

# TRANSPORT + LOGISTIKA

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКА

ИНТЕРВЈУ

ЗОРАН КИТАНОВ

Директор на ЈП за државни патишта

И МОДЕРНИТЕ ПАТИШТА  
ПРИДОНЕСУВААТ ЗА  
ПОБРЗ РАЗВОЈ И ЗА ВЛЕЗ  
НА МАКЕДОНИЈА ВО ЕУ

## ТЕМА НА БРОЈОТ

Недостигот на возачи, најнова сопирачка  
за македонскиот патен транспорт  
„КУПИВ СУПЕРМОДЕРЕН КАМИОН,  
НЕМА КОЈ ДА ГО ВОЗИ!“

## TRANSPORTNA EKONOMIJA

Интернет-аукциите и нивното значење (2)

НАЈЧЕСТИ ВИДОВИ ИНТЕРНЕТ-АУКЦИИ





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

Guillaume F.,  
меѓународен патен транспорт



**Нарачајте  
веднаш!**

**Го доставуваме она што другите го  
ветуваат! DKV BOX EUROPE пристигна.**

[dkv-euroservice.com/toll-europe](http://dkv-euroservice.com/toll-europe)



You drive, we care.





# ВО ЗНАКОТ НА ЛАВ.

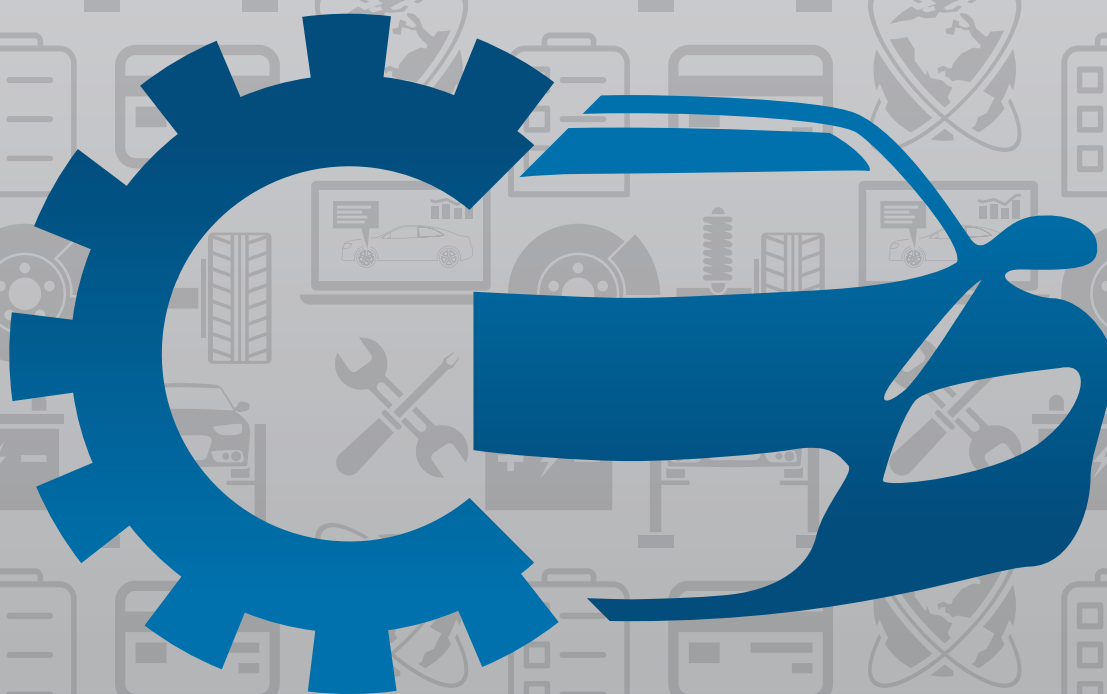


## Неспорно МАН. Новиот Lion's Coach.

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

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

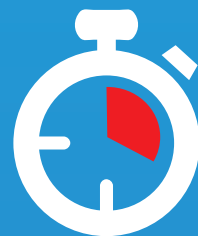




## РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

- 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 ■





---

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



## АКТУЕЛНО



8

Ново признание од ИРУ за македонските патни превозници

**Тринаесет наши транспортери „ТОП менаџери“ за 2018 година**

## ТЕМА НА БРОЈОТ



10

Недостигот на возачи, најнова сопирачка за македонскиот патен транспорт

**„Купив супермодерен камион, нема кој да го вози!“**

## ИНТЕРВЈУ



13

Зоран Китанов,  
директор на ЈП за државни патишта

**И модерните патишта придонесуваат за побрз развој и за влез на Македонија во ЕУ**

## 17 АКТУЕЛНО

Од 1 јуни наместо по каталог  
**Царината електронски ја определува вредноста на увезените користени возила**

Традицијата продолжи и овој мај  
**Осми „Ден на отворени врати“ на МАН Импортер Македонија**

## 18 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Во Министерството за транспорт и врски  
**Подготвена е Националната транспортна стратегија за периодот 2018 – 2030 година**

19 Во Софија – состанок на министри за транспортната поврзаност на земјите од Западен Балкан  
**Презентирани инвестициите во Македонија на коридорите 8 и 10**

## 20 ТРАНСПОРТНА ЕКОНОМИЈА

Интернет-аукциите и нивното значење (2)  
**Најчести видови интернет-аукции**

## 22 ЦАРИНА

Со финансиска помош од ЕУ  
**Пуштен е во употреба модернизираниот царински терминал на ГП Табановце**

23 Царинската управа и Бирото за јавна безбедност потпишаа протокол  
**Побрз проток на стока на граничните премини Табановце и Богородица**

## 24 МЕТРОПОЛА

Се зголемува еколошката транспортна „ергела“ на ЈСП „Скопје“

**И автобус на гас од МАН во скопскиот јавен градски превоз**

25 Заради еколошки причини и за промовирање на градските знаменитости

**Бесплатни линии на ЈСП за викендите и за празниците**

## 26 МЕРИДИЈАНИ

Како водечки услови во позицијата за автономните возила

**Безбедноста, сигурноста и работните места се трите клучни фактори за ИРУ**

27 Патниот транспорт низ очите на еден скејтбордер  
**Кулиау ја мина етапата од Варшава кон Киев**

## 28 БЕЗБЕДНОСТ

И пролетва веќе традиционално  
**Младите во фокусот на безбедносните кампањи на РСБСП**

29 Црната статистика јасно кажува и покажува  
**И пешаците мора да се грижат за безбедноста 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

Делопент: Централна кооперативна банка АД

Даночен број: 4030000394212

Адреса:

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

Телефон: 02 32 98 967

Издава:

СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ

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

Дизајн и печатење:

Експресив графикс, Скопје

Лектура:

Матилда Саздова



**ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ**



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





Ново признание од ИРУ за македонските патни превозници



## ТРИНАЕСЕТ НАШИ ТРАНСПОРТЕРИ „ТОП МЕНАѢРИ“ ЗА 2018 ГОДИНА

И ова високо признание од ИРУ, доделено преку АМЕРИТ, е своевидна потврда за успешното менаџерско работење на македонските патни транспортери и во домашни, но и во меѓународни рамки

**Т**ринаесет менаџери од исто толку транспортни фирми од Република Македонија, што вршат превоз на патници и на стоки, се добитници на наградата „ТОП Менаџер на патниот транспорт“ за 2018 година, што ја доделува Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, најголемата транспортна асоцијација во светот, со седиште во Женева. Со посредство на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во нашата земја, годинава ова значајно транспортно признание на ИРУ беше доделено на: Бобан Гурѓевски од транспортната фирма ПАНА ГРУП КОМПАНИ, Дејан Стојкоски од ДЕНИС ТРАНС, Џулај Елмазова од ДОГАН ТРАНС, Ивица Тасев од ИВИЦА ТРАНС, Љупчо Митев од ЉУПЧО МАРИНА ТРАНСПОРТ, Сеад Меховиќ од ЕЛИТА ХОЛДИНГ, Ненад Петрески од ТНТ Експрес, Амдија Рамадан од КРЊОВО КОМЕРЦ, Арсим Синани од БАШКИМ ТУРС, Сања Стојановска од СБС Логистикс, Петар Темов од Кав Комерц, Жарко Велковски од БАЛ – КОМЕРЦ и Златко Цирков од КОС-ТРАНС. Овие наши транспортери се дел од вкупно наградените 98, кои доаѓаат од 15 земји, и тоа: 20 менаџери од Мексико, 13 од Македонија, 12 од Турција, 11 од Литванија, седум од Казахстан, шест од Молдавија и

Украина, четири од Белорусија и Естонија, три од Чешка, Полска и Романија, двајца од Германија и од Русија и еден од Киргистан. Сите тие се добитници на ова високо транспортно признание за нивните лидерски и менаџерски достигнувања во областа на патниот транспорт и сите имаат демонстрирано примерен степен на стручност и докажаност во работењето, подигнувајќи го профилот на транспортниот менаџер и придонесувајќи за зајакнување на ефикасноста на индустријата за патен транспорт.

– Наградата на ИРУ е потврда и признание за успешното и напредно менаџерско работење на нашите патни превозници, и тоа во конкретниов случај за оние што покажале лидерство и висок професионализам во негувањето и промовирањето на сигурен, безбеден, еколошки и ефикасен патен транспорт. Како што е познато, за оваа награда конкурираат транспортни менаџери од автобуската, такси и камионската индустрија, кои поседуваат соодветна диплома, односно сертификат за професионална компетентност за меѓународен патен транспорт и кои активно промовираат стручна обука за себе и за својот персонал, како што се програмите за обука што ги нудат институциите акредитирани од ИРУ Академијата. Номинирањето за оваа награда оди преку

асоцијациите членки на ИРУ, меѓу кои е и АМЕРИТ, која и овојпат ги избра оние кандидати од нашата земја, кои целосно ги исполнуваат сите пропишани услови за регулирање и за аплицирање за ова високо транспортно признание, кое е и своевидна валоризација на работењето во транспортната сфера во една земја, извршена и од Меѓународната унија за патен транспорт ИРУ – вели Лефтер Андонов, управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ.

Признанијата на ИРУ, со кои таа промовира извонредност во работењето во сферата на патниот транспорт, наскоро ќе им бидат доделени на наградените транспортери на пригодна свеченост во АМЕРИТ. Наградата за „ТОП Менаџер на патниот транспорт“ ја поттикнува индустријата за патен транспорт и нејзините вработени да бидат во согласност со најновите законски и оперативни случувања кои влијаат врз секторот, а таа се состои во сертификат „TOP MANAGER“ за 2018 година и значајно со лого на наградата. Наградата „ТОП Менаџер на патниот транспорт“ на ИРУ може да се додели на едно лице само еднаш, а критериумите за номинација што ги поставува самата ИРУ се: работно искуство во националниот и во меѓународниот патен транспорт во една компанија од најмалку пет години, најмалку три години да се членки на националната асоцијација на ИРУ (кај нас тоа е АМЕРИТ) и да соработуваат активно со неа на сите полиња. Потоа, да го имаат докажано успешното менаџирање со компанијата преку нејзиниот раст или преку успешни



Учество во општествено корисни и популарни спортски и хуманитарни манифестации

висококвалитетни транспортни услуги, а и да поседуваат соодветен Сертификат за професионална компетентност или еквивалентни квалификации од реномиран орган за обука, како што е Академијата на ИРУ или високообразовни дипломи. За персоналот (возачите и другите мобилни работници) се бара да го имаат спроведено и пристапот „научи да учиш“, да се во тек со најновите легислативи и практики во секторот, да имаат доказ за редовна и непрекината инволвираност во меѓународниот патен транспорт, прикажано преку користењето на ТИР Карнетите и под нивно раководство транспортната компанија да не направила никакви прекршоци на царински или други регулативи.

Ј.Б.

#### Министерство за транспорт и врски

### Се аплицираше за нови возни редови и автобуски линии

Во Министерство за транспорт и врски во последниот ден од мај, од 9 до 15 часот, се изврши аплицирање по електронски пат (на интернет-страницата: [www.liniskiprevoz.gov.mk](http://www.liniskiprevoz.gov.mk)) за одобрување на нови возни редови и автобуски линии во меѓуопштинскиот и меѓународниот линиски превоз на патници, како и за промена на веќе одобрените. Право да учествуваат имаа превозниците со лиценци, кои ги исполнуваат критериумите утврдени во Законот за превоз во патниот сообраќај, при што мораа да водат сметка за веќе одобрените возни редови договорени со спогодби помеѓу две општини. Притоа, доколку линијата е со должина до 250 км превозникот мора да аплицира за најмалку една станица, до 600 км за најмалку две станици, а ако е над 601 км, за најмалку три станици. Доколку возниот ред на линијата е со повеќе поаѓања, кои не можат да се одржуваат со едно возило, превозникот треба да поседува толку возила колку што е потребно за да може да ги одржува сите поаѓања, за кои добил дозволи, вклучувајќи ги и новоодобрените.

Бројот на апликации го одредуваше и остварената добивка на превозникот за претходната година, па така за еден до два милиони денари беа дозволени три апликации, а за над шест милиони денари дури девет. Во условите за аплицирање, меѓу другото, беше посочено дека почетна и крајна станица во возниот ред за меѓуопштинските линии можат да бидат само општините во кои има категоризирани автобуски станици, како и дека ќе се споредува дали превозниците ги запазуваат временските интервали и кој прв аплицирал за одреден возен ред.

Врз основа на добиените резултати од компјутерски обработените барања, посебна Комисија, формирана од министерот за транспорт и врски, ја следи, контролира и подготвува предлог-листата на одобрени, односно одбиени барања од превозниците и ја доставува до министерот на конечно одобрување.



## ВРАБОТЕНИТЕ НА АМЕРИТ НА 14. ВИЗ ЕР СКОПСКИ МАРАТОН И НА 6. ПРВ ДО ВРВ НА ВОДНО

Екипа од 22 вработени на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ беа учесници на двете веќе традиционални мајски спортски, но пред сè хуманитарни манифестации, кои имаат и нагласено меѓународно учество: 14. ВИЗ ЕР СКОПСКИ МАРАТОН и Шестото издание на најголемиот планински спортски настан во регионот, ПРВ ДО ВРВ што се одржа на скопско Водно. Согласно со програмските определби на асоцијацијата за вклучување во разни општествено корисни и популарни спортски и хуманитарни манифестации, на 14. ВИЗ ЕР СКОПСКИ МАРАТОН земаа учество 18 вработени на АМЕРИТ, кои се натпреваруваа во најмасовната трка, на пет километри. Тие заеднички успешно ја завршија трката, бодрейќи се меѓусебно, при што јасно покажаа дека знаат како треба да се мотивираат и охрабруваат во постигнувањето на целта. Исто така, натпреварувачите од АМЕРИТ добија поддршка и од колегите кои не трчаа, но беа присутни покрај патеката.

Спортскиот и тимски дух, мала, но исклучително мотивирана четиричлена екипа од вработените на АМЕРИТ имаше можност да се потврди и на трката на Водно – ПРВ ДО ВРВ, каде што учествуваше во планинско трчање, друмски и планински велосипедизам. Двете мајски спортско-хуманитарни манифестации ја продолжија тенденцијата на зголемување на популарноста, при што на 14. ВИЗ ЕР СКОПСКИ МАРАТОН, каде што промотор беше атлетската ѕвезда Британката Пола Ретклиф, на улиците низ Скопје истрчаа рекордни 10.500 учесници од 58 земји од светот, а на шестото ПРВ ДО ВРВ на Водно учествуваа над 2.000 натпреварувачи, со најголем број на учесници од странство досега. За успешноста на двете манифестации заслужни се покровителите како Град Скопје, Делегацијата на ЕУ во Скопје, Агенцијата за млади и спорт, Здружението за спорт и рекреација, партнерите, поддржувачите и секако најважните – учесниците, а меѓу нив свој конкретен придонес дадоа и вработените на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ.





## Недостигот на возачи, најнова сопирачка за македонскиот патен транспорт



# „КУПИВ СУПЕРМОДЕРЕН КАМИОН, НЕМА КОЈ ДА ГО ВОЗИ!“

Се почесто домашните транспортери се жалат дека возачите, во трката по подобра егзистенција им заминуваат во странство и дека тие, превозниците, потоа тешко им наоѓаат замена.

**К**упив супермодерен камион, од последната генерација, „еуро шестка“, дадов вистинско мало богатство за него и сега, наместо да сум релаксиран, радосен и смирен што ќе имам работа, напротив јас сум во гооолеми проблеми – нема кој да го вози!“. Вакви се се почестите коментари на македонските патни превозници, кои навестуваат нови тешки моменти за домашната транспортна индустрија, во која се чини проблемите се неизбегени и незаобиколен дел од нивното постоење. Ова, особено што проблемов е нагласено присутен и во регионот, но и подалеку, во земјите на т.н. „развиен Запад“, во срцето и на северот на Европа, односно и во самата ЕУ. А, информациите што доаѓаат до нас, велат дека тој има практично глобални, светски димензии и е се поприсутен и во САД, каде неодамна беше објавена информација дека им недос-

тигаат дури 51.000 професионални возачи, а во Германија неодамна објавија дека им недостасуваат најмалку 20.000 возачи на камиони. Меѓутоа, за разлика од кај нас, и европските транспортери, односно и оние од ЕУ, па и тие во САД - кои практично на секаде се појаки и помоќни од нашите, само ќе испорачаат и објават побарување за нови возачи и ќе ги дадат финансиските понуди во, нормално повисоки плати и дневници и речиси ургентно го решиле проблемот. И си обезбедиле возачи не само од Македонија, туку и од Србија, Бугарија, БиХ... Поради тоа, во истиот момент, на транспортните пазари во овие земји настанува такво празнење на работната сила, односно на добро обучени, подготвени и квалификувани возачи, што нивното заминување во „белиот свет“ во контингент од само неколку десетици се чувствува со месеци и создава речиси непомоствиви проблеми така што тие се спречуваат со вистинска нерешлива енигма – како да ги пополнат местата на оние кои

заминале, со нови возачи, кои ќе се исто така добри, квалитетни и професионални, во вистинската смисла на зборот и кои нема да го загават на пат стотина илјади евра вредниот камион или автобус, по што наместо корист и заработка, ќе мора да калкулираат, да пресметуваат штети на возилото или на товарот и најнакрајот на загубата, која тешко или никако не се покрива.

Дека проблемот со недостигот на возачи добива алармантни димензии и кај нас и дека за професионалните возачи во европски, па и во светски рамки владее вистинска јагма, слично како за лекари, медицински сестри, инженери, информатичари итн., покажуваат и информациите во медимумите кои неодамна известуја дека неколку десетици возачи од ЈСП „Скопје“ заминале во Малта и го вклучиле збоето знаење и умење во тамошниот јавен градски превоз, потоа, дека интернационалната логистичка компанија „Хојер“ од Германија, која важи за еден од водечките превозници на течности, хемикалии, прехранбени производи и гас преку патен, железнички и морски сообраќај бара 100 возачи на камион за превоз на течни материји. Во последниве години, константна е побарувачката на возачи



и од транспортните фирми од Хрватска, од каде што се нудат плати од 2.000 евра, со сите други намирени трошоци (кај нас добро платените возачи можат да заработат некаде околу 1.500 евра, при што проблем се дневниците), но велат, возачи нема. Поради тоа, во оваа поранешна братска република одат и чекор подалеку така што проблемот го подигаат на повисоко ниво, и му бараат државно решение, со иницијативи кај надлежните органи недостигот на возачи да се надмине со меѓудржавни договори во регионот (велат, се споменува и Македонија), за оттука да обезбедат професионални возачи, се разбира, за пониски плати отколку во развиените западноевропски земји, а повисоки од нивните матични земји, кои сè уште стојат пред портите на ЕУ и чекаат влез во големото европско семејство.

