

# TRANSPORT LOGISTICS

ИНФОРМАТИВЕН И

ИНТЕРВЈУ

ЛЕФТЕР АНДОНОВ

Управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ - АМЕРИТ

НАШ ПРИОРИТЕТ СЕКОГАШ  
СЕ ТРАНСПОРТЕРИТЕ И  
НИВНОТО УСПЕШНО РАБОТЕЊЕ

## АКТУЕЛНО

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ ја збогатува понудата на услуги

„ЕКСПЕРТИЗА АМЕРИТ“ ЗА ПРОЦЕНКА НА  
ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА И НЕДВИЖЕН ИМОТ

## ТЕМА НА БРОЈОТ

Транспортерите се мачат со обновата на возниот парк

ПОСАКУВААТ СУБВЕНЦИИ, А СЕ РАДУВААТ НА  
ЦЕМТ-ДОЗВОЛИ, ЛИЗИНГ И ПОВОЛНИ КРЕДИТИ





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.





# МЕСЕЧНА РАТА ВЕЌЕ ОД 990 €



ФОТОГРАФИЈЕ СЕ ОД ИНФОРМАТИВЕН КАРАКТЕР



\* СО 20% УЧЕСТВО НА 72 МЕСЕЧНИ РАТИ





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  
 Ул. '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

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ ја збогатува понудата на услуги

**„Експертиза АМЕРИТ“ за проценка на транспортни средства и недвижен имот**

## 12 АКТУЕЛНО

Министерството за транспорт и врски во соработка со Фондот за иновации  
Нов софтвер ќе ги распределува дозволите и лиценците за транспорт

## 17 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

По шестгодишна изградба  
Автопатот Демир Капија – Смоквица пуштен во сообраќај

- 18 Оптимистички најави за една од најизвиканите патни давачки кај нас  
Цената на патарините ќе остане иста и во летната сезона
- 19 Според најодговорните од Владата за инфраструктурните зафати во државата  
Годинава градежна експанзија од 270 милиони евра за патиштата

## ТЕМА НА БРОЈОТ



9

Транспортерите се мачат со обновата на возниот парк

**Посакуваат субвенции, а се радуваат на ЦЕМТ-дозволи, лизинг и поволни кредити**

## 20 ТРАНСПОРТНА ЕКОНОМИЈА

Интернет-аукциите и нивното значење (1)  
Виртуелни пазари за продавање и купување на производи и услуги

## 22 ЦАРИНА

Од Програмата за контрола на извозот и граничната безбедност (EXBS) на САД  
Царински службеници одликувани со благодарница и значка

- 23 Одбележани 26 години самостојна и независна Царинска управа на Република Македонија  
Најавени олеснувања за бизнисот, за модернизација и спојување на граничните премини со соседите

## 24 МЕТРОПОЛА

Нова фаза во развојот на скопскиот јавен градски превоз

## ИНТЕРВЈУ



13

Лефтер Андонов,  
управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ

**Наш приоритет секогаш се транспортерите и нивното успешно работење**

Подготовки за воведување еколошка автобуска база во метрополата

## 26 МЕРИДИЈАНИ

На априлскиот форум на ИРУ што се одржа во Амстердам

Иднината на транспортот е во побрзо прифаќање на иновациите и дигиталните услуги

- 27 Во рамките на кампањата со која ИРУ го одбележува 70-годишното постоење  
Патниот транспорт низ очите на еден скејтбордер

## 28 БЕЗБЕДНОСТ

Со новата пролетна едукативна кампања на РСБСП

Апел да се разбудат позитивните навики во сообраќајот!

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

**АМЕРИТ**  
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

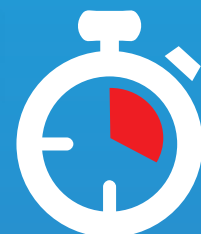
Адреса:  
бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје  
Телефон: 02 32 98 224  
Факс: 02 32 98 968  
e-mail: [amerit@amerit.org.mk](mailto:amerit@amerit.org.mk)  
Web: [www.amerit.org.mk](http://www.amerit.org.mk)  
Facebook: [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT)  
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 графис, 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



### [ МАЈ ]

#### ВОЗАЧИ

ОБУКА	Среда,	02.05.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	10.05.2018
	Петок,	11.05.2018
ОБУКА	Четврток,	17.05.2018 [ 10 ч. ]
	Вторник,	29.05.2018
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	31.05.2018
	Петок,	01.06.2018

#### УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА	Петок,	04.05.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Петок,	11.05.2018
ОБУКА	Среда,	23.05.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	31.03.2018

#### АДР

ОБУКА	Вторник,	08.05.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Вторник,	15.05.2018
	Среда,	16.05.2018

#### АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Вторник,	08.05.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Среда,	16.05.2018

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ



СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ ја збогатува понудата на услуги



## „ЕКСПЕРТИЗА АМЕРИТ“ ЗА ПРОЦЕНКА НА ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА И НЕДВИЖЕН ИМОТ

Ова е една од услугите на АМЕРИТ, со чија помош асоцијацијата го продолжува силниот развој во насока да биде што подостапна за клиентите

**В**о богатото портфолио на услуги на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во Република Македонија, во последно време со интересот што го предизвикува, сè повеќе се издвојува „Експертиза АМЕРИТ“. Станува збор за една од услугите на АМЕРИТ, преку која се врши проценка на транспортни средства и недвижен имот, а со чија помош асоцијацијата го продолжува силниот развој во насока да биде што подостапна за клиентите.

За заинтересираните кои имаат потреба од проценка на транспортно средство или се заинтересирани за процесот на определување цена, односно проценување на пазарната вредност, „Експертиза АМЕРИТ“ врши проценка на: патни и шински возила, на пловни објекти и на воздухопловни средства. Сите тие вклучуваат материјални

средства што имаат сообраќајна книшка за превоз во јавниот сообраќај, пловидбена дозвола или бродско свидетелство за превоз во внатрешната пловидба и уверение за пловидбен, воздухопловен и воздушен сообраќај. Овие транспортни средства имаат различни карактеристики од останатите материјални средства и можат да бидат дислоцирани од една на друга локација без да претрпат штета или да се скрати нивниот животен век. Притоа, процената на вредноста на транспортните средства се врши во случај на: пренос на право на сопственост, оданочување со даноци на имот, наследство и подарок, потоа при финансирање и подигање на хипотекарен и заложен кредит, како и пребивање на побарувања, стечајна постапка и ликвидација, осигурување на штети и во други случаи предвидени со закон. Согласно со законот за проце-

на, „Експертиза АМЕРИТ“ ја следи законски пропишаната методологија за извршување проценка на транспортни средства.

Во делот на проценката на недвижен имот, се опфатени: станбени комплекси и згради, станови и станбени единици, индивидуални објекти и имоти, деловни објекти, фабрички хали, хотели и сите други недвижности, предвидени со методологијата за проценка на недвижен имот, усвоена од Министерство за транспорт и врски.

Како што истакнуваат од СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, она што посебно треба да се истакне во рамките на услугата „Експертиза АМЕРИТ“ секако се лиценцираните проценувачи, и тоа како во областа на транспортни средства, така и за сегментот на недвижен имот. Со нив и нивната компетенција при вршењето на целосниот список на претходнонаведените процени, АМЕРИТ во исто време ја продолжува својата мисија – нудење најквалитетни понуди на сите услуги на едно место.

Ј.Б.



Транспортерите се мачат со обновата на возниот парк



## ПОСАКУВААТ СУБВЕНЦИИ, А СЕ РАДУВААТ НА ЦЕМТ-ДОЗВОЛИ, ЛИЗИНГ И ПОВОЛНИ КРЕДИТИ

Последните пет-шест години имавме тренд на извесно подновување на возниот парк и во товарниот и во патничкиот сегмент на патниот транспорт кај нас, што иако недоволно, сепак, на некој начин беше присутно и евидентно

**Б**ез алат – нема занает“ вели онаа народната, која се чини како ретко каде има свое полно значење токму во транспортот. Така, модифицирана и применета во оваа дејност, таа комотно би можела да гласи „без (добро) возило – нема (квалитетен) транспорт“, притоа јасно и недвосмислено укажувајќи на најважната потреба на транспортниот занает, иако сите знаеме дека и многу други економски параметри се значајни за позитивниот биланс во работењето на еден транспортер. Кога веќе зборуваме за основната алатка во транспортниот бизнис – возилото, веднаш да кажеме дека кога станува збор за македонскиот патен транспорт, оваа насущна потреба на секој патен превозник многу тешко и многу мачно се обезбедува што е евидентно и по нашите

патишта, каде што практично сè и сешто се тркала. Сепак, за волја на вистината во последните пет-шест години имавме тренд на извесно подмладување на возниот парк, и во товарниот и во патничкиот сегмент на патниот транспорт кај нас, што иако недоволно, сепак, на некој начин беше присутно и евидентно.

За тоа, како што е познато, придонесоа и мерките за увоз на употребувани возила, а кај транспортерите на стоки свој придонес имаше и распределбата на транспортните дозволи, особено на годишните ЦЕМТ-дозволи што ги добиваме преку ЕКМТ Конференцијата на министрите за транспорт, која фаворизира поседување транспортни возила од највисоките „еуро 5“ и „еуро 6“ стандарди. Слично беше и кај автобуските превозници за што придонесоа повеќе новини во делот на регулативата, како и воведувањето на електронската распределба на

автобуските линии и дадените поволности за увоз. Придонес во сето тоа беше фактот што во неколку наврати се овозможи увоз на автобуси и минибуси, најпрво со стандарди „еуро 2“, а потоа и „еуро 3“ што им овозможи на автобуските компании да го обноват и подмладат сопствениот возен парк со поквалитетни автобуси, минибуси и комби-возила. Беше тоа своевиден транспортен лифтинг, мал и недоволен.

Сепак, се чини дека овие мерки се веќе исцрпени и дека е време да се размислува за нови, како и за дополнителна модернизација на возниот парк за комерцијален транспорт во нашата земја, со поголемо свртување и ориентација на камиони и автобуси кои се последен (или барем претпоследен) збор на техниката и технологијата и кои никако и никаде не смеат да заатајат, особено не да застанат ни за момент. На тоа упатуваат некои податоци од царинската статистика за драстичен раст на увозот на половни возила во државата што значи повторно не можеме да очекуваме позначајно подновување на возниот парк. Имено, во првите три месеци од оваа година, во РМ се увезени вкупно 8.632 возила, што е за 28 %



повеќе или за 1.896 возила, споредено со првиот квартал во минатата година. Овој раст на увезени возила најмногу се должи на увозот на половни, односно употребувани возила. Така, од јануари до март годинава се увезени вкупно 6.458 употребувани автомобили што е за 1.710 повеќе, споредено со истиот период лани, кога во земјава биле увезени 4.748 половни возила. Многу мал раст има кај увозот на нови автомобили – вкупно 1.371, додека во истиот период лани увозот бил 1.294 нови автомобили. Статистиката на Царинската управа покажува дека е намален увозот на нови товарни возила, односно од почетокот на годинава се увезени вкупно 146, додека во истиот период лани

биле увезени 178 нови товарни возила. За сметка на тоа, за повеќе од 100 е зголемен увозот на употребувани товарни возила. Од јануари до март, имало увоз на вкупно 588 половни товарни возила, додека во истиот период лани, увозот бил 478 возила. Од почетокот на 2018 година е увезен еден нов автобус (лани ниту еден), а драстичен раст има кај увозот на употребувани автобуси, при што од почетокот на оваа година се увезени вкупно 58 половни автобуси, додека во истиот период лани – 36.

На ова треба да се додаде дека модернизацијата на возниот парк на товарните превозници преку распределбата на ЦЕМТ-дозволи и контролата на нивното

искористување што како концепт на стимулација на транспортерите даваше добри резултати – сè помалку е тоа. Ако пред околу десет години имавме стотина камиони со тогаш највисоката „еуро 5“ категорија, подоцна, со фаворизирањето при распределбата на ЦЕМТ-дозволи за возилата со овој, како и со сега највисокиот „еуро 6“ стандард (воведен кај нас во 2013 година како главен услов за добивање на ЦЕМТ-дозволи) продажбата на нови камиони се зголеми толку што сега ги има повеќе отколку што има дозволи за нив. Само за илустрација, пред крајот на минатата година македонските патни транспортери за превозите на стоки во 2018 година имаа на располагање 1.520

## ВО ПРВОТО ТРИМЕСЕЧЈЕ НА ГОДИНАВА ИМА ДРАСТИЧЕН УВОЗ НА ПОЛОВНИ, УПОТРЕБУВАНИ КОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗИЛА ШТО МОЖЕБИ ПОКАЖУВА ДЕКА СЕ ИСЦРПЕНИ СИТЕ ДОСЕГАШНИ МЕРКИ ЗА СТИМУЛАЦИЈА НА УВОЗОТ НА ВОЗИЛА СО ПОДОБРИ СТАНДАРДИ



годишни и 360 месечни ЦЕМТ-дозволи и ова беше најтешка година за распределба на овие најбарани транспортни документи зашто се покажа дека со добиениот контингент транспортни дозволи, а врз основа на бројот од вкупно 4.056 возила евидентирани во базата на превозници во Министерството за транспорт и врски, тешко може да се воспостави баланс помеѓу бројот на возила со „еуро 5“ и „еуро 6“ стандард и можноста да бидат што поголем број на возила покриени со ЦЕМТ-дозволи. Едноставно, отежнувачка околност беше таа што оваа е трета година (од 2015 г.) во која нема зголемување на базните дозволи (139, од кои 136 се трансформираат во 1.520 годишни ЦЕМТ-ови, а три базни дозволи се трансформираат во 360 месечни ЦЕМТ-дозволи).

Претходно, пред две-три години, „падна во вода“ и не доби поддршка ниту идејата за набавка, односно увоз на одреден контингент на камиони од највисоките „еуро 5“ и „еуро 6“ еколошки стандарди, по теркот

Според најави од претставници на Владата

### Ќе се менува пресметката на акцизата за нафтата

Ќе се менува начинот на пресметка на акцизите при увоз на нафтените деривати. Ваквата најава, дадена од претставници на Владата, беше дел од цела низа случувања во април поврзани со нафтата и нафтените деривати. Во нив спаѓаат: ЕК во последниот извештај на напредокот на Македонија ја повика Владата да направи промени во даночната политика, посебно во делот на акцизите; потоа следуваа најавата од опозицијата дека ќе предложи укинување на дополнителната акција на дизелот на 3,5 денари, којашто од јануари годинава ја воведо Владата; следуваа и потсетување од Министерството за финансии дека зголемувањето на акцизата се воведува за да се дестимулира употребата на дизел-горивата и Македонија да се приближи до еколошките стандарди на ЕУ. На тоа се надоврза и ДОМ од каде што велат дека треба да се намали употребата на дизелот, а не акцизата за нафтата, чие зголемување за три денари, според нив, претставува добар метод за дестимулација за употребата на дизел-горивата што е еколошка мерка.

Од средината на април, одредени светски аналитичари предупредија на повторно враќање на трицифрените цени на нафтата (за последен пат



таа беше над 100 долари во август 2014 година). Прогнозираа и дека на краток рок, може да има уште 18 % пораст на цената на нафтата, која од почетокот на годинава е зголемена за повеќе од девет отсто (а во моментот на изрекувањето на овие прогнози беше над 66 долари за барел).



со новите автобуси за потребите на ЈСП „Скопје“ што би им биле дадени на превозниците за потоа тие да ја враќаат таквата инвестиција со повисоките приходи, остварени со реализираните транспорти со истите тие помодерни возила, кои, според економската закономерност треба да им донесат поголема добивка отколку старите возила.

На крајот, веќе година за година не минува ниту сè почестото барање на транспортерите за доделување субвенции во оваа дејност. Претходните години надлежните образложуваа дека тоа барање го разгледувале како можна антикризна мерка, но во годишните буџети не предвидуваа средства за субвенционирање на транспортерите бидејќи според нив, тоа се, пред сè, приватни компании. Нешто слично се чини имаме и сега кога слушаме за доделување субвенции за ЈСП и за приватните превозници во јавниот градски превоз во Скопје, но не и за другите транспортери. Дали на Владата сè уште ѝ е рано за решавање на ова важно транспортно прашање или не му дошол редот, не е познато, но во почетокот на годината, министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески јасно порача:

– Со фактот дека интересот за дозволи за возила со „еуро 6“ стандарди се зголемува, верувам дека и Република Македонија ги следи европските стандарди во однос на употребата на вакви возила на пазарот. Тоа покажува дека и домашните транспортери се во чекор со регулативите што ги наметнува ЕУ. Овде сакам да споменам дека мора да се види и реалната состојба на пазарот и мислам дека засега не постои простор за директно субвенционирање. Ние, како влада, сме целосно отворени и би ги разгледале сите предлози што доаѓаат од транспортните здруженија, како што тоа го правевме и досега. Секој добар предлог, што би бил реален и прифатлив за нас, ќе го земеме предвид – изјави Сугарески.

Значи останува на транспортерите, а и на одговорните во Владата, се разбира, да бараат модалитети за надминување на овој проблем околу обновата на возниот парк на транспортерите во периодот што следува. Дотогаш, ако за субвенциите нема простор, сите надежи на превозниците се свртени кон поволните банкарски кредити, кон разните форми на лизинг за набавка на возила и кон евентуалното зголемување на ЦЕМТ-дозволите, со кои барем малку би се стимулирал увозот на најмодерни возила. Дека тоа ќе биде така зборуваат и искажувањата на превозниците, кои се воздржани во давањето предлози како проблемот да се реши, но имаат укажувања на разни негови аспекти.

– Во почетокот кога се појавија „шестките“ – да, но сега нема логика да се купува ново товарно возило, да се дадат 85.000 евра за него, ако може да се набават и половни „еуро 6“ возила, чија цена падна на околу 40.000 евра. Тоа е можеби и причина-

За влез во Шенген-зоната за граѓаните од Западен Балкан

## Ќе биде потребна дозвола и платена такса од седум евра



Државјаните на земјите од Западен Балкан ќе мораат преку интернет во иднина од Европската Унија да бараат дозвола за влез во Шенген-зоната без оглед на тоа што не им е потребна виза. Освен тоа, тие ќе треба да платат и такса од седум евра. Оваа одлука неодамна ја усвоиле амбасадорите на земјите на ЕУ и неа сега треба да ја потврди Европскиот парламент, а потоа и да ја усвои Советот на министри и од јануари 2021 година таа ќе стапи во сила, како дел од системот ЕТИАС за многу построг надзор на надворешните граници на Унијата. Одлуката ќе ги опфати сите државјани на земји надвор од Унијата, на кои не им е потребна влезна виза во шенгенскиот простор на ЕУ, вклучително и Македонија.

По поднесување на барањето, патникот кој сака да оди во ЕУ во рок од четири дена (односно 96 часа од поднесувањето на барањето) ќе добие одговор, па ако треба ќе се врши и дополнителна проверка на податоците. Во случај барањето да биде одбиено, засегнатиот патник мора да биде информиран за причините, а ќе има право да поднесе и жалба. Дозволата за патување ќе важи три години, а целта на тој нов систем е да се спречи илегалната миграција во Шенген-просторот кој се однесува на околу 1,4 милијарди граѓани ширум светот, вклучително и САД и Канада.

