одлична состојба.

**078/276-029, 072/276-029**

**МАН Р08**, од 2004 година, со 57 седишта, ВЦ, апарат за кафе, нови седишта, направен комплетен сервис, вози за Германија. За повеќе информации на:

**070/321-098, 071/214-000**

## ДЕЛОВИ



**Приколка**, нисконосечка, тандем со 12 гуми, носивост 10 тони.

**070/304-271**

**Камионски гуми Ауфине.**

**072/311-114**

**Приколка марка Кесброхер**, во одлична состојба.

**070/227-264**

**Сандак за четириосовинец**, како нов, со помошна и клип.

**078/727-474**

**Нисконосечка приколка Сомер**, од 2000 год.

**070/207-063**

**Полуприколка Кроне**, на платформа, регистрирана до април 2018, гуми сите нови 100 %, комплетно средена за на пат без замени.

**075/281-679**

**Кроне**, од 2002 година, максима 1200, регистрирана, во одлична состојба и Шмитц од 1998 година.

**070/320-740**

**Делови за камион Мерцедес.**

**070/666-410**

## 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:

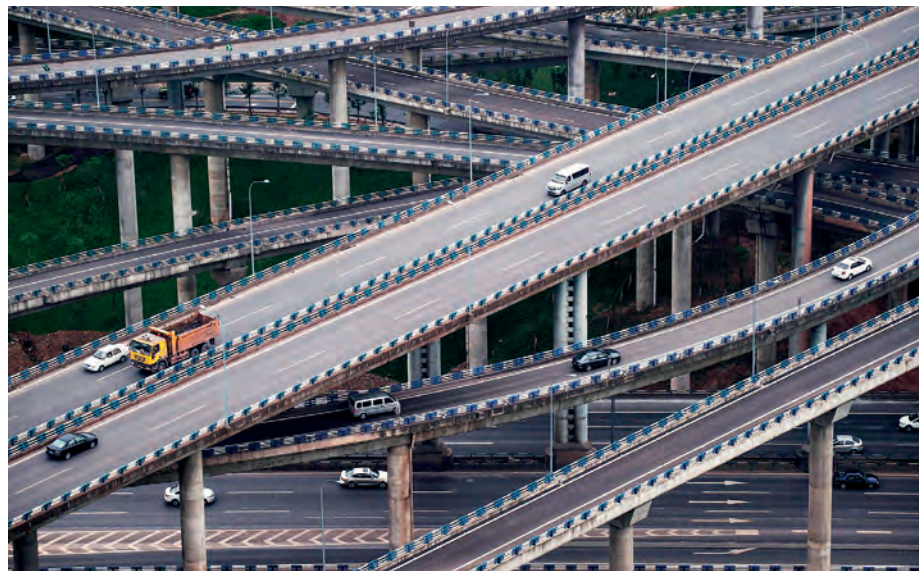
**bizkontakti@yahoo.com**

Внесете го Вашиот телефон или e-mail адреса.



Инженерско и сообраќајно чудо

## ВО КИНА Е НАПРАВЕНА НАЈКОМПЛЕКСНАТА „КЛУЧКА“



Овој своевиден „сообраќаен лавиринт“, со пет слоеви и поврзани дваесет повеќенасочни патишта, е вистински кошмар за возачите

Светкото градежно и сообраќајно чудо од Кина – „клучката“ Хуангџуеван, која е пуштена за сообраќај во минатата година, ја претставува веројатно најкомплексната крстосница на

светот. И сликите и снимките тоа јасно го покажуваат, а оние што ја виделе – се катгорични: изгледа фасцинантно збунувачки, како чинија полна со шпaгeти, но сепак, спојува многу места. Изградбата на „клучката“ Хуангџуеван траела осум години, а таа се наоѓа во југозападниот дел на Кина, во близина на градот Чонкинг, каде што ги поврзува градот, автопатот и аеродромот и се очекува дека во голема мера ќе го олесни сообраќајот за осумте милиони жители од овој кинески град.