Информациите од домашните транспортни фирми како главна причина за недостигот на возачи на македонскиот транспортен пазар (со број околу 11.000 по сите основи) го посочуваат зголемувањето на бројот на новоотворени транспортни фирми, како и порастот на бројот на возила, кој изнесува некаде над 5.000 камиони и автобуси, за период од само седум-осум години. Во такви услови, секое заминување на возач во странство или во пензија, создава

ненадоместив „минус“ од овој транспортен кадар. Притоа, многу често решението се наоѓа во приучени и недоволно оспособени возачи зашто веќе ги нема големите транспортни системи, каде што вакви кадри се создаваа по сите законитости на калење, созревање и доостручување што ги бара професијата на професионален возач. Кусокот на возачи се стимулираше и со регистрирање фирми во Бугарија, кои потоа, како во земја членка на ЕУ, со бугарски пасоши, возеа поинтензивно во ЕУ при што на нашите македонски возачи им даваа плати поголеми од македонските и бугарските, а сепак помали од европските, се разбира, обезбедувајќи си високи профити од разликата во платите на своите возачи. За одливот на возачи во странство се обвинува и распределбата на транспортните дозволи за меѓународни транспорти, а слично и доделувањето на автобуските линии и возни редови, каде што условите ги диктираат и одговорните фактори од ЕУ, кои водат сметка да не бидат загрозувани интересите и доминантната позиција на нивните превозници на меѓународниот транспортен пазар. На ова значително влијаат и нерегулираните и честопати волонтаристички услови на функционирање не само на транспортните кај нас и во регионот туку и на

надлежните органи и служби на Балканот кои значително го оптоваруваат и усложнуваат работењето и на овдешните превозници, а секако, и на нивните возачи, па тие речиси секојдневно се соочуваат со блокади по патиштата и граничните премини, со постојани чекања и застои што ги имаат при заминување, но и при враќање во својата држава и завршување на процедурите, особено ако пратката задолжително е поврзана со одобрение од инспекциските служби на граничните премини (фитосанитарни, ветеринарни, земјоделски или санитарни...) поради што редовно се губат дополнителни ден, два, па и три. На годишно ниво тоа е загубен цел месец за превоз, на штета и на транспортерот, и на неговиот возач зашто и едниот и другиот не можат да заработат колку што планирале.

Еден од надворешните фактори, кои влијаат врз дефицитот на возачи во земјата, секако е и тој што земјите во ЕУ излегоа од рецесијата и значително ги зголемија транспортите на стоки и патници, а притоа возачи обезбедуваат и дома и од кај нас бидејќи можат да ги платат повеќе отколку што тоа можат да го сторат нашите транспортери, кои имаат многу помалку транспорти. Впрочем, странците тоа го правеа и во шпицот на економската криза, но сега е

## НЕ СЕ САМО ПОВИСОКИТЕ ПЛАТИ ПРИЧИНА ЗА БЕГАЊЕ НА ПРОФЕСИОНАЛНИТЕ ВОЗАЧИ ОД ОВДЕ ТУКУ И СЕВКУПНО ПОТЕШКИТЕ И ПОСЛОЖЕНИ УСЛОВИ ЗА РАБОТА ВО ТРАНСПОРТНИОТ СЕКТОР И КАЈ НАС, И ВО РЕГИОНОТ

И на крајот на мај кај јужниот сосед

### Нови гранични блокади и нови прекини на сообраќајот со Грција



Повторно, и на крајот на мај застои на сообраќајот со Грција, а според некои најави можно е овие веќе традиционални транспортни блокади кај јужниот сосед да продолжат и во текот на летните месеци. Поради генералниот штрајк на грчките синдикати, на кој се придружија и цариниците, на 30 мај беа затворени граничните премини од грчка страна кон Македонија: Богородица, Дојран и Мецитлија, а и премините кон Албанија. Тоа создаде метеж на приодите и на самите гранични премини, при што беа пропуштени патнички возила само со исклучителни потреби, односно итни случаи, а товарниот превоз беше целосно блокиран. Истовремено, низ цела Грција беа откажани голем број авионски летови, како и поаѓања на бродови и возови, а отежнат беше и јавниот сообраќај.

Овој којзнае кој по ред генерален штрајк во Грција, кој има свои реперкусии врз функционирањето на граничните премини и патниот сообраќај со нашата земја беше во знак на протест против новиот бран на мерки за штедење, кој е најавен за претстојното лето. Тоа значи дека вакви сообраќајни блокади треба да очекуваме и во текот на летната туристичка сезона, чиј почеток Грците го означиле токму со овој мајски штрајк.

многу поприсутно. Од друга страна, благодарение на недостигот на возачи и на стравот на домашните сопственици на транспортни фирми да не останат без возачи, нивните плати и кај нас се покачија. Најпрво на 1.000 евра, а сега и над таа сума, за возачи на товарни возила во фирмите со поголем обем на работа, додека кај возачите на автобуси, каде што комодијата на работата е поголема, иако и тука имаше поместување нагоре, платата најчесто е под илјада, односно околу 700 – 800 евра во зависност од обемот на работата. Наспроти овие износи, европската плата, за која заминуваат нашите професионални возачи во странство е над 2.000 до 3.000 евра и секако повисоки дневници од овдешните. Иако платата е можеби основниот стимул за соодавање кадри во одредена дејност и професија, сепак, излезот треба да се побара и во создавањето услови за привлекување нови возачи, но истовремено и за подигање на имиџот на самата оваа професија на повисоко ниво. Ова беше во повеќе наврати посочено и во Меѓународната унија за патен транспорт (ИПУ), а и во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, како нејзина членка, со цел зголемување на интересот кај младите за професијата професионален возач зашто, токму меѓу младите треба да се регрутираат кандидати за идни професионални возачи, кои треба да се соодветно остручени и подготвувани во

подолг период за да се занимаваат со оваа нималку лесна, напорна, но сепак доходова работа. Тоа може и мора да се направи единствено преку образовниот процес, каде што ќе се создаваат соодветни кадри за транспортната дејност, каде што младите ќе се заинтересираат за оваа струка и каде што тие ќе се здобијат со квалитетна и сеопфатна обука и острчување до крајното ниво на сертифициран професионален возач за меѓународен патен сообраќај, каков што е еднакво баран и од домашните, а и од странските транспортери.

Сето ова, го посочуваат и самите патни транспортери во земјава, кои јасно и недвосмислено укажуваат дека овој проблем притиска сè повеќе и повеќе и дека се зака-



## НЕОПХОДНО Е СОЗДАВАЊЕ НОВ ВОЗАЧКИ КАДАР ВО ДЕЈНОСТА, А ЗА ТОА ТРЕБА ДА СЕ ВЛИЈАЕ И ВО СФЕРАТА НА ОБРАЗОВАНИЕТО И ЗА ПОДИГАЊЕ НА ПОВИСОКО НИВО НА ИМИЏОТ НА САМАТА ПРОФЕСИЈА, АКО СЕ САКА МЛАДИТЕ ДА СЕ ЗАНИМАВААТ СО НЕА

нува да им предизвика сериозни штети и на нив, и на корисниците на нивните услуги.

– Нема возачи, но нема и други мобилни работници што се потребни во нашата дејност – вели Петре Атанасов, сопственик на транспортната фирма „Пеце Шпед“ од Радовиш. Со бугарски пасош или на кој и да е друг начин, возачите ни заминуваат, а ние не сме економски моќни да им дадеме повисоки плати. Секаде, по фирмите со кои соработувам недостасуваат по два-три возачи што укажува на потребата од отворање специјализирани училишта или насоки во средните школи, за создавање ваков кадар меѓу младите. Возачите си одат и ги разбираам луѓето, трка по егзистенција е тоа, за повеќе пари, нормално, но не е само до парите, има кај нас а и во регионот, многу чекања на границите и многу потешки и посложени услови за работа во транспортот отколку „горе“ во Европа. Едноставно, овде ризикот во работата на возачите е поголем, имаме чекања не само на границите, туку и за царинење, за утовар и истовар, лежење на возилата, и на сето тоа се губат по два-три дена што е сериозно оптоварување и за нас сопствениците на транспортни фирми и за возачите – наведува Атанасов.

Некои од нашите соговорници ни посочија дека претстои и посериозен одлив на возачи со претстојното заемно и реципрочно признавање на возачките дозволи меѓу Македонија и Германија. Во завршна фаза е процедурата за потпишување на ваков договор меѓу двете земји, како што неодамна изјави министерот за внатрешни работи, Оливер Спасовски, на средбата со преставниците на Иницијативниот одбор за признавање на македонските возачки дозволи во Германија, кои таму за ова поднесоа петиција со 42 илјади потписи. Текстот на договорот, како што рече министерот, е усогласен меѓу двете страни, формални пречки за негово потпишување не постојат и наскоро тоа треба и да се случи.

– Со тоа, односно со признавањето на нашите возачки дозволи во Германија и со немањето потреба од кодот 95, а кој е доказ за професионалност и компетентност на возачот, нашиот проблем со недостиг на возачи ќе стане и поголем. Појаки се од нас тамошните транспортери, имаат повеќе работа од нас, зашто ние сме овде затворен и мал пазар, а секој возач бара плата од 1.200 до 1.500 евра. И треба да се покачи платата, но немаме товари за превоз, а згора и трошоците ни се повисоки и следствено на тоа не сме во можност да даваме плати како таму, така што е разбирливо што возачите си заминуваат – вели Валери Трајковски, сопственик на транспортната фирма „Змај промет“ од Штип.

Трката по заработка, во споредба со превозниците од развиениот запад и од земјите од ЕУ, ги прави македонските превозници неинтересни при што заминуваат не само поискусните возачи туку и оние кои се на самиот почеток со возачкиот занает, и оние кај кои не се само парите мотив за бегство од овде туку и некои чисто човечки, младешки побуди да се опробаат надвор од земјава, да стекнат капитал за пократок период, а

воедно и да ги конзумираат сите удобности и комфорот на побогатите држави.

– Факт е дека возачите ни одат, а тоа можам да го потврдам и со сопствениот пример во моментот бидејќи на плац имам три камиони подготвени за транспорт, но нема возачи за нив. Немам решение за овој проблем, за кој е јасно дека треба да се бара излез под итно. Што се однесува на возачите, има такви со кои работам и по осум, девет години и кои се стандардно заинтересирани за работа во оваа фирма. Но, имав и некои, помлади што работеа само неколку месеци, за потоа набрзо да одат надвор. Помладите не сакаат полека, но сигурно да се развиваат и да печалат туку сакаат одеднаш да дојдат до пари. Излегуваат надвор, седат таму година, две, три, па се враќаат и се жалат дека не било сè како што очекувале. Јас и до ден денес сум исправен пред банките за потребните финансии за секојдневното работење на фирмата – истакнува Даут Арифовски, сопственик на скопската транспортна фирма „Мајанца шпед“.

Ј.Б.

MBP

### За лична карта и за пасош и преку мобилен телефон

Термин за лична карта и за пасош може да се закаже и преку мобилен телефон. MBP информираше дека аплицирањето за биометриски лични документи може да се направи преку мобилниот телефон 072 929-292. Покрај тоа, термин може да се резервира и на досега двата достапни начини, преку веб-страницата на MBP (<http://termin.mvr.gov.mk/>) и со закажување преку фиксен телефон на бројот 0800 192 92. MBP соопшти дека се обезбедени 30 линии (оператори) кои ќе ги опслужуваат граѓаните и со тоа во голема мера ќе им се олесни побрзо да ги извадат своите лични документи.





ЗОРАН КИТАНОВ

Директор на ЈП за државни патишта



## И МОДЕРНИТЕ ПАТИШТА ПРИДОНЕСУВААТ ЗА ПОБРЗ РАЗВОЈ И ЗА ВЛЕЗ НА МАКЕДОНИЈА ВО ЕУ

Програмата за изградба, реконструкција, рехабилитација и одржување на државните патишта за оваа година предвидува реализација на инвестиции во вкупна вредност од 16.748.600.000 денари или 272,3 милиони евра

» Господин Китанов, колкави вредности ќе достигнат инвестициите во патиштата во Република Македонија годинава севкупно, според главните сегменти на Програмата за изградба, реконструкција, рехабилитација и одржување на државните патишта за 2018 година и кој сè денес партиципира во финансирањето на развојот на патната мрежа во нашата земја?

Програмата за изградба, реконструкција, рехабилитација и одржување на државните патишта за оваа година предвидува реализација на инвестиции во вкупна вредност од 16.748.600.000 денари или 272,3 милиони евра. Освен од буџетот на Република Македонија, Јавното претпријатие за државни патишта се финансира и од сопствени приходи остварени од надоместоци утврдени со Законот за јавни патишта и тоа: дел од акцизата од деривати од нафта, надоместокот за употреба на јавните патишта за моторни и приклучни возила, односно од патната такса, надоместокот за употреба на јавниот пат, неговиот дел и објект, т.

е. патарината, надоместокот што се наплаќа за поставување на натписите и рекламните табли во заштитниот појас на државните патишта, од приклучувањето на пристапните патишта, поставувањето на инсталации во трупот на патот, во патниот и во заштитниот појас на државните патишта, изградбата и користењето на комерцијалните објекти на кои е дозволен пристап на државниот пат, прекумерното користење на пат, вонредниот превоз и друго.

Имајќи предвид дека изградбата, реконструкцијата или рехабилитацијата на државните патишта е скапа инвестиција и нашите средства се недоволни за реализација на капиталните објекти како што се државните патишта, а со цел поинтензивен развој на патната мрежа на Република Македонија, ЈП за државни патишта користи и средства обезбедени со заеми од меѓународни финансиски институции, како што се Светска банка, Европска банка за обнова и развој, но и грант-средства обезбедени од ЕУ преку ИПА-програмата.

» Недоволниот развој на патната инфра-

структура во регионот, како и зголемувањето на финансиите за оваа намена беа главните поенти на неколку регионални, па и пошироки ЕУ самити што се одржаа пред крајот на минатата и почетокот на оваа година. Се чувствува ли некакво придвижување на тој план, кога станува збор за финансиите за патиштата, или сè ќе остане на декларативните заложби на лидерите, владите, експертите и другите учесници на тие највисоки политичко-економски собири во регионот и во Европа?

Европската Унија е наш партнер во создавањето на демократска и просперитетна Македонија и без нејзина поддршка немаше да бидат реализирани голем дел од инфраструктурните проекти. Самитот ЕУ – Западен Балкан, кој се одржа на 17 мај годинава во Бугарија, беше фокусиран на темата за поврзување со проекција на подобрување на врските со земјите од и во самиот регион. Со зголемувањето на поврзаноста преку транспортната инфраструктура би се поддржала политичката стабилност, економскиот просперитет, културниот и социјалниот развој во регионот и надвор од него. Една од шесте приоритетни иницијативи во новата стратегија на ЕУ за помош во трансформацијата за земјите од Западен Балкан е продолжувањето на поддршката и инвестициите за обезбедување на поефикасна инфраструктура и енергетска поврзаност во регионот. Стратегијата предвидува дополнителни инвестиции од ЕУ во вредност од една милијарда евра за понатамошен развој на инфраструктурата во земјите на Западен Балкан зашто како што беше кажано таму, развиената, безбедната, модерната трансевропска транспортна мрежа претставува столб на внатрешниот европски пазар.

ЕУ започна и со реализација на кампањата „ЕУ за ТЕБЕ“ или EU for YOU, која има за цел да ја промовира помошта која Европската Унија ќе ја обезбеди во областа на транспортната инфраструктура, како што е изградбата и реконструкцијата на автопатиштата, регионалните и локалните патишта, рехабилитацијата на железничките делници, санацијата на станиците и слично. За наредниот период, ЕУ има доделено 109 милиони евра од ИПА-фондовите, кои се наменети за транспортниот сектор во Република Македонија. Во тој контекст, секако дека нашите залагања се Република Македонија да добие нова, квалитетна, безбедна, модерна, патна инфраструктура (за што вложуваме многу труд и време), како и голема посветеност за реализација на проектите со предвидената динамика.

» Градежната сезона веќе почна, па кои се позначајните патни делници на кои работите моментално и кои од нив годинава треба да влезат во своето финале и да бидат пуштени во сообраќај во оваа или во наредната година?

Како што ѝ е познато на македонската јавност, пред еден месец, во сообраќај ја пуштивме автопатската делница Демир Капија – Смоквица, со должина од 28 км, која претставуваше единствен преостанат линк од автопатот Е-75, односно од Пан-Европскиот Коридор 10, со што добивме целосно автопатско решение, кое се протега од северната граница на Република Македонија со Србија сè до границата со јужниот сосед – Грција. Вкупната вредност на овој капитален објект изнесува 217,7 милиони евра за градежни работи и 8,9



## НОВАТА СТРАТЕГИЈА НА ЕУ ЗА ПОМОШ ВО ТРАНСФОРМАЦИЈАТА ЗА ЗЕМЈИТЕ ОД ЗАПАДЕН БАЛКАН ПРЕДВИДУВА ДОПОЛНИТЕЛНИ ИНВЕСТИЦИИ НА УНИЈАТА ВО ВРЕДНОСТ ОД ЕДНА МИЛИЈАРДА ЕВРА ЗА ПОНАТАМОШЕН РАЗВОЈ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ВО ЗЕМЈИТЕ НА РЕГИОНОТ

милиони евра за надзор. Средствата се обезбедени од ИПА 1-програмата и од буџетот на Република Македонија, односно со заем од ЕИБ и ЕБОР. Изведувач на работите беше грчката компанија АКТОР, а автопатот се карактеризира со изградени два двоцевни тунели со должина од околу 1.200 м, шест мостови, пет натпатници, две клучки кај Миравци и Смоквица и останати објекти.

Оваа година е планирано да се пушти во сообраќај и автопатот Миладиновци – Штип во должина од 47 км, каде што изведувач е кинеската компанија „Синехидро“. Инвестицијата е во вредност од 206 милиони евра, финансирани од ЕХИМ банката од Кина и од буџетот на Република Македонија. Коловозната површина се состои од два физички одвоени коловози со по две возни ленти од по 3,75 м и по една за запирање од 2,5 м. На автопатот се изградени 18 мостови, пет вијадукти, седум клучки и останати објекти.

Покрај овие, во тек е реализацијата и на проектите за кои финансиските средства се обезбедени со заем од ЕБОР и од сопствениот буџет и тоа: изградба на нов експресен пат А3, Штип – Кочани, фаза 1, делница Штип – Крупиште, во должина од 14,3 км, а во вредност од 19 милиони евра, при што се планира комплетирање на градежните работи и пуштање во експлоатација во 2019 година. Изведувач на работите е Joint Venture, односно Здружување за заеднички настап на ГД ГРАНИТ АД Скопје и ДГ БЕТОН АД Скопје. За фаза 2 од експресниот пат А3, делницата Крупиште – Кочани, во должина од околу 14 км, во тек е спроведувањето на тендерската постапка според пра-

вилата за набавки на ЕБОР и се очекува оваа година да се додели договорот за градба за да се започне со изведувањето на градежните работи.

Се работи и на изградбата на новиот експресен пат Градско – Прилеп, делницата Фариш – Дреново, во должина од 10 км, а со вредност од 31,8 милиони евра, каде што изведувач е шпанската компанија РУБАУ. На 24 април годинава започнаа работите на новиот експресен пат А4, Штип – Радовиш, делницата клучка Штип Југ (Софилари) – клучка Бучим, во должина од 23 км и во вредност од 27 милиони евра. Изградбата се планира да заврши за три години, а изведувач е австриската компанија СТРАБАГ. За преостанатиот дел од експресниот пат А4, на делницата Три чешми до Штип Југ, долг 2,25 км и на делот од Бучим до Радовиш, во должина од 8,6 км, во постапка е подготовката на тендерската документација согласно со правилата на ЕБОР.

Со средства од заем од ЕБОР е финансиран и проектот за модернизација и електронска наплата на патарини во Република Македонија, кој ќе заврши оваа година. Наплатната станица Романовце е пуштена во експлоатација на 16 мај годинава.

Оваа година во сообраќај ќе бидат пуштени и неколку делници каде што се врши рехабилитација и тоа: државниот пат Р1301, делницата Охрид кај бензинската пумпа Биљанини извори (Туристичка лев и десен коловоз) – Коњско (Хотел Метропол), државниот пат Р1302, делницата Берово – Струмица, државниот пат Р1311, делницата Битола – Новаци, а градежно-санациски работи има и на

мостот бр.1 на Вардар, кај Удово на Р1105.