## НЕМА ПРОСТОР ЗА ДИРЕКТНО СУБВЕНЦИОНИРАЊЕ, НО НАДЛЕЖНИТЕ ОЧЕКУВААТ ПРЕДЛОЗИ ЗА НАДМИНУВАЊЕ НА ПРОБЛЕМОТ СО ОБНОВАТА НА ВОЗНИОТ ПАРК НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ

та за ваквата увозна статистика во првото тримесечје и за евидентираниот влез на постари возила во земјава. Инаку, банките за лани и за претходната година одиграа добра улога со 3,5 процентните банкарски камати за оваа намена што за нас беше повољно во однос на претходните двојно и повеќе повисоки камати. Што се однесува на субвенциите – тешко. Не верувам дека сега може да добиеме таква повољност – истакна Дејан Стојковски, сопственик на транспортната фирма „Денис транс“ од Гевгелија, кој вели дека има седум товарни возила и сите се со „еуро 6“ стандард.

– Работиме солидно и покрај останувањето на исто ниво на цената на услугата за транспорт и проблемите со недоволниот број добиени ЦЕМТ-ови и со нагорниот од цената на нафтата – додава Стојковски.

Слично е искажувањето и на Роберт Спасов, сопственик на „Елма транс“ од Ра-

довиш, кој вели дека би било добро кога би се доделувале субвенции и во оваа област, која е мошне значајна за економијата во државата.

– Сепак, тешко ќе оди таа работа, зашто секогаш нема средства за нас, транспортерите. Во таква ситуација, останува одговорот на прашањето за обновата на возниот парк да го бараме според онаа познатата изрека „секој според чергата“. Кога станува збор за нашиот досегашен увоз на нови возила, мислам дека повеќе им завршивме работа на банките и на увозниците отколку на нас самите зашто и покрај големите вложувања во нови возила, имавме проблеми со распределбата на ЦЕМТ-дозволите и со недостигот и непокриеноста на возилата со овие дозволи. Едноставно, таа операција за некогаш ќе се погодеше, за некогаш не – посочува Спасов.

Ј.Б.



Министерството за транспорт и врски во соработка со Фондот за иновации



## НОВ СОФТВЕР ЌЕ ГИ РАСПРЕДЕЛУВА ДОЗВОЛИТЕ И ЛИЦЕНЦИТЕ ЗА ТРАНСПОРТ

„ПристАПП транспорт“ е нова електронска алатка, за која неодамна е објавен јавен повик, а преку која во иднина ќе се издаваат транспортните лиценци и дозволи



**М**инистерството за транспорт и врски ќе го менува софтверот за издавање на дозволи и лиценци за домашен и за меѓународен патен превоз. Ова беше најавено на Дигиталниот самит за државите од Западен Балкан што неодамна се одржа во Скопје, каде што Фондот за иновации и технолошки развој на Република Македонија (ФИТР), во соработка со Министерството за транспорт, објави Јавен повик за финансирање на проект за изработка на информациски систем за управување во областа на патничкиот и товарниот сообраќај. Јавниот повик за новата електронска алатка „ПристАПП транспорт“ е со вкупен буџет од пет милиони денари и ќе трае до 20 мај, а ИТ-фирмата што ќе биде избрана ќе има девет месеци да го изработи софтверот.

Според министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, новиот софтверски систем е за поефикасно и поефективно управување со јавните услуги во секторот транспорт.

– Софтверското решение ќе ги опфаќа сите фази од постапката од електронското аплицирање во патничкиот линиски превоз, како и во транспортот на стока предвидени со Законот за превоз во патниот сообраќај, управување на постапките за одобрување решение, па сè до издавање лиценци и дозволи. Новиот софтвер треба да ги зајакне транспортните услуги и да го олесни пристапот на крајните корисници до нив – истакна Сугарески.

Како што посочи директорот на ФИТР, Јован Деспотовски, овој проект ќе овозможи исполнување на определбата за доближување на институциите и Владата до граѓаните.

– Ова е бизнис во кој се вклучени голем број компании, така што има реален интерес начинот и брзината со кој се издаваат дозволи и транспарентноста да бидат зголемени – појасни Деспотовски. Изработката на новиот софтвер ќе обезбеди интероперабилност што ќе овозможи и електронска размена на податоци меѓу институциите вклучени во постапките за издавање на транспортни и други документи, а треба да опфаќа структура на целокупната функционалност и техничка архитектура за електронско аплицирање на транспортните компании и управување со процесите за здобивање на дозволи и решенија преку електронскиот систем од страна на Министерството за транспорт и врски. На јавниот повик за новиот софтвер може да аплицираат сите микро, мали и средни претпријатија од ИТ-секторот, кои сакаат да понудат иновативно решение сами или во соработка со установа која врши високообразовна, односно научно-истражувачка дејност, претпријатие и/или здружение.

Ј.С.Б.





ЛЕФТЕР АНДОНОВ

Управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ - АМЕРИТ



## НАШ ПРИОРИТЕТ СЕКОГАШ СЕ ТРАНСПОРТЕРИТЕ И НИВНОТО УСПЕШНО РАБОТЕЊЕ

АМЕРИТ чие високо реноме во нашето општество е резултат на континуираното и активно дејствување во интерес на македонските патни транспортери, ги отвори вратите за сите со бесплатното асоцијативно членство, а транспортните компании кај нас редовно добиваат услуги и информации што им користат во секојдневното работење

» Господин Андонов, најпрвин честитки за наменувањето на челната позиција на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и во оваа пригода на Вашето прво соочување со јавноста веднаш и прашањето: кои се приоритетните активности, на кои асоцијацијата ќе го сконцентрира своето работење годинава во областа на патниот транспорт?

Благодарам за честитките и веднаш да го поздравам и Вашето, а и секое друго медиумско интересирање за работењето на нашата асоцијација и севкупно за средување на состојбите во сферата на патниот транспорт, која дејност е од исклучително

значење и за економијата и за државата во целост. Чест ми е што сум управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, во периодот кога асоцијацијата бележи 65 години постоење. Уште од самите почетоци до денес, е задржана основната цел за формирање на асоцијацијата: здружување на членството, олеснување на работењето на патните превозници и застапување на нивните интереси пред домашните и меѓународните институции. За тоа зборува и високото реноме на АМЕРИТ во нашето општество што е резултат на континуирано и активно дејствување на асоцијацијата во интерес на македонските патни транспортери.

АМЕРИТ ги отвори вратите за сите со бесплатното асоцијативно членство, а освен тоа транспортните компании кај нас редовно добиваат услуги и информации што им користат во секојдневното работење. Секогаш приоритет ни се транспортерите, како од областа на товарниот, така и од областа на патничкиот транспорт и секако нивното успешно работење и на домашниот и на меѓународниот транспортен пазар. Со формирање на работни групи, АМЕРИТ активно ги вклучува транспортерите во изготвувањето на агендата на приоритети на своето дејствување. Модерното време нè води кон дигитализација на транспортот, па оттука, една од нашите амбициозни цели е вклучување во дигитализацијата на транспортните документи и во унифицирањето на транзитните постапки. Активно ги следиме сите трендови во секторот, постојано остваруваме и воведуваме нови услуги, а огромна помош за сето тоа ни е фактот дека кадровски сме одлично подготвени и





МИНИСТЕРСТВОТО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ ГИ ИНТЕНЗИВИРА БИЛАТЕРАЛНИТЕ МЕШОВИТИ КОМИСИИ, СО ЦЕЛ ДА СЕ ПОСТИГНЕ ДОГОВОР ЗА ДОПОЛНИТЕЛЕН КОНТИНЕНТ НА ДОЗВОЛИ ИЛИ ЗА ЕВЕНТУАЛНА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЈА НА ТРАНСПОРТОТ СО ОДРЕДЕНИ ЗЕМЈИ, ПРИ ШТО АМЕРИТ АКТИВНО УЧЕСТВУВА НА ОВИЕ СРЕДБИ

ќе продолжime со нашите активности за подобро утре на транспортерите.

» Веќе сме на половина од годината, а сè погласни се транспортерите кои се соочуваат со недостаток на дозволи. Дали постои решение за овој проблем на транспортерите и ќе се намали ли притисокот за најбараните ЕКМТ дозволи, а со тоа да се обезбеди нормално функционирање на македонскиот патен транспорт во периодот што следува?

Во рамките на Европската Унија, меѓународниот транспорт е целосно либерализиран. Патните транспортни операции помеѓу ЕУ и трети земји главно се засноваат на ЕКМТ мултилатералната квота на дозволи и билатералните спогодби за размена на транспортни дозволи, потпишани од владите на земјите. Македонските превозници сè уште спаѓаат во тие „трети земји“ кои се борат за пристап на европскиот пазар. Сепак, контингентот на дозволи што го добиваат македонските превозници е одлука на поедини земји, односно на ЕКМТ Секретаријатот во Париз.

Не е никаква тајна дека во овој период веќе се јавува дефицит на дозволи за одредени земји. Македонските превозници имаат одличен возен парк и се конкурентни на европскиот пазар. За да им излезе во пресрет на македонските превозници, Министерството за транспорт и врски ги

интензивира билатералните мешовити комисији, со цел да се постигне договор за дополнителен контингент на дозволи или за евентуална либерализација на транспортот со одредени земји. АМЕРИТ активно учествува на овие средби, а последната што беше организирана неодамна беше мешовитата средба со Република Бугарија, на која е договорено да се добијат дополнителни 350 дозволи за и од трети земји до крајот на 2018 година. Со својот меѓународен кредибилитет, АМЕРИТ сигурно ќе придонесе за успешни преговори на средбите на билатералните комисији. Дозволите се дополнување на редовната квота на транспортни дозволи за соодветни земји и со нив се надминува евентуалниот недостиг на соодветни транспортни дозволи за македонските превозници со што се овозможува непречен превоз на стока од Македонија во овие земји.

Како тече функционирањето на ТИР-системот, кој е токму во централниот дел, односно во средиштето на работењето и функционирањето на АМЕРИТ и што е новото во овој значаен меѓународен транспортен систем, на кое АМЕРИТ ќе му посвети најголемо внимание во овој период, а што е особено значајно и актуелно за работењето на македонските патни транспортери? ТИР-системот е најстариот и проверен инструмент за олеснување на трговијата

и за поттикнување на глобалниот развој. Иако се соочуваме со многу конкурентниот европски НЦТС систем, кој во Македонија се применува од 1 јули 2015 година, ТИР-системот останува единствен глобален транзитен систем, кој има повеќе од 70 договорни страни на четири континенти. Меѓу последните земји, кои пристапија кон ТИР-конвенцијата, се: Пакистан, Кина и Катар. Како гарантна и издавачка асоцијација на територијата на Република Македонија, ние ги следиме сите актуелности во врска со функционирањето на системот на меѓународно ниво. На највисоките органи за ТИР во Обединетите нации, каде што учествуваат претставници од царините и гарантните асоцијации, се дискутира за дигитализација на ТИР-системот и за започнување на пилот-проекти помеѓу земјите, како што беше случај по позитивниот пример на Турција и Иран. Дигитализацијата има витална улога во зголемувањето на ефикасноста, безбедноста и квалитетот на транзитот. Со имплементација на електронските алатки за ТИР, како што е електронската преддекларација ТИР-ЕПД, се намалуваат трошоците за транспортот и времето на чекање на границите. Доставувањето на информации за транспортот пред пристигнување на границите е задолжително во Европската Унија, Евроазиската царинска унија, Иран, Турција и Украина. Апелираме до сите пре-



возници, кои сè уште не започнале со користењето на оваа алатка, да се јават во нашата асоцијација, каде што ќе добијат бесплатна обука или насоки за нејзино користење. Новина е тоа што освен превозниците, во нивно име ТИР-ЕПД може да испраќаат и шпедитерите.

Инаку, поради тоа што е докажан како најбезбеден транзитен систем, сè повеќе земји го зголемуваат гарантниот лимит по ТИР-карнет од 60.000 евра на 100.000 евра. АМЕРИТ ќе се залага за зголемување на гарантниот лимит и за македонските транспортери, со што по иста цена на ТИР-карнетот и тие ќе може да превезуваат стоки што ќе ги покриваат царинските давачки и такси во вредност до 100.000 евра.

» Меѓу најзначајните заложби и барања на АМЕРИТ и нејзините членки во изминатиот период е финализирањето на борбата со сивата економија во патниот сообраќај, односно сузбивањето на дивите превозници. Има ли услови за такво нешто и може ли конечно да зборуваме дека многу скоро ќе дојде до анулирање на оваа несакана појава во македонскиот патен транспорт?

Во рамките на асоцијацијата, формираме работни групи за патен товарен и

непосредна и ефективна соработка со надлежните државни органи, а пред сè со Министерството за транспорт и врски, МВР и Царината. Какви се Вашите оценки на овој план и можеме ли да очекуваме нешто ново во насока на унапредување на таквата соработка во иднина, секако во интерес на македонските патни превозници?

За успешно работење на асоцијацијата неопходна е блиска соработка со институции кои се директно или индиректно поврзани со транспортот. Пред сè, задоволни сме од соработката со Министерство за транспорт и врски и Царинска управа на Република Македонија и слободно можам да кажам, дека сме пример на јавно-приватно партнерство за подобрување на економскиот развој во секторот. Многу проблеми, со кои се соочуваат транспортерите, егзистираат со години и само со заедничка заложба и иницијативи пред надлежните можеме да го оправдаме нашето работење и да ги подобриме условите за работа. Со Министерство за транспорт и врски соработуваме на секојдневна основа бидејќи имаме јавни овластувања за имплементирање на системот со дигитални тахографи, за вршење на обуки за професионална компетентност и

АДР, како и за учество во мешовити и други комисији формирани од Министерството. Со МВР, соработката главно се состои во делот на дигиталните тахографи и безбедноста на патиштата, додека со Царинската управа имаме задача да го спроведуваме и унапредиме ТИР-системот. Овде е и Договорот за олеснување на трговијата, за што повеќе превозници да добијат статус ОЕО – овластен економски оператор, како и за заштита на интересите на транспортерите пред Советодавното тело, кое функционира при Управата. Како прв човек на АМЕРИТ, ќе се залагам транспортерите да бидат презентирани и ислушани пред надлежните и ќе застанеме зад сите ставови на фелата во насока на подобрување, забрзување и поедноставување на транспортот.

Во контекст на претходното прашање, АМЕРИТ и на меѓународен план веќе најавува интензивна и прилично ангажирана активност и тоа не само регионално туку и во органите и телата на Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ).

АМЕРИТ е полноправна членка на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ од 1993 година, во чии рамки ја зацврстува својата позиција како авторитетна и активна членка, иницијатор на многу про-

**АМЕРИТ ЌЕ СЕ ЗАЛАГА ЗА ЗГОЛЕМУВАЊЕ НА ГАРАНТНИОТ ЛИМИТ И ЗА МАКЕДОНСКИТЕ ТРАНСПОРТЕРИ, СО ШТО ПО ИСТА ЦЕНА ЗА ТИР-КАРНЕТ И ТИЕ ЌЕ МОЖЕ ДА ПРЕВЕЗУВААТ СТОКИ ШТО ЌЕ ГИ ПОКРИВААТ ЦАРИНСКИТЕ ДАВАЧКИ И ТАКСИ ВО ВРЕДНОСТ ДО 100.000 ЕВРА**

за патен патнички транспорт. На агендата на приоритетите на Групата за патнички транспорт на АМЕРИТ беше ставен и проблемот со дивите превозници. Се чини дека за овој проблем, кој со години егзистира, а со развојот на социјалните мрежи уште повеќе се мултиплицира, досега не е најдено соодветно и ефикасно решение. Со низа предлози од транспортерите, АМЕРИТ ќе достави иницијатива до Државниот инспекторат за транспорт со цел да се заштитат легалните превозници и да се искорени сивата економија во секторот. Иако патничкиот превоз е најекономичен, најефикасен, најбезбеден и најеколошки, сепак е и најдискриминиран во однос на другите видови транспорт. Бидејќи превозниците се соочуваат со огромни загуби, меѓу другото и токму поради дивниот превоз и нелојалната конкуренција, сметаме дека Владата треба да донесе мерки со кои ќе го стави овој вид транспорт на оправданото приоритетно ниво зашто имаме ситуација кога се субвенционираат авионските нискобуџетни летови и железничкиот транспорт, каде што одредени групи граѓани бесплатно ги користат услугите, а сето тоа на сметка на самата егзистенција на автобуските превозници.

» Значаен сегмент и во дејствувањето на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, но и во работењето на нејзините членки секако е одржувањето блиска,





екти поврзани со транспортот. Во однос на ТИР-системот, ќе иницираме заеднички пилот-проект со Царинска управа на Македонија за дигитализацијата во транспортната сфера, односно за поголемо користење на ТИР-ЕПД, како и промоција на користење на ТИР-карнетите за мултимодален транспорт. Преку програмите на ИРУ-Академијата ќе ги усогласуваме стандардите, кои ги бара ЕУ за возачите, за учество во меѓународниот сообраќај. Ја следиме работата на ЕКМТ Секретаријатот и членки сме на Балканскиот транспортен форум. Наскоро, односно на средба во јуни годинава, очекуваме статусот на АМЕРИТ во BSEC – URTA, односно во Унијата на патни транспортни асоцијации во Црноморскиот регион за економска соработка да се промени од набљудувач во полноправен член. Тоа се тие меѓународни платформи, на кои учествува АМЕРИТ и остварува мултилатерална соработка со асоцијации кои имаат една заедничка цел – подобар транспорт за сите.

» Од ресорното Министерство за транспорт и врски, а се разбира и од Владата, токму пред извесно време имавме најважна за голема инвестициска активност особено во делот на транспортната инфраструктура. Какви се очекувањата во АМЕРИТ во врска со овие инвестиции, но и во врска со најавите за изградба на нова крајпатна инфраструктура?

За поздравување е одлуката на Владата оваа година да обезбеди 270 милиони евра за изградба, реконструкција и рехабилитација на повеќе од 60 патни правци во должина од околу 800 км и да започне со градежна офанзива за реализација на нова патна инфраструктура во Република Македонија. Првиот проект од планираните автопатишта, Демир – Капија – Смоквица, е веќе завршен и пуштен во употреба, а очекуваме во наредниот период да се финализираат и другите делници. Македонија има одлична геостратешка положба и инвестициите на коридорите VIII и X се од клучно значење за транзитот и транспортот што се одвива низ нашата земја. Транспортната инфраструктура и инвестициите на крајпатната инфраструктура имаат големо влијание врз економската состојба севкупно, односно за подобрување на продуктивноста и на економските индекси на државата.

» Незаобиколно прашање се чини е и возниот парк во патниот транспорт, кој е секако еден од клучните аспекти за непречено и профитабилно работење на патните транспортери, како во автобускиот превоз на патници, така и во транспортот на стоки. Изминатите години беа спроведени низа мерки и активности на овој план, а коментарите за тоа се различни, честопати и спротивставени. Што следува понатаму во врска со ова многу значајно и за многумина транспортери клучно прашање за нивното идно работење и функционирање?