Станува збор за своевиден бетонски лавиринт, кој има пет нивоа за сообраќај и поврзува дваесет повеќенасочни патишта. Највисокото ниво се наоѓа на 37 метри над земјата, а дури 15 рампи ги насочуваат автомобилите во лавиринтот, во осум насоки. И од самите овие бројки секому ќе му се заврти во главата, но локалните власти велат дека биле принудени да изградат ваква сложена структура со цел да ги поврзат најважните делови на градот. Сликите од оваа клучка станаа популарни на социјалните мрежи и додека некои се импресионирани, други ја нарекуваат најлошиот кошмар за возачите бидејќи ако го пропуштите излезот, ќе мора да возите многу долго за повторно да можете да се исклучите. Едноставно, не помагаат ни системите за навигација!

Ј.С.Б.

## ВИЦОВИ

Разговор со таксистот по завршеното возење:

- Колку треба мајсторе?
- Сто денари!
- Еве ти 50!
- Зошто само 50?
- Па и за тебе да не сакаш да платам?

Ботка му телефонира на Боки:

- Добро бе кај си, седум саат бидна.
- У кафана...
- Па кога ќе си доаѓаш?
- Еве само да се расположам... Нели рече да не ја пренесувам нервозата дома!

Одиш во теретана, вежбаш, другиот ден сè те боли!

Одиш во кафана, препиваш, другиот ден само глава те боли!

Боки во цвеќара:

- Дајте ми еден најубав и најскап букет за жена ми Ботка!
- Цвеќарката:
- Претпоставувам за годишница ви е?
- А не, не е. За неделнина ми е!
- Каква ви е таа неделнина?
- Па, една недела не сум се вратил дома од кафана!

Продавач на лотарија на плоштад:

- Купете си грепка, може да добиете еден милион денари!
- Остави ме бе, не сакам ништо да добијам!
- Имам и такви!

Ротвајлер се вовлекол во некоја болница и успеал за само еден саат да излекува дури шест пациенти: двајца со проблем во крстот, тројца со запек и еден со низок крвен притисок!

Треполн автобус. Во задниот дел одеднаш некој се провикнува:

- Има ли доктор во автобусов да помогне!!!
- Имааа, идам веднаш - одговара еден човек и брзо се пробива низ гужвата.
- Ај докторе помагај. Болест на грлото со седум букви!

Врв на машка верност: трипати женет, а швалерката му е една иста!

Туркаат четворица другари „Југо“ по улица, а постар човек од страна ги гледа и ги прашува:

- Што е бе дечки, не пали, а?
- Не бе, пали, ама се брзаме!

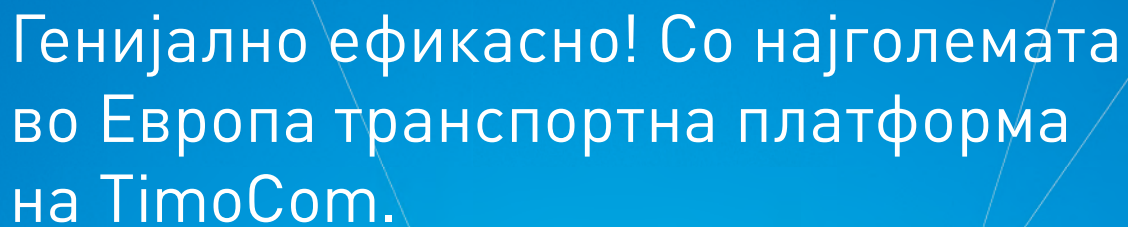


Си разговараат двајцата другари, возачите Боки и Коки:

- Знаеш Боки има нешто убаво и во тоа да страдаш од предвремена ејакулација. - Е што има во тоа убаво бе Коки?
- Има, има! Убавото е во тоа што уште пред жената да ти каже дека ја боли главата - ти веќе си пушиш цигарче на тераса!

Се сретнале двајцата пријатели Боки и Коки по многу години.

- Кажи брат, дали се ожени со онаа, убавата Ботка или продолжи сам да готвиш, чистиш, переш?
- И едното и другото, брат!



- Сега и до 4 седмици бесплатно тестирање!**

[mk.timocom.com](http://mk.timocom.com)