Исто така, кон крајот на јуни оваа година ќе се комплетираат и работите на рехабилитацијата на државниот пат Кочани – Делчево, во должина од 30 км, финансиран со заем од Светска банка. Вредноста на овој проект изнесува шест милиони евра, а изведувач на работите е градежната компанија Гранит АД – Скопје. Со наши средства и преку рамковни спогодби, би навел некои од патните делници кои треба да бидат пуштени во сообраќај оваа година, како што се: регионалниот пат од Скопје до Сончев Град, во должина од 4,4 км. Проектот е завршен и се чека на административни процедури, а тука се и неколку рехабилитации на: државниот пат А2 од Гостивар (мост кај село Здуње) до село Колари во должина од 28,50 км, на државниот пат А1, во Скопско на делницата Петровец – Миладиновци и на државниот пат А4 Кадино – Хиподром, како и на државниот пат А2, делницата Сарај – Групчин, на државниот пат Р1102, делницата Петровец – Катланово и рехабилитација на бавните ленти на државниот пат Р1401, Рабово – Костурино, односно Валандовско брдо.

» Во последниве неколку години, кога станува збор за патната инфраструктура, главен акцент беше ставен на изградбата на делниците од првата категорија – автопатиштата, но беше најавено и дека ќе претстојат сериозни зафати и во делот на експресите и на регионалните патишта. Можете ли да ни ги посочите најзначајните делници во овие категории кои се влезени или кои наскоро ќе влезат во реализација?

Покрај споменатите експресни патишта, овој месец започна изградбата на експресниот пат Градско – Росоман – клучка Кавадарци, во должина од 16 км и во вредност од 23 милиони евра, каде што изведувач е италијанската компанија „Тирена Скави“. Оваа делница е финансирана преку ЕУ-фондовите, со грант-средства од ИПА 2-програмата и од сопствен буџет. Со цел да се комплетира делницата Градско – Прилеп, предвидено е проширување на патната делница од Прилеп до мостот на Ленишка Река и изградба на трета лента на патната делница од с. Беловодица – Каменолом Маврово, во должина од околу 7,5 км. Проектната документација е подготвена, а проектот ќе се реализира со средства од ЕУ преку ИПА 2-програмата. Во најскоро време ќе се започне со работите на изградба на експресниот пат Ранковце – Крива Паланка, како дел од Коридорот 8. Потпишан е договор со најповолниот понудувач „Тирена Скави“ за изградба на делницата Ранковце (Чатал) – Длабочица, а за делницата Длабочица – Крива Паланка, е избран најповолниот понудувач, т.е. ЈВ Гранит – Бетон. Овие две делници се финансирани со заем од Светска банка.

Исто така, обезбедени се средства со заем од ЕБОР, за рехабилитација и реконструкција на 26 патни правци од кои поголем дел се регионални, но опфатени се и автопатски делници. Освен планираната реконструкција на патниот правец Скопје – Блаце во должина 12,5 км и проценета вредност од три милиони евра со средства обезбедени од Европската банка за обнова и развој, за овој патен правец, ЈП за државни патишта достави апликација преку ИПА-инструментот „Инвестициска рамка за Западен Балкан“ (WBIF) во септември минатата година, за обезбедување на дополнителни средства за комплетирање на целокупната



техничка документација за автопатско решение на делницата Скопје – Блаци. Во тек е изработката на проектната програма за изработка на техничка документација, а за изведувач на рехабилитацијата се очекува да се распише тендер во 2019 година. Предвидена е и рехабилитација на делницата Куманово – Страцин, со финансиски средства обезбедени преку ИПА 2-програмата.

Со рамковна спогодба е предвидена реализација на голем број патни правци, а за подетални информации сите заинтересирани може да ја посетат интернет-страницата на ЈП за државни патишта: [www.roads.org.mk](http://www.roads.org.mk)

» **Кога станува збор за претходнонаведените делници од главните патни категории, голем дел од нив се составен дел на двата најзначајни трансевропски транспортни коридори што минуваат низ нашата земја – коридорите 8 и 10. Кога тие ќе бидат комплетно заокружени и оптимално на располагање низ Република Македонија во делот на патната мрежа?**

Република Македонија со својата исклучително поволна географска положба на Балканскиот Полуостров отсекогаш претставувала сообраќајна крстосница на значајни патишта. Сегашните патни коридори 8 или Исток – Запад и 10, односно Север – Југ, како најприродни, најкуси и најбрзи сообраќајници, кои го поврзувале регионот со Европа и Азија, водат корени од античките патишта Via Militaris (север – југ) и Via Egnatia (исток – запад). Во денешни услови со интензивирање на глобализациските движења, современите патишта добиваат уште поголемо значење и можат да

рушење на четирите постојни мостови и изведба на четири нови мостови со конструкција на ниво на автопатско решение и патот е пуштен во експлоатација. Во јули 2018 година ќе завршат и работите за санација и рехабилитација на автопатската делница Неготино – Демир Капија, во должина од 8,8 км и во вредност од 4,97 милиони евра, обезбедени од буџетот на Република Македонија.

Како дел од Паневропската мрежа на патни коридори е и Кракот Д на Коридорот 10, кој се протега од Велес до Меџитија, граница со Република Грција, преку Прилеп и Битола, во должина од 127 км и кој е главна врска помеѓу Вардарскиот и Пелагонискиот регион. Кракот Д на Коридорот 10 претставува значајна патна артерија низ нашата земја, која долго време беше барана од граѓаните. Делницата Градско – Прилеп ќе се гради во три фази и претставува инвестиција од 60 милиони евра. Со изградбата на комплетен експресен пат, кој е со различна широчина, од 14,4 до 25,4 метри, долж овој патен коридор, ќе се овозможи брзо и безбедно одвивање на сообраќајот. Завршувањето на овој проект е планирано за 2021 година. Во однос на останатите делници од Коридорот 10 Д, планирана е набавка на проектна документација за изградба на автопат Прилеп – Битола и изработка на проектна документација за изградба на експресен пат од Битола до граничниот премин Меџитија.

Коридорот 8, Исток – Запад, кој на нашата територија започнува од Деве Баир, граница со Република Бугарија до Кафасан, граница со Република Албанија, низ Република Македонија е со вкупна должина од 304 км, како дел

од патниот коридор кој минува преку Бугарија – Македонија и завршува во Албанија, односно во пристаништето Драч. Во моментот, ЈП за државни патишта со поддршка на Владата на Република Македонија и Министерството за транспорт и врски, ги интензивира активностите за рехабилитација, реконструкција и изградба на патните делници долж Коридорот 8 и тоа: државен пат делница Куманово – Миладиновци, во должина од 23 км, односно рехабилитацијата на десниот и левиот коловоз на автопатската делница е комплетно завршена. Инвестицијата е со вредност од 12,7 милиони евра, средства обезбедени од ИПА-фондовите. Како дел од патниот Коридор 8, во тек е изградбата на автопатот Кичево – Охрид во должина од 57 км, каде што изведувач е кинеската компанија „Синехидро“. Проектираниот буџет е 374 милиони евра, финансирани од EXIM BANK и буџетот на ЈП за државни патишта. Поради непредвидени работи и недостатоци во проектната документација, со одлука на Владата, рокот за завршување на работите е продолжен до 2021 година. Во план е и изградба на државен пат, делница Требениште – Струга во должина од 8,5 км, при што реализацијата на проектот ќе започне по обезбедувањето на финансиски средства. Според годишниот план за јавни набавки за 2018 година на ЈП за државни патишта, се очекува да биде завршена дополнителна проектна документација и за автопатска делница Струга – Кафасан, со која ќе се започне со изработка до 2020 година. Со реализација на наведените проекти, Коридорот 8 ќе биде комплетиран на ниво на автопатско решение и дел на ниво на експре-

## ДВАТА ТРАНСЕВРОПСКИ КОРИДОРИ НИЗ МАКЕДОНИЈА, ИСТОК – ЗАПАД И СЕВЕР – ЈУГ, ПОЛЕКА, НО СИГУРНО, СЕ КОМПЛЕТИРААТ СО МОДЕРНИ ПАТНИ СООБРАЌАЈНИЦИ, А ПРЕД СЕ СО ПАТИШТАТА ОД ПРВА КАТЕГОРИЈА – АВТОПАТИШТАТА И ЕКСПРЕСНИТЕ ПАТНИ ДЕЛНИЦИ

придонесат за побрз развој и влез на Република Македонија во Европската Унија, како и користење на сите придобивки од нив. Оттука, од сообраќаен, економски и секој друг аспект, од клучно значење за нас е што низ територијата на Република Македонија поминуваат овие два мошне значајни меѓународни патни коридори, на кои ЈП за државни патишта работи интензивно и реализира повеќе инвестициски зафати.

Коридорот 10, Север – Југ, кој на нашата територија започнува од Табановце, граница со Република Србија до Богородица, граница со Република Грција, низ Република Македонија е со вкупна должина од 174 км. Со изградбата на последната алка, која недостигаше на овој патен коридор низ нашата земја, делницата Демир Капија – Смоквица, обезбедивме комплетно модерно автопатско решение, но тука не запира посветеноста на ЈП за државни патишта и кон претходно изградените патни делници долж автопатот Е-75. Напротив, претпријатието постојано ја следи состојбата на сите делници и според потребите презема работи за санација, реконструкции или рехабилитација. Така, неодамна завршија работите на реконструкција на автопатската делница Смоквица – Гевгелија во должина од 10,15 км, чија вредност изнесува 4,2 милиони евра, финансиран со средства од ИПА 1 и буџетот на Република Македонија. Работите вклучуваа



сен пат, којшто според потребите во иднина ќе се надгради на ниво на целосен автопат долж овој патен коридор.

Кога станува збор за „Осумката“ тука се планирани и следниве рехабилитации: на коловозот на делницата Ранковце – Крива Паланка, во должина од 21 км, каде што се очекува градежните работи да започнат во втората половина на 2018 година, при што рокот за завршување на работите е 18 месеци, а проценетата вредност на инвестицијата е три милиони евра. Потоа, реконструкција со рехабилитација и доградба на една лента на делницата Крива Паланка – Деве Баир, граница со Република Бугарија, во должина од 13 км, за каде што е комплетирана проектната документација и во моментот се преговара за обезбедување на финансиски средства. Планирано е градежните работи да започнат во првиот квартал на 2019 година, рокот за завршување е две години, а проценетата вредност на инвестицијата е 12 милиони евра. Следува рехабилитација на коловоз на делницата Куманово – Страцин, во должина од 33 км, за каде што проектната документација е комплетирана и се планира градежните работи да започнат во август 2019 година. Рокот за завршување е 18 месеци, а

градбата на експресен пат Ранковце – Крива Паланка, во должина од 23 км, кој е поделен на две подделници, или т.н. два лота, и тоа: прва подделница од Ранковце (Страцин) до Длабочица во должина 14 км, за која во јануари годинава е потпишан договор за градба со рок за изведување на работите од 30 месеци, а вредноста на инвестицијата е во износ од 28,1 милиони евра и втората подделница, од Длабочица до Крива Паланка, во должина од девет километри, за која е во тек процедура за одобрување на изведувач од страна на Светска банка и се планира да се потпише договорот во првата половина на 2018 година. Проценетата вредност на инвестицијата е во износ од околу 30 милиони евра, а рокот за изведување на работите е 36 месеци. Со тоа, вкупната инвестиција на изградбата на експресниот пат Ранковце – Крива Паланка ќе биде во износ од 58,1 милиони евра, а проектот е финансиран со средства од Светска банка.

Значаен проект на Коридорот 8 е уште и автопатската делница Гостивар – Кичево, во должина од 42 км, за кој е планирана фазна изградба, при што за првата делница, Кичево – Букојчани, во тек е изработка на проектна документација, која треба да биде завршена во

поставени на Коридорот 8 е започната, се менуваат сите кабин, целокупната инсталација, агрегати за непрекинато напојување и се поставува нов систем за климатизација и вентилација. Во периодот што следува, се планира воведување електронска наплата на патарина и на овие наплатни станици, која ќе биде интероперабилна со инсталираниот систем за наплата на патарина на наплатните станици на Коридорот 10.

Идеите коишто се пласираат ретроактивно, не се во согласност со ЕУ Директивата 2004/52/ЕС, за интероперабилност за електронска наплата на патарината. Со други зборови, налепниците, односно таканаречените вињети, не овозможуваат интероперабилност во електронската наплата на патарина и како начин за плаќање на патарина тие се напуштат, односно се заменуваат со системи, согласно со споменатата Директива.

» **Исклучително важен сегмент во врска со патиштата е и безбедноста во сообраќајот по нив за што секако е неопходно и брзо и навремено тампонирање на ударните дупки, зајакнување на мостовните конструкции, отстранување на црните сообраќајни точки, осветлување и поставување заштит-**

## ПУШТАЊЕТО ВО ФУНКЦИЈА НА ЕЛЕКТРОНСКИОТ СИСТЕМ ЗА НАПЛАТА НА ПАТАРИНА НА НАПЛАТНИТЕ СТАНИЦИ ОД КОРИДОРОТ 10 СЕ ПЛАНИРА ДО КРАЈОТ НА 2018, ОДНОСНО ДО ПОЧЕТОКОТ НА 2019 ГОДИНА, ПО ШТО ЌЕ СЛЕДУВА ИСТИОТ ЗАФАТ НА НАПЛАТНИТЕ СТАНИЦИ ПОСТАВЕНИ НА КОРИДОРОТ 8

проценетата вредност на инвестицијата е осум милиони евра, кои ќе бидат обезбедени преку ЕУ ИПА 2-програмата. Предвидена е и рехабилитација на двата коловози на делницата Миладиновци – Хиподром, во должина од 10 км, при што е планирано договорот за изведување на работите да биде потпишан во втората половина на 2019 година, а рокот за изведување на работите е 18 месеци. Проценетата вредност на инвестицијата е во износ од четири милиони евра.

Во годишниот план за јавни набавки за 2018 година на ЈП за државни патишта е предвидено дека ќе се започне со изработка на проектна документација за патната делница Крива Паланка – Деве Баир, границата со Република Бугарија, на ниво на експресен пат и со изработка на проектна документација за делницата Романовце – Страцин, на ниво на експресен пат. Се очекува проектната документација да биде завршена до 2020 година. Во тек е изградбата на комплетно автопатско решение на делницата Кичево – Охрид во должина од 57 км, каде што градежните работи се започнати во мај 2014 година. Вкупниот прогрес на градежните работи изнесува 55 %, инвестицијата е во вредност од 411,3 милиони евра, финансирани од кинеската EXIM BANK и од буџетот на ЈП за државни патишта. Рокот за завршување на работите за изградба беше планиран до јануари оваа година, меѓутоа, поради општопознатите проблеми и недостатоци, потребно е продолжување на договорот во два сегменти, и тоа: временски и финансиски. ЈП за државни патишта е во фаза на изнаоѓање на модул за решавање на проблемот и потпишување на анекс на договорот со изведувачот, по што се планира изградбата да биде завршена за 36 месеци.

На Коридорот 8 значаен зафат е и из-

јули годинава. Инаку, оваа година ќе се започне и со активности за проектирање на втората делница, Букојчани – Горна Ѓоновица и на третата делница Горна Ѓоновица – Гостивар. Проценетата вредност за изградбата на автопатската делница Гостивар – Кичево е околу 300 милиони евра.

» **До каде се активностите за реализација на проектот за изградба и инсталација на електронски систем за наплата на патарини во Република Македонија по Коридорот 10, а до каде се подготвителните работи за модернизација на патарините по Коридорот 8 и како коментирате некои идеи што сега се лансираат ретроактивно, како на пример, за воведување налепници како систем за плаќање на патна такса кај нас?**

На 16 мај годинава е пуштена во функција новата наплатна станица Романовце, делницата клучка Миладиновци – клучка Куманово и обратно, на која наплата на патарина се врши готовински, со банкарски картички, со бесконтактни смарт-картички и електронски со микробранови транспондери ТАГ-ови. Во текот на јуни се планира да бидат завршени сите работи за реконструкција и инсталација на електронскиот систем за наплата на патарина на наплатните станици Сопот, делница клучка Петровец – клучка Велес и Отовица, делница клучка Велес – клучка Петровец кои ќе се пуштат во функција. Во тек се градежните активности на наплатните станици Петровец и Градско, а изминатата недела започнаа активности и за изградба на наплатната станица Гевгелија. Пуштањето во функција на електронскиот систем за наплата на патарина на овие наплатни станици од Коридорот 10 се планира до крајот на 2018 година, односно до почетокот на 2019 година.

Модернизацијата на наплатните станици

**ни огради... Што ќе преземе ЈП за државни патишта во оваа насока годинава на патните делници низ Република Македонија?**

Заради безбедноста на учесниците во сообраќајот ЈП за државни патишта е фокусирано на изградба на патишта без црни точки и има за цел да им обезбеди на граѓаните модерни и безбедни патишта согласно со ЕУ стандардите. Инаку, во насока на подобрување на возните својства и сообраќајните перформанси на патната мрежа во земјава, ЈП за државни патишта во соработка со Министерството за транспорт и врски почна и проект за обнова на 12 регионални патишта со вкупна должина од 166 километри, за кои инвестицијата изнесува 14 милиони евра, обезбедени од Светска банка. За таа цел, ЈП за државни патишта веќе потпиша договор со проектанска компанија за изработка на концептуални проекти, со кои ќе се обновуваат: регионалниот пат Младо Нагоричане – граница Пелинце, во должина од 19 километри, државните патишта Делчево – Звгор пет километри и Струмица – Ново Село – граница со Бугарија 20 километри. Дел од проектот се и регионалните патишта: Јурумлери – Драчево со должина од пет километри, Кавадарци – Росоман 11 километри, Дедели – Фурка – Богданци – Гевгелија 24 километри, Куманово – Свети Николе 25 километри, Тетово – Попова Шапка 15 километри, Делчево – Пехчево 15 километри, Берово – Винаца седум километри, Битола – Демир Хисар 10 километри и Драчево – Орешани – Таор со должина од 10 километри. ЈП за државни патишта е целосно фокусирано на изградбата и реконструкцијата на патната инфраструктура во Република Македонија, со цел да се овозможи покралитетен живот за граѓаните и економски раст и развој на земјата.

Ј.Б.



Од 1 јуни наместо по каталог



## ЦАРИНАТА ЕЛЕКТРОНСКИ ЈА ОПРЕДЕЛУВА ВРЕДНОСТА НА УВЕЗЕНИТЕ КОРИСТЕНИ ВОЗИЛА

Вредноста на употребувано возило при увозот ќе се добие со само едно електронско впишување на бројот на неговата шасија

**П**реку електронскиот систем на Царината, вредноста на увезените користени возила од 1 јуни се пресметува електронски, со само едно впишување на бројот на шасијата на возило-

лото. Царинската процедура за увоз на употребуваните возила останува иста, но веќе ги нема проценките на нивната вредност по каталогот „Шваке“, кој дава минимална и максимална цена за царинење на возило-

то во зависност од дополнителната опрема што оставаше простор за субјективизам и корупција.

– Со ова електронско определување на вредноста на моторното возило се овозможува транспарентност и го нема она на што се жалеше деловната заедница – субјективизмот при определување на цената на возилата што се царинат така што на овој начин ќе добиеме нивна реална цена – вели директорот на Царинска управа на РМ, Ѓоко Танасоски, кој најави и дека се подготвува уште една новина во врска со увозот на возила.

Имено, со нови измени на законите за акцизи и за возила, со кои се прави усогласување со европското законодавство, а кои ќе влезат во владина процедура до крајот на годината, повеќе нема да постојат акцизи за возила туку тие ќе станат нов данок што ќе биде регулиран во Законот за даночење на возилата. Во почетокот, велат во Царинската управа, нема да има промена во висината на давачките при увозот на возила, но како што земјата ќе се приближува до ЕУ така ќе растат и тие, а висината на данокот за увоз на возила ќе се пресметува во зависност од вредноста на возилото, во сооднос со неговата амортизација, емисија на CO<sub>2</sub> и дали тоа е дизел или бензинец. Во моментот, за возилата со вредност до 3.000 евра нема акциза, за возилата кои се проценети на 5.000 евра таа изнесува 1,5 осто, а за оние над 30.000 евра – 18 отсто од цената. Инаку, Царина во првите пет месеци реализирала наплата на приходи за 4,3 проценти повеќе од планираното за 2018 година и за 10,7 проценти повеќе од 2017 година.

Ј.Б.