Македонските патни транспортери рас-



**СО НИЗА ПРЕДЛОЗИ ОД ТРАНСПОРТЕРИТЕ, АМЕРИТ ЌЕ ДОСТАВИ ИНИЦИЈАТИВА ДО ДРЖАВНИОТ ИНСПЕКТОРАТ ЗА ТРАНСПОРТ СО ЦЕЛ ДА СЕ ЗАШТИТАТ ЛЕГАЛНИТЕ ПРЕВОЗНИЦИ И ДА СЕ ИСКОРЕНИ СИВАТА ЕКОНОМИЈА ВО СЕКТОРОТ**

полагаат со значително добар возен парк. Впрочем, само со високоеколошки возила тие можат да бидат конкурентни на европските пазари. Што се однесува на мерките за увоз на половни возила, промена на старите со понови возила и подобрување на возниот парк, ставовите се различни. Увезени се голем број возила со пониски стандарди, додека во исто време, Европската Унија ги крена еколошките стандарди на повисоко ниво. Возилата што беа увезени како половни, сепак, остануваат на македонските патишта бидејќи не ги исполнуваат европските стандарди. Новите возила со ефикасни еко-мотори испуштаат значително помалку штетни гасови во воздухот за разлика од старите возила што од една страна трошат многу, а од друга немаат никакви еколошки стандарди во однос на испуштањето на штетни гасови.

» Овде мора да напоменам дека патниот транспорт досега е дискриминиран во однос на другите видови транспорт, па сè почести и сè погласни се барањата за субвенции за оваа намена, а овие барања имаат своја подлога и оправданост пред сè затоа што патниот транспорт е извозно и девизно ориентирана дејност.

Безбедноста во сообраќајот на патиштата е меѓу најважните прашања кога станува збор за патниот транспорт, но состојбите на тој план во државата ни малку не се охрабрувачки. Што треба да очекуваме во врска со ова прашање во наредниот пе-

риод и како севкупно да се подобрат моментално неповолните состојби со безбедноста во патниот сообраќај во Македонија?

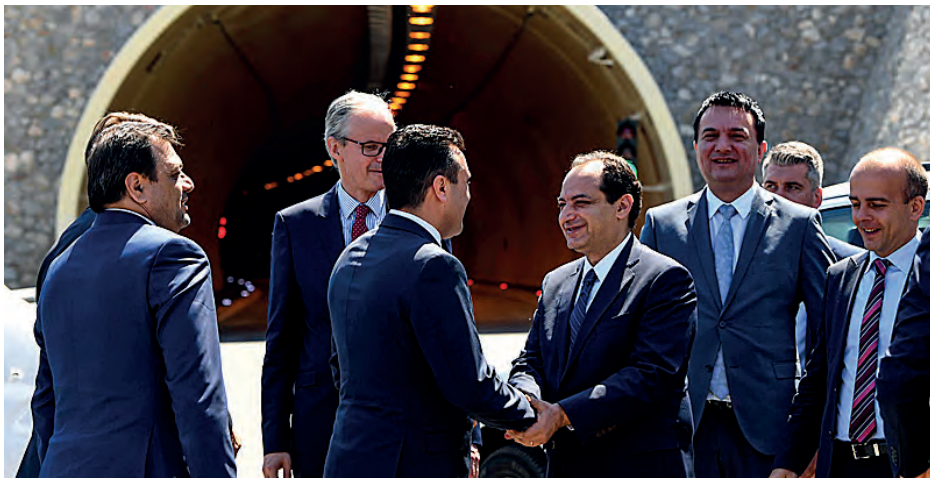
На глобално ниво, статистиките покажуваат дека при сообраќајни незгоди, повеќе од 1,2 милиони луѓе се загинати, а до 50 милиони се повредени секоја година. Најголемиот дел од жртвите се случуваат во земјите со среден и низок приход. Повеќето сообраќајни незгоди се предизвикани од грешка на возачот. Евидентно, безбедноста зависи не само од тоа дали се користат безбедни возила, дали има редовни контроли и превентивно одржување туку и дали со нив управуваат безбедни возачи. Со цел да се избегнат сообраќајни несреќи и последиците од нив, возачите мора да имаат соодветна обука за безбедност. Потребно е да се крене свеста кај возачите да ги применуваат вештините стекнати во обуките и да ги почитуваат правилата на патот, за поголема безбедност во сообраќајот.

АМЕРИТ е во постојана координација со МВР, со РСБСП и со Министерството за транспорт и врски и редовно е активна околу овој примарен сегмент за нормалното функционирање на македонскиот патен транспорт. Асоцијацијата учествуваше и во неколку безбедносни акции и кампањи заедно со ЈСП и Град Скопје. Планираме ваквите активности да продолжат и во иднина.

Ј.Б.



По шестгодишна изградба



## АВТОПАТОТ ДЕМИР КАПИЈА – СМОКВИЦА ПУШТЕН ВО СООБРАЌАЈ

Со новата делница, чија должина е 28,2 километри, се заокружува целосното автопатско решение на Коридорот 10 низ територијата на Македонија

**Н**овата автопатска делница Демир Капија – Смоквица, конечно, неодамна беше пуштена во сообраќај, со што се заокружи целосното автопатско решение на Коридорот 10 низ територијата на Македонија. Делницата е со должина од 28,2 километри и значително ќе го скрати патувањето на тој потег од автопатот „Пријателство“. Се очекува преку неа годишно да поминат 730.000 возила.

Оваа делница беше предадена во употреба на пригодната свеченост, на која присуствуваа премиерот Зоран Заев, генералниот директор за соседски политики и преговори за проширување во Европската комисија, Кристијан Даниелсон, грчкиот министер за транспорт и инфраструктура Кростос Спирсис, како и министри од економскиот тим на Владата на Република Македонија.

– Поврзувањето е основен чекор за изедначување на нашите регионални стандарди со оние на ЕУ, кон кои водат сите патишта. Овој автопат е еден од нив и во

буквална смисла и тој поврзува и води кон ЕУ. И оваа делница од автопатот „Пријателство“ во себе ја има вградено приказната, искрената приказна, за поддршката и соработката, помеѓу Република Македонија и Европската Унија.

– Нашата темелна вредност и определба, да ги издигнеме капацитетите на нашата земја на ниво достоинство за да биде членка на ЕУ, е силна мотивација за усогласување на нашата национална патна инфраструктурна стратегија, со онаа на Европската Унија – истакна премиерот Заев, кој нагласи дека и за новата автопатска делница, како и за останатите започнати проекти во времето на претходната власт, е дадено ветување дека ќе бидат завршени.

Новиот автопат, како што потенцираше Даниелсон, ќе го олесни движењето, ќе го поттикне економскиот развој и ќе обезбеди одржливо и побезбедно патување за компаниите и граѓаните кои ќе го користат.

– Со отворањето на овие 28,2 км од автопатот Демир Капија – Смоквица го

додадовме делот од Пан-Европскиот Коридор 10 кој недостасуваше во земјата. Реализацијата на овој проект покажува како може домашни компании од вашата земја рака под рака со компании од Република Грција да работат заедно во реализацијата на важен проект – рече Даниелсон, кој наведувајќи дека досега ЕУ вложи речиси 325 милиони евра во транспортната инфраструктура на земјата, го промовираше и почетокот на кампањата „ЕУ за тебе“, за инвестиции на ЕУ во транспортната инфраструктура.

Министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески истакна дека добиваме нова, модерна и безбедна автопатска делница, прва од овој вид на Балканот.

– Автопатот ги содржи сите потребни карактеристики за сообраќајна безбедност што ни дава сигурност дека сообраќајот по оваа делница ќе се одвива побезбедно за сите учесници. Истиот е проектиран и изграден согласно со нормите и стандардите на ЕУ за заштита на животната средина што дополнително влијае на намалувањето на емисијата штетни гасови – рече Сугарески.

Според министерот за транспорт и врски на Грција, Христос Спирсис, улогата на инфраструктурата и транспортот е особено важна за ублажување и на проблемите што постојат во поважните прашања.

– Станува збор за „автопат на пријателството“ меѓу двете земји што го олеснува трговскиот транспорт, но и ги доближува двата народи, бидејќи транспортот и инфраструктурата играат своја улога во стабилноста и пријателството на народите на Балканот – изјави Спирсис.

Вредноста на автопатот, кој го градеше грчката компанија „Актор“, изнесува 218 милиони евра во делот на изградбата и 10 милиони евра за надзор. Од вкупните средства, 70 милиони евра се грант од ЕУ, а останатите се заеми од Европската банка за обнова и развој и Европската инвестициска банка, како и учество од државниот буџет. На новиот автопат треба да има две патарини, кај Гевгелија и кај Демир Капија, а бидејќи за нив неодамна беше издадена градежна дозвола, се очекува да бидат завршени за околу осум месеци.

## Од Контролниот центар кај Неготино се следи сообраќајот на автопатот

Преку Контролниот центар кај Неготино се следи безбедноста во сообраќајот на автопатот Демир Капија – Смоквица и на тунелите на оваа делница. Во центарот, каде што сообраќајот на новата делница се набљудува преку 68 камери, се вработени седумнаесет лица, советници за контрола на сообраќајот, ЕСКАДА контролори и техничари. По налог на надлежните институции, снимките од видео-надзорот би можеле да се користат и во судски постапки, а овој центар во содејство со полицијата и противпожарната бригада ќе може да носи одлука за евентуално затворање на сообраќајот на делницата.

Центарот, кој е под надлежност на ЈП за државни патишта, има можности и за воспоставување радио-врска со автомобилите кои се на оддалеченост од километар пред или по тунелот, па така возачите кои слушаат радио ќе може да добијат аудио-порака доколку има некакво предупредување за сообраќајка, затворање на патот... Исто така, се планира тој да ја контролира целата автопатска делница од Велес до Богородица, а ваков контролен центар наскоро ќе биде поставен и кај скопски Петровец, од каде што најпрвин ќе се набљудува сообраќајот од Табановце до Велес, а потоа и целата автопатска мрежа во Македонија.





Оптимистички најави за една од најизвиканите патни давачки кај нас



## ЦЕНАТА НА ПАТАРИНИТЕ ЌЕ ОСТАНЕ ИСТА И ВО ЛЕТНАТА СЕЗОНА

Заедно со новите две патарини на новиот автопат Демир Капија – Смоквица што треба да бидат готови до крајот на годината, на Кориодорот 10 низ нашата земја ќе има вкупно пет патарини

**П**атарината на автопатиштата низ Македонија ќе остане иста во претстојната летна сезона, изјави при неодамнешната посета на

Белград министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, одговарајќи на медиумско прашање што ги интересирало српските ту-

ристи кои патуваат кон Грција. Во моментот, од Србија кон Грција се плаќаат околу 100 денари на три патарини, а Сугарески информираше за отворањето за сообраќај и на последната делница на автопатот низ Македонија, која е дел од Кориодорот 10, а тоа е Демир Капија – Смоквица. На неа се предвидени две патарини, кај Гевгелија и Демир Капија, кои се во фаза на изградба, а се очекува да бидат готови за осум до десет месеци. Додека да се завршат, до крајот на годината, на новиот автопат ќе се вози без да се плаќа патарина, а кога ќе се завршат, заедно со постојните три, на автопатот од Скопје до Гевгелија ќе има вкупно пет патарини.

– Во моментот се градат новите патарини кои нема да бидат како постојните, на нив ќе нема никави застои, ќе бидат електронски, со припеид, со тагови. Ќе има патарини и на тој дел од автопатот, а цената се утврдува согласно со Правилник – изјави неодамна Зоран Китанов, директорот на ЈП за државни патишта. Наспроти, ваквите најави има и предлози да се воведат еднократен паушален надомест за користење на автопатиштата без ограничување, за време од 7 или 10 дена, еден месец или цела година, односно наместо патарини, да се воведат налепници. За ова се залага Граѓанско-демократската унија (ГДУ), од каде што наведуваат дека таков модел за користење на автопатиштата постои во Швајцарија, а ваков систем има и во: Словенија, Унгарија, Чешка, Словачка, Бугарија, и сличен на него има во Австрија.

J.C.B.

**По крајните точки на Кориодорот 10 во Македонија**

### На Табановце – заеднички контроли, на Богородица – модернизација

На крајните точки на Транспортниот коридор 10, граничните премини Табановце и Богородица наскоро ќе се реализираат инфраструктурни зафати, со цел забрзан проток на луѓе и стоки и подобра економска соработка со соседите Србија и Грција. Така, на Табановце ќе се воспостави една царинска испостава, на железничкиот премин помеѓу Македонија и Србија, каде што ќе се врши заедничка контрола на протокот на стоки и луѓе. Ова е договорено при неодамнешната посета на Белград од страна на вицепремиерот за економски прашања, Кочо Ангусев и министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, при што е најавено дека документацијата за овој проект што ќе се реализира со ЕУ, е во завршна фаза и градежните работи ќе почнат веќе в година.

Царинска управа на Македонија, со средства од Програмата ИПА за прекугранична соработка помеѓу Република Македонија и Република Грција 2014 – 2020 година, ќе го модернизира граничниот премин Богородица. Со договорот за проектот што беше потпишан на 2 април годинава, финансиран од ЕУ и кофинансиран од Владата на Република Македонија во износ од 442.500 евра, е предвидено до крајот на 2023 година да се извршат повеќе инфраструктурни зафати на ГП Богородица и ГП Дојран.

Инфраструктурните зафати ќе овозможат создавање современи услови за давање на поквалитетни услуги на премините што за економските оператори, превозниците и патниците ќе значи олеснување и забрзување на движењето на стоките, како и создавање на дополнителни услови за контрола и заштита на граѓаните. Надградбата на објектите ќе



ја зголеми пропусната моќ на преминот за стокови пратки, ќе го намали времето потребно за вршење на граничните формалности и ќе ја подобри инфраструктурата за примена на современи средства за инспекција.



Според најодговорните од Владата за инфраструктурните зафати во државата



## ГОДИНАВА ГРАДЕЖНА ЕКСПАНЗИЈА ОД 270 МИЛИОНИ ЕВРА ЗА ПАТИШТАТА

Со овие средства, како што истакнуваат од Владата, ќе се врши изградба на нови патни правци, продолжување на започнатите проекти и рехабилитација на регионалните патишта

**В**ладата најавува интензивна инвестициска активност и градежна експанзија во вредност од 270 милиони евра за патната мрежа во државата до крајот на годинава. Со овие средства, како што истакна на прес-конференција премиерот Зоран Заев, заедно со министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески и директорот на државни патишта, Зоран Китанов, ќе се врши изградба на нови патни правци, продолжување на започнатите проекти и рехабилитација на регионалните патишта.

– Започнуваме офанзивна изградба на

повеќе од 60 патни правци ширум Македонија, во должина од околу 800 километри. Со 20 милиони евра ќе се рехабилитираат регионалните патни правци во должина од 280 километри – нагласи премиерот Заев, кој додаде дека уште во април ќе започне изградба на три нови експресни патни делници: Градско – Дреново, Штип – Радовиш и Чатал – Крива Паланка. Тој појасни дека со 86 милиони евра од ЕБОР ќе се рехабилитираат 26 патни правци во должина од 422 километри, а со 14 милиони евра од Светска банка ќе се рехабилитираат 15 патни правци во должина од 155 километри. Притоа,

ова се долгорочни инфраструктурни проекти и дел од нив ќе бидат завршени во оваа година, а дел ќе бидат започнати сега, но ќе се финализираат во наредните неколку години.

Според министерот Сугарески ова е најобемната програма за подобрување на инфраструктурата во државата, при што цела Македонија ќе стане градилиште, а сите средства се веќе обезбедени. Притоа, освен автопатот Демир Капија – Смоквица, годинава ќе завршат и градежните работи на Штип – Миладиновци (до крајот на септември), а за автопатот Кичево – Охрид останува Собранието да го усвои анексот за продолжување на изградбата. За низа други проекти, се подготвува техничката документација.

J.C.

Регионална конференција „Јавна инфраструктура во Југоисточна Европа – во чиј интерес?“

### Нетранспарентноста при одлучувањето ги поскапува инфраструктурните проекти

Неопходно е уште во фазата на подготовка на овие проекти да се вклучат граѓаните, експертите и медиумите за да нема одолговлекување и за да се намали просторот за корупција

Нетранспарентните постапки при одлучувањето не само што ги забавуваат инфраструктурните проекти туку и создаваат дополнителни трошоци и влијаат на животната средина. Затоа е неопходно во нив навреме да се вклучат граѓаните, експертите и медиумите со тоа што тие ќе бидат консултирани пред проектирањето и изградбата на јавните инфраструктурни објекти, но и за тоа како и на што ќе се трошат јавните финансии за нив. Само така тие нема да се одолговлекуваат, а и ќе се намали просторот за корупција при нивната реализација. Ова, меѓу другото го порачаа учесниците на неодамнешната регионална конференција „Јавна инфраструктура во Југоисточна Европа – во

чиј интерес?“, на која беа претставени примери на инфраструктурни проекти во државите од регионот без транспарентни постапки. Притоа, беше презентирана истоимената анализа спроведена од невладината Аналитика Тинк тенк, според која, Македонија досега демонстрира само заложба за поголема транспарентност, а проектите се презентираат без јавни дебати или тогаш кога на нив веќе не може да се влијае. Како конкретен пример беше посочен автопатот Демир Капија – Смоквица и начинот на избор на фирмата „Актор“, за кој беше речено дека постапката не била во корист на државата.

На конференцијата имаше обраќање министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, кој ги истакна главните сегашни и идни инфраструктурни проекти и инвестиции, на кои работи Владата на Република Македонија.

– Владата е посветена на инвестирање во капитални инфраструктурни проекти и тоа го прави во транспарентен процес, нешто што не беше случај во минатото – истакна Сугарески,



додавајќи дека наишол на договори за проекти во кои се кршеле процедурите и постапките за јавните набавки што ја чинело државата и по десетици милиони евра.

J.C.



## Интернет-аукциите и нивното значење (1)



## ВИРТУЕЛНИ ПАЗАРИ ЗА ПРОДАВАЊЕ И КУПУВАЊЕ НА ПРОИЗВОДИ И УСЛУГИ

Интернет-аукциите се можеби еден од најпопуларните модели на електронска трговија и тоа оние од видот бизнис-кон-бизнис (B2B), влада-кон-бизнис (G2B) и потрошувач-кон-потрошувач (C2C)

**З**начењето на интернет-аукциите за денешната економија и воопшто за светот во кој живееме е сè поголемо. Тие се можеби еден од најпопуларните модели на електронска трговија и тоа оние од видот бизнис кон бизнис (B2B), влада кон бизнис (G2B) и потрошувач кон потрошувач (C2C). Практично, тоа се аукции што се одржуваат преку интернет. Интернет-аукциите се места (виртуелни) на кои компаниите и луѓето можат да се приклучат, со цел да купат или продаваат производи и услуги. Секој може да продаде производ и секој може да конкурира за тој предмет или услуга. Наједноставното толкување на процесот е дека највисоката ценовна понуда, односно соодветниот понудувач ја освојува аукцијата и го плаќа нејзиниот износ, а во наредниот период го очекува тој предмет или услуга да пристигне преку пошта или некој друг начин на испорака. Еден од најпознатите и најголемите, ако не и апсолутно најголем аукциски портал во светот денес е е-Беј (e-Bay) со неколку



Автор: Проф. д-р Никола Поповски

стотини милиони регистрирани корисници од целиот свет, кои преку интернет-аукции разменуваат милиони предмети дневно во над 20.000 категории. Секако, постојат и многу други со поголема или помала популарност (Слика 1).

Наспроти традиционалните аукции што имаат своја голема историја, интернет-аукциите се од поново време и се засноваат на можностите што ги нудат ИК-технологиите и интернетот. Аукциите се дефинираат

како пазари на коишто цените се варијабилни (променливи) и се засноваат на конкурентноста помеѓу учесниците кои продаваат или купуваат производи или услуги. На нив се применува концептот на динамично вреднување при што цената на понудениот производ или услуга се менува и варира во директна зависност од карактеристиките што се бараат од клиентот и доставувањето од страната на продавачот. Разликите кај динамично вреднуваните пазари се големи – од едноставно ценкање, преку размени и преговори помеѓу еден купувач и еден продавач, па сè до софистицираното јавно наднавање со стотици и илјадници продавачи и купувачи. Во процесот на динамично вреднување, продавачите ги менуваат своите цени и заради откривањето на нивото на вреднувањето на производот од страна на купувачот, но и заради своите потреби за продажба. Нешто слично се случува и со купувачите. Тие ги менуваат понудите за можно купување врз основа на перцепирањето на желбата на продавачот за продажба. Сосема спротивно на ова, на традиционалните пазари најчесто се користат механизмите на фиксно вреднување, односно една цена која важи насекаде и за сите.

Појавата на компјутерите и развојот на интернетот придонесе за големо навраќање кон механизмот на динамично вреднување. Тоа се случи поради фактот што интернетот може да го спроведе динамичното вреднување на глобално ниво и континуирано, а со многу мали трошоци за спроведување на овој механизам. Постојат поголем број различни видови динамично вреднување што се појавија и пред интернетот. Но, ИК-технологиите и интернетот предизвикаа појава на современи облици на динамично вреднување што денес се актуелни. Тие се: купување на поголема количина од ист производ, предизвикано вреднување, вреднување според употребата и персонализирано вреднување.

Купувањето на поголема количина од ист производ претставува нудење на повеќе дигитални производи заедно и тоа за оние производи за кои постои пониска побарувачка, па затоа се даваат навидум бесплатно во некој друг пакет на производи, а со цел да се зголеми вкупниот приход од продажбата.

Предизвиканото вреднување се користи кај апликациите на мобилната трговија и ги приспособува цените според географската припадност на потрошувачот со цел да го мотивира за одреден вид на потрошувачка. На пример, доколку имате некаков е-ваучер за вечера во ресторан на вашиот мобилен уред, тој при доближување до ресторанот на близина од околу 300 – 500 метри може да предизвика понуда со попуст од 10 – 15%, доколку веднаш го искористите.

Вреднувањето според употребата, практично, ги приспособува самите цени на производите според нивната употреба. На пример, цените на осигурувањето за автомобили го вреднува според бројот на изминати километри.

Персоналното вреднување, ги приспособува

собира цените според проценката на продавачот за тоа колку некој индивидуален купувач го цени и вреднува производот. На пример, веб-продавачите може да им наплатат повисока цена на регистрираните посветени фанови на некоја музичка група за одредено музичко издание во претплата, односно пред тоа да се појави во малопродажбата.

### Предностите и недостатоците од интернет-аукциите

Во широката област на е-трговијата, интернет-аукциите, како механизми за динамично вреднување, денес се користат често бидејќи интернет-технологијата е факторот што придонесе за повторното навраќање кон аукциите како механизам за купопродажба. Интернетот овозможи постоење на глобален пазар и глобална трговска средина, од една, и многу ниски фиксни и оперативни трошоци за огромен аудиториум на

или уметнички предмети е невозможно на локалните пазари кај што ни понудата ни побарувачката не се доволно големи, а преку глобалните интернет-аукции, до нив се доаѓа полесно.

- **Транспарентност на цените:** Интернет-аукциите се јавни и поради тоа секому овозможуваат да има пристап до цените што се бараат и со кои се наддава. Во такви случаи, продавачите не се во состојба да прават ценовна дискриминација и некои клиенти да треба да плаќаат повеќе од други за истиот производ.

- **Ефикасност на пазарот:** Понекогаш аукциите се прават за да овозможат намалување на цените што ја подобрува финансиската состојба на потрошувачите – купувачи. Онлајн аукциите им овозможуваат на купувачите полесно да пронајдат ист производ со пониска цена, но и поголем пристап до поголем број на производи што не би било возможно при класичната трговија.

ефект на мрежата.

Нормално е дека постојат и определен број недостатоци што се изразени во вид на ризици и трошоци коишто можат да се јават при учество на интернет-аукциите. Некои од поважните што треба да се имаат предвид се:

- **Задоцнети потрошувачки трошоци:** Тие се предизвикани од фактот дека интернет-аукциите можат да се одвиваат со денови, а потоа и за испораката е потребно дополнително време. Во однос на класичната трговија, ова е недостаток бидејќи во тој случај производот го добивате веднаш и го земате со себе.

- **Трошоци поради набљудување:** Интернет-аукциите понекогаш се оптоварени со учество од страна на оние што сакаат да купат или продадат што од истите бара активно потрошено време за процесот на наддавањето.

- **Трошоци поради опрема:** За разлика од класичната трговија,

## ИНТЕРНЕТОТ ОВОЗМОЖИ ПОСТОЕЊЕ НА ГЛОБАЛЕН ПАЗАР И ГЛОБАЛНА ТРГОВСКА СРЕДИНА, ОД ЕДНА, И МНОГУ НИСКИ ФИКСНИ И ОПЕРАТИВНИ ТРОШОЦИ ЗА ОГРОМЕН АУДИТОРИУМ НА КУПУВАЧИ, ОД ДРУГА СТРАНА



Слика 1: Популарни веб-страни за интернет аукции

купувачи, од друга страна. Сепак, ваквите интернет-аукции, покрај предностите што ги имаат, имаат и некои свои недостатоци. Предностите и недостатоците од интернет-аукциите се повеќе.

Учесниците во интернет-аукциите стекнуваат големи економски придобивки, а едновременно, самиот процес на аукцијата го доживуваат како забава којашто личи на игра на целата заедница што учествува во аукциите. Некои од најголемите предности, односно добивки од интернет-аукциите се:

- **Ликвидност:** Таа е олицетворена преку можностите продавачите да најдат купувачи што се расположени за купување и обратно, купувачите лесно да најдат продавачи за производите што се заинтересирани да ги купат. За разлика од традиционалните аукции, сега купувачите и продавачите се лоцирани насекаде во светот и не се во иста просторија. Дополнително, понудата и побарувачката што претходно тешко се наоѓаше, сега е лесно достапна на интернет.

- **Откривање на цената:** Учесниците во интернет-аукциите на брз, ефикасен и лесен начин можат да развијат цени за производите што претходно тешко можеле да ги утврдат поради објективни причини. На пример, откривањето на цената на ретки

- **Пониски трансакциски трошоци:** Интернет-аукциите значително ги намалуваат трошоците за купопродажба, така што корист од тоа имаат и купувачите и продавачите. Иако учеството на интернет-аукциите не е бесплатно, нивните трошоци се значително пониски од класичните аукции. Технологиите овозможуваат аукциите да започнат и да се затворат многу брзо и со многу ниски трансакциски трошоци.

- **Агрегација на потрошувачи:** Продавачите на интернет-аукциите имаат можност да соберат голем број потрошувачи што се мотивирани да купат нешто на пазарот. Уредите за пребарување на аукциите ги насочуваат потрошувачите директно до производитите што ги бараат, со што се зголемува можноста тие да се заинтересираат и да купат нешто ако пронајдат погодна цена.

- **Ефекти на мрежа:** Бидејќи интернет-аукциите се глобални по својот карактер, тие имаат можност да го зголемат бројот на посетителите и производитите што се продаваат, со што веб-страницата за аукција станува повредна. Тоа се ефекти на мрежно поврзување. Е-беј, на пример, смета дека околу 90 % од оние што пристапуваат на страната заради учество во аукција, го пронаоѓаат тоа што го бараат по добра цена што е типичен

сичната трговија, при интернет-аукциите учесниците се обврзани да имаат соодветна ИТ-технологија, најчесто компјутер и пристап до интернет. Исто така, поради ризикот, учесникот треба да биде обучен и добро да го познава понекогаш сложениот оперативен систем за учество на интернет-аукциите.

- **Ризик поради доверба:** Интернет-аукциите се лесен и ефикасен извор за извршување на трговијата, но едновременно се и еден од најризичните извори на интернет-измаи. Учесството на непроверени интернет-аукции го зголемува ризикот од трпење на штета или загуба.

- **Трошоци поради извршување:** При учество и извршување на трансакции на интернет-аукциите, купувачите се соочуваат со дополнителни трошоци што се нужни за пакување, испорака, транспорт, осигурување и доставување на производот.

Сепак, со сите свои предности и недостатоци, интернет-аукциите спаѓаат во едни од најкористените и поуспешните онлајн деловни активности и бизнис-модел на компаниите, владите и поединците и тоа, како во малопродажбата (бизнис кон потрошувач B2C и потрошувач кон потрошувач C2C), така и во трговијата на големо (бизнис кон бизнис B2B). Интернет-аукциите имаат големи бенефиции во споредба со обичните веб-страници за малопродажна е-трговија и веб-страници што се засноваат на купување од каталог. Аукциските веб-страници немаат залихи и не подразбираат дополнителни активности што треба да ги спроведат – ангажирање на магацини и објекти за логистика. Самите продавачи и купувачи директно ги споделуваат овие активности и трошоците поврзани со нив. Од тој агол гледано, интернет-аукциите претставуваат еден корисен, ако не и идеален дигитален бизнис-модел.

(продолжува во наредниот број)



Од Програмата за контрола на извозот и граничната безбедност (EXBS) на САД



## ЦАРИНСКИ СЛУЖБЕНИЦИ ОДЛИКУВАНИ СО БЛАГОДАРНИЦА И ЗНАЧКА

Царинска управа на Република Македонија постојано инвестира во развојот на обучувачките вештини кај вработените, со цел обезбедување на одржлив систем на нивното учење, доостварување и доопособување. Притоа, пренесувањето на знаењето, практиките и градењето на капацитетите претставува особена гордост како за Царинската управа, така и за обучените обучувачи. Во таа насока, во периодот кон крајот на март годинава, македонските царински службеници имаа чест и можност да одржат обука за ракување со специфична опрема за коле-

гите од царинската администрација на Косово. Обуката се реализираше со поддршка од Амбасадата на САД во Скопје и Програмата за контрола на извозот и граничната безбедност (EXBS). За својот труд нашите обучувачи беа одликувани со благодарница и значка од Програмата за контрола на извоз и гранична безбедност.

Овие обуки и во иднина ќе претставуваат предизвик и мотив за градење на компетентни и професионални царински службеници не само во рамките на Царинска управа на Република Македонија туку и пошироко во регионот.

Во Корча во почетокот на април

## Билатерална средба на царинските служби на Македонија и Албанија

Делегации на Царинска управа на Република Македонија и на Република Албанија, во почетокот на април во албанскиот град Корча имаа билатерална средба на која се разговараше за повеќе прашања од заеден интерес. Состанокот на делегациите предводени од директорите на двете служби, Ѓоко Танасоски и Белинда Икономи, се одржа во насока на зајакнување на соработката помеѓу двете земји, воспоставена во рамките на Спогодбата за билатерална царинска соработка помеѓу Република Македонија и Република Албанија, потоа соработката опфатена со Договорот за слободна трговија (ЦЕФТА), како и соработката на граничните премини.

Конкретно, делегациите разговараа за повеќе теми од интерес за унапредување на заемната соработка, за нејзино понатамошно продлабочување на полето на контролите и истрагите во борбата против царинските измами, како и на забрзувањето на преминувањето на границата на граничните премини.

На средбата е констатирано дека досегашната соработка помеѓу двете царински служби е на високо ниво, дека двете царински управи се активни и кооперативни во имплементацијата на Договорот за слободна трговија во Централна Европа (ЦЕФТА) и дека понатамошното продлабочување на нивната меѓусебна соработка е од интерес не само за двете држави туку и за целиот регион.



Царинска управа на Република Македонија

## Потпишан е меморандумот за соработка со Универзитетот „Гоце Делчев“ од Штип

Директорот на Царинска управа на Република Македонија, Ѓоко Танасоски и ректорот на Универзитетот „Гоце Делчев“ во Штип, Благо Боев неодамна потпишаа меморандум за соработка на двете институции. Притоа, директорот на Царинска управа, Танасоски одржа предавање пред студентите на Економскиот факултет при штипскиот универзитет на кое ги запозна со надлежностите, должностите и задачите на Управата. Во своето излагање Танасоски пред студентите презентираше различни теми од царинското работење, како што се улогите и функциите на Царинската управа, царинските постапки, управувањето со човечки ресурси и слично. На овој начин, студентите имаа можност да се запознаат, како теоријата, која ја изучуваат, се применува во процесите на една организација како што е Царинска управа на Република Македонија.



Посетата на директорот на Царинската управа се реализираше на покана на Универзитетот „Гоце Делчев“ – Штип, со цел развој и соработка во делот на образованието и претприемништвото, а во согласност со заедничките интереси, беше потпишан и меморандумот за соработка.

Инкорпорирањето на стручното и научно мислење при дефинирање и спроведување на политиките на Царинска управа на Република Македонија претставува битен сегмент од соработката со високообразовните институции. На овој начин, се обезбедува успешно спроведување на економските политики и олеснување на трговијата. Исто така, потпишувањето на овој меморандум ќе овозможи научните истражувања за влијанието на измените во царинските и акцизни постапки на економијата на национално и регионално ниво да бидат една од алатките за донесување стратешки одлуки за натамошна модернизација на Царинска управа на Македонија.

Одбележани 26 години самостојна и независна Царинска управа на Република Македонија

## НАЈАВЕНИ ОЛЕСНУВАЊА ЗА БИЗНИСОТ, ЗА МОДЕРНИЗАЦИЈА И СПОЈУВАЊЕ НА ГРАНИЧНИТЕ ПРЕМИНИ СО СОСЕДИТЕ



По повод Денот на царината – 14 Април, во просториите на Музејот на современа уметност во Скопје се одржа свечена церемонија на која присуствуваа високи претставници на државата, на Владата, министерствата, дипломатскиот кор, претставници на науката и бизнис-заедницата, колегиумот на Царинската управа, како и нејзини соработници и пријатели

Царинска управа на Република Македонија го одбележа Денот на царината – 14 Април, со кој истовремено ја означи и 26-годишнината од своето постоење како самостоен државен орган. По тој повод, во просториите на Музејот на современа уметност во Скопје, се одржа и свечена церемонија на која присуствуваа високи претставници на државата, на Владата, министерствата, дипломатскиот кор, претставници на науката и бизнис-заедницата, колегиумот на Царинската управа, како и нејзини соработници и пријатели, при што беа презентирани резултатите на Управата постигнати во 2017 година, како и целите кон кои ќе биде насочена во идниот период.

Пригодниот и свечен настан со свое обраќање го отвори министерот за финансии, д-р Драган Тевдовски, кој истакна дека Министерството за финансии ќе продолжи во спроведувањето на реформите во овој сектор, како и во вложувањето и стручната поддршка на Царината.

– Само заедно со Царината можеме да одговориме на новите предизвици, како резултат на брзата глобализација на трговијата и финансиските системи што наметнуваат нови очекувања за Владата на Република Македонија и за пошироката заедница во борбата против нелегалните финансиски текови, организираниот криминал и даночната евазија – потенцираше Тевдовски. Притоа, со цел олеснување на условите за бизнис-заедницата и во интерес на македонските граѓани тој најави релаксирање на казнената политика и намалување на глобите, соодветно на тежината на сторениот прекршок. Заради унапредување на трговската размена и регионалната соработка ќе се изврши спојување на граничните премини со дел од соседните земји: Србија, Албанија и Косово, со примена на концептот со едно застанување, односно на еден граничен премин, да се поминат граничните контроли од две земји. Министерот Тевдовски информира и дека преку ИПА-фондовите се модернизират и гра-

ничните премини Табановце и Кафасан. На свеченоста, посебно внимание се посвети и на развојот на дигитализацијата на царинската служба, односно проектот „Царината некогаш и денес“. Славејќи го царинскиот празник, присутните се потсетија на почетоките на царинската служба, при што неколку пензионирани царински службеници на сликовит начин го доловија почетокот на дигитализацијата, а потоа Гоко Танасоски, директорот на Царинска управа на Република Македонија се надоврза за новата ера на дигитална царина потенцирајќи дека таа значително го измени начинот на кој работи Царината, а како крајна цел треба да придонесе за подобрување на можностите за комуникација на Царинската управа, за обработка при царинењето на стоките, прием и размена на информации, координирани гранични активности и соработка во областа на примените на законите. Исто така, директорот Танасоски посочи дека иницијативата Дигитална царина има за цел да ги замени царинските постапки што се засноваат на хартија, со електронски постапки, на тој начин создавајќи поефикасна и помодерна царинска околина во согласност со глобалниот развој. Воедно, тој се осврна и на постигнатите резултати во 2017 година, кога се наплатени вкупно 1,27 милијарди евра, што е за 86 милиони евра, односно 7,2 отсто повеќе од 2016 година, кога биле наплатени 1,19 милијарди евра. Танасоски зборуваеше и за она што ќе биде приоритет во наредниот период, а за крај, честитајќи им го празникот на царинските службеници им посака да бидат горди носители на промените кон подобар живот во Република Македонија.

Дел од царинскиот празник, 14 Април, беше и темата „Херои на секојдневието“, на која неколку царински службеници презентираа со какви ситуации и случки се соочувале во секојдневното работење. Беа организирани и други настани, а треба да се споменат и трите кампањи кои се во тек: „Стоп за фалсификуваните производи“, „Пријавете корупција“ и „Не биди муле“, организирани со цел да се подигне јавната свест на граѓаните во борбата против фалсификатите, корупцијата и штетните последици од трговијата со дрога.

### Царинците даруваа крв

Царинска управа на Република Македонија во соработка со Републичкиот завод за трансфузиологија и годинава ја реализира традиционалната крводарителска акција, во рамките на програмата за општествена одговорност, а по повод одбележувањето на својот празник на 14 Април. Крводарителската акција, под мотото „Вашата крв спасува живот“, се одржа ден пред празникот во просториите на Царинската управа, како и во неколкуте пунктови во центрите за дарување крв низ цела Македонија. Во акцијата, околу 130 вработени даруваа крв, при што со собраните исто толку единици крв, вработените во Царинската управа покажаа голема хуманост и свест за значењето на крводарувањето.

Републичкиот завод за трансфузиологија го поздрави големиот интерес на царинските службеници за крводарувањето и за покажаната желба да се учествува во спасувањето на животите на луѓето на кои им е неопходна драгоцената течност.





Нова фаза во развојот на скопскиот јавен градски превоз



## ПОДГОТОВКИ ЗА ВОВЕДУВАЊЕ ЕКОЛОШКА АВТОБУСКА БАЗА ВО МЕТРОПОЛАТА

Во сообраќајот пробно се воведуваат договорените автобуси на гас и на струја и тие заедно со мислењата на граѓаните, експертите и секако од одговорните од Град Скопје и од ЈСП „Скопје“ треба да го дадат одговорот за иднината на јавниот автобуски превоз на патниците во главниот град

**Д**ве возила на гас, на линиите „пет-ка“ и „двојка“ и еден на струја на популарната „15-ка“ е стартното трио на автобуси со кои започнува да се создава еколошка база за иднината во јавниот градски превоз во главниот град. Како што веќе најавија од Град Скопје и од ЈСП „Скопје“, новите еколошки автобуси полесно се воведуваат во сообраќај и возат низ метрополата најилустративно покажувајќи ги своите предности. Тие се од реномирани светски производители. Оние на гас се од германскиот „Мерцедес“ и полскиот „Соларис“, (најавено е доаѓањето на уште еден од МАН) додека електричниот е од бугарско-израелската компанија „Чериот моторс“. Тие треба да го дадат одговорот на прашањето дали иднината на Скопје во јавниот градски превоз на патници ќе бидат електричните автобуси или автобусите на природен гас. Овие автобуси се практично позајмени од Град Скопје со договори за бесплатно користење на одреден период, по што градските власти треба да одлучат со кои од нив ќе ги менуваат пред извесно време набавените двокатни кинески дизел-автобуси, но и оние преостанатите повеќеденески „канти на тркала“ кои сè уште ги среќаваме по скопските улици.