Традицијата продолжи и овој мај

## Осми „Ден на отворени врати“ на МАН Импортер Македонија

И годинава оваа голема презентација на комерцијални возила на MAN Truck&Bus AG предизвика нагласено интересирање кај околу 700 гости, бизнис-посетители, стари и нови деловни партнери

МАН Импортер Македонија и овој мај го организираше традиционалниот, сега веќе 8 „Ден на отворени врати“, кој предизвика нагласено интересирање кај околу 700 гости, бизнис-посетители, стари и нови деловни партнери. И годинава оваа голема презентација на комерцијални возила на MAN Truck&Bus AG од Минхен импресионираше со широкиот спектар на нови и користени камиони, сервисни услуги, резервни делови и севкупна грижа за корисниците. Беа претставени и најновите технолошки иновации на МАН, при што посебна „свезда“ беше импозантниот и еколошки градски автобус MAN Lion City, кој ден потоа замина да ги покаже своите извонредни можности на скопските улици.

Беа претставена и последната изведба на MAN TGX влекач со средна и со висока кабина, со 460 и 500 кс, кој има сè што е потребно за уште поуспешен работен однос: максимална удобност и комфор во возењето. Благодарение на сервиските и опционалните системи за ефикасност и асистенција, со него може да се патува уште поекономично и посигурно.

Изложена беше и широка палета на висококвалитетни користени возила Euro 5, Euro 6 и EEV, и тоа: стандардни влекачи за меѓународен транспорт, влекачи со хидрауличен уред за киперски полуприколки, влекачи со АДР наменети за полуприколки и цистерни за транспорт на де-



ривати, шасија со комора, уред за ладење и рампа за истовар. Притоа, беа понудени и индивидуални решенија за финансирање, договори за поправка и одржување, приспособени кон потребите на партнерите на МАН, а беа презентирани и услугите на МАН-сервисот, дел од сервисните акции и од понудата на резервни делови. МАН, како компанија која се грижи за своите клиенти и се труди да понуди најдобри услови, дава две години гаранција за сервис и за МАН оригинални резервни делови.

Во Министерството за транспорт и врски



## ПОДГОТВЕНА Е НАЦИОНАЛНАТА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЈА ЗА ПЕРИОДОТ 2018 – 2030 ГОДИНА

Меѓу главните цели на оваа Предлог-национална транспортна стратегија е да се осигури економската одржливост на транспортните системи, да се подобри безбедноста во сообраќајот, да се развие мултимодалниот транспорт...

**М**инистерството за транспорт и врски изработи Предлог-национална транспортна стратегија за периодот 2018 – 2030 година. Нејзините главни цели, како што информираше неодамна и министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, се да се осигури економската одржливост во развојот, управувањето и одржувањето на транспортните системи, да се подобри безбедноста во сообраќајот, да се развие мултимодалниот транспорт, да се подобри одржливоста на животната средина и изградба на инфра-

структурата во согласност со европските стандарди, како дел од единствениот транспортен систем во регионот.

– Предлог-стратегијата е веќе објавена на веб-страницата на Министерството за транспорт и врски и во текот на следниот месец очекуваме препораки и коментари од целокупната стручна јавност во државата – посочи Сугарески.

Главните и општи цели на стратегијата се преточени во поединечни за секој вид транспорт и понатаму се разработени во конкретни 132 активности што се планира-

ни за реализација до 2030 година. Во рамките на проектот за подготовка на предлог-стратегијата, а следејќи ги одредбите од Законот за животната средина, се спроведе постапка и се изработи Предлог-извештај за стратегиска оцена на животната средина од реализацијата на националната транспортна стратегија.

Во согласност со законските барања, а со цел да се постигне поголема транспарентност и вклученост на јавноста во процесот на донесување одлуки во однос на Националната транспортна стратегија 2018 – 2030, овие два документи се достапни на интернет-страницата на Министерството за транспорт и врски, каде што можат да се достават забелешки, предлози и сугестии за нивно квалитативно подобрување.

Ј.Б.

Државен завод за статистика

### Помалку превезени патници во патниот превоз во првото тримесечје

Бројот на превезени патници во патниот превоз во првите три месеци од годинава бележи намалување од 1,2 проценти, објави Државниот завод за статистика. Според видот на превозот, во градскиот превоз намалувањето е 4,5 отсто, во приградскиот 1,6 отсто, во меѓународниот 6,4 отсто, а во меѓуградскиот превоз е зголемен на 25,1 отсто. Во однос на четвртото тримесечје од 2017 година, вкупниот број превезени патници е намален за 4,4 отсто, при што во градскиот превоз има намалување од 13,1 отсто, во приградскиот е зголемен за 5,8 отсто, во меѓуградскиот за 13,6 отсто, а во меѓународниот превоз е намален за 10,7 отсто.

Во првото тримесечје од годинава, во однос на истиот период лани, вкупниот број патнички километри во патниот превоз е намален за 5,1 отсто, при што во градскиот превоз намалувањето е за 31 отсто, во приградскиот за 5,9 отсто, во меѓународниот за 5,8 отсто, а во меѓуградскиот превоз е зголемен за 23,7 отсто. Споредено со четвртото тримесечје од 2017 година, вкупниот број патнички километри е зголемен за 4,1 отсто, а според видот на превозот – во градскиот е намален за 5,9 отсто, во приградскиот е зголемен за 12,5 отсто, во меѓуградскиот за 13,8 отсто, а во меѓународниот превоз е намален за 6 отсто.





Во Софија – состанок на министри за транспортната поврзаност на земјите од Западен Балкан



## ПРЕЗЕНТИРАНИ ИНВЕСТИЦИИТЕ ВО МАКЕДОНИЈА НА КОРИДОРИТЕ 8 И 10

На состанокот, министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, ги презентираше тековните и планираните проекти во патната и во железничката инфраструктура што се реализираат во Македонија на двата транспортни коридори

**М**инистерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, во средината на мај, во Софија учествуваше на состанокот на министрите за транспортната поврзаност на земјите од Западен Балкан, каде што ги презентираше тековните и планираните проекти во патната и во железничката инфраструктура што се реализираат во Македонија на коридорите 8 и 10. На состанокот присуствувале и министрите за транспорт и инфраструктура на земјите од регионот, како и претставници на меѓународни финансиски институции.

– Овие инвестиции ќе обезбедат унапредување на транспортната поврзаност, особено имајќи предвид дека воспоставувањето конкурентна и безбедна Транс-европска транспортна мрежа во Република Македонија, како дел од Европската транспортна мрежа, претставува заедничка цел на земјите од регионот, кои се стремат кон полноправно членство во Европската Унија – истакна Сугарески на состанокот на кој се разговарало за регионалната транспортна поврзаност и биле презентирани потенцијалните проекти и можности за инвести-

ции пред претставниците на меѓународните финансиски институции.

Овој состанок е дел од стратешкиот дијалог за Западен Балкан, поддржан од Светскиот економски форум, чија цел е унапредување на јавно-приватно партнерство за понатамошно зајакнување на инвестициите во регионот. На маргините на состанокот, министерот Сугарески оствари средба со косовскиот министер за инфраструктура, со кого е разговарано за автопатското поврзување Скопје – Приштина, чија изградба ќе придонесе за зајакнување на економските односи помеѓу Македонија и Косово.

J.C.

Меѓународна конференција „Транспортот во денешното општество“ во Битола

### Новите технологии ја зголемуваат безбедноста во транспортот

Во неколку проекти во земјата, новите технологии значително ќе ги подобрат перформансите во безбедноста, заштитата на животната средина и искористувањето на инфраструктурата

За да нема техничко и технолошко заостанување зад развиените држави потребно е инвестирање во сообраќајното транспортно инженерство и зголемено искористување на современите информациско-комуникациски технологии што се употребуваат во транспортот. Ова, меѓу другото, го посочи министерот за транспорт и врски Горан Сугарески на втората Меѓународна конференција на тема „Транспортот во денешното општество“ што во средината на мај се одржа на Техничкиот факултет во Битола. Притоа, Сугарески наброја неколку примери на примена на новите технологии во транспортните проекти и зафати во нашата земја.

– Новата технологија што за првпат се



употребува во Контролниот центар во Неготино, од каде што се врши мониторинг на сообраќајот на новата автопатска делница Демир Капија – Смоквица, новиот електронски систем за наплата на патарините, како и новиот проект за изработка на интелигентен транспортен систем на Коридорот 10, значително ќе ги подобрат перформансите во безбедноста, заштитата на животната средина и искористувањето на инфраструктурата – рече Сугарески, кој истакна и дека Министерството за транспорт и врски изработи Национална транспортна стратегија за 2018 – 2030 година, која е објавена на веб-страницата на Министерството и во текот

на јуни се очекуваат препораки и коментари од целокупната стручна јавност во државата.

– Иницијативата за реализација на конференцијата „Транспортот во денешното општество“ ја потврдува нашата подготвеност да се соочиме со предизвиците во развојот на транспортот – изјави проф. д-р Стојанче Нусев, декан на Техничкиот факултет во Битола.

На Конференцијата беа претставени 70 трудови што треба да понудат решавање на проблемите во сообраќајот кај нас, а кои ќе бидат објавени и во индексирани стручни списанија од областа на сообраќајот и транспортот.

J.C.

## Интернет-аукциите и нивното значење (2)



## НАЈЧЕСТИ ВИДОВИ ИНТЕРНЕТ-АУКЦИИ

Некои од интернет-аукциите се вид современа е-варијанта на познатите традиционални аукции, а некои се развиле врз основа на можностите и ефикасноста што ги нудат ИК-технологиите, особено интернетот и разните е-аукциски софтверски решенија

**Ф**акт е дека од историски агол гледано, интернет-аукциите не постојат долг временски период, но тоа не е пречка да не се развиени и да постојат повеќе видови. Некои од нив се еден вид современа е-варијанта на познатите традиционални аукции, а некои се развиле врз основа на можностите и ефикасноста што ги нудат ИК-технологиите, особено интернетот и разните е-аукциски софтверски решенија. Денес се познати голем број интернет-аукции од кои ќе ги разгледаме најважните и најкористените:

### Англиска аукција

Тоа се наједноставните и најчесто користени видови интернет-аукции коишто се денес присутни. Нивна карактеристика е што постои една единица од некој производ што е на продажба и еден продавач. Самата аукција се одвива во одреден временски рок и познато е кога таа завршува. Најчесто, постои почетна резервирана цена под која продавачот не е подготвен да продаде, но многу често таа е тајна или е скриена за наддавачите. Исто така, постои минимален распон на одредена вредност со која се над-



Автор: Проф. д-р Никола Поповски

дава. Наддавањето трае сè додека не истече зацртаното време на аукцијата. Оној понудувач што дал највисока цена победува на аукцијата под услов резервираната цена на продавачот да е постигната или наддадена. Овие аукции се добри за продавачот бидејќи потенцијалните купувачи се натпреваруваат меѓусебно со наддавање. Цената што се постигнува понекогаш може да биде и над пазарната цена.

### Холандска аукција

Традиционалните холандски аукции се поразлични. Оние што го поседуваат пред-

метот на аукција им продаваат на голем број купувачи. При аукцијата, се користи екран што е видлив за сите и со кој започнува наддавањето од почетната цена. Во одреден временски период, најчесто мерен во секунди, екранот ја намалува цената. Доколку некој од купувачите сака да купи за објавената цена на екранот, тој тоа јавно го соопштува и со тоа понудената количина се продава по истакнатата цена. Ваквите аукции се многу динамични. Доколку некој од купувачите подолго размислува за истакнатото ценовно ниво, сакајќи да оствари пониска цена, може да се случи друг учесник во наддавањето да ја прифати истакнатата цена и во тој момент аукцијата е завршена.

### Холандска интернет-аукција

Овој вид аукции се поразлични од класичните холандски аукции. Тие се совршени за продавачи што имаат идентични производи на продажба, најчесто сервиски производи. Продавачите истакнуваат минимална цена за еден производ, но и вкупниот број на производи што се на продажба. Оние кои наддаваат, даваат цени на понуда, но и бројот на производите што сакаат да ги купат. Овој вид аукција користи униформни цени. Последната цена е најниската добитна понуда што ги поставува цените за сите повисоки понуди. Генерално, купувачите кои имаат повисоки понуди ги добиваат количините што ги сакаат по најниска цена, при што понудувачите со пониски цени може да не ги добијат количините што ги сакаат, но сепак, може да добијат одредена количина.

### Дајте своја цена – аукции

Овој вид аукции се втори по популарност за аукциски продажби на веб-мрежата. Кај нив корисниците одредуваат што конкретно сакаат да купат од производите и услугите, а поголемиот број продавачи наддаваат за своите бизниси. Најчесто, цените не се намалуваат и се фиксни – почетната понуда на потрошувачот е цената што тој може да ја поднесе и по која ќе му се испорача производот или услугата.

### Агрегатори на побарувања

Агрегаторите на побарувања се аукции за групно купување. Тие ги олеснуваат групните купувања на производи преку динамично приспособени намалени цени што се засноваат на купувања на големи количини. Тоа функционира така што на веб-мрежата се собираат сите помали понуди за купување и се агрегираат во една голема. Неповрзаните купувачи во едно купување, преку соодветен софтвер на агрегаторите на побарувања добиваат за возврат пониски цени за производите што се пропорционално пониски со растот на бројот на купувачите и на побарувачката. Агрегаторите на побарувања на интернет се создадени врз две начела. Прво, сè повеќе продавачи се расположени да им продаваат



на купувачите големи количини и второ, купувачите го зголемуваат квантитетот што го продаваат пропорционално со падот на цените.

### Аукции за професионални услуги

Ова е една од специфичните употреби на интернет-аукциите на пазарот за професионални услуги. Аукцијата е со запечатени понуди преку пазар на динамично вреднување на независни професионални услуги што може да варираат од финансиски и правни услуги до графички дизајн и софтверско програмирање. Компаниите што имаат побарувачка за вакви услуги објавуваат опис на проектот и барање на понуда. Добавувачите на услуги, од своја страна, наддаваат за проектот врз основа на трошоците и квалитетот.

### Агрегатори на аукции (Мега-аукции)

Агрегаторите на аукции користат софтверски програми за пребарување на стотици и илјадници интернет-аукции за собирање на информации за производите, наддавањата, времетраењето на аукцијата и движењето на цените на понудите. Со тоа, клиентите можат да ја најдат најпогодната аукција за производите што сакаат да ги продадат или да ги купат. Агрегаторот најчесто ќе понуди едно решение од многуте собрани информации за интернет-аукциите за специфичниот производ. Софтверот преку веб-страницата возвраќа листа на интернет-аукции каде што производите се на продажба. Некои од големите веб-страници за интернет-аукции се заштитени од агрегаторите на аукции и спречуваат пребарување по нивните страни без соодветна дозвола.

### Фактори што влијаат на интернет-аукциите

Една од основните цели на интернет-аукциите е продавачите и купувачите да успеат да ги остварат своите цели по најдобри можни цени. Едните сакаат да ги зголемат своите приходи, а другите да ги намалат своите расходи. За успешно и ефикасно извршување на интернет-аукциите, важно е да се имаат предвид поголем број фактори, меѓу кои:

**Вид на производ:** Интернет-аукциите најчесто се користат за поретки или уникатни производи за кои е тешко да се утврдат цените на традиционалните пазари или за производи за кои воопшто не постојат соодветни пазари. Сепак, некои организатори на интернет-аукциите се специјализирани во развивањето на аукции за потрошни добра за кои малопродажните цени се утврдени и познати.

**Животен циклус на производ:** Многу често производите веднаш по чинот на нивното производство забрзано се продаваат на аукциите, но на аукциите често се продаваат и производи што се при крајот на нивниот рок на употреба.

**Канален менаџмент:** Продавачите на интернет мора да бидат многу внимателни и да не дозволат продажбите преку интернет-аукциите да им се преплетуваат и мешаат со постојните канали на дистрибуција и продажба на истите тие производи. Поради ова, производите што се наоѓаат на аукциските страни кај продавачите на мало, можат да доцнат во нивниот животен циклус или да поставуваат услови за продажба само на одредена количина.

**Вид на аукции:** Продавачите мора да одбираат вид на аукции кај што има поголем број на купувачи, а само неколку или еден продавач. Од тој агол гледано, англиските аукции се поприватливи поради тоа што со растот на купувачите се зголемува и цената.

**Првично вреднување:** Искуството сугерира дека интернет-аукциите треба да започнат со пониски иницијални цени за наддавање со цел да се охрабрат што повеќе купувачи

продавачите треба да внимаваат и да ги раздвојуваат поголемите количини на производи на неколку помали понуди што ќе ги реализираат во одредени временски интервали.

**Одредување на цената:** Купувачите најчесто веруваат дека е правично сите да платат иста цена на аукцијата на која се нудат голем број производи. Идејата дека некои купувачи треба да платат повеќе врз основа на потребата од производот не е широко прифатлива. Од овие причини, кога продавачите сакаат да прават ценовна дискриминација, тоа треба да го прават со правене на аукции на истите производи на различни аукциски пазари и во различно време за да го оневозможат директното компарирање на цените.

Затворено против отворено наддавање: Затвореното наддавање има предности за продавачите кои тоа го користат секогаш

## ЗА УСПЕШНО И ЕФИКАСНО ИЗВРШУВАЊЕ НА ИНТЕРНЕТ-АУКЦИИТЕ, ВАЖНО Е ДА СЕ ИМААТ ПРЕДВИД ПОГОЛЕМ БРОЈ ФАКТОРИ, КОИ СЕ ВАЖНИ И ЗА ПРОДАВАЧИТЕ И ЗА КУПУВАЧИТЕ – УЧЕСНИЦИ НА АУКЦИИТЕ

### Од кои видови на онлајн платформи купувате?



Слика 2: Структура на платформите што служат за он-лајн купување

да наддаваат со своите цени. Колку е почетната цена пониска, толку поголем број на купувачи ќе се јават, а со тоа и цената ќе биде подобра.

**Раст на понудите:** Општо земено, подобро е понудите да се држат на ниско ниво за да се зголеми бројот на купувачи и фреквентноста на нивните наддавања. Доколку тие се убедат дека за малку повисока цена можат да ја добијат аукцијата, тие ќе се стремат да ја дадат својата највисока цена.

**Времетраење на аукцијата:** Правило е дека колку подолго траат аукциите, толку поголем е и бројот на купувачи што ќе се јават на истата и со тоа ќе се зголеми и можноста за зголемување на цените. Затоа, практиката покажува дека најголем број на е-аукции се закажуваат во рок од три, пет или седум дена.

**Број на производи:** Познато е правилото дека кога на продажба се нудат поголем број производи, купувачите обично очекуваат зголемени попусти на цените и затоа се попретпазливи во наддавањето. Оттука,

кога е можно бидејќи им овозможува да вршат дискриминација на цената без навредување на купувачите. Од друга страна, кај отворените наддавања има ефект на страната на потрошувачите, при што истата понекогаш може да даде и „ефект на победа“, според кој натпреварувачкиот инстинкт на потрошувачот ја крева цената на повисоко ниво.

Заради своите предности, вкупниот број и вредноста на трансакциите што се остваруваат на интернет-аукциите во светот денес е сè поголем и тие продолжуваат да растат. Од сликата 2 може да се види дека од вкупниот број на платформи што се користат за он-лајн купување или продавање 26 отсто се оние што се исклучиво наменети за интернет-аукциите и дополнителни осум отсто за агрегатори на аукции, односно над 1/3 од платформите за е-трговија се специјализирани за интернет-аукции. Се очекува ваквите тенденции во иднина да се продлабочуваат.

(крај)

Со финансиска помош од ЕУ



## ПУШТЕН Е ВО УПОТРЕБА МОДЕРНИЗИРАНИОТ ЦАРИНСКИ ТЕРМИНАЛ НА ГП ТАБАНОВЦЕ

Надградениот царински терминал на ГП Табановце ќе овозможи олеснување на прекуграничната трговија и побрзо спроведување на царинските постапки

**М**одернизираниот царински терминал на граничниот премин Табановце беше пуштен во употреба кон крајот на мај, презентирајќи ги пред присутните гости своите поголеми можности за олеснување на прекуграничната трговија и за спроведување на царинските постапки во модерни капацитети. Градежните активности на терминалот се реализираа во рамките на проектот финансиран од фондовите на ЕУ, кофинансиран од Владата на Република Македонија. Обраќајќи се пред присутните, премиерот Зоран Заев истакна дека новореконструиранот инфраструктурен капацитет на ГП Табановце е развиен според најмодерните и функционални стандарди за царинење и за олеснување на трговијата и контролата.