Главни параметри при оценувањето на одговорните ќе бидат: набавната цена, потрошувачката на гориво, превозниот капацитет на патници и загадувањето на воздухот. Познато е дека автобусите на гас

и електричните автобуси имаат свои предности и маани, при што првите се поевтини, но трошат повеќе за гориво, а вторите, се речиси двојно поскапи, ама превозот со нив е поевтин, иако дополнително треба да се инвестира во постројки за полнење на струја. За илустрација, автобусите на гас на „Мерцедес“ (со капацитет 96 патници) и на „Соларис“ (со капацитет 70 патници) чинат по околу 220.000 евра, а со некоја просечна вредност на минати 300 километри трошат по околу 70 евра за гориво (гас). Електричниот на „Чериорс“, (со капацитет 85 патници) чини 450.000 – 500.000 евра, а за истата дневно мината километража на име гориво ќе потроши само 20 – 30 евра. Истовремено, за споредба, украинските ЛАЗ и кинеските „Јутонг“ двокатни автобуси, кои чинеа по просечна набавна цена од 150.000 евра (превезуваат по 80 патници) по сегашната цена на дизелот на дневно изминати 300 километри ќе направат цех од над 120 евра.

Град Скопје веќе во неколку наврати преку градоначалникот Петре Шилегов најавува перманентно и континуирано обновување на возниот парк на Јавното сообраќајно претпријатие „Скопје“.

– Искуствата од еколошките автобуси ќе помогнат во планирањето на модернизацијата на јавниот превоз. Сè уште не е одлучено какви автобуси ќе се набавуваат. Наша заложба е креирање на јавен превоз кој е економски ефикасен и не го загадува воздухот. Решавањето на деценискиот

проблем со јавниот превоз во Скопје е дел од листата на приоритети на Градот Скопје. Годишна предвидовме буџет за субвенции за набавка на еко-автобуси во висина од 100 милиони денари за ЈСП и за приватните превозници во висина од 20 милиони денари – изјави неодамна Шилегов, истакнувајќи дека се надева оти годинава ќе бидат набавени 20-30 нови еколошки автобуси.

Директорот на ЈСП „Скопје“, Кристијан Чушков, нагласи дека во моментот им недостасуваат 30 до 40 автобуси, а од друга страна го потенцира моментот дека сега се користат автобуси стари седум години и одржувањето станува потешко бидејќи станува збор за кинески автобуси за чии делови е малку проблематично. Инаку, ЈСП „Скопје“ располага со 417 автобуси од марките: LAZ, Yutong, SANOS и 24 минибуси. Секое утро, граѓаните на Град Скопје се опслужуваат со околу 287 автобуси на вкупно 92 градски и приградски линии, на кои на годишно ниво се пренесуваат околу 47 милиони патници. Автобусите се одржуваат и поправаат во двете автобази на ЈСП „Скопје“, во Автокоманда и во Горче Петров. Тенденција на раководството на ЈСП „Скопје“ е набавка на нови автобуси на природен гас – CNG, кои дополнително би ја подобриле услугата, но и би придонеле за намалување на загаденоста. Ако се погледнат претходнонаведените параметри за еколошките автобуси и за дизелашите што сега крстосуваат низ градот, навидум е лесно да се направи изборот. Сепак, сега е пролет, следува летото, а дали есента и зимата и загадувањето што тие го носат (од кое добар дел отпаѓа и на сообраќајот во Скопје) ќе ја дадат конечната одлука – останува да видиме.

Ј.С.Б.

Нови планови, најави и очекувања за еден од најгорливите проблеми во главниот град



## ШИЛЕГОВ: „ВО СКОПЈЕ МОРА ДА ИМА ЕДЕН ЕДИНСТВЕН КОНЦЕПТ ЗА ПАРКИРАЊЕ!“

Скопскиот градоначалник се залага за една политика за сите субјекти што стопанисуваат со паркиралиштата во главниот град и тоа да се спроведе до крајот на годинава

**Е**динствен концепт за паркирање и една политика за сите субјекти што стопанисуваат со паркиралиштата во главниот град, и тоа до крајот на годинава, секако на задоволство на скопјани и на патниците намерници што ќе го посетуваат Скопје. Ова е последната најава од градоначалникот Петре Шилегов за средување на состојбите со хаосот со паркирањето во Скопје, во која тој отворено посочува дека не само скопјани туку и тој не е задоволен од начинот како се решава паркирањето во градот каде што има катни гаражи стопанисувани од неколку субјекти, потоа приватни паркиралишта кои наплаќаат незаконски, две јавни паркиралишни претпријатија, односно ЈП „Градски паркинг“ и „Паркиралишта на Општина Центар“, две пајак-служби, преклопувања на паркиралишта со зонско паркирање кои се наоѓаат на општинска улица, а со кои стопанисува

градското претпријатие за паркирање и сл.

– Во Скопје мора да има еден единствен концепт за паркирање, една политика за сите субјекти, доколку не може да функционира еден субјект – истакнува Шилегов. Тој посочува дека има катни гаражи, со кои стопанисуваат станбеното претпријатие, „Градски паркинг“ и „ПОЦ“, а секој од нив си тера своја политика што според него е недопустливо, поради што интензивно се размислува како да се реши проблемот. За таа цел, Град Скопје ги усогласува политиките за решавање на хаосот во паркирањето, за кое нагласува дека не е социјална категорија и треба да станува сè поскапо. Оттука, градоначалникот не ја исклучува можноста Град Скопје да ги побара под свое инженерство за сите катни гаражи или како едно да функционираат двете претпријатија за паркирање и очекува до крајот на годинава да започне да се применува една политика

за сите субјекти, во случај, на пример, да не се најде согласност за функционирање на само еден субјект. Сето тоа би било во интерес на граѓаните.

Според скопскиот градоначалник, до хаотичната ситуација во оваа област довела можноста што ја нудат постојните законски решенија и соодветни правилници, како на пример, одредбата дека секоја општина смее да формира јавно претпријатие за паркирање. Ваквата можност, досега ја има искористено само Општина Центар, па токму со „ПОЦ“, „Градски паркинг“ има чести недоразбирања околу паркиралиштата во Дебар Маало, што е актуелен проблем за кој јавноста реагира постојано.

В.Н.

### Скопје со 3Д пешачки премини



По углед на современите земји, ЈП „Улицы и патишта“ започнаа со обележување на 3Д пешачки премини во главниот град, кои се многу повоочливи од класичните и создаваат оптичка илузија на тридимензионалност на патот, па возачите ја намалуваат брзината. Првиот ваков пешачки премин е исцртан на улицата „Самоилова“ кај Музејот на современата уметност, а вториот на улицата „Борис Сарафов“ во Ѓорче Петров, каде што кон крајот на април беше прегазено дете, како и низ другите улици и булевари со голема сообраќајна фреквенција во градот. Освен оваа акција, предвидено е на улиците да се постават и радары.

### Во Центар започна кампањата „Паркирај совесно!“

Во Општина Центар, од крајот на април, започна едукативната кампања за безбедност во сообраќајот „Паркирај совесно!“, која е организирана во соработка на општината со „ПОЦ“ и СВР Скопје. Целта на кампањата е подигање на сообраќајната свест и култура на повисоко ниво, зголемување на одговорноста кај возачите и укажување на важноста и потребата од почитување на сообраќајните правила и прописи.

– Апелирам до граѓаните да ги почитуваат правилата и прописите и да не ги паркираат своите возила пред објекти, коловози, тротоари, зелени површини, пешачки патеки и други слични површини кои не се наменети за паркинг – изјави на прес-конференција Саша Богдановиќ, градоначалникот на Општина Центар.

Во наредните два месеци, преку едукативни видеа, емитувани на неколку национални телевизии, македонски интернет-портали, на социјалните мрежи, како и со летоци поставени на паркираните автомобили на паркиралиштата со кои стопанисува ЈП ПОЦ ќе се повикува на совесно



паркирање и ќе се потенцираат местата на кои возачите не смеат да запрат или да го паркираат своето возило. ЈП ПОЦ, Општина Центар и СВР Скопје ќе продолжат со секојдневно отстранување на сите непрописно паркирани возила во Центар, сè додека трајно не се реши сообраќајниот метеж и проблемот со неправилното паркирање.



На априлскиот форум на ИРУ што се одржа во Амстердам



## ИДНИНАТА НА ТРАНСПОРТОТ Е ВО ПОБРЗО ПРИФАЌАЊЕ НА ИНОВАЦИИТЕ И ДИГИТАЛНИТЕ УСЛУГИ

Форумот на ИРУ, со сето она што беше презентирano на него, веднаш стана нова платформа за побрзо прифаќање на иновациите и дигиталните услуги на транспортниот пазар

**Ф**орумот за логистика и иновации на Меѓународната унија за патен транспорт што се одржа во април во Амстердам, ги собра претставниците на индустријата за патен транспорт, кои дискутираа за можеби најсуштинскиот дел за иднината во оваа област. Имено, Форумот, кој беше хостиран од Теленор TLN во Амстердам, со сето она што беше презентирano на него, веднаш стана нова платформа за побрзо при-

фаќање на иновациите и дигиталните услуги на транспортниот пазар. Нагласувајќи ги трендовите на пазарот, најновите производи и дигитални услуги и решенијата што ќе ги презема индустријата во иднина, настанот беше поздравен од говорниците од TomTom, Daimler, DKV, Wtransnet и многу други, со воведното обраќање од експертот на синцирот на снабдување, Марк Милар. Заедницата на меѓународниот патен транспорт се собра да дознае за најновите

барања за транспортни операции од големите шпедитери и платформи за е-трговија, а учесниците беа во можност да споделат искуства, да воспостават деловни релации и истовремено да се поврзат со водечките меѓународни даватели на услуги.

Настанот го отворија, претседателот на ИРУ, Кристијан Лабро и генералниот секретар, Умберто де Прето, посочувајќи дека тој е резултат на долготрајниот ангажман на ИРУ со националните транспортни здруженија и стопанските комори од над 30 земји, а воден преку нејзината Комисија за услуги. Овој форум за првпат понуди поширок ангажман со надворешни партнери, придружни членки на ИРУ, како што се Volvo, Scania и DKV, кој беше главен спонзор, како и голем број на транспортни оператори од клубовите на млади менаџери на холандските и германските здруженија.

Жељко Јефтиќ, глобален шеф за иновации во ИРУ, ги претстави новите истражувања на ИРУ за пристапот на индустријата за трансформација на технологијата, откривајќи дека 65 проценти од европските транспортни оператори планираат да инвестираат во дигитални решенија во наредните шест месеци, за да се подготват за дигитална иднина.

– Транспортната индустрија е во период на огромни промени, па охрабрувачки е да се види поголемиот дел од операторите кои ја прифаќаат технологијата и инвестираат во дигитални решенија. Патот до камиони без возачи и доставувачки беспилотни летала е во тек, но бара дигитални темели. Она на што денес се посветуваме е индустрија која претежно бара употреба на технологија за решавање на основните оперативни предизвици, како што се преместување на дигиталната документација и подобрување на безбедноста и ефикасноста – истакна Јефтиќ.

Дискусиите од Амстердам ќе продолжат на претстојниот Светски конгрес на ИРУ што ќе се одржи во ноември во Оман, со фокус на „иновациите во движење“.

Во априлската резолуција на ОН за безбедност на патиштата

### Признание за ИРУ за унапредувањето на обуките за транспортерите

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ доби своевидно признание за развој на хармонизирани и меѓународно признаени стандарди во стручната обука во новата резолуција на ОН за безбедност на патиштата. Работата на ИРУ за професионализација на индустријата се развива заедно со Економската комисија на ОН за Европа, како дел од напорите за исполнување на глобалните цели за одржливост. Резолуцијата на Генералното собрание на ОН и воспоставувањето на глобален фонд за безбедност на патиштата беа усвоени на 12 април во Њујорк.

ИРУ се залага за меѓународни стандарди, кои ја подобруваат безбедноста, работејќи со

Обединетите нации, меѓународните организации и властите за формалните и неформалните стандарди. Несреќите, кои вклучуваат комерцијални возила се предизвикани од човечка грешка во над 85 % од случаите, истакнувајќи ја важноста на обуката, која им помага на возачите да ги исполнат високите професионални квалификации и ги прави патиштата побезбедни. Преку својата мрежа на соработнички институти за обука во повеќе од 40 земји, Академијата ИРУ обучува и сертифицира илјадници комерцијални возачи и транспортни менаџери секоја година. Академијата, исто така, спроведува кампањи за подигнување на свеста за клучните прашања и програми за обука на тре-



нери за зголемување на капацитетите за обука во секторот.

Во рамките на кампањата со која ИРУ го одбележува 70-годишното постоење



## ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ НИЗ ОЧИТЕ НА ЕДЕН СКЕЈТБОРДЕР

Дејвид Кулиау, филмски продуцент, скејтбордер и раскажувач, тргна на пат за да го разгледа светот, во рамките на кампањата „Ние го сакаме патот“, со која ИРУ ја одбележува 70-годишнината од своето постоење. Лансирањето на кампањата, со која се симболизира патувањето и егзистирањето на луѓето кои работат во и околу индустријата за патен транспорт, беше извршено во Женева, каде што на 23 март, ИРУ ја одржа централната свеченост по повод големиот јубилеј. Кулиау во овој потфат ќе мине 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. Првите негови јавувања зборуваат за доживувањата на почетните дестинации Париз – Женева, потоа Женева – Брисел преку Цирих, па Брисел – Берлин и Берлин – Варшава,

при што сретнува и разменува мислења, искуства и импресии за разни аспекти во транспортот со претставници на ИРУ, со превозници, односно со возачи на разни типови еколошки возила, а пред сè камиони. Притоа, извлекувајќи го сижето на своите разговори со нив, тој ја пренесува есенцијата на нивната желба да се занимаваат со оваа дејност, во чија срж е нивната љубов кон патувањето. Истовремено, Кулиау открива и дека замолен да биде дел од 70-тиот роденден на ИРУ, не знаел ништо за Меѓународната унија за патен транспорт, но го прифатил предизвикот да биде дел од оваа кампања на ИРУ бидејќи го истражува патот со својот скејтборд повеќе од 30 години, а скејтерите, исто како и сурферите, секогаш патуваат за да пронајдат нови, возбудливи места за скејт.

– Истражување на светот, запознавање со нови луѓе, откривање на други култури. Животниот стил на скејтерите е чувството на слобода што може да ви го даде само патот – вели Кулиау.

Од средината на април

### Отворени уште три руски граници за ТИР-превози

Стоките што се превезуваат под ТИР-ознаката од средината на април можат да влегуваат во Евроазиската економска унија преку три дополнителни руски гранични премини, кои ќе ја дополнат тековната листа од 45 такви премини. На транспортните оператори им се препорачува да користат ТИР при извршувањето на нивните транспортни и транзитни операции во Русија преку назначените гранични премини, при што дополнителните три премини се во Финска (Brusnichnoe) и Украина (Nekhoteevka, Troebortnoye).

Ваквата наредба стапи во сила во викендот 14 – 15 април, а беше објавена од страна на Министерството за финансии на Русија, кое ја надгледува Федералната царинска служба, која бара „непречено пријавување“ на ТИР во сите внатрешни царински испостави, за стока која патува на неколку дестинации во Русија, стока која повторно се извезува надвор од Евроазиската економска унија или ако стоката се доставува до Калининградскиот регион или Република Ерменија.

## Европската транспортна индустрија се подготвува за технолошка трансформација

ИРУ направи ново истражување, кое ги открива предизвиците со кои се соочуваат европските транспортни оператори денес и го потенцира потенцијалот за поголема примена на дигиталните решенија и услугите во индустријата. Податоците од истражувањето покажуваат дека додека традиционалната загриженост во врска со цената на горивото (50 %) и еколошките и регулаторните ограничувања (60 %) остануваат во прв план, операторите сè повеќе се свесни за порастот на новите пазарни учесници и за влијанието на автоматизацијата. Двајца од пет испитаници (40 %) наведуваат дека автономните возила и една од четирите (26 %) платформи за дигитални услуги и нови даватели на превоз – се најважни промени кои ќе влијаат на нивните бизниси во текот на следните 5 – 10 години. Само 20 % сметаат дека испораките со беспилотни летала ќе имаат значителен ефект.



Според наодите на ИРУ, мнозинството анкетирани оператори (65 %) бараат да инвестираат во технологијата во текот на следните шест месеци за да ги оптимизираат нивните секојдневни операции. Повеќе од една третина (38 %) планираат да инвестираат во нови решенија за управување со флотата и 25 % во електронска или дигитализирана документација (e-CMR). Управувањето со хартија (50 %) е главниот предизвик за кој испитаниците веруваат дека ќе биде надминат со дигитално управување, проследен со безбедноста во транспортот (41 %) и наоѓање на утовари (30 %). За повеќе од една четвртина од испитаниците (28 %), дигиталните решенија помагаат во надминување на тековниот недостиг на возачи во индустријата, а 26 % од анкетираниите оператори веруваат дека автономните возила ќе играат улога во решавањето на овој недостиг.

Сепак, податоците откриваат дека сè уште нема консензус за автоматизацијата. Еден од тројца испитаници (32 %) не веруваат дека камионите без возачи ќе ја донесат иднината на индустријата со олеснување на недостигот од возачи, а 42 % остануваат несигурни за нивно влијание.



Со новата пролетна едукативна кампања на РСБСП



## АПЕЛ ДА СЕ РАЗБУДАТ ПОЗИТИВНИТЕ НАВИКИ ВО СООБРАЌАЈОТ!

Кампањата ќе се реализира во четири тематски фази и ќе биде насочена најпрво кон едукација на возачите, а потоа и кон подигнување на сообраќајната свест за безбедно учество во сообраќајот на пешаците, мотоциклистите и велосипедистите – категории на ранливи учесници во сообраќајот

„Разбуди ги позитивните навики во сообраќајот“ е слоганот под кој Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) ја претставува и ја реализира новата пролетна едукативна кампања за одговорно учество во сообраќајот и за почитување на сообраќајните правила и прописи. Кампањата ќе се реализира во четири тематски фази и ќе биде насочена најпрво кон едукација на возачите, а потоа и кон подигнување на сообраќајната свест за безбедно учество во сообраќајот на пешаците, мотоциклистите и велосипедистите – категории на ранливи учесници во сообраќајот. Во неа, освен едукација преку социјалните и електронските медиуми, ќе се организираат и јавни настани, преку кои учесниците во сообраќајот ќе се запознаат со опасностите со кои се соочуваат во сообраќајот и ќе добијат совети како да ги надминат тие опасности.

Почетокот на пролетта е период кога интензитетот на сообраќајот постојано се зголемува, а со тоа се зголемува и учеството на ранливите категории во сообраќајот, но и бројот на сообраќајни незгоди во кои тие се учесници. Токму поради тоа, тие се глав-

ниот фокус на оваа кампања, со која РСБСП цели на намалување на бројот на загинали пешаци, велосипедисти и мотоциклисти што е цел поставена во Втората национална стратегија за унапредување на безбедноста во сообраќајот на патиштата.

– Оваа цел, сама за себе, претставува јасен предизвик не само за РСБСП туку и за сите останати надлежни институции за подигање на безбедноста во сообраќајот на ниво достоинство секој поединец слободно и без страв да учествува во него. Во таа насока, неколку години по ред, се реализираат вакви или слични едукативни активности – велат од РСБСП и посочуваат дека дел од пораките што ќе бидат комуницирани во рамките на кампањата се: „Разбуди ги добрите сообраќајни навики“, „Забави малку – вози одговорно“, „Не претрчувај на пешачки премин“, „Внимавај со твојот велосипед“...

Од РСБСП укажуваат и дека добрите сообраќајни навики го прават човекот подобар, попочитуван и побезбеден возач. Да се биде добар возач не значи само да се располага со добри возачки вештини и техники туку и да се вози безбедно со почитување на сообраќајните правила и прописи, како и на

останатите учесници во сообраќајот. Исто так, возачот треба да биде толерантен и секојдневно да демонстрира високо ниво на култура и етика во сообраќајот. РСБСП ги потсетува возачите: да не користат мобилен телефон додека возат; да ги почитуваат правилата за ограничување на брзината; да ја намалат брзината секогаш кога се во близина на пешачки премин или на училиште, кога немаат доволна прегледност на ситуацијата или кога се приближуваат на крстосница; да користат безбедносен појас; да држат безбедно растојание, редовно да ги одржуваат и чистат светлата на возилото, секогаш да ги проверуваат гумите, маслото и водата, возачите да не јадат, да не пијат, ниту да пушат цигари при возење, а добри сообраќајни навики се и: да не се вози изморен, правилно да се престројува, да се користат трите огледала за прегледност, да се паркира внимателно и културно...

Инаку, согласно со сообраќајната статистика, во 2017 година, на патиштата во Република Македонија, животот го загубиле 34 пешаци, 5 велосипедисти и 7 мотоциклисти. Бројот на загинали велосипедисти и мотоциклисти е намален за 50 % во споредба со 2016 година, а бројот на загинали пешаци е ист. Согласно со овие показатели, во минатата година од ранливите категории, учесници во сообраќајот, таргет на оваа кампања, учествувале околу 30 % од вкупниот број жртви на патиштата.

J.C.B.

Не помагаат ни засилените контроли по патиштата и во населените места



## ПИЈАНИТЕ ВОЗАЧИ СЕ ПОЧЕСТО ИСПИШУВААТ ЦРН СООБРАЌАЕН БИЛАНС

МВР ги зголеми сообраќајните контроли по патиштата и по улиците во населените места, кои покажуваат алармантни податоци, како претпоследниот викенд од април, кога во Скопје за само шест часа од 726 контролирани, 248 пијани возачи се санкционирани

Возењето во алкохолизирана состојба е една од водечките причини за сообраќајните незгоди со загинаци и со повредени лица што се потврди и оваа пролет. Најдобра илустрација за тоа се контролите спроведени во претпоследниот викенд од април, кога во Скопје за само шест часа, во периодот од 23 часот до 5 часот утрината, МВР од 726 контролирани, санкционираше 248 пијани возачи. Тоа е една третина или секој трет возел во алкохолизирана состојба. Поради тоа, означувајќи ги овие податоци како алармантни, министерот за внатрешни работи, Оливер Спасовски, најави зајакнување на сообраќајните контроли и во Скопје, но и во другите градови на земјава, со цел да се намали бројот на сообраќајните прекршоци.

Имено, во текот на викендот биле спроведени сообраќајни контроли во Скопје во кои биле извршени проверки на 2.335 возила и возачи, при што кај 480 возачи е констатирано присуство на алкохол во крвта и тие се исклучени од сообраќај, а евидентирани се и 454 други сообраќајни прекршоци за кои се дадени соодветни санкции.

– Поразителни се фактите што констатиравме дека 480 лица беа под дејство на алкохол за две вечери. Ова ни дава одговор зошто се случуваат толку многу сообраќај-

ни несреќи. Репресивниот елемент не е основа за намалување на овие прекршоци, но сепак е еден од начините – рече Спасовски, кој посочи дека е потребно да се подигне сообраќајната култура на граѓаните во земјава и додаде дека за тоа е потребна и зајакната соработка помеѓу нив и полицијата. Инаку, МВР од свои сопствени буџетски средства набавило нови 80 дрегерери за тестирање на присуство на алкохол, потоа 30 радарни за контрола на брзината на возење, како и 30 фотоапарати и дополнителна опрема за потребите на сообраќајните увидни екипи.

Поддршка за сообраќајните контроли на МВР даваат и од РСБСП, каде што нагласуваат дека бројот на сообраќајни незгоди со загинаци и повредени лица во нив е во пораст.

– Согласно со тоа, можам да кажам дека засилените контроли од страна на Министерството за внатрешни работи се оправдани и неопходни, а граѓаните треба да сфатат дека целта на репресивните мерки не е нивно санкционирање заради наплата на казни туку одвраќање на прекршителите од повторување на прекршокот, а со тоа и заштита на животот и здравјето на учесниците во сообраќајот. РСБСП постојано потенцира дека најбрзи и најефи-

касни резултати во насока на подобрување на безбедноста во патниот сообраќај може да се остварат преку имплементација на превентивни активности проследени со постојано присуство на полицијата на терен и секако со континуирано подобрување на сообраќајната инфраструктура. Само така може да ја промениме културата и свеста за максимално почитување на сообраќајните правила и прописи од сите групи учесници во сообраќајот и согласно со тоа ги поддржуваме последните акциски контроли на МВР кои треба да бидат редовни и континуирани – вели Стојче Стаменковски, претседател на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП).

Во Македонија, за алкохолизирано се смета она лице кај кое ќе се утврди дека содржината на алкохол во крвта изнесува повеќе од 0,50 г/кг (споменатата априлска контрола на МВР покажала дека млад скопјанец возел со дури 2,30 промили алкохол во крвта), а Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата предвидува исклучување од сообраќај на пијаните возачи, глоби од 200 до 375 евра (за одбивање на алкотест – 500 евра), негативни бодови, привремено одземање на возачката дозвола и забрана за управување возило од три до 12 месеци.

J.C.

На сите делови од автопатиштата во Србија

### Строги контроли и мерење на просечната брзина на возење

Во соседна Србија од неодамна започна мерењето на просечната брзина на возење на сите делови од автопатиштата, по што сообраќајната полиција го казнува секој што дури и за еден километар, ги надминал дозволените 120 км/ч. Имено, сега возењето по автопатот од Белград до македонската граница (и обратно) не се мери само со радар туку со пресметка на просечната брзина според времето кога возилото влегло пред наплатната рампа на една точка и кога излегло на другата наплатна рампа. Кога возачот на првата наплатна рампа подига картичка за патарина, таа евидентира време, а камерата на наплатната рампа го снима тоа, како и самото возило и возачот. Истата постапка е кога возилото излегува од автопатот на некоја следна наплатна рампа, и при излезот се гледа за кое време возилото ја поминало дестинацијата. Не се пресметува времето на чекање за наплата на патарина туку времето кога сте стасале до патарината и сте влегле во зоната во која снимаат камерите.

Доколку просечната брзина е над 100 километри, тогаш следуваат високи казни од 200 до 300 евра. За екстремни брзини, над 150 километри на час во просек, казните се со изрекување 30 дена затвор. За само 10 километри пречекорување, се плаќа казна од плус 30 евра, а за поголеми брзини казната се качува до 200 евра.



## АМЕРИКАНЕЦ ИЛИ ЈАПОНЕЦ?



Иако производител со јапонски капитал и гени, Hino се труди на своите клиенти во САД да им понуди производи според американскиот вкус

Би се обложили ли дека ова е јапонски камион?

**П**рашањето е едноставно, а одговорот дискутабилен – ова што го гледате е новата XL-серија на јапонската марка Hino, која е наменета за американскиот пазар и се произведува во САД. Овој сосема нов модел кој

се сместува на самиот врв на понудата ќе биде на располагање како влекач со две или соло-камион односно шасија со три оски. Максималната тежина и на двата модела е 30 тони. Долгата хауба и огромното количество хром на решетката, ретровизорите

и резервоарите за гориво, му даваат типичен американски изглед, во кој одлично се вкомпонирани косите светла кои можат да бидат во ЛЕД-технологија. За разлика од надворешноста, кокпитот е со типично азиски амбиент. Тоа всушност, значи дека целокупното опкружување е под силно влијание на автомобилите на Toyota, бидејќи Hino е една од нејзините 16 филијали. За погон на овој камион е предвиден докажаниот 9-литарски мотор од сопствен развој со моќност од 300, 330 и 360 KS, кој има работен век деклариран на 1,6 милиони километри. Во согласност со јапонскиот дух што го има, значајно е и присуството на разни електронски асистенти, како што е напредниот систем за стабилизација, автоматското сопирање во итни случаи, препознавањето на сообраќајните знаци и друго.

Hino ќе започне да ја произведува XL-серијата идната 2019 година во нова фабрика во Западна Вирџинија во која ќе бидат вложени половина милијарда долари. Како и кај другите модели на оваа марка, кабините и моторите ќе доаѓаат од Јапонија, додека шасијата и компонентите ќе бидат американски (оските од Dana, потпирањето од Hendrickson, а менувачот мануелен од Eaton или автоматски од Allison).



Внатрешноста на Hino XL е „автомобилска“, а степените на пренос се избираат со помош на копчиња на централната конзола





Оваа компанија има седиште во местото Белгрејд во сојузната американска држава Монтана

## ВОЕНА ТЕХНИКА ЗА ЦИВИЛНИ ЦЕЛИ

Нов „производител“ на камиони се појави и во Соединетите Американски Држави

Компанијата Acela Trucks се нарекува производител иако тоа всушност не е, бидејќи се работи за работилница за ремонт на стари воени камиони. Таа има откупено големи количини од лесните камиони Steyr 12M18 кои по 17 години служба во американската армија беа заменети. Acela Trucks има развиено посебен процес за нивна репарација по кој, како што тврдат од компанијата, возилата се доведуваат во состојба блиска на онаа кога биле нови. Целосно се расклопуваат, проверуваат, поправаат и повторно склопуваат, со додавање на 650 нови делови. Иако се продаваат под сопствени ознаки како Acela Monterra, сепак се декларирани како користени возила. На располагање се во 4×4 и 6×6 конфигурации, со оригиналната техника – 7,2 литарски мотор CAT со 330 KS, автоматска трансмисија Allison со 7 степени на пренос, постојан погон на сите тркала и опционален редуктор.

Овие камиони можат да поминат низ вода длабока 76 сантиметри, а имаат носивост од 14 тони во 6×6 конфигурацијата и половина од тоа во 4×4 изведбата. Клиренсот под полно оптоварување им изнесува 37

сантиметри, а постигнуваат максимална брзина од 120 километри на час. Внатрешноста е војнички аскетска, а опременоста подобрена со додавање на воздушно потпрено седиште за возачот, камера за возење кон

назад и уште неколку детали. Пазарот се гледа во нафтената индустрија, рударството, шумарството и други слични дејности каде што издржливоста на возилата е примарна. Цените започнуваат од 95 илјади долари, што е три до петпати помалку од нов камион со слични можности. Acela Truck за нив дава гаранција од една година.



Демилитаризирани и целосно репарирани, Acela Trucks ги продава воените камиони на австрискиот Steyr под свои ознаки



ЗТМ Хант



## РУСКА МАШИНЕРИЈА, ВО ВИСТИНСКАТА СМИСЛА НА ЗБОРОТ

Следејќи ја пазарната логика и користејќи го како база „машинскиот“ град Миас, во Русија се појави нов производител на камиони

**К**омпанијата ЗТМ што е кратенка од Завод тяжелых машин, односно Фабрика за тешки машини, е основана пред едвај три години со првична цел развој и производство на камиони со повеќе оски и специјални надградби за испитување на наоѓалиштата на нафта и гас. Четири месеци по формирањето беше направен првиот прототип, кој по поминувањето на потребните тестови, наредната

година доби хомологација за производство. Седиштето и е во градот Миас на јужните падини на Урал и самата западна граница на Сибир што не е случајност бидејќи овој уралски град е познат по машинската индустрија. Од таму е познатата камионска марка УралАЗ како и некогашниот производител на претседателските лимузини ЗиЛ, кој исто така произведуваше и камиони.

ЗТМ важи за недокажана, но перспективна компанија која успеа да ги лоцира потребите на рускиот пазар и брзо да реагира нудејќи повеќеосни камиони со погон на сите тркала и голема носивост како замена за украинските КрАЗ. Значаен поттик им беше и фактот дека во Русија увозот на вакви возила од Кина не е дозволен, а се проценува дека во земјата има потреба од околу 200 примероци годишно. Прв производ на ЗТМ беше моделот Хант 8051Н, кој е добиен со комбинирање на модификувани компоненти од сличен камион на Урал. Конкретно, додадена е уште една четврта



Хант 8051S е направен за работа на најтешките руски терени



Со оглед на намената, изработката на овој камион е груба

оска, кабината е поместена кон напред и е монтирана надградбата. Должината на шасијата е 12 метри, конфигурацијата 8x8 е со единечни тркала, а вкупната тежина изнесува 30 тони. Моторот е ЈаМЗ со 312 KS и 1.150 Nm, менувачот е 9-степен ZF со редуктор, а кабината е од старата Iveco EuroTech серија. Ова уралско чудовиште за нафтените работници постигнува максимални 90 километри на час, а цената му изнесува околу 75 илјади евра.

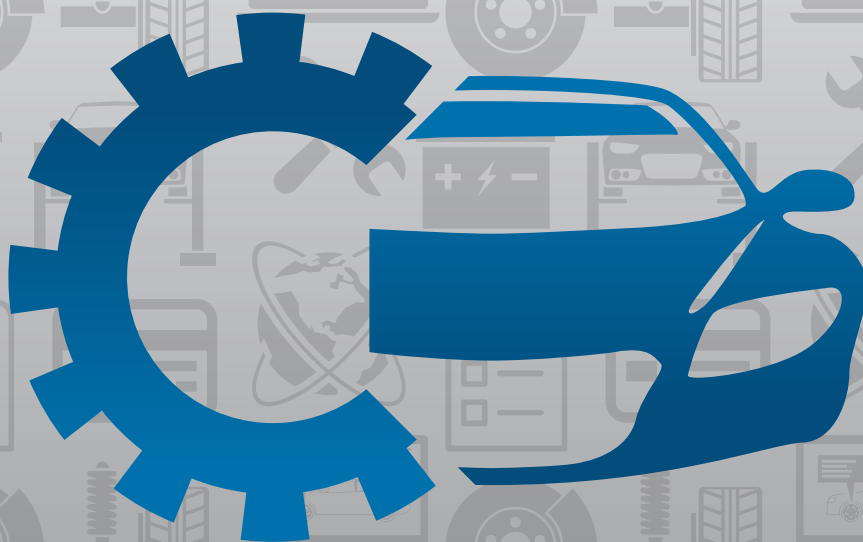
Малку изненадувачки, оваа компанија минатиот месец претстави 8x8 кипер поставен на сопствена шасија. Малку е пократка од онаа на 8051H, но исто така има единечни тркала. Означен е како Хант 8051S, има носивост од 30 тони и бруто-тежина од 44 тони со тркала од 20 инчи, односно 48 тони ако е поставен на 24-инчни тркала. Корпата е од 8-милиметарски челик со капацитет од 19 кубни метри и агол на кипење од 50 степени. Кабината е од МАЗ-МАН, а механичките компоненти се кинески – моторот Weichai Euro 5 е со 430 KS и 2.070 Nm, а оските Shaanxi HanDe се со диференцијали кои се блокираат. Менувачот е 12-степен ZF со редуктор, а максималната брзина изнесува 85 километри на час. Самата изведба е груба, приспособена за работа на температури до -45 °C. Заради тоа кабината е дополнително изолирана и може да се за-



Уралско 8x8 чудовиште за нафтените работници

грева со помош на температурата од издувните гасови. Акумулаторите се сместени во посебна кутија, која исто како и резервоарот за гориво од 400 литри, е опремена со електрични грејачи. Филтерот за воздух се наоѓа високо зад кабината, која е максимално подигната над рамката. Во моментот се работи на хомологација на овој камион, а цените не се познати.

Од ЗТМ не наведуваат никакви податоци за обемот или капацитетите за производството, но во секој случај тие се скромни. Во моментот работат на проширувањето на палетата производи – веќе се развива платформа со носивост од 80 тони, а плановите се во иднина да имаат широк спектар тешки шасии со капацитет до 200 тони. За извоз засега не размислуваат.



## РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

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



Mercedes Citaro NGT



**Е**ден еколошки автобус веќе вози, вториот се подготвува, а третиот, во моментот кога ги читате овие редови, би требало да тргне – трите засега пробно. Скопје го очекува одлука во кој правец ќе се движи „екологизацијата“ на градскиот превоз. Таа ќе зависи од искуствата стекнати во наредните месеци, но и од трошоците за експлоатација и од цената на возилата. Првиот автобус е производ на Mercedes и наместо дизел, како погонско гориво троши компримиран природен гас. Вториот (пристигна во моментите кога овој текст веќе беше на пат кон печатницата) е со погон на гас, од марката Solaris од Полска. Според производителите, трошоците за нивна експлоатација се двапати помали. Третиот автобус е електрична копродукција на израелско-бугарската компанија Chariot Motors со кинескиот производител Higer, за кој веќе пишувавме. Според нив, согласно со нашите цени на струјата, има за шестпати помали трошоци за експлоатација.

Во поглед на загадувањето на воздухот добиваме само општи податоци од Германците дека автобусите на гас речиси воопшто не го загадуваат воздухот притоа мислејќи на јаглерод-диоксидот од издувните гасови, додека за електричниот автобус кој има нулта-емисија во возење, воопшто не се спомнува дека при производството на струјата што ќе ја троши (кај нас во РЕК Битола од јаглен) се емитува неопределено количество штетни материји. Цените на возилата не се јавно објавени, но во јавноста се споменуваат 220 илјади евра за германскиот, односно скоро двојно повеќе за елек-

## АВТОБУС НА СТРУЈА ИЛИ ГАС, ПРАШАЊЕ Е СЕГА

Скопје во наредниот период ќе одлучува за правецот по кој ќе се движи „екологизацијата“ на градскиот превоз

тричниот автобус. Како и да е, на градот му претстои сериозна дилема што да избере за да се намали загадувањето на воздухот. Штета е што не е вклучена и третата опција – хибридни автобуси, кои генерално

имаат за третина помала потрошувачка и за исто толку помалку од сите штетни материји во своите издувни гасови.