– Со тоа започна работата на интероперабилниот информатички систем на Царинската управа со царинските информатички системи на ЕУ, односно се донесоа високи стандарди на работа во Македонија. Компјутерскиот систем, ќе го подобри управувањето и контролата, ќе влијае на забрзувањето на царинските постапки и ќе овозможи поефикасен сервис за граѓаните и за бизнис-заедницата – истакна премиерот Заев.

Евроамбасадорот Самуел Жбогар нагласи дека со овој настан се означува и крајот на последната кампања ЕУ за ТЕБЕ, чија цел беше подигање на јавната свест за помошта на ЕУ во областа на транспортот.

– Шеснаесет милиони евра помош од ИПА-инструментот за Царинската управа до денес, од кои два милиони евра се обезбедени за овој терминал, направија вистинско и мерливо влијание – истакна во обраќањето евроамбасадорот, кој посочи дека новиот терминал ќе помогне за олеснување на прекуграничната трговија долж Коридорот 10 што е најважната меѓународна рута

низ земјата.

Министерот за финансии, Драган Тевдовски, наведе дека со вакви проекти се подобруваат услугите на Царинската управа кон граѓаните и фирмите и се очекува значително да се забрза протокот на возила, а и да се намали времето на задржување на граничниот премин. Со тоа граѓаните и превозниците помалку ќе чекаат при премин, а услугата која ќе ја добиваат ќе биде подобра. Министерот посочи дека целта е преку континуиран реформски процес Царинската управа да биде модерна институција која ќе влијае во креирањето на поволна бизнис-клима.

Директорот на Царинската управа, Ѓоко Танаскоски, потенцира дека со овој проект ќе се заштеди на време, ќе се подобри квалитетот на услугите и условите за работа на економските оператори и царинските службеници, а зголемени се и капацитетите за преглед.

– Свесни сме дека основен услов за постигнување на визијата да бидеме водечка Царинска управа во регионот која ќе биде

целосно усогласена со стандардите на ЕУ е и модернизацијата на администрацијата, развојот на човечките ресурси и ИТ-капацитетите, подобрување на условите за работа и обезбедување соодветна инфраструктура на граничните премини за одржување на високи стандарди – посочи директорот Танаскоски, кој му врачи плакета на амбасадорот Жбогар за поддршката и придонесот кон подобрувањето и афирмацијата на царинското работење во нашата земја.

**Царинската управа го одбележа Светскиот ден на интелектуална сопственост**

### Јавна кампања „Стоп за фалсификуваните производи“

Светската економија бележи огромни загуби поради дејствија поврзани со производството и пуштањето во оптек на фалсификатите

Царинска управа на Република Македонија го одбележа 26 Април – Светскиот ден на интелектуалната сопственост, преку активности кои се дел од кампањата „Стоп за фалсификуваните производи“, која започна да се спроведува во почетокот на април годинава, како дел од активностите организирани по повод одбележувањето на 14 април – Денот на Царинска управа. Таа стартуваше во трговскиот центар „Сити Мол“, во скопската населба Карпош 3, каде беше поставен штанд со изложени примероци од запленети фалсификати, а со штетните последици кои може тие да ги предизвикаат се запознаа и учениците од СУГС „Јосип Броз Тито“ од Скопје. Во просториите на училиштето беа изложени примероци од запленети фалсификувани производи, а на учениците им се делеа информативни брошури и во разговор со царинските службеници тие се информираа и за сето она што го презема Царинската управа во борбата против фалсификатите и за тоа како најлесно може да ги препознаат.

Кампањата е фокусирана на заштита на корисниците од купувањето на фалсификуваните производи бидејќи тие претставуваат огромен ризик за здравјето на луѓето, а светската економија бележи огромни загуби поради дејствија поврзани со нивното производство и пуштање во оптек.

**Македонската царина и „ТДР Скопје“, член на British American Tobacco**

### Соработка за спречување на шверцот и фалсификувањето на цигари

Царинска управа на Република Македонија и „ТДР Скопје“, како член на групацијата British American Tobacco потпишаа меморандум за соработка заради спречување на шверцувањето и нелегалната трговија со тутунски производи, како и за заштита од повреда на правата за интелектуална сопственост, односно спречување на фалсификување на цигари и други тутунски производи од трговските марки, чии носители на правата се друштвата од групацијата British American Tobacco. Меѓу другото, двете страни потписнички се договориле и заеднички да спроведуваат медиумски кампањи за подигнување на јавната свест за нелегалната трговија со цигари и други тутунски производи, како и нивното влијание врз економијата, врз правниот систем и врз општеството во целина.

Од Царинска управа информираат дека во изминатата 2017 година, царинските службеници во 25 случаи спречиле шверц на околу 270 илјади парчиња цигари и 222 килограми режан тутун.



Царинската управа и Бирото за јавна безбедност потпишаа протокол

## ПОБРЗ ПРОТОК НА СТОКА НА ГРАНИЧНИТЕ ПРЕМИНИ ТАБАНОВЦЕ И БОГОРОДИЦА



Новиот протокол, со кој се воведува 24-часовен слободен коридор на приоритетна стока, е од исклучително значење за извозот на македонските земјоделско-прехранбени производи

**Н**а граничните премини Табановце и Богородица стапи во сила нов протокол со кој се воведува 24-часовен слободен коридор со дополнителна лента за движење за приоритетната стока што се извезува од Македонија, наместо досегашниот слободен проток на овие стоки од само четири часа. Со новиот протокол, што во средината на мај го потпишаа директорите на Царинска управа, Ѓоко Танасоски и на Бирото за јавна безбедност, Лазо Велковски, во присуство на министерот за земјоделство, водостопанство и шумарство, Љупчо Николовски, се уредуваат постапките за побрз проток на жива стока, стока во жива состојба, опасни материи, стока во новиот компјутерски транзитен систем и на празни камиони на двата гранични премини Табановце и Богородица, при што се очекува двојно да се намали чекањето на граница и тоа да биде максимум

до час и половина. Затоа, како што беше истакнато, овој протокол е од исклучително значење за извозот на македонските земјоделско-прехранбени производи.

– Новиот протокол што го потпишаа Царинската управа и Бирото за јавна безбедност е особено важен за извозниците од секторот земјоделство бидејќи се овозможува 24-часовен слободен коридор за приоритетно движење на жива стока и стока во свежа состојба за што порано имаше ограничено време. На овој начин, значително се олеснува и се забрзува протокот на стоки што е важно за македонските земјоделско-прехранбени производи навреме да стигнат на странските пазари – потенцираше министерот Николовски.

Новиот протокол, во исто време, ќе придонесе и да се избегнат подолги задржувања на граничните премини и да се обезбеди брз и безбеден проток на жива стока на

овие два гранични премини што инаку беше и едно од барањата на деловната заедница во Република Македонија.

– Царинската управа перманентно работи на одржување на постојните и воведување на нови можности за олеснување и за забрзување на царинските постапки и на условите за нивно спроведување, со поддршка од информатичката и комуникациската технологија. Слободниот коридор ќе може да се користи и за стоката во новиот компјутеризиран транзитен систем, а транзитните документи да се отвораат и во внатрешните испостави за да можат што побргу да ја поминат граничната линија – истакна директорот на Царинска управа на Македонија, Ѓоко Танасоски.

Протоколот за побрз проток на стоки на граничните премини Табановце и Богородица е изработен врз основа на меморандумот за разбирање помеѓу Министерството за внатрешни работи и Министерството за финансии.

– Ова ќе го правиме координирано, ќе дејствуваме заеднички со цел поефикасно да се користат расположливите материјални технички, човечки и финансиски ресурси, според надлежностите, коишто ни се утврдени со закон и подзаконски акти и прописи. Во текот на 24 часа, координирано ќе настапуваме заедно со царинските и инспекциските служби коишто ќе бидат на наведените гранични премини. Ќе се следат состојбите и ќе се координираат со цел да се обезбеди брз проток на стоката – додаде, Лазо Велковски, директор на Бирото за јавна безбедност.

Протоколот за уредување на постапките за побрз проток на жива стока, стока во жива состојба, опасни материи, стока во новиот компјутерски транзитен систем и на празни камиони на граничните премини Табановце и Богородица стапи во сила веднаш по потпишувањето.

### Потпишан и меморандум за соработка со REC COM

Царинска управа на Република Македонија во средината на мај потпиша меморандум за соработка со Регионалниот центар за животна средина за Централна и Источна Европа – Канцеларија во Македонија (REC COM) со цел развивање на методологија за пресметување на данок на возилата, која ќе се користи при изработката на Предлог-законот за оданочување на возила. Методологијата треба да ги земе предвид најдобрите практики на земјите членки на ЕУ, а е усогласена со условите на македонскиот пазар на патнички автомобили, локалните еколошки и климатски услови, како и со куповната моќ на граѓаните.

Новиот Закон за оданочување на возилата треба да донесе многу придобивки, да го намали и обесхрабри купувањето на возила што не се

енергетски ефикасни и ја загадуваат животната средина, без притоа да се загрози состојбата на граѓаните од социјален и од економски аспект. Ова треба да придонесе за зголемување на уделот на возила што се енергетски ефикасни и што нема да придонесуваат кон зголемено загадување на животната средина. Приходот од данокот на возила, во споредба со приходите остварени од наплатата на сегашната акциза од патничките автомобили треба да остане во истите рамки, но ќе овозможи граѓаните кои имаат мала куповна моќ да купуваат возила со подобри еколошки и повисоки стандарди за енергетска ефикасност, како и со помали трошоци за гориво и одржување.



Се зголемува еколошката транспортна „ергела“ на ЈСП „Скопје“



## И АВТОБУС НА ГАС ОД МАН ВО СКОПСКИОТ ЈАВЕН ГРАДСКИ ПРЕВОЗ

Овој тип енергетски ефикасен автобус троши минимално количество на гас, а во Германија ја поседува ознаката „Син ангел“ и е прогласен за екоавтобус за 2016 година во Европа

ЈСП „Скопје“ неодамна потпиша договор со компанијата МАН Импортер Македонија, ексклузивен увозник на возила МАН за македонскиот пазар, за пробно возење во скопскиот јавен градски превоз на автобус од типот Lion's City A21, кој користи природен компримиран гас т.н. CNG. Договорот го потпишаа Кристијан Чушков, директор на ЈСП „Скопје“ и Ивица Виљац, директор на МАН Импортер Македонија, а новиот автобус, одреден за сообраќај на линијата број 5 има капацитет за превоз на 85 патници.

– Новиот автобус е направен во согласност со последните технолошки трендови во оваа индустрија и ги задоволува стандардите за емисија на Еуро 6. Овој тип енергетски ефикасен автобус што троши минимално количество гас, а во Германија ја поседува ознаката „Син ангел“ е прогласен за екоавтобус за 2016 година во Европа. Градот Скопје веќе се вброи во редот европски метрополи коишто користат екоавтобуси, при што на градските улици веќе возат два екоавтобуси на гас, на линијата број 5 и линијата број 2, а на почетокот на овој месец, во јавниот превоз се вклучи и електричен автобус кој вози на линијата со број 15. Со овој денешен чекор, само ја потврдуваме заложбата за воведување еколошки, на-

времен и удобен јавен превоз кој целосно ќе биде во функција на граѓаните, а притоа нема да ја загадува животната средина – истакна Чушков, појаснувајќи дека пробниот период во кој сообраќаат автобусите ќе се искористи Градот Скопје и ЈСП Скопје да ги увидат предностите на екоавтобусите, а добиеното искуство понатаму ќе се искористи во планирањето на модернизацијата на јавниот градски превоз што е приоритет на градот.

Ивица Виљац, директорот на МАН Импортер Македонија информираше дека овој автобус е осма генерација CNG МАН автобуси, а е произведен благодарение на 75 години искуство на компанијата во производство на автобуси на природен компримиран гас.

– Автобусот кој ви го отстапуваме на користење може да се пофали со незначително испуштање на CO<sub>2</sub>, NOx пливови и ПМ честички што гарантира почист град – истакна Виљац, кој посочи дека МАН е првата фабрика која произвела автобус на гас во далечната 1943 година. Градските автобуси на МАН поставија нови критериуми кога станува збор за ефикасност, економичност и екологија во овој вид на превоз во урбаните средини.

## Електричен автобус во шестмесечна тура низ Скопје

Од почетокот на мај, па во наредните шест месеци на линијата со број 15 од Карпош до Ново Лисиче ќе сообраќа електричен автобус. Станиците за полнење, поставени со помош на ЕВН Македонија, се лоцирани на последните станици на оваа линија. Како што истакна при промоцијата на автобусот, градоначалникот на Град Скопје, Петре Шилегов, ова е одлична можност што ќе го збогати градот со ново искуство, при што ќе се види ефектот врз животната средина и заштедата на средства, а тоа ќе може да се користи во планирањето на модернизацијата на јавниот градски превоз.



– Автобусот е направен во согласност со последните технолошки трендови во оваа индустрија. Тоа е енергетски ефикасен автобус што троши минимално количество електрична енергија, опремен е со систем за брзо полнење и има нула емисија на штетни гасови – рече Шилегов, потсетувајќи дека годинава е предвиден буџет за субвенции за набавка на екоавтобуси во висина од 100 милиони денари и за приватните превозници во висина од 20 милиони денари, како и дека во Скопје веќе сообраќаат два екоавтобуси на гас, на линијата број 5 и на линијата број 2, а по истекот на пробниот период овој електричен автобус, обезбеден преку компанијата Chariot Motors, ќе им биде понуден за купување и на ЈСП „Скопје“ и на приватните превозници.



J.C.B.



Заради еколошки причини и за промовирање на градските знаменитости



## БЕСПЛАТНИ ЛИНИИ НА ЈСП ЗА ВИКЕНДИТЕ И ЗА ПРАЗНИЦИТЕ

Бесплатен превоз на патници на четири автобуски линии на ЈСП „Скопје“ за викендите и за празниците до Средно Водно и до подрачјето на Нерези – Македонско село

ЈСП „Скопје“, со одлука на Советот на Град Скопје од почетокот на јуни реализира неколку новини во градскиот превоз на одредени автобуски линии, кои се резултат на барањата на граѓаните, од сообраќаен, еколошки, културолошки и историски аспект. Така, се воведува бесплатен превоз на патници на автобуската линија број 28, од Транспортниот центар до Нерези (Македонско село), со цел промовирање на градските историско-културни знаменитости. Притоа, бесплатниот превоз ќе важи за деновите од викендот (во саботите и неделите), како и во деновите на државните празници.

Истовремено, донесена е одлука автобуските линии со број 25 А, од Автомакедонија до Средно Водно и број 25 Б, од Дом на печатот до Средно Водно да станат дел од редовниот линиски превоз, покрај линијата 25, која сообраќа од Транспортен центар до Средно Водно и која веќе извесен период е редовна автобуска линија. Во изминатиов период 25 А и 25 Б функционираа како пробни линии. Превозот на овие линии, како и досега, ќе биде бесплатен за време на викендите и државните празници.

Како што истакнуваат од ЈСП, потребата за воведување на бесплатен превоз на посочените линии е иницирана од Град

Скопје, а по предлогот на голем број граѓани, пред сè од еколошки аспект и за ставање во контролирано и регулирано движење до Средно Водно и до подрачјето на Нерези – Македонско село.

– Сметаме дека посочените поволности за бесплатен превоз ќе ги поттикнат граѓаните да ги остават своите возила и да го користат јавниот автобуски превоз за време на викендите, односно во саботите, неделите и државните празници, а со тоа ќе се придонесе за зачувување на природните убавини кои ги има планината Водно и подрачјето на Нерези. Оваа Одлука, пред сè има за цел заштита на природните убавини и поголем и почист простор за одмор, спорт и рекреација – информираа од ЈСП „Скопје“.

J.C.B.

## Од 1 јуни – летно работно време на зонското паркирање во Скопје

Градски паркинг – Скопје соопшти дека од 1 јуни почнува летното сметање на работното време на јавните површини наменети за паркирање, со кои стопанисува ова јавно претпријатие. Така, работното време во зоните А, Б, Ц и Д ќе биде од понеделник до сабота од 7 до 23 часот.

– Им препорачуваме на сите корисници на нашите услуги да бидат внимателни и навремено да извршат наплата при паркирање согласно со наведеното работно време, со што би се спречило нивното казнување – соопшти Градски паркинг – Скопје.

Од крајот на мај, ЈП Паркинзи на Општина Центар најави дека неговите екипи секојдневно ќе ги санкционираат сите непрописно паркирани возила, кои ќе бидат затекнати на паркиралиштата, со цел да се реши проблемот со неправилното паркирање и сообраќајниот метеж во Општина Центар. Од таму е и информацијата дека само во еден ден таму е извршена детална контрола во Зона 1 и Зона 01 и се санкционирани 162 непрописно паркирани возила, а во наредниот период, според соопштението од ПОЦ, контролите ќе продолжат и на другите паркиралишта со кои стопанисува претпријатието.



Како водечки услови во позицијата за автономните возила



## БЕЗБЕДНОСТА, СИГУРНОСТА И РАБОТНИТЕ МЕСТА СЕ ТРИТЕ КЛУЧНИ ФАКТОРИ ЗА ИРУ

ИРУ го потврдува значителното влијание што автономните возила го имаат врз индустријата за патен транспорт и се фокусира на стратегијата за успешно постигнување на промените во оваа област

**Б**езбедноста, сигурноста и работните места ја определуваат позицијата на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ во нејзината политика околу автономните возила и нивната иднина. Возилата без возачи и автономните автомобили беа на врвот на агендата на состаноците на комисиите за стоки и патници на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ во почетокот на мај, што кулминираше со договорената политика, која беше усвоена од страна на членовите на Генералното собрание на ИРУ, кое се одржува двапати годишно. Политиката на ИРУ го потврдува значителното влијание што автономните возила го имаат врз индустријата за патен транспорт и се фокусира на стратегијата за успешно постигнување на промените во оваа област. Истакнувајќи ги безбедноста,

сигурноста и одржливоста како три клучни фактори во врска со автономните возила, ИРУ бара усогласување на техничките стандарди и докажување на безбедносниот потенцијал на оваа технологија што треба да се оствари во наредниот период.

Безбедносните аспекти вклучуваат минимизирање на ризикот од сајбер-напади и кршење на безбедноста на податоците, како и почитување на законодавството за приватност. Политиката на ИРУ е избалансирана со нов стимул да ги поттикне младите возачи да се приклучат кон индустријата за патен транспорт за да ја зајакнат нејзината одржливост и да бидат соодветно обучени за новите технологии за да се овозможи нивните компетенции да се развиваат со адаптирање кон иновациите.

### Советот на ИРУ за превоз на патници

## Повик до младите луѓе да влезат во индустријата за патен транспорт

ИРУ бара одржливи решенија за надминување на недостигот на возачи на транспортниот пазар

Членовите на Советот за патнички транспорт на ИРУ се состанаа во Женева во почетокот на мај за да бараат одржливи решенија за надминување на недостигот на возачи на транспортниот пазар. Притоа, тие решенија треба да обезбедат значаен придонес во насоките на ИРУ да се справат со ова прашање, особено за подобро регрутирање и задржување на возачите во транспортните компании. Меѓу прашањата што беа истакнати, беа перцепциите и имиџот на секторот, идните предизвици со промена на

технологијата, автоматизацијата и новите бизнис-модел и привлекувањето млади луѓе и жени во транспортот.

– Генералната слика е важна: младите имаат впечаток дека повеќе не се потребни што навистина не е случај во оваа област – истакна Кристијан Леонард од БДО Германија.