Но, нашата реалност во моментот е таа



Електричниот автобус на Chariot Motors ќе ја опслужува линијата број 15 од Ново Лисиче до Карпош 4, каде што на крајните постојки ќе бидат поставени станици за брзо полнење



– треба да се одлучиме за автобус на струја или гас. Прашањето е навидум лесно за одговор, но со оглед на недокажаноста на електриката и сè уште превисоката набавна цена на ваквите автобуси, треба сериозно да се разгледа опцијата за оние со погон на гас. Скопје имаше шанса уште пред десетина и повеќе години да ги стекне искуствата со автобусите со погон на компримиран природен гас, кога со помош на јапонска донација беа преправени дузина возила да сообраќаат користејќи го како погонско гориво овој енергенс. Ги препознававме по тоа што беа едни од најстарите во флотата

два месеци, сообраќа еден таков автобус кој треба на дело да ни ги покаже и докаже предностите на еколошката технологија што ја има. Ќе го сретнеме на линијата број 5, а ќе го препознаеме по сребрената боја и германските регистерски таблички. Станува збор за Mercedes-Benz Citaro NGT. Германскиот производител ги направи првите прототипи на овој модел уште во 2009-тата година, кога сè уште не беше доволно созреано времето за нивното сериско лансирање. Програмата стана актуелна во 2015 и 2016 година, кога со помош на вакви и слични еколошки автобуси беа развезувани

Годинава од буџетот на градот се предвидени субвенции за набавка на еко-автобуси во висина од 100 милиони денари за ЈСП и 20 милиони денари за приватните превозници



Западноевропските градови годишно купуваат околу 10.500 нови автобуси, од кои само илјада се со погон на гас

и имаа груба надградба на покривот во која беа сместени боците за компримираниот природен гас. Иако некои од нив сè уште се на улиците, за жал, јавноста никогаш не ги дозна резултатите од нивната експлоатација, со што со право се поставува прашање то колку всушност тие возеа на ЦНГ.

Како и да е, сега низ Скопје пробно на

посетителите на салонот на комерцијални возила во Хановер. Тогаш пристигнаа и првите поголеми нарачки, меѓу кои и оние за 68 автобуси за Аугсбург и 82 примероци за Мадрид.

Шпанскиот главен град беше еден од првите што ги препозна предностите на Citaro NGT, кој поставува нови стандарди

во смисла на еколошката прифатливост. Покрај тоа, овој автобус на Mercedes има и за 4 децибели пониско ниво на бучава во однос на моделот со конвенционален дизел-агрегат. Опремен е со конвертираниот OM 936 мотор со работа зафатнина од 7,7 литри и максимални 302 KS и 1.200 Nm. Еуро 6 еко-нормите ги постигнуваат без AdBlue адитив и без филтер за тврди честички, само со EGR и трифазен катализатор. Има сервисен интервал од 60.000 километри, а со вкупната тежина од само 747 килограми во моментот е најкомпактниот агрегат во својата класа. Во шесте резервоари од композитен материјал сместени на покривот (кои може да ги има меѓу 4 и 8) собира 1.290 килограми гас. Трансмисијата е преку шестстепен автоматски менувач, а капацитетот е за 96 патници. Има систем за автоматско „клекување“ на возилото на автобуски постойки, сензори за светла и дожд, приклучоци за полнење мобилни телефони, како и видеокамери за да се следи делот кај возачот и делот за евиденција на билетите. Покрај во единечна изведба со должина од 12 метри, се произведува и во зглобна 18-метарска варијанта со капацитет за 153 патници.



Според производителот, Mercedes-Benz Citaro NGT има за 50 % во споредба со неговата дизел-изведба



## Volkswagen Touareg



Изгледот на Touareg сега генерално е некако понадмен и овој модел изгледа позрело

# ПОГОЛЕМ, ПОЛЕСЕН, ПОНАПРЕДЕН

Volkswagen уште еднаш го избра Далечниот Исток за претставување на својот најнапреден модел, но овојпат тоа го стори на импресивен начин

**П**раќајќи маскиран прототип на пат долг 16.500 километри од фабриката во Братислава до Пекинг, Германците не ги штедеа суперлативите за новиот Volkswagen Touareg. Надворешниот изглед во кој е благо нагласен новиот дизајнерски јазик на марката предизвика бројни коментари, но во ретко кои од нив се среќаваат замерки. Големата маска длабоко навлегува во браникот правејќи ЛЕД-светлата составени од дури 128 диоди да изгледаат помали отколку што се. Визуелната доминација на отворите за воздух е разбиена со испрекршените површини, а профилираната хауба ја дава



Со тенденција да се наметне како избор број 1 во својата класа, третата генерација на Touareg располага со бројни премиум карактеристики



Новиот Touareg е поставен на истата платформа која се користи и кај Audi Q7, Bentley Bentayga и Lamborghini Urus

потребната доза на динамика. На силуетата за тоа е задолжена карактерната линија која се искачува над задните тркала. Испакнатите прагови на долниот дел од вратите изгледаат мускулесто, а страничните стакла – технички модерно. Таков е и задниот дел на кој чистите површини со ништо не се нарушени.

Поголемите димензии донесоа и повеќе место во внатрешноста, особено на задната клупа и во багажникот кој нарасна на цели 810 литри. Од Volkswagen за новиот Touareg велат дека буквално е преполн со нови технологии. Тоа јасно се забележува од големите екрани – дигиталната инструмент-табла од 12 и централниот дисплеј од 15 инчи. Вообичаените копчиња и прекинувачи скоро и да ги нема. За удобноста се задолжени воздушното потпирање и разладуваните седишта, а аудиофилите ќе бидат воодушевени од системот со 14 звучници и засилувачот од 730 вати. За безбедноста и возните својства ќе се грижат разни технологии, меѓу кои и управување на задните тркала. Полесен е за стотина килограми од својот претходник, а инфрацрвената камера ќе ги открива опасностите на слабо осветлени места.

Touareg на почетокот ќе биде понуден со дизелски V6 агрегати со 231 и 286 коњи, на кои подоцна ќе им се придружи и V8 TDi со 421 коњска сила. Поклонците на бензинот ќе мора да се задоволат со само еден агрегат со 340 коњски сили, а набргу се очекува и plug-in хибридна варијанта. Продажбата на Touareg ќе започне во втората половина од годинава, со цени кои се очекува да бидат осетно поголеми заради интеграцијата на новите технологии и напредни системи.



VW со ново раководство

## НА ПОВИДОК СЕ РАДИКАЛНИ ПРОМЕНИ ВО ГРУПАТА VOLKSWAGEN



Херберт Дис е новиот директор на групата Volkswagen

Volkswagen групата доби нов директор – на нејзино чело застана Херберт Дис кој досега беше прв човек на марката Volkswagen. Тој на оваа функција го заменува Матијас Милер, кој беше именуван во 2015 година по избивањето на дизелгејт аферата. Неговиот договор предвидува мандатот да му трае до 2020-тата година, а во соопштението за јавност се вели дека заминувањето е заеднички договорено. Тој успешно ја спроведе групата низ најтешките моменти во нејзината историја, насочувајќи ја кон електричните води. Volkswagen скоро и да нема штета за имиџот. Продажбата соборува рекорди, а расте и профитот. Иако битката со последиците од скандалот со издувните гасови сè уште трае, најтешкото одамна е надминато и беше време со радикална трансформација да се тргне кон нова иднина. Неа треба да ја предводи Херберт Дис, кој има голем удел во одличната стартна позиција што ја наследи. За него претседателот на Надзорниот одбор, Ханс Дитер Печ, истакна дека има брзина и елан за имплементирање на новите стратегии. Првиот предизвик пред кој ќе се најде Херберт Дис ќе биде прераспределбата на брендовите во три групи: големосериски, премиум и супер-премиум. Целта на овие измени е децентрализација на раководењето и добивање брзина и флексибилност во спроведување на одлуките.

### Проценка на транспортни средства и недвижен имот

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

АМЕРИТ ЕКСПЕРТИЗА

Тел: 02 32 98 967 | e-mail: [ekspertiza@amerit.org.mk](mailto:ekspertiza@amerit.org.mk)



## Романија

### Ограничувања на превозот на стока

#### Општи ограничувања

<b>Возила</b>	Товарни возила со над 7,5 т MPW
<b>Област</b>	DN1, (км 17 + 900) граница на градот Отопени – Плоешти (делница DN1 - DN1 A), Плоешти (крстосница DN1 - DN1B) – Брашов (крстосница DN1 - DN1 A)
<b>Период</b>	Од 1 јануари до 31 декември 2018

Пат	Правец	Ограничувања по денови и часови		
		пон – чет	пет	саб – нед
DN1	DN1, km 17 + 900 (лимитирано до Отопени) – Плоешти (крстосница DN1 - DN1 A)	06 – 22 ч.	00 – 24 ч.	00 – 24 ч.
	Плоешти (крстосница DN1 - DN1B) – Брашов (крстосница DN1 - DN1 A)			

#### Исклучоци

Возила од службата за цивилна заштита, погребален превоз, прва помош и хуманитарен превоз, транспорт на пошта, дистрибуција на гориво, дефекти, возила за санитарни услуги.

#### Алтернативни насоки

- DN1A: Букурешт – Плоешти – Брашов
- A3: Букурешт – Плоешти, DN1A: Плоешти – Брашов

- DN7: Букурешт – крстосница DN7 – DN71, DN71: крстосница DN7 – DN71 – Тарговиште,
- DN72A: Тарговиште – Стоенешти – крстосница DN72A – DN73, DN73: крстосница DN72A – DN73 – Раснов – Брашов.

#### Локални ограничувања, Букурешт

<b>Возила</b>	Товарни возила со над 5 т MPW
<b>Област</b>	Области „А“ од Букурешт, ограничени со следните патишта: - Дачиа бул. – Трајан ул. – Св. Нерва Трајан – бул. Св. Октавијан Гога – Коридор на Марсестите – бул. Марастев – ул. Митрополит Нифон – бул. Либертати – Калеа 13 септември – ул. Пандурилор – ул. Грозавешти – ул. Орхиделор – бул. Динику Голеску – Плоштад Северна железничка станица – Калеа Гривитеи – ул. Николае Титулеску – бул. Бану Манта – бул. Јон Михалаче – бул. Марезал Авереску – бул. Константин Презан – бул. Авиаторитор – бул. Мирчеа Елиаде – бул. П. И. Чајковски – ул. Барбу Вацареску – ул. Тунари – бул. Дачија

<b>Возила</b>	Товарни возила со над 5 т MPW
<b>Област</b>	Областа „Б“ на Букурешт, ограничена со следните патишта: - бул. Аерогари – ул. ЦТЦ Алекс Срберанеску – ул. Фабрика за гликоза – Петричани – ул. Доана Гајка – главниот пат на Колентина, главниот пат Фершени – ул. Мораторило – бул. Басарабиа – бул. 1 Декември 1918 – бул. Т. Палди Бвд – бул. Камил Ресу – ул. Физичари – бул. Енергетика – Калеја - Витан – главниот пат Витен Бастети – ул. Јон Иричану – ул. Турну Магурел – Луица – Гиугиулиу главниот пат – ул. Александру Ангел – продолжување на ул. Ферентару – Калеа Ференталилор – ул. М. Себастијан – Кале 13 Септември – бул. Гентеа – Св. Брашов – Виртуати магистрален пат – Крангаси Калеа – Премиин Грант – Кале

#### Летни ограничувања

Возила	Товарни возила со над 7,5 т MPW	Период	Петок, сабота и недела од 1 јули до 31 август		
Област	Види табела подолу		* За автопат А2, ограничувањата за возење се применуваат за товарни возила со над 3,5 т MPW		
Пат	Област	Насока	Ограничувања по денови и часови		
			петок	сабота	недела
А2*	Букурешт (крстосница А2 – обиколница Букурешт) – Фундулеа – Лелиу (крстосница А2 - DN3) – Фетести (крстосница А2 - DN3Б) – Чернавода (крстосница А2 - DN3) – Мурфатар (крстосница А2 - DN3)	Букурешт – Константа	12:00 – 24:00 ч.	6:00 – 14:00 ч.	–
		Константа – Букурешт	–	–	12:00 – 24:00 ч.
		Фетести – Чернавода	–	–	12:00 – 24:00 ч.
DN 39	Агигеа – (крстосница DN 39 - DN 39А) – Мангалија (влез)	Во двете насоки	12:00 – 22:00 ч.	6:00 – 22:00 ч.	6:00 – 22:00 ч.
DN 22C	Мурфатар (крстосница DN 22C – DN3) – Чернавода (крстосница DN 22C – А2)	Мурфатар – Чернавода	–	–	12:00 – 24:00 ч.

**Период** Петок, сабота и недела од 1 јули до 31 август

\* За автопат A2, ограничувањата за возење се применуваат за товарни возила со над 3,5 т MPW

#### Ограничувања за државни празници

<b>Возила</b>	Товарни возила со над 7,5 т MPW			
<b>Област</b>	Види табела подолу			
<b>Државни празници</b>	1 јануари, 2 јануари, 24 јануари, 8 април, 9 април, 1 мај, 27 мај, 28 мај, 1 јуни, 15 август, 30 ноември, 1 декември, 25 декември, 26 декември.			
<b>Исклучоци</b> - Транспорт на живи животни или на замрзната или лесно расиплива стока;				
<b>Санкции</b> - Казна помеѓу RON 2000 – RON 4000				

Пат	Област	Насока	Ден пред државен празник	Ден на државен празник
A2*	Букурешт (крстосница A2 – Букурешт Рицард) – Фундлата – Лелиу (крстосница A2 - ДН3) - Фетести (крстосница A2 – ДН3Б) – Чернавода (крстосница A2 - ДН3) – Мурфатар (крстосница A2 - ДН3)	Букурешт – Констанца Констанца –Букурешт Фетешти – Чернавода	16:00 ч. – 22:00 ч.	6:00 ч. – 22:00 ч.
DN 7	Питешти (излез) – Рамнику Валчеа – Вестем (делница ДН7 - ДН1)	Во двете насоки	16:00 ч. – 22:00 ч.	6:00 ч. – 22:00 ч.
DN 39	Агигеа – (крстосница ДН 39 - ДН 39А) – Мангалиа (влез)	Во двете насоки	16:00 ч. – 22:00 ч.	6:00 ч. – 22:00 ч.

\* За автопат A2, ограничувањата за возење се применуваат за товарни возила со над 3,5 т MPW

#### Исклучоци

- Транспорт на живи животни или на замрзната или лесно расиплива стока;

#### Санкции

- Казна помеѓу RON 2000 – RON 4000

Гривите – бул. Букурешт Нои – ул. Јиу – бул. Полиграфија – Јон Јонеску од бул. Бред

**Период** Од 1 јули до 31 август дневно помеѓу 7:00 ч. и 20:00 ч.;

- Од 1 септември до 30 јуни дневно помеѓу 8:00 ч. и 19:00 ч.;

Надвор од овие часови, пристапот е дозволен само под закрила на посебно овластување.

#### Исклучоци

Кога се во употреба, следните возила не се предмет на овие ограничувања: амбулантни возила, возила на служба за цивилна заштита, полиција, противпожарна бригада, жандармерија, гранична полиција, Министерството за национална одбрана, Министерството за правда, затворска служба, Јавно министерство, специјални единици на романската служба за информации и на службата за заштита. Понатаму, следните возила може да пристапат до ограничените области за време на часовите на забраната за возење, под услов тие да имаат посебно овластување: возила за одржување на патишта, возила што се користат за одвојување на оштетени или напуштени возила или оние кои се незаконски паркирани; возила што се користат за обука и испитување на кандидати кои аплицираат за возачки дозволи од категориите C, CE и CIE; возила на поштата и возила кои припаѓаат на компании кои обезбедуваат испорака и курирски услуги; возила што превезуваат леб и пекарски производи или млеко во цистерни наменети за преработка; возила што превезуваат опасни материи; возила што се движат кон царински испостави или индустриски области преку утврдени рути (види подолу).

За повеќе информации [http://www.pmb.ro/harti/zonele\\_a\\_b/zonele\\_a\\_b.php](http://www.pmb.ro/harti/zonele_a_b/zonele_a_b.php).

#### Овластувања

Овластувањата ги издава Градското собрание на Општина Букурешт преку Управата за транспорт, патишта и безбедност во сообраќајот. Дневните дозволи се исто така достапни од бензинските станици на МОЛ кои се наоѓаат на главните рути за пристап до Букурешт. Цените се како што следува:

а) Пристап до зона „А“:

MPW	RON / месечно	RON / дневно
до 5 t	бесплатно	бесплатно
>5,0 t до 7,5 t	2.000	231
>7,5 t до 12,5 t	4.000	452
>12,5 t до 16,0 t	8.000	903
>16,0 t до 22,0 t	12.000	1.355
>22,0 t до 40,0 t	16.000	1.806
>40,0 t	20.000	2.247

б) Пристап до зона „Б“:

MPW	RON / месечно	RON / дневно
до 5 t	бесплатно	бесплатно
>5,0 t до 7,5 t	500	63
>7,5 t до 12,5 t	1.000	116
>12,5 t до 16,0 t	1.500	179
>16,0 t до 22,0 t	2.000	231
>22,0 t до 40,0 t	2.500	284
>40,0 t	3.000	347

#### Забелешки:

- Овие возни ограничувања се означени со ознаки.
- Во возилата со над 5 t MPW кои немаат Општина Букурешт како нивна крајна дестинација им е забранет транзит низ Букурешт.
- Овластувањата не се преносливи. Тие мора да бидат прикажани на барање, заедно со сертификатот за регистрација на возилото.
- Возилата што се движат кон зоната Б или за одредени царински ис-

постави или индустриски зони можат да пристапат до ограниченото подрачје под посебно овластување и под услов тие да ги преземат следниве рути:

#### Пристап до зона „В“:

- Од автопатот Букурешт – Питешти, преку бул. Јулиу Маниу, ул. Валеа Каскаделор, ул. Валеа Олталуи, Прелхуниреа Гентеа;
- Од DN6, преку главниот пат Александрија, главниот пат Антиаериана.

#### Пристап до царински испостави и индустриски области:

- Пристап до царинската испостава на бул. Темишвар – бул. Темишвар од ул. Каскада долина или ул. Валеа Олталуи до ул. Романциерлиор и назад;
- Пристап до индустриската зона помеѓу бул. Темишвар, бул. Лилиу Маниу – бул. Василе Милеа, бул. Лујерлуи, преку бул. Темишвар – бул. Василе Милеа, бул. Маниу и назад;
- Пристап до индустриската зона патот меѓу Сол, ул. М. Себастијан, Кал. Раховеи и ул. Прогресулуи, преку Калеа 13 септември, ул. М. Себастијан, ул. Разоаре, ул. Прогресулуи, главниот пат и назад преку 13 септември;
- Пристап до индустриската зона помеѓу Раховеи, бул. Г. Косбук, ул. С-калај Истрати, ул. Прогресулуи, преку Раховеи, бул. Г. Косбук, ул. С-калај Истрати, ул. Прогресулуи;
- Пристап до индустриската зона на платформата „Рокар“, преку ул. Топораши;
- Пристап до индустриската зона помеѓу бул. Моси Фердинанд, бул. Обор Железничка станица, ул. Баикулуи, ул. Пахарнику Туртурае, ул. Хелиади, ул. Гица преку ул. Гица, Хелиде, ул. Фарнику Туртурае, ул. Баикулуи, бул. Обор Железничка станица, бул. Фердинанд, ул. Зидури Моси назад;
- Пристап до царинската испостава на бул. Експозитеи, преку бул. Букурешт Нои, бул. Ион Михалахе, ул. Клабукет, бул. Експозитеи и назад преку Путул луи Кракиун;
- Пристап до индустриската зона во Сплаиул Унирии, помеѓу главниот пат Витан Барзести и главниот пат Михаи Браву, во Сплаиул Унирии, до главниот пат Михаи Браву и назад.

#### Државни празници 2018

1 јануари	Нова година
2 јануари	Новогодишен одмор
24 јануари	Сојуз на Денот на романската нација
6 април	Велики петок
8 април	Велигден (православен)
9 април	Велигден (православен)
1 мај	Ден на трудот
27 мај	Духовден (православен)
28 мај	Духовден (православни)
1 јуни	Меѓународен ден на детето
15 август	Успение
30 ноември	Свети Андреј
1 декември	Национален ден
25 декември	Божиќ
26 декември	Божиќ

Извор: UNTRR

**РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА**  
**02 32 98 224**





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

071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk

## ИНФО

### Грција

## Ограничувања на превозот на стока

### Возила

- Товарни возила со маса над 1,5 т

### Забрана

- На 16 февруари, 23 март, 27 април, 10 август, 26 октомври, 21, 24, 28 и 31 декември 2018 и 4 јануари 2019 од 16 ч. до 21 ч.,
- на 5 април, од 15 ч. до 22 ч.,
- на 6 април, од 6 ч. до 16 ч.,
- на 25 мај, од 16 ч. до 22 ч.,
- на 14 август, од 16 ч. до 23 ч.,
- на 17 февруари 2018, 24 март, 28 април, 26 мај, 11 август, 27 октомври, 22 декември, 29 декември 2018 год. и 5 јануари 2019 год., од 8 ч. до 13 ч.

### Област

- Автопат А8 (Атина – Патра), помеѓу патарината Елефсина (26 км + 500) и патарината Рио (199 км + 660),
- автопат А1 (Атина – Солун – Евзони), помеѓу раскрсницата Агиос Стефанос (Крионери) (км 27 + 960) и раскрсницата Бралос (км 203 + 065), од раскрсницата Родица (Ламиа) (км 212 м + 625) до раскрсницата Рахес Фтиотидос (км 242 + 479) и од Лариса (км 367 + 319) до раскрсницата Лептокарија (км 410 + 359),
- автопат Солун – Неа Мудања, помеѓу мостот Терми и 34 км,
- автопат А11 (Шиматари – Халкида), помеѓу пресекот со автопат А1 (км 65 + 820) и мостот Халкида (км 12 + 300),
- автопат Солун – Квала, помеѓу 11 км (км 11 + 340) и мостот Стримона (97 км + 650),
- автопат А5 (патот Јанина) меѓу мостот „Харалаос Трикоупис“ и крајот на Јонскиот пат (км 200 + 991),
- автопат А7 (Централен Пелопонисос), во насока на Каламата, меѓу Коринтскиот автопат (км 85 + 300) и крстосницата Спарти (км 240 + 800) (периметриски пат Каламата),
- автопат А71 (Лефктро – Спарта) помеѓу автопатот Лефктро и автопатот Спарта (45 км)

**Исклучоци** Возила кои превезуваат свежо млеко, свежа риба, свежо месо или добиток, како и возила што носат свежо овошје и зеленчук.

### Забрана

- На 19 февруари, 25 март, 1 мај, 28 октомври, 26 декември 2018 год.,
- 1 и 6, 7 јануари 2019 год., од 15 ч. до 21 ч.,
- на 9 април, од 12 ч. до 22 ч.,
- на 10 април, од 11 ч. до 23 ч.,
- на 28 април, од 16 ч. до 23 ч.,
- на 5 јуни, 14 и 15 август, од 16 ч. до 23 ч.,

### Област

- Автопат А8 (Атина – Патра), кон Атина, помеѓу патарината Рио (км 199 + 660) и патарината за Елефина (км 26 + 500),
- автопат А1 (Атина – Солун – Евзони), во насока на Атина, помеѓу раскрсницата Лептокарија (км 410 + 359) и Лариса (км 367 + 319) од раскрсницата Рати Фтиотидос (км 242 + 479) до раскрсницата Родица (Ламија) (км 212 + 625) и меѓу крстосницата Бралос (км 203 + 065) и крстосницата Агиос Стефанос (Крионери) (км 27 + 960),
- автопат Неа Мудања – Солун, помеѓу 34 км и мостот Терми,
- автопат А11 (Шиматари – Халкида), во правец на Шиматари, помеѓу мостот Халкида (км 12 + 300) и пресекот со автопатот А1 (км 65 + 820),
- автопат Квала – Солун, помеѓу мостот Стримона и км 11 (км 11 + 340),
- автопат А5 (Јонски пат), во насока на Антирио, помеѓу крајот на Јонскиот пат (км 200 + 991) и мостот „Шарилаос Трикоупис“,
- автопат А7 (Централен Пелопонисос), во насока на Атина, помеѓу централната крстосница Спарта (км 240 + 800) (Пелиметрискиот пат Каламата) и Коринтскиот автопат (км 85 + 300),
- автопат А71 (Лево – Спарти), во насока на Лефктро, помеѓу автопатот Спарта (км 45 + 000) и автопатот Лефктро.

**Исклучоци** Возила што превезуваат свежо млеко, свежа риба, свежо месо или добиток, како и возила што носат свежо овошје и зеленчук.

### Државни празници 2018

1 јануари	Нова година	9 април	Велигден втор ден
6 јануари	Водици	(православни)	
19 февруари	Велик пост	1 мај	Ден на трудот
(православни)		28 мај	Духовден
25 март	Национален	15 август	Успение
празник		28 октомври	Национален
6 април	Велики петок	празник	
(православен)		25 декември	Божик
8 април	Велигден	26 декември	Боксинг

Извор: OFAE

ТРАНСПОРТ ЛОГИСТИКА



## ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 18/2018

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	179.00	-	179.00
Андора	EUR	1.108	1.179	0.972
Аргентина	ARS	-	-	27.610
Ерменија	AMD	466.00	486.00	457.00
Австрија	EUR	1.217	1.369	1.168
Белорусија	EUR	0.538	-	0.542
Белгија	EUR	1.485	1.572	1.453
БиХ	BAM	2.16	2.26	2.16
Бразил	BRL	4.21	-	3.43
Бугарија	BGN	2.17	2.45	2.20
Чиле	CLP	768	802	538
Хрватска	HRK	9.85	10.42	9.32
Чешка	CZK	30.38	32.14	29.31
Данска	DKK	10.89	11.58	9.49
Естонија	EUR	1.312	1.362	1.252
Финска	EUR	1.517	1.601	1.355
Франција	EUR	1.502	1.573	1.429
Грузија	GEL	2.24	2.37	2.25
Германија	EUR	1.382	1.583	1.223
Грција	EUR	1.544	1.685	1.322
Унгарија	HUF	370.20	385.50	376.20
Ирска	EUR	1.399	-	1.299
Италија	EUR	1.620	-	1.490
Јапонија	JPY	157.90	147.60	125.70
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.219	1.274	1.129
Литванија	EUR	1.200	1.273	1.130
Луксембург	EUR	1.212	1.267	1.065
Македонија	MKD	68.00	69.50	60.00
Мексико	MXN	19.80	-	18.85
Молдавија	MDL	18.34	19.23	16.43
Црна Гора	EUR	1.250	1.320	1.110
Холандија	EUR	1.734	1.745	1.411
Норвешка	NOK	16.07	17.06	15.13
Перу	PEN	3.37	3.75	2.81
Полска	PLN	4.82	5.12	4.73
Португалија	EUR	1.587	1.619	1.380
Романија	RON	5.30	5.33	5.32
Русија	RUB	42.43	48.97	40.94
Србија	RSD	145.90	154.90	154.30
Словачка	EUR	1.314	1.567	1.174
Словенија	EUR	1.327	1.458	1.271
Шпанија	EUR	1.337	1.413	1.194
Шведска	SEK	15.26	15.86	15.11
Швајцарија	CHF	1.580	1.650	1.650
Турција	TRY	6.10	6.12	5.63
Украина	UAH	29.08	30.20	26.84
В. Британија	GBP	1.225	1.333	1.253
САД	USD	0.740	-	0.829
Уругвај	UYU	50.40	52.30	40.40



**КАМИОНИ**

**Продавам**

**Волво ФХ 12 420**, од 2003 година и полуприколка Когел.

**070/282-481**

**Волво ФХ 12 460**, еуро 3, од 2004 година, регистриран до јуни 2018 и во одлична состојба.

**072/266-222**

**ДАФ ЦФ 430**, од 2002 година, регистриран со нови гуми, кипе-систем. За повеќе информации јавете се на

**071/219-420**

**Ивеко Стралис 440 со приколка**, редовно сервисирани и во добра состојба. Камионот е од 2004 година, приколката од 2003 година, со поминати 833.000 км. Приколката е ролетарка со страници.

**070/233-845**



**Ивеко Стралис AC440C46TP**, еуро 6, од 2014 година, со 504.000 км поминати, 338 кв, интардер, ретардер, со гуми 70 %, клима, стационарно греење, најнапредна СЦР-технологија без ЕГР-систем.

**071/949-216**

**МАН 27.343**, кипе-р 6 x 4, со централно подмакување, нерегистриран, 1996 година.

**070/302-228**

**МАН ТГХ 18 4000**, еуро 6, со поминати 500.000 км, валиден технички, регистриран цела година, работи во Германија, со сменета ламела, нови задни гуми и предни 70 %.

**078/306-457**

**МАН ТГХ 18.440**, од 2008 година, регистриран со зелен картон цела година, во добра состојба, сервисирани, со поминати 800.000 км.

**071/342-369**

**МАН ТГА 18.440**, еуро 5, од 2018 година, со ХХЛ-кабина, со клима, ретардер, фрижидер, автоматик во одлична состојба, со приколка Сомер, со три осовини, средната осовина се дига, камионот се продава со или без приколка.

**070/217-768**

**МАН ТГХ 480**, од 2013 година, со поминати 386.000 км, предни и задни Мишелин гуми 90%, нови амортизери, нови спони, нови затезачи и каиши, камионот вози во Германија, можност за исплата или замена за автомобил со ваша доплата.

**078/306-457**

**МАН кипе-р 26 281**, кипе-р, со исправен мотор.  
**070/999-184**

**МАН ТГА 18.480**, еуро 3, од 2004 година, со нови гуми, нови акумулатори, направен сервис, сменети сет-ламела, потисна и лагер, нови дискови и плочки, сменета воланска спона, регистриран до 24.6.2018 со зелен картон, ГПС-уред за следење. Може замена за камион со носивост од шест тони.

**070/373-204**

**МАН кипе-р од 2008 година**, ретардер, оригинал Милер кипе-р, со нова пумпа, комплет нов систем, може да се види секој ден од 8 до 18 часот.

**070/240-618 и 070/209-159**

**МАН ГТС 41 480**, кипе-р, еуро 5, од 2009 година. Цена по договор.

**070/900-047**

**Мерцедес Бенз**, во одлична состојба. За повеќе информации јавете се на

**078/435-325**

**Мерцедес Бенз 3541**, од 2004 година, со 271.000 км поминати, клима, миксер за бетон.

**070/226-591**

**Мерцедес Бенз Актрос 1835**, еуро 3, од 2002 година, ретардер, со МК регистрација, во возна состојба, екстра-цена.

**070/337-743**

**Мерцедес Актрос 19 33**, еуро 5, од 2008 година, со фул-опрема, два резервоари, два кревети, висина на самар 115 цм, комплет безбедносен пакет, во многу добра состојба.

**078/321-738**

**Мерцедес Бенз Атего 818**, кипе-р, од 2007 година, со спер на диференцијали, со менувач шест брзини, многу сочувани, нов увоз.

**070/304-271**

**Мерцедес Атего**, во одлична состојба.

**070/501-771**

**Сканија Р500**, од 2007 година, во одлична состојба.

**072/237-350**

**Сканија Р153 ХА 4x2 Л420 36А**, од 1994 година, прва регистрација 6.4.1994 година, редовно сервисирани во овластен сервис Сканија Љубљана, внатре комплетно претапациран во 2016 година, со нови гуми, реална километража, возено на релација МК-СЛО, сочувани, во одлична состојба, прв сопственик, регистриран до 15.5.2018 година.

**075/273-967**


**АВТОБУСИ**

**ПРОДАВАМ**

**Ивеко рапидо**, од 2005 година, со Ивеко мотор 65 Ц18, со двоозонска клима, туристички седишта, со фул опрема, 30 седишта, во одлична состојба. Цена 21.000 евра + 18 % ДДВ. Ве молиме без замени.

**078/321-713**

**МАН Кобра**, од 2009 година, со 36 седишта, регистриран, возилото е како од фабрика, со 250.000 км поминати, направен е фул-сервис, подготвен за на пат во секое време. Цена по договор.

**070/703-113**

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

**070/357-782**

**Туристички автобуси Травега**, Турисимо, Сетра, Торино. Цена по договор.

**075/410-508**

**ДЕЛОВИ**

**ПРОДАВАМ**

**Полуприколка ладилник Когел**, термокинг, сервисирани. Цена по договор или замена за церада.

**075/632-988**

**Полуприколка Шмит**, ролетарка, во одлична состојба, од 2004 година, комплетно и редовно сервисирани, без никакви оштетувања, регистрирана до 31.10.2018 година, има ТИР-сертификат, жолти листи, ЦЕМТ преглед, комплетно нов покрив, сменети сите лагери, нови дискови и плочки, подготвена за работа веднаш, гуми 50 %.

**078/221-978**

**Делови за МАН ТГА**, мотор, менувач аутоматик, бош-пумпа, турбина, вентил, диференцијал, браници, јастуци, интеркулер, картер, шал-табла, фарови, дискови, шепи, сè што ви треба.

**070/238-699**

**Полуприколка Кроне**, во возна состојба, од 2005 година, добро сочувана и редовно сервисирани, мотор Кариер 1850.

**071/542-660**

**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.

Има паметни возила, а со нив одат и...



## ВО ДУБАИ НАСКОРО ЌЕ СЕ ТЕСТИРААТ ДИГИТАЛНИ РЕГИСТАРСКИ ТАБЛИЧКИ

Благодарение на дигиталните таблички веднаш ќе може да се контактираат полицијата и брзата помош, а табличките ќе комуницираат со други возила и ќе ги предупредуваат за условите на патот и за евентуалните сообраќајни незгоди, кражби на возилата и сл.

Во ерата на паметни, автономни возила, која настапува во последните години, од пред извесно време сè почесто почнува да се зборува и за еден навидум периферен дел од возилата – нивните регистерски таблички, кои исто така – ќе станат паметни. Имено, неодамна беше најавено дека наредниот месец во Дубаи ќе започнат тестирањата на

дигиталните регистерски таблички, кои се последен збор на техниката и имаат повеќе општокорисни функции. Досегашните ознаки на табличките ќе ги заменат дигитални ознаки на екрани, а новите таблички ќе имаат и поддршка за GPS и трансмитери. Благодарение на дигиталните таблички во случај на сообраќајна незгода веднаш ќе може да се контактира полицијата и брзата

помош, а табличките ќе комуницираат со други автомобили и ќе ги предупредуваат за условите на патот и за евентуалните сообраќајни незгоди. Исто така, во случај на кражба на автомобилот или на табличките, на нив ќе се појави натпис како предупредување за кражбата, а ќе бидат поврзани и со сметките на сопственикот на автомобилот, па автоматски ќе се наплаќаат паркингот и казните.

Тестирањето ќе трае до октомври, а уште не е познато колку ќе изнесува цената на едни вакви таблички. По тестирањето, овој систем, ако е потребно, дополнително ќе се унапредува и усовршува за потоа дигиталните таблички да може постепено да ги заменат класичните регистрации во Дубаи. Бидејќи табличките ќе имаат GPS, секако дека на возачите им се нарушува приватноста затоа што постојано ќе може да се следи нивната локација и движење. Броевите на регистарската табличка ќе се менуваат автоматски од Одделот за патишта и транспорт, па затоа постои можност податоците да бидат хакирани и злоупотребени, а според BBC, вистински проблем претставува и песокот, кој се наоѓа насекаде по улиците во Дубаи и може да биде тежок предизвик за технологијата.

Инаку, сојузната држава Калифорнија во САД ја направи употребата на дигитални регистарски таблички законска уште во 2013 година, а веќе од почетокот на оваа година тие почнаа да се користат кај новите автомобили.

J.C.B.

## ВИЦОВИ

\*\*\*  
Боки имал тешка сообраќајка. Се буди тој од кома, а крај него е сопругата Ботка, која нежно го држи за рака.

- Знаеш што, Ботке?  
- Што Боки?  
- Кога ме прегази кола пред шест години, ти беше до мене. Кога паднав во шахта, ти пак беше до мене. Кога ме удри керамидата по глава, и тогаш ти беше до мене. Знаеш што заклучив Ботке?  
- Е што бе Боки?  
- Баксуз си ми ма Ботке, баксуз!

\*\*\*  
Возачот Боки со ножички во рацете втрчува во Клиничкиот центар во Скопје, кога на него налетува неговиот колега Коки:

- А бе Боки, каде трчаш вака?  
- На трауматологија, на трауматологија...  
- Е што со ножичкиве?  
- Ми јавија – животот на тештата ѝ висел на конец!

\*\*\*  
Разговараат колегите возачи Боки и Коки:

- И...замисли Боки, се враќам јас дома од пат, го отворам плакарот, а таму – гол маж!

- Еее де, ништо ново. Значи – жена ти те изневерува!  
- Па, во тоа е проблемот бе Боки, јас не сум женет!

\*\*\*  
Полицаец запира една 80-годишна баба со автомобил и ја прашува:  
- Госпоѓо, зошто и каде толку брзате? А бабата му возвраќа налутено:

- Ај не ме задржувај полицаецу, додека не сум заборавила каде тргнав!

\*\*\*  
Охриѓанец на скопјанка која само што го паркирала автомобилот на паркингот:  
- Светлана, светлана, еееј, светланааа!  
- Не се викам Светлана, селџак ниieden!  
- А мор светлана на колана ги остај, еееј...!

\*\*\*  
Влегува една госпоѓа во ресторан и уште неседната му вика на келнерот:

- Момче, ќе ве молам, вклучете ја климата, топло ми е!



- Веднаш госпоѓо, нема проблем! По 15-тина минути госпоѓата повторно се провикнува:

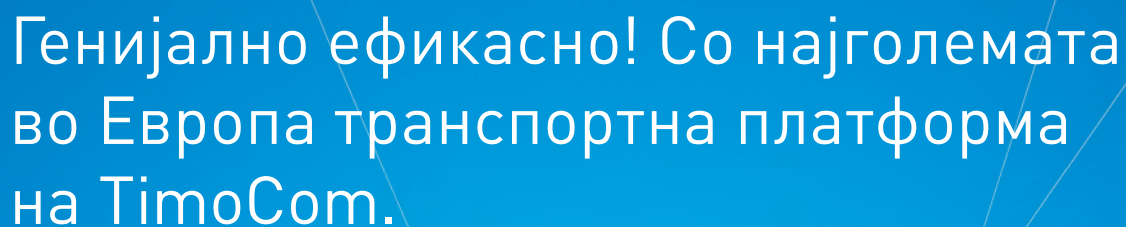
- Момчeee, ај исклучи ја климата, многу ми студи!

- Веднаш госпоѓо – вели келнерот! И така женета пет-шест пати го барала тоа од келнерот, па еден гостин од соседната маса зачудено го прашува:

- Добро бе момче, зошто ѝ дозволувааш на оваа така да си игра со тебе, цело време: вклучи – исклучи, вклучи – исклучи?

- Не е проблем господине – ние немаме клима!





- Сега и до 4 седмици бесплатно тестирање!**

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