Новоизбраниот претседател на Советот, Џош Сеилс, од ФЛЕАА, Луксембург, им се обрати на членовите, кои беа информирани за резултатите од неодамнешните состаноци во Брисел, каде што недостигот на возачи и потенцијалот за привлекување на помлада, поразновидна демографска структура на луѓе, беа во центарот на вниманието. Исто така, се одржа и работилница во врска со донесувањето одлуки

### И годинава веќе традиционално

## ИРУ го одбележува третиот Ден на меѓународниот професионален возач

Возачите, кои работат во националниот или во меѓународниот патен сообраќај, вклучувајќи ги и таксистите можат да се номинираат за ИРУ наградата – Диплома на честа

Оддавајќи им признание на професионалните возачи преку својата Програма за обука, застапување и награди, Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ и годинава, по третпат го одбележува „Денот на меѓународниот професионален возач“ со истакнување и доделување на наградата „Диплома на честа“ за возачите ангажирани во националниот или во меѓународниот патен превоз на патници или стоки. За таа цел, ИРУ наскоро ќе излезе со повик до асоцијациите членки за тие да ги номинираат извонредните возачи со рекордно одлични перформанси и лојална услуга. Победниците ќе бидат објавени на следните состаноци на телата и органите на ИРУ во Оман во ноември годинава, пред Светскиот конгрес на ИРУ.

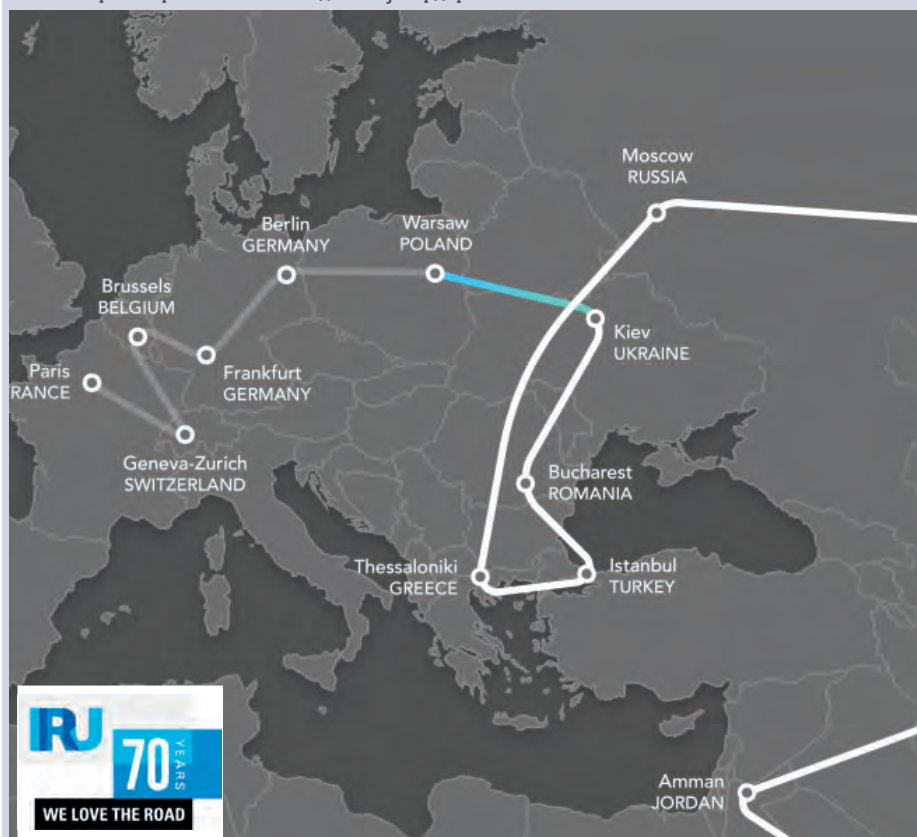
Дипломата на честа е признание за возачите кои направиле значителен придонес во промовирањето на безбедноста на патиштата, во подобрувањето на имиџот на професијата и во инспирирањето на следната генерација возачи кои ќе се занимаваат со оваа дејност. Возачите, кои работат во националниот или во меѓународниот патен сообраќај, вклучувајќи ги и таксистите, се квалификуваат за наградата „Диплома на честа“ и притоа, возачот може да биде вработен или сопственик-оператор, кој самиот управува возило и врши патен превоз на патници или стоки.



во ЕУ за водородното гориво и декарбонизацијата, како и студиите на случај на национално застапување во транспортниот сектор.



Патниот транспорт низ очите на еден скејтбордер



## КУЛИАУ ЈА МИНА ЕТАПАТА ОД ВАРШАВА КОН КИЕВ

Варшава – Киев беше новата етапа што ја мина Дејвид Кулиау, филмскиот продуцент, скејтбордер и раскажувач, кој на 27 март тргна на пат од Женева за да го разгледа светот, во рамките на кампањата „Ние го сакаме патот“, со која ИРУ ја одбележува 70-годишнината од своето постоење. На два часа од Варшава, во градот Гостинин, Кулиау посети училиште, центар за обука на полските љубители на патот од новите генерации. Училиштето соработува со голем локален транспортер „Изолбет“, каде што од него регрутираат нови возачи и го надминуваат проблемот со недостаток на возачи, со кој се соочува и Полска.

– На патниот транспорт му треба квалификуван и мотивиран персонал кој работи со полн капацитет, достигнувајќи ги највисоките можни стандарди. Трошокот за возачите за обука може да се надомести со помалку несреќи и парични казни, помала потрошувачка на гориво и помало одржување на возилото – вели Патрик Филип, помошник директор на ИРУ Академијата.

По ова, Кулиау тргнува југоисточно од Варшава, во Малашевице, најголемата царинска слободна зона во Полска, до белоруската граница. Тука, на секое ниво, од управување до возење на виљушкарски големо е присуството на жени, кои се поголемиот дел од вработените и тие не се третираат

поинаку од мажите туку им се даваат истите задолженија.

– Според ММФ, многу земји ќе добијат од 15 % до 34 % зголемување на БДП со надминување на разликите помеѓу половите во корист на женската работна сила и женското претприемништво – вели Ната Куршитавили, специјалист за родови прашања во Светска банка.

Како што веќе информиравме, Дејвид Кулиау во овој потфат ќе мине низ 18 земји на Европа, Азија и Блискиот Исток, при што финалето ќе биде на 6 ноември во Мускат, Оман, каде што ќе се одржи Светскиот конгрес на ИРУ, на тема „Иновации во движење“. Сториите од патувањето, Кулиау ќе ги раскажува низ целата година преку блог, посветен на патувањето, а неговите први јавувања зборуваа за доживувањата на почетните дестинации: Париз – Женева, потоа Женева – Брисел преку Цирих, па Брисел – Берлин, Берлин – Варшава и сега Варшава – Киев. Во нив, тој среќава и претставници на ИРУ, превозници, односно возачи на разни типови еколошки возила, при што разменува мислења, искуства и импресии за разни аспекти во транспортот. Притоа, низ своите разговори со нив, Кулиау ја пренесува есенцијата на нивната желба да се занимаваат со транспортната дејност, во чија срж е и нивната љубов кон патувањето.

За поефикасно усогласување со ЕКМТ

Повелбата за квалитет

### ИРУ Академијата нуди ефективни средства за постигнување на стандард за квалитет

Стандардите за професионална квалификација на ИРУ Академијата се признаени како еден од најефикасните начини за усогласување со Повелбата за квалитет на Европската конференција на министри за транспорт (ЕКМТ)

Повеќе од 200 претставници од јавниот и од приватниот транспорт од Југоисточна Европа, неодамна се состанаа во Будва за да ги разгледаат придобивките од усогласеноста со (ЕКМТ) Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа донесена пред три години од Европската конференција на министри за транспорт и конкретно ги посочија позитивните придобивки на ИРУ Академијата во оваа насока. Настанот во Црна Гора се одржа пред Самитот на Меѓународниот транспортен форум за „Безбедност и сигурност“, кој ќе се одржи на 23 и 25 мај во Лајпциг, Германија. Стандардите за професионална квалификација на ИРУ Академијата се признаени како еден од најефикасните начини за усогласување со Повелбата за квалитет на Европската конференција на министри за транспорт (ЕКМТ).



ИРУ Академијата нуди модел на професионални програми за обука со прецизни стандарди за сертификација, кои можат да се приспособат на потребите специфични за секоја земја. Официјалните претставници за транспорт ја изразија својата поддршка за интегрирање на обуката на ИРУ Академијата во земјите низ целиот регион.

ЕКМТ Повелбата за квалитет на патниот транспорт има за цел да осигура дека меѓународните оператори за патен транспорт низ цела Европа ги исполнуваат највисоките стандарди за животна средина и професионални перформанси. Со прифаќањето на стандардот на ИРУ Академијата, членката на ИРУ од Црна Гора, РКСС, ги обезбеди стандардите на ЕКМТ Повелбата за квалитет на патниот транспорт.

И пролетва веќе традиционално

# МЛАДОСТ БЕЗ ЛУДОСТ!

**МЛАДОСТ**  
е да се опуштиш  
со пијачка

**ЛУДОСТ**  
е да се опуштиш  
кога возиш



#ВозиОдговорно



## МЛАДИТЕ ВО ФОКУСОТ НА БЕЗБЕДНОСНИТЕ КАМПАЊИ НА РСБСП

РСБСП ја почна третата фаза од сè попопуларната кампања „Младост без лудост“, каде што е ставен акцент на опасностите за младите возачи при возењето под дејство на алкохол, а од младите и од нивните родители се бара одговорност во сообраќајот и во периодот на матурските прослави

„Н е вози под дејство на алкохол!“ и „Не си фраер ако загинеш на матура!“ се главните пораки на кампањите што Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата ги реализира пролетва, а кои имаат за цел едукација и подобрување на безбедноста на младите, како ранлива категорија учесници во сообраќајот. Поаѓајќи од ваквата цел, РСБСП во пресрет на летото и на матурските прослави неодамна ја започна третата фаза од големата и сè попопуларна кампања „Младост без лудост“, со која се апелира и укажува дека возењето под дејство на алкохол, со употреба на психотропни супстанции и со брзина поголема од дозволената, како и отсуството на употреба на сигурносен појас и понатаму остануваат главни причини за сообраќајните незгоди во кои гинат млади луѓе. Оттука, во согласност со главното мото на оваа интересна кампања, РСБСП лансира и дел од креативните пораки од оваа нејзина фаза, а тие се: „Младост е да се опуштиш со пијачка, лудост е да се опуштиш кога возиш“, „Младост е да немаш граници, лудост е да ја преминеш ограниче-

ната брзина“, „Младост е да леташ во облаци, лудост е да леташ по улици“ и сл.

– Свесни сме за тежината кога е во прашање едукацијата на оваа специфична група учесници во сообраќајот. Наша цел е да се подигне сообраќајната свест, култура и одговорност, а истовремено и да се намали бројот на загинати и на повредени млади луѓе – потенцираа од РСБСП, кои кампањата „Младост без лудост“ ја започнаа минатата година и таа стана препознатлив белег за подигнување на сообраќајната култура и свест кај младите.

Со втората кампања, РСБСП посочува дека особено загрижува начинот на кој се прославуваат матурските вечери: се организираат автомобилски трки по улиците и на патиштата, се управува моторно возило без возачка дозвола и под дејство на алкохол, се беснее по улиците, се прават фотографии и се постираат „луди Фејсбук статуси“ додека се управува со возилото. Затоа, РСБСП упатува апел до матурантите да не управуваат со моторно возило за време на матурските прослави бидејќи на тој начин го загрозуваат и сопствениот живот и жи-

вотот и здравјето на останатите учесници во сообраќајот. Истовремено, РСБСП апелира и до родителите да покажат повисоко ниво на свест и поголема општествена одговорност со тоа што нема да им дозволат на своите деца да одат на матурската прослава со семејниот автомобил, ниту да дозволат да бидат возени од друг матурант. Со тоа ќе спречат животот, здравјето и иднината на нивните најмили да бидат загрозени и доведени во прашање.

Податоците на Светската здравствена организација покажуваат дека сообраќајните незгоди се една од водечките причини за смртност кај младите луѓе. Годишно, во светот, околу 400.000 млади луѓе го губат животот во сообраќајни незгоди. Тоа значи, секој ден околу 1.100 млади лица го губат животот во сообраќајни незгоди. Во Република Македонија, според податоците за 2017 година, вкупниот број на загинати лица во сообраќајни незгоди е 155 од кои 36 се на возраст до 24 години, а околу 2.100 лица (исто на возраст до 24 години), настрадаа, односно се повредени во сообраќајни незгоди.

Ј.Б.

## Ваучери за такси-превоз на пијани гости од кафеаните низ Скопје

Град Скопје, РСБСП, АМСМ и 30 ресторани во главниот град почнаа кампања „Ги возиме одговорните“ со која ќе ги мотивираат возачите да не возат пијани. Гостите во кафеаните, вклучени во овој проект, доколку се алкохолизирани со секоја он-лајн резервација направена преку [www.restorani.mk](http://www.restorani.mk) ќе добијат гратис-ваучер за такси возење во износ од 100 денари.

– Загрижуваат бројките на пијани возачи во Скопје. Пред неколку викенди дури 500 возачи беа фатени како возат под дејство на алкохол. Со вакви бројки не е воопшто чудно што сме на дното на листите за безбедност на улиците во европски рамки. Целта на оваа кампања е да ја зголемиме свеста кај граѓаните да возат одговорно, да избегнуваат да возат под дејство на алкохол за да не го загрозат ниту својот ниту животот на другите учесници во сообраќајот. Граѓаните на Скопје мора да забораваат на своите автомобили кога консумираат алкохол. Јавниот превоз работи до доцна во ноќта, такси-цените се релативно евтини во споредба со цените во другите градови, а сега нудиме и можност за бесплатно такси – изјави скопскиот градоначалник Петре Шилегов.

Од РСБСП велат дека дополнителна причина за ваквата кампања се резултатите од минатогодишното истражување, кое покажало дека дури 85 % од анкетираниите граѓани рекле дека некогаш возеле под дејство на алкохол, а статистичките податоци покажуваат дека оваа година во нашата земја 40 лица го загубиле животот во сообраќајни несреќи, така што алкохолот и натаму е еден од главните фактори за небезбедното возење.



Црната статистика јасно кажува и покажува



## И ПЕШАЦИТЕ МОРА ДА СЕ ГРИЖАТ ЗА БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ

Една од причините што има многу настрадани пешаци во сообраќајот е нивното непочитување на сообраќајните правила и прописи

Црната сообраќајна статистика во Македонија за 2017 година покажува дека 34 пешаци го загубиле животот во сообраќајни незгоди, од кои дури 17 се на возраст над 65 години, а повеќе од 900 се сериозно повредени. При тоа, покрај неодговорните возачи и несоодветната инфраструктура, една од причините зошто пешаците толку многу страдаат во сообраќајот е нивното непочитување на сообраќајните правила и прописи, и тоа: преминување улица надвор од пешачки премин, на црвен пешачки семафор, меѓу две коловозни ленти и меѓу возила што се движат, неследење на случувањата во сообраќајот поради мобилниот телефон или слушањето музика, непотребно задржување на коловозот особено од повозрасните пешаци... Правилата јасно кажуваат: пешакот треба секогаш да се движи по тротоарот, да ја преминува улицата на пешачки премин, откако ќе се увери дека возилата што се движат по коловозот можат безбедно да застанат, да го почитува црвеното и зеленото светло на пешачкиот семафор, да не се задржува непотребно на коловозот, да не застанува и да не се движи помеѓу двете коловозни ленти, секогаш да биде внимателен и фокусиран на сообраќајот...

Меѓутоа, анализите на РСБСП и статистиката покажуваат дека е многу голем и бројот на пешаци кои страдаат во со-

обраќајни незгоди случени токму на пешачки премин. Затоа, од таму укажуваат и дека пешакот е должен да ја помине улицата на пешачки премин откако ќе се увери дека тоа може да го направи без да го загрози безбедното одвивање на сообраќајот, односно дека возилата што се движат на коловозот се во можност навремено и безбедно да застанат. Непочитувањето на ова правило од страна на возачите и на пешаците е најголемата причина за сообраќајните незгоди во кои страдаат пешаците. Исто така, според анализите, пешаците се најмалку санкционирани и контролирани учесници во сообраќајот, поради што РСБСП апелира дека внимателното и одговорно учество во сообраќајот, како и почитувањето на сообраќајните правила и прописи не е грижа и обврска само на возачите туку и на пешаците, односно на секој учесник во сообраќајот.

Инаку, анализите на РСБСП покажуваат дека пешаците најчесто страдаат во сообраќајни незгоди во услови на намалена видливост (магла), во раните утрински и во доцните вечерни часови, на неосветлени коловози и пешачки премини и токму затоа е потребно користење на рефлектирачко елече или други рефлектирачки додатоци од страна на пешаците. Воедно, РСБСП потсетува дека златното правило што важи за поголема лична заштита и безбедност на секој пешак во сообраќајот и кое постојано треба да се применува е: „Гледај! Види! Биди виден!“

Новини во патниот сообраќај во Србија

### На автопат ќе се вози со 130 км/ч



Во иднина на српските автопатишта ќе биде дозволена максимална брзина до 130 км/ч, а наскоро сите возила во Србија постари од 15 години двапати годишно, односно на шест месеци ќе одат на детален технички преглед. Српската влада првата одлука ја донесе заради изедначување со ограничувањето на брзината во повеќето држави од ЕУ. Претходно, најголема дозволена брзина на српските автопатишта беше 120 км/ч. Инаку, не значи дека за 10 километри зголемената брзина автоматски ќе биде дозволена на сите делови на автопатиштата во Србија туку само на оние делови од автопатиштата кои се нови и модернизирани.

Вршењето технички преглед на шест месеци ќе се применува за возила постари од 15 години на кои по 5 јули годинава ќе им биде издадена регистрациска налепница, така што првиот шестмесечен преглед на возилата, во согласност со новите прописи, ќе почне да се врши по 5 јануари 2019 година. Има најави и дека техничкиот преглед ќе чини околу 30 евра плус во однос на трошоците, како и дека целиот преглед ќе биде сниман со камера.



Volvo FH Reloaded



## ЛЕСНО КАКО ДЕТСКА ИГРА!

Ретко кое од децата ќе каже дека кога ќе порасне сака да биде возач на камион – дури и тие знаат дека тој живот е тежок. Сепак со својата нова FH Reloaded серија, Volvo прави возењето голем камион на долги релации да биде лесно како детска игра

софтверот кој контролира сè. Направена е селекција и на механичките компоненти само на оние кои најмногу можат да придонесат за ефикасно работење. Така, Volvo FH Reloaded може да се добие само со два мотори, два диференцијали и два типа пневматици. Такви беа и двете потполно натоварени возила кои ни беа на располага-

Пет години по лансирањето, Volvo Trucks ја прошири својата понуда на FH со специјалната едиција наречена Reloaded. Со акцент на клиентите од Централна и од Источна Европа, таа е наменета за долголиниски транспорт. Се одликува со решенија кои ја зголемуваат економичноста и до 10 %, а подобрен е и комфорот на возачот. Идејата за нејзино настанување и издвојување како посебна серија дојде при планирањето на идните унапредувања на гамата, со анализата на собраните податоци од возењата. Од нив е заклучено дека возачите не ги искористуваат до крај можностите на техниката во поглед на економичноста и дека всушност, нивното вообичаено однесување ја зголемува потрошувачката. Затоа, стартна основа на целата идеја беше до минимум да се намали нивното влијание врз работењето на камионот и контролата на тоа да се препушти на електрониката.

Тоа подразбираше креирање пакет-интегрирани технологии кои ќе функционираат во содејство една со друга. Главни се: адаптивниот темпomat, менувачот и



FH Reloaded е ново решение од Volvo со оптимизирана економичност во долголинискиот транспорт

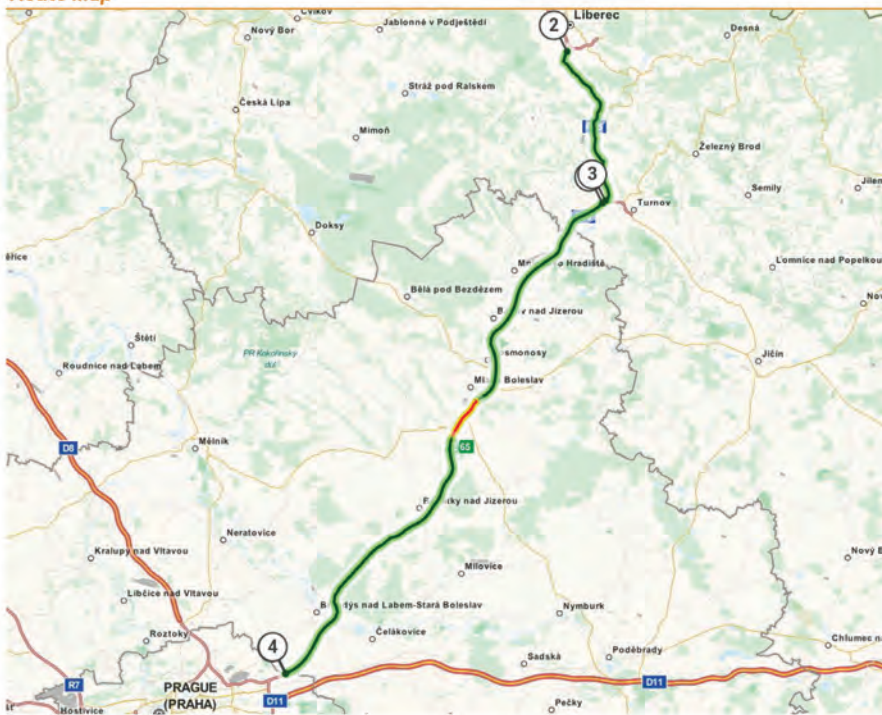


## Route Report - T&amp;L Macedonia FH 420 rat 2,31

Recording date: 2018-04-25



## Route Map



## Route Points

#	Time Point (hh:mm:ss)	Duration ([hh]:mm:ss)	Speed (km/h)	Distance (km)	Consumption (l)	Economy (l/100km)
0	13:47:16	00:00 / 00:00	- / -	0.00 / 0.00	0.00 / 0.00	- / -
1	14:36:18	49:02 / 49:02	83.48 / 83.48	68.22 / 68.22	14.96 / 14.96	21.93 / 21.93
2	14:53:10	16:52 / 01:05:54	71.86 / 80.51	20.20 / 88.42	9.50 / 24.45	47.01 / 27.66
Pause 14:53:11 14:58:52		05:40		1.17	0.98	
3	15:13:46	14:55 / 01:20:49	77.76 / 80.00	19.33 / 107.76	5.53 / 29.99	28.63 / 27.83
Pause 15:34:37 15:47:43		13:06		4.72	2.95	
4	16:12:54	46:02 / 02:06:51	83.20 / 81.16	63.84 / 171.59	14.87 / 44.86	23.30 / 26.15
Total		02:06:51	81.16	171.59	44.86	26.15

Note: Values are given as [differential] / [total accumulated]

На зададената тест-рута камионот со 420-коњски мотор потроши 26,15 литри на 100 километри, а посилниот, сè уште одлични 27,54 l/100 km. Притоа просечната брзина што беше постигната изнесуваше малку над 81 km/h

гање за тест-возењето во Чешка – влекачи во 4x2 конфигурација со 12,8 литарскиот D13K Еуро 6 мотор, едниот со 420, а второто со 460 коњски сили кои се остваруваат при 1400 до 1800 вртежи во минута. Послабиот мотор има максимален вртежен момент од 2.100 Nm кој е на располагање меѓу 860 и 1400, а посилниот 2.300 Nm меѓу 900 и 1400 вртежи во минута. Менувачот секако беше I-Shift AT2612F, а финалните преносни односи 2,31 и 2,47:1. И пневматиците им беа различни: Michelin X-Line од енергетската класа А и GoodYear FuelMax од класа Б.

Возевме до местото Либерец кон троемето со Германија и Полска, по ридест терен. Должината на рутата во двете насоки изнесуваше 170 километри. Контролата во целост беше препуштена на адаптивниот темпомат, кој специјално е приспособен за крстосувачка брзина од 85 километри на час. Конзистентноста во однесувањето на возилото во сите услови на возење, по познати и непознати рути со различен товар, ја обезбедува I-See- системот. Тој користи комерцијално достапни мапи и е во постојана врска со серверите на Volvo од каде што ги црпи потребните податоци за својата работа. Ја следи топографијата на теренот и врз основа на неа го одбира најефикасниот режим на возење. Во практиката тоа значи дека возачот треба само да тргне и да го вклучи темпоматот. Сè понатаму камионот прави сам, така што нему му останува само да го врти управувачот и да внимава на сообраќајот. За намалување на негативните влијанија од неговите одлуки, моторот не реагира на притискањето на педалата за гас, а мануелната функција за менување на степените на пренос е блокирана. Заради тоа, командите на интелигентната автоматизирана трансмисија сега се со копчиња и се сместени на инструмент-таблата.



Volvo Trucks во Прага ни ја претстави унапредената верзија на FH наречена Reloaded, која е наменета за компании со голем возен парк





Додадена е и дополнителна изолација на кабината која го зголемува комфорот на возачот, како и акумулатори со гел, наместо електролит

При возењето веднаш се забележува дека брзината на возење не е фиксна, т. е. врз основа на конфигурацијата на теренот, неа темпото е коригира од +5 до -10 километри на час, но на начин што не го очекувавме. Имено, додека на рамните делници се возевме со поставените 85 километри на час, при возењето на благи нагорнини, камионот забрзуваше до 90 km/h кои ги достигнуваше на врвот од нагорнината. Тогаш софтверот го гасеше моторот, го префрлуваше менувачот во празен од и камионот

сам, по инерција, се спушташе надолу. Ние во еден таков потег поминавме цели 9 километри не трошејќи ни грам гориво. Кога повторно ќе најдеш на поголема стрмнина, тогаш камионот најголемата брзина ја постигнуваше пред искачувањето, исто со цел максимално да се искористи инерцијата.

Сето ова теоретски изгледа едноставно и така е и во практиката, но има еден недостаток – возачот мора да знае зошто камионот работи така. Инаку, ќе има за него само лоши зборови – возењето по рамни

делници изгледа бавно заради споменатите 85 километри на час, а на нагорнини се добива чувство дека моторот се мачи и бара понизок степен на пренос. Заради тоа, негова рефлексна реакција ќе биде забрзување на рамно и забавување на нагорнини, но тоа нема да се случи бидејќи, како што веќе споменавме, моторот не реагира на притискањето на педалата за гас и мануелната функција за менување на степените на пренос е блокирана. Доколку возачот верува дека електрониката навистина подобро од него ги познава и камионот и теренот по кој се вози, на крај ќе постигне заштеда на гориво до 3 литри на 100 километри, но и за 3 km/h поголема просечна брзина. Овие бројки кои Volvo ги има добиено при испитувањата веќе се потврдени од првите клиенти кои имаат набавено камиони од Reloaded-серијата. Секако, најголемите придобивки се постигнуваат кога се вози на релации кои не им се познати на возачите.

Пакетот е заокружен со можноста за Blue Service конективност која обезбедува далечинско следење на сите критични компоненти на возилото и информации за перформансите, километражата и потрошувачката. Со тоа на минимум се намалуваат непланираните прекини во возењата заради сервисирање и времето на задржување на камионот во работилница бидејќи однапред се знае што и кога ќе треба да се направи. Тука е и Dynafleet & Driver coaching софтверот кој му помага на возачот да го подобри своето возење.







Mercedes Actros сега им е достапен на македонските транспортери по атрактивни услови за лизинг

**М**акедонија нема море, а железница исто како да нема, така што целокупниот увоз и извоз се одвива на тркала. Економијата на земјата зависи од возниот парк што го поседуваат нашите транспортери. Заради тоа, при изборот на нов камион нивен примарен критериум е довербата. Токму таа беше тема на промотивната забава што ја организираше Мак Аутостар, официјалниот застапник на Mercedes за Македонија. Главен протагонист беше докажаниот Actros, кој иако не е најнов, успешно се носи со конкуренцијата. Главен адут секако му е довербата што купувачите ја имаат во него. Таа е секогаш во фокусот на работењето на Mercedes, за што сведочеа и зборовите на директорот на товарната програма на Мак Аутостар, Михаило Зографски. Во своето кратко излагање, тој истакна дека довербата лежи во срцето на силната врска која со години се воспоставувала со клиентите. Како нивен вистински партнер, оваа наша компанија им понуди нова атрактивна лизинг-понуда за Actros со две опции – учество од само 10.000 евра или со каматна стапка од 2,99 отсто.

Довербата се стекнува тешко, а уште потешко се одржува. И овој потег на Мак Аутостар е во таа насока – да им се овозможи на нашите транспортери да набават докажани камиони по поволни и исплатливи услови.

## ДОВЕРБАТА Е СÈ

Довербата беше главна и основа тема на забавата на Mercedes која се одржа во салонот на Мак Аутостар со Actros во главната улога





Mazda BT-50



Mazda го приспособи пикапот BT-50 за австралискиот пазар, каде што се нуди и во-камионска изведба која може да прими и различни надградби.

## СПЕЦИЈАЛНО ЗА АВСТРАЛИЈА

Во Европа скоро заборавен, единствениот пикап на Mazda го доби својот редовен фејслифтинг

Овој модел механички е идентичен со Ford Ranger и се произведува во нивната заедничка фабрика во Тајланд. Сепак, дизајнерски е сосема различен и однадвор на двата модели исти им се само стаклата и покривот. И додека Ranger сè повеќе го освојува светот, по некоја случајност Mazda BT-50 ја задржа популарноста само во земјите каде што се

вози по левата страна. Една од нив е и Австралија, каде што всушност е и развиен. Mazda го приспособи посебно за овој пазар нудејќи го во верзии кои одговараат на потребите на тамошните купувачи. Остатокот од каросеријата не се разликува многу од досегашниот модел. Предната маска е ревидирана, браниците се сменети, а нов дизајн добија и неколку стилски детали.

Внатрешноста е унапредена со неизоставните конективни системи, а опременоста е дополнета со безбедносни асистенти. Моторната понуда е идентична како и кај Ford Ranger. Основниот 2,2 литарски дизел развива 130 или 160 коњски сили, а на располагање е и помоќниот 3,2 литарски мотор со 197 коњи. Таму каде што владее бензинот Mazda BT-50 ќе биде понудена со 2,5 литарски агрегат со 166 коњски сили. Погоноот може да биде на задните или на сите тркала, преку 6-степен мануелна и автоматска трансмисија.

Овој модел на Mazda не се продава ни во Европа, ни во САД, ни во Јапонија

### Ford Fiesta Van

#### Практичен асистент

Една година по лансирањето, Ford ја дополни гамата на Fiesta со комерцијална верзија

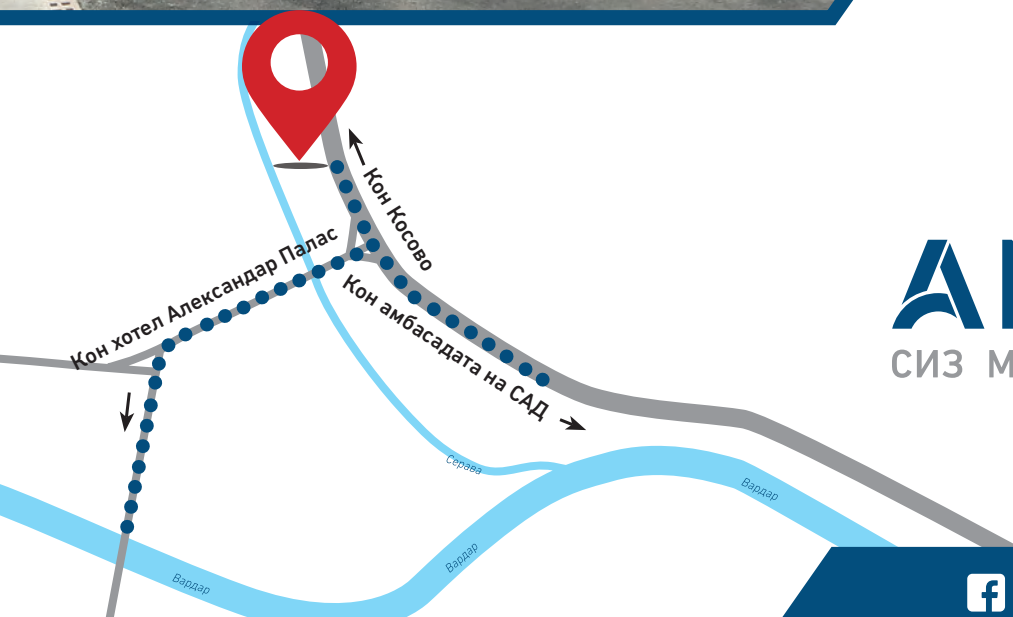
Новата доставна верзија на Fiesta ќе ги изградува оние на кои автомобилот им треба за работа. Претставена е на салонот за комерцијални возила во Бирмингем и во продажба ќе се најде наесен на сите европски пазари. Станува збор за познатиот модел, преработен за да може да служи за достава во урбаните средини каде што габаритите на возилото се битни. Преработките однадвор се скоро невидливи. Внатре задната клупа е исфрлена, а зад предните седишта е поставена преграда која го одвојува патничкиот од товарниот простор, кој има рамен под и зафатнина од околу еден кубен метар. Носивоста на Fiesta Van изнесува 500 килограми, а правните лица имаат право на поврат на данокот на додадена вредност што го платиле при нејзиното купување. На купувачите, на располагање ќе им биде со 1,1 литарски бензински мотор со 85 KS, со 1,0 литарскиот EcoBoost со 125 KS, како и со 1,5 литарскиот TDCi дизел-агрегат со моќност од 85 и 120 коњски сили. Иако е во прашање комерцијално возило, Ford Fiesta Van може да се нарача со бројни системи за асистенција, но и да се разубави со 18-инчни алуминиумски тркала.



Fiesta Van има простор за товар од еден кубен метар и носивост од 500 kg



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)



Lanmodo

## ЧАДОР ЗА АВТОМОБИЛ

Мислевме дека сè сме виделе, но вакво нешто навистина не сме ни помислиле дека има



Во зависност од изведбата, цената на овој чадор за автомобили изнесува од 240 до 500 долари, а испораката е бесплатна низ целиот свет

Сите ја сакаме пролетта, но таа понекогаш знае да нè излуди со своето променливо време. Непредвидливите пролетни временски услови на маки ги ставаат излетниците, но и сите сопственици на автомобили бидејќи како по правило, дождот ќе падне веднаш откако ќе го измиете вашиот миленик на четири тркала. Во контекст на тоа е и веста за производот на компанијата Lanmodo, кој е првиот во светот чадор за автомобил. Сепак, едно е сосема сигурно – ќе го олес-

ни животот на сите возачи. Идејата е едноставна – специјално платно растегнато како голем чадор го покрива автомобилот штитејќи го од сонце, дожд или град, но и од други нешта кои можат да паднат врз него и да го оштетат. Структурата му е од фиберглас, а големината му е универзална. Се поставува лесно и воопшто не го оштетува лакот на автомобилот. Издржува ветер со брзина до 50 километри на час, а според кинеската компанија ја намалува температурата во автомобилот за цели 36 степени

Целзиусови.

Иако сето ова е доволна причина да размислите за негова набавка, иноваторите на Lanmodo имаат отидено малку подалеку. Постои изведба со далечинско отворање, за што требаат само 8 секунди. Батеријата што го напојува електромоторот се полни три часа, а трае 45 дена. Згора на сè бидејќи е замислен да послужи и како тенда или шатор за заштита на луѓето, опремен е и со ЛЕД-светла и USB-конектор.

Toyota Supra Gran Turismo

### За непоправливите зависници од октаните

Виртуелните зависници од октаните веќе можат да се насладуваат на најновиот спортски автомобил на Toyota

Јапонците како арена за премиера на спортската Supra ја избраа Gran Turismo видео-играта за PlayStation. Иако во нивното соопштение за јавност доминираат информациите за дигиталниот концепт, сепак, истакнаа и некои детали за вистинскиот автомобил. Наследството на името што го носи ги дефинираат моќта и перформансите достоини за „чистокрвен“ спортски автомобил. Репутацијата ќе ја задржи како машина за освојување на тркачките трофеи, засега со план за хомологирање само за трките на издржливост. Од порано знаеме дека Supra ќе има мотор напред, погон на задните тркала и скоро идеална распределба на тежината. Развивана е заеднички со BMW, од каде потекло ќе води и атмосферскиот шестцилиндрен мотор со 450 коњски сили. За разлика од првите информации, официјално е потврдено дека погонската механика ќе нема хибридна поддршка. Ќе се произведува во погоните на Magna Steyr во Австрија, а на пазарот ќе биде лансирана во првата половина на 2019 година под ознаките на тркачкото одделение Gazoo Racing. Цената не е објавена, но сигурно е дека нема да биде ниска. Според некои извори таа ќе изнесува најмалку 60-тина илјади евра.



Новата Toyota Supra засега постои само во виртуелниот свет



Хрватска

## Кој прв, субвенциите нему...

И покрај сите недостатоци и недовербата во новите технологии, купувачите насекаде низ светот покажуваат огромен интерес за електричните возила

Најновиот доказ за тоа ни доаѓа од Хрватска, каде што субвенциите за еко-автомобили пламнаа за само ден и пол. Имено, хрватската влада одвои 1,6 милиони евра како поддршка на своите граѓани за купување еко-автомобили, но мораше по само 30 часа да го затвори јавниот повик за нив. За тој краток период, пристигнаа повеќе од илјада барања, чија вкупна сума го надминува предвидениот фонд. Оние што на време реагираа можеа да се надеваат на субвенции до 40 % од вредноста на електричниот автомобил што сакаат да го купат или најмалку 10.800 евра. За plug-in хибридите ќе се добие половина од таа сума, но само ако имаат емисија на јаглерод диоксид помала од 50 грама на километар. Субвенции можеа да се побараат и за електрични скутери, мотоцикли и квадрицикли за кои следуваа до 2.700 евра, како и за електрични велосипеди во висина од 675 евра. Се очекува уште една тура државни субвенции за еко-возила наменета за правните лица – приватните компании и јавниот сектор.



Хрватската влада за само 30 часа раздели субвенции за еко-возила во износ од 1,6 милиони евра



# АМЕРИТ

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



ASSOCIATE  
TRAINING  
INSTITUTE

RU



### [ ЈУНИ ]

#### ВОЗАЧИ

ОБУКА	Четврток,	14.06.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Вторник,	26.06.2018
ОБУКА	Понеделник,	25.06.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Вторник,	03.07.2018

#### УПРАВИТЕЛИ

ПОЛАГАЊЕ	Петок,	01.06.2018
ОБУКА	Петок,	22.06.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Понеделник,	02.07.2018

#### АДР

ПОЛАГАЊЕ	Петок,	01.06.2018
ОБУКА	Четврток,	28.06.2018 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток,	05.07.2018

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

АМЕРИТ  
ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

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

## Луксембург

### Ограничувања во превозот на стока

#### Возила

Сите товарни возила што пристигнуваат од Белгија и од Германија, кои се упатуваат кон Франција и чиј MPW, со или без приколка, надминуваат 7,5 т.

#### Забрана

Од 21:30 часот во саботите и нокта спроти државните празници до 21:45 часот во неделите и на државните празници.

#### Возила

Сите товарни возила што пристигнуваат од Белгија или Франција, кои се упатуваат кон Германија и чиј MPW, со или без приколка, надминува 7,5 т.

#### Забрана

Од 23:30 часот во сабота и во пресрет на државните празници до 21:45 часот во неделите и на државните празници.

#### Област

Низ целата патна и автопатска мрежа.



#### Исклучоци

- Возила што превезуваат стока, животинска расиплива стока без оглед на нејзината состојба (свежа, замрзната, длабоко замрзната, или солена, чадена, сушена или стерилизирана), свежи или нетретираны производи од растително потекло (овошје и зеленчук), сечено цвеќе или кондензирани растенија и цвеќиња.
- Празни возила што патуваат во врска со транспортните операции наведени претходно, под услов возилата да се движат кон Германија.
- Возила што за време на жетвата вршат собирање и транспорт на земјоделски производи од местото на жетвата до нивното складирање, пакување, преработка или трансформација.
- Возила што превезуваат товар неопходен за инсталација на прописно одобрени економски, спортски, културни, образовни или политички настани.
- Возила што носат само весници.
- Возила што преселуваат канцеларии или фабрики.
- Возила што припаѓаат на трговци и се користат за продажба на нивните производи на саеми или на пазари.
- Возила што се вклучени во комбинирана операција на железнички-патен транспорт помеѓу местото на товарење и станицата за пренос, или помеѓу станицата за пренос и дестинацијата на стоката, под услов покриеното растојание да не надминува 200 км и транспортот да биде во насока кон Германија.
- Возила за итна употреба од страна на полицијата, армијата,

царината, цивилната одбрана и противпожарната бригада, како и оние што се користат за транспорт на возила што се распаднале или биле вклучени во несреќа.

- Возила што се движат под покрите на исклучително овластување од министерот за транспорт и што ја надминуваат максималната законска тежина како што е наведено претходно, особено за транспортни операции наменети за непречено функционирање на фабриките за да се спречи каков било дефект во снабдувањето или да се придонесе за извршување на јавните услуги како одговор на непосредните локални потреби. Овластувањето на министерството мора да биде прикажано на барањето на службениците одговорни за контрола на патниот сообраќај.

#### Државни празници

1 јануари	Нова година
2 април	Велигден втор ден
1 мај	Ден на трудот
10 мај	Вознесение
21 мај	Духовден
23 јуни	Национален ден*
15 август	Успение
1 ноември	Ден на сите светци
25 декември	Божик
26 декември	Божик одмор*

#### Забелешки:

- Покрај официјалните државни празници во Луксембург, претходните ограничувања ќе стапат во сила на 8 мај, 14 јули и 11 ноември за транспортните операции во Франција, а на: 30 март (Велики петок), 31 мај (Корпус Кристи), 3 октомври и 26 декември за транспортните операции во Германија.
- Возилата засегнати од претходните возни ограничувања не смеат да застанат или да паркираат на јавни патишта, во периодот на овие ограничувања. Оваа мерка се применува и за возила чиј MPW, со или без приколка, надминува 7,5 т, кои се регистрирани или подлежат на прекин на товарот во Луксембург и кои треба да превезат стока во Франција или во Германија.
- Полициските службеници имаат право да им наредат на возачите на возилата пронајдени во прекршување на претходните ограничувања за возење и забрани за паркирање да се вратат во нивната земја на потекло или нивните деловни простории или место на товарење / истовар во Луксембург.
- Прекршувањето на овие правила ќе се казни во согласност со одредбите на изменетиот чл. 7 од законот од 14 февруари 1955 година во врска со прописите за сообраќај на сите јавни патишта.

#### Возила

Товарни возила чиј MPW надминува 3,5 т, со исклучок на возилата што припаѓаат на резидентите и возилата за испорака

Забрана Постојана

#### Област

Забранет е пристап до следниве делници во двете насоки:

- CR150, помеѓу нејзиниот пресек со CR152 во Burmerange и неговиот пресек со CR152 во Remerschen,

\* И покрај државните празници, не постојат ограничувања за возење на 23 јуни и 26 декември (види за возилата што се движат кон Германија на тие датуми). (Регулативата на Grand-Ducal од 19 јули 1997 година во врска со ограничувањата за возење на тешки товарни возила во неделите и на државните празници).



- CR152, помеѓу нејзиниот пресек со CR150 на Burmerange и нејзиниот пресек со CR152B во Шенген,
- N16, помеѓу пресекот со N16A во Mondorf-les-Bains и размена на Mondor, поврзувајќи го автопатот A13 со N16.

Забранет е пристап до следните патни делници во насочената насока:

- Шенгенска размена на A13, патен правец во Croix de Bettembourg, помеѓу N10 и A13,
- CR151, од пресекот со N16 на локацијата Kerebèsch до пресекот со CR152 во Бех-Клајнмахер,
- CR162, од пресекот со CR150A во Elvange до пресекот со CR152 во Wintrange.



#### Забелешка:

Оваа забрана е јасно обележана.

#### Возила

Товарни возила во транзит, чиј МРВ, со или без приколка, надминува 3,5 т, со исклучок на оние што влегуваат во Луксембург, на пат што се наоѓа северно од граничниот премин Штанфорт – Розенберг на N6 и граничниот премин Ехтернах – Ехтернахерброк на N11. Меѓутоа, регулативата се применува на возила што патуваат во Франција за транзит, што влегуваат во Луксембург од страна на N5, возила што пристигнуваат од Германија, Франција или Белгија и што се движат кон европскиот развоен столб и возила што минуваат низ Луксембург од Рајнланд – Пфалц во насока на Сап и обратно.

#### Забрана

Постојана

#### Област

Транзитниот сообраќај е забранет на дел од јавната патна мрежа. Задолжителните патишта се означени со ознаки со слика 3,5 т на возилото, како и наведување на правецот „Транзит Белгија“, „Транзит Франција“, „Транзит Германија“ или „Транзит Германија / Франција“. Непочитувањето на овие правила ќе се казни во согласност со одредбите од изменетиот чл. 7 од законот од 14 февруари 1955 година, во врска со прописите за сообраќај на сите јавни патишта.

Предупредување: Според Регулацијата Grand-Ducal од 2 јули 2009 година за движење на тешки возила врзани за индустриските области на Bettembourg, Eurohub или Rail Rail Terminal 1.

#### Член 1

На автопатот A3, надолно од крстосницата Livange (ПК 5740) и до кр-

## Проценка на транспортни средства и недвижен имот

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

# 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

стосницата Bettembourg (ПК 9700), кон граничната точка udelange-Zoufftgen, се движат возачите на возила за самоодни патни возила чија максимална дозволена маса, со или без приколка, надминува 3,5 тони, врзана за индустриските зони на Wolser, Schéleck, Riedgen, Krakelshaff и Livange, Eurohub или Terminal ferroviaire, мора да ја следат задолжителната рута.

### Член 2

Од делниците од нормалниот пат, наведени подолу, а што водат до автопатот, возачите на самоодни патни возила за превоз на стока чија максимална дозволена маса, со или без приколка, надминува 3,5 тони, врзани за индустриските зони на Wolser, Schéleck, Riedgen, Krakelshaff и Livange, Eurohub или Terminal ferroviaire, мора да ја следат задолжителната рута:



1. од N13 од клучката Pontpierre на автопатот A4, во насока на Pontpierre,
2. од CR179 надолно од Schiffange разминување со автопатот A13, во насока на Dumontshaff,
3. од CR164 надолно од „3.I. Lëtzeburger Heck“, надолно од клучката Schiffange, во насока на автопатот A13,
4. од CR165 надолно од клучката Kayl на автопатот A13, во насока на Noertzange.

### Член 3

Горенаведените одредби се означени со знакот D, 1a приспособен, дополнет со дополнителен знак со симбол за возила за самоодни патни возила означени со споменатите 3,5 т и натписите Wolser, Schéleck, Riedgen, Krakelshaff, Индустриска зона на Livange, Eurohub или Terminal ferroviaire. Овие знаци ги поставува и одржува Одделот за национални патишта.

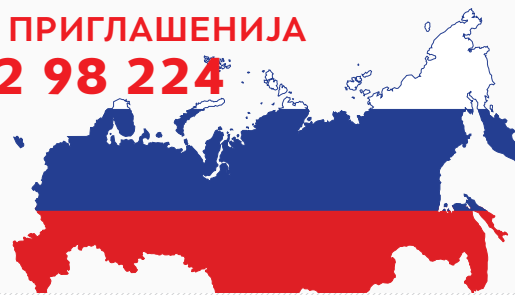
### Член 4

Повредата на одредбите од членовите 1 и 2 ќе се санкционира во согласност со член 7 од изменетиот закон од 14 февруари 1955 годи-на во врска со регулирањето на сообраќајот на сите јавни патишта.

Извор: CLC, maj 2018

## РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА

02 32 98 224







## ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 22/2018

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	178.80	-	178.80
Андора	EUR	1.108	1.179	0.972
Аргентина	ARS	27.790	-	23.510
Ерменија	AMD	466.90	486.70	456.80
Австрија	EUR	1.217	1.369	1.168
Белорусија	EUR	1.370	-	1.370
Белгија	EUR	1.541	1.641	1.534
БиХ	BAM	2.16	2.26	2.17
Бразил	BRL	4.28	-	3.60
Бугарија	BGN	2.24	2.52	2.26
Чиле	CLP	791	826	571
Хрватска	HRK	10.39	10.96	9.94
Чешка	CZK	32.12	33.15	30.85
Данска	DKK	11.49	12.18	9.99
Естонија	EUR	1.369	1.414	1.329
Финска	EUR	1.581	1.666	1.396
Франција	EUR	1.579	1.630	1.497
Грузија	GEL	2.44	2.55	2.28
Германија	EUR	1.446	1.604	1.284
Грција	EUR	1.619	1.699	1.395
Унгарија	HUF	396.00	411.30	404.00
Ирска	EUR	1.439	-	1.359
Италија	EUR	1.671	-	1.544
Јапонија	JPY	149.10	160.00	127.60
Казахстан	KZT	175.00	-	169.00
Летонија	EUR	1.270	1.325	1.172
Литванија	EUR	1.311	1.383	1.230
Луксембург	EUR	1.282	1.341	1.131
Македонија	MKD	71.50	73.50	63.00
Мексико	MXN	20.03	-	19.12
Молдавија	MDL	19.05	19.95	17.10
Црна Гора	EUR	1.370	1.410	1.230
Холандија	EUR	1.794	1.879	1.477
Норвешка	NOK	16.67	17.66	15.74
Перу	PEN	3.59	3.93	3.05
Полска	PLN	5.09	5.39	5.04
Португалија	EUR	1.655	1.681	1.445
Романија	RON	5.47	5.90	5.54
Русија	RUB	44.62	50.38	43.14
Србија	RSD	149.80	158.00	159.40
Словачка	EUR	1.322	1.567	1.194
Словенија	EUR	1.351	1.487	1.296
Шпанија	EUR	1.328	1.469	1.252
Шведска	SEK	15.91	16.51	15.81
Швајцарија	CHF	1.590	1.550	1.690
Турција	TRY	6.26	6.16	5.72
Украина	UAH	29.55	30.75	27.38
В. Британија	GBP	1.280	1.388	1.308
САД	USD	0.770	-	0.870
Уругвај	UYU	50.40	52.30	40.40

## КАМИОНИ



### Продавам

**Волво еуро 5**, во одлична состојба, од 2006 година, кипер-инсталација.

**075/431-710**

**Волво ФХ 400**, од 2008 година, регистриран со зелен картон и нови гуми.

**071/345-424**

**Волво ФХ420**, од 1996 година, во исправна состојба, регистриран до 23.11.2018 година, направен комплетен сервис, гуми 80 %.

**078/253-168**

**ДАФ ХФ95**, од 2002 година, регистриран, со зелен картон, нови гуми, клима, вебасто.

**071/345-424**

**ДАФ 150.460 ЕЕВ**, од 2009 година, со поминати 840.000 км, мега, со ретардер, сите шест гуми Континентал 70 %, спремен за на пат, камионот се наоѓа во МК, може и на МК таблички.

**070/313-302**



**Ивеко 12 18**, шлеп, од 2007 година, со рампа со витло, нов увоз, многу сочуван.

**070/304-271**

**МАН ТГА 26.350**, еуро 4, мануел, со две осовини, на Шведски таблички.

**075/233-999**

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

**070/327-955**

**МАН ГТС 41 480 кипер**, еуро 5, од 2009 година. Цена по договор.

**070/900-047**

**МАН ТГА 440**, од 2007 година, со поминати 900.000 км, редовно сервисиран, со инсталирана опрема за кипер (кип-пумпа).

**078/354-969**

**МАН од 2002 година**, во одлична состојба, регистриран до 15.1.2019 година, со полуприколка Шмитц, од 2004 година, 32 кубика, може и замена за патничко комбе.

**072/248-305; 070/326-270**

**МАН ТГХ 480**, два исти влекачи, во перфектна состојба, со нови гуми Мишелин, со фул-опрема, можна е и замена за автомобил по 2010 година.

**070/247-106**

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

**070/373-204**

**Мерцедес Актрос**, регистриран цела година, со нови гуми и нова церада, предни амортизери сменети пред три месеци, во топ-состојба.

**078/300-590**

**Мерцедес кипер 12 13**, во исправна состојба. Можна е замена.

**071/525-450**

**Мерцедес 1523**, носивост осум тони, одличен.

**070/362-157, 070/261-157**

**Мерцедес Атего 1528**, од 2004 година, во одлична состојба.

**070/212-407, 070/362-157**

**Мерцедес 12 17**, во добра состојба.

**071/385-762, 076/375-527**

**Мерцедес Бенз 208Д**, од 1992 година товарно, 1.500 кг носивост, регистриран до 31.12.2018 година.

**070/226-555**

**Мерцедес кипер 16 19**, во добра состојба.

**072/278-675**

**Мерцедес Атего 818**, кипер, од 2007 година, со спер на диференцијал, со шест брзини, менувач, многу сочуван, нов увоз.

**070/304-271**

**Мерцедес Бенз 808**, со регистрација, бандажир, со нови гуми, мотор во перфектна состојба, без замена.

**072/557-311**

**Сканија Р420**, еуро 4, од 2007 година и приколка Шмитц СКИ124 нето 12.000 км, регистрирани до октомври 2018 година, цена 31.000 евра.

**075/588-650**

**Сканија 114Л 380**, од 2004 година и иноксна цистерна Бартолете, може да се купат и посебно ако сте заинтересирани. Цена по договор, погодно.

**075/254-032**

**Сканија 112**, прва регистрација декември 2008 година, еуро 4, 20 м<sup>3</sup>, бруто/нето 40.000кг/25.100 кг, со МК таблички, со поминати 380.000 км, цена 42.500 евра + ДДВ.

**072/251-596, 075/368-586**



## АВТОБУСИ



### Продавам

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

**070/357-782**



**Ван Хол Т915**, од 2003 година, со ДАФ мотор, двоозонска клима, ТВ, фрижидер, ВЦ, со фул-опрема, цена по договор. Ве молиме без замени.

**078/321-713**

**Сетра 315ХДХ**, високотуристички автобус, од 1998 година, мотор Мерцедес 53+1+1 седишта, регистриран цела година со зелен картон, со ретардер, клима, вебасто, сè исправно, во топ-состојба, возен само за туристички тури. Можна е замена за возило „еуро 5“ стандард со наша доплата.

**075/888-825**

## ДЕЛОВИ



### Продавам

**Нисконосечка приколка**, со две осовини на федери, исправна, треба да се потсреди.

**075/345-800, 075/324-793**

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

**071/345-424**

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

**071/340-082**

**Електрична дигалка**, висина до 24 метри, во одлична состојба.

**070/634-010, 071/638-512**

**Кипер приколка тандем.**

**077/633-249**

## ОГЛАСИ [ преку SMS и e-mail ]



Испратете го Вашиот ОГЛАС како SMS на:

**070/40 11 11 и 070/40 11 07**

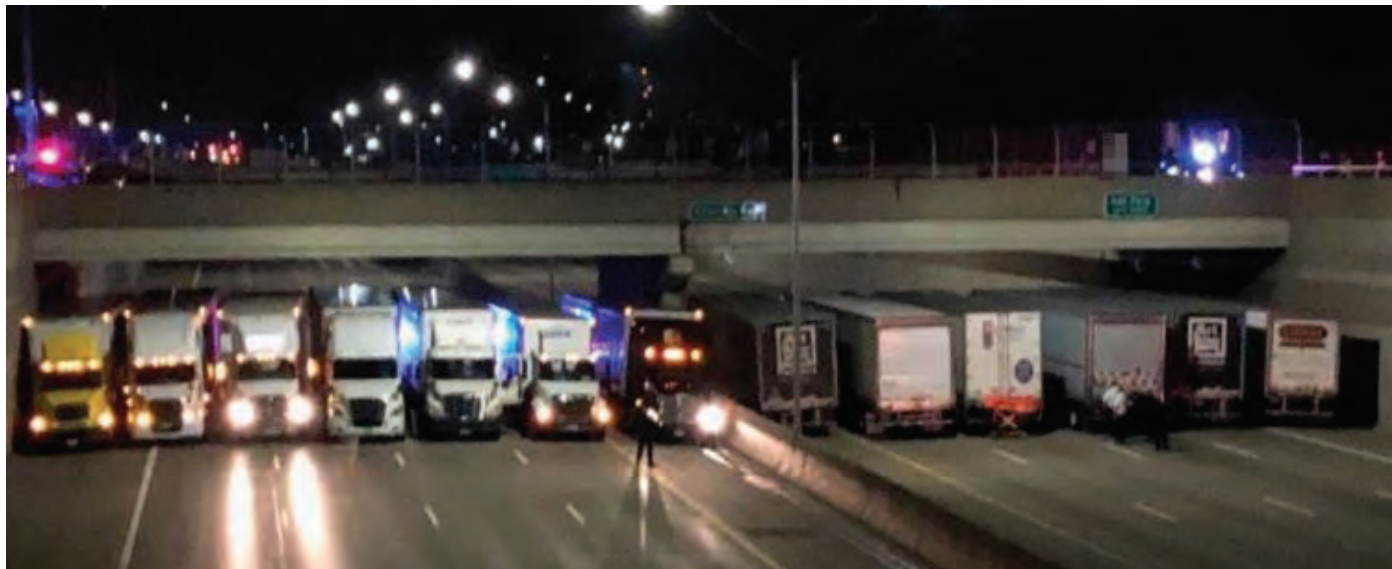
или како e-mail на:

**bizkontakti@yahoo.com**

Внесете го Вашиот телефон или e-mail адреса.



Покрај во транспортна, искористени и во хумана и безбедносна улога



## НАРЕДИЛЕ 13 КАМИОНИ ПОД НАДВОЗНИК И СПРЕЧИЛЕ САМОУБИСТВО

Со паркирање камиони под надвозник од каде што човек се заканувал дека ќе скокне, полицијата во Мичиген, САД реши самоубиствена драма на автопат

Полицијата од американската држава Мичиген, неодамна, на уникатен начин, одлучи да спречи самоубиство на човек, кој се заканил дека ќе скокне од надвозник над автопат. Целата драма во овој мошне необичен случај се случувала во раните утрински часови, кога сообраќајните патни ленти на автопатот 696 во Мичиген биле празни, а на работ на надвозникот над автопатот истраума-

тизиран и во самоубиствена агонија стоел човек кој се заканувал дека ќе скокне. На тоа полицијата морала бргу да реагира и одговорила така што ангажирала локални камионџии, кои под надвозникот наредиле 13 камиони со приколки, за да го ублажат падот доколку мажот одлучи да скокне. Со тоа, тие значително ја намалиле височината од која евентуално би паднал човекот и така се обиделе да ги спречат или барем да ги уб-

лажат последиците од неговите закани, се разбира, доколку ги реализирал.

Солидарноста на локалните камионџии, кои учествувале во оваа хумана спасителска мисија и целата таа полициско-транспортна операција со учество и паркирање на големите камиони под надвозникот, вродиле со плод и овој инцидент се завршил среќно. Набрзо по постројувањето на возилата, човекот одлучил да се повлече од својата првична намера. Едноставно се премислил и слегол од работ на надвозникот.

Ј.С.Б.

### ВИЦОВИ

Возачот Боки е на пат со својот камион, а неговата жена Ботка со досетки се обидува да го ангажира нивниот син Зоки во некоја од домашните обврски. Едно утро таа му носи кафе и откако го испиле кафенцето гледајќи во шолјата му вика:

- Зоки, синко, имаш пат, ќе одиш некаде!
- Е кај ќе одам?
- Во продавница, треба да купиш леб!

\*\*\*

Седат дечко и девојка во парк, на клупа, навечер и гледаат во ведрото небо. Дечкото почнува:

- Ја гледаш, срцка, онаа светла звезда онаму десно?
  - Ја гледам!
  - Е тоа сум јас. А онаа што блеска веднаш до неа?
  - Дааа, ја гледам и неа.
  - Е тоа си ти. А оние две погоре што се во љубовна поза, една врз друга?
- Девојката веќе сета возбудена и напалена:
- Даааа, да, ги гледам и нив!
  - Е тоа сум јас со моторот!



\*\*\*

Полицаец го испрашува возачот на автомобил учесник во сообраќајната несреќа:

- Сега сакам да ми објасните како го удривете пешакот на пешачкиот премин?
- Возачот:
- Ама јас воопшто не го удрих! Застанав да му дадам предност, да го пропуштам и тој се онесвести од изненадување!

\*\*\*

Возачот Боки кај доктор:

- Птиеш ли?

- Не!
- Птушиш ли?
- Не!
- Е па, да пиеше и да пушеше ќе ти кажев да прекинеш и ќе ти поминеше, вака што да ти правам?

\*\*\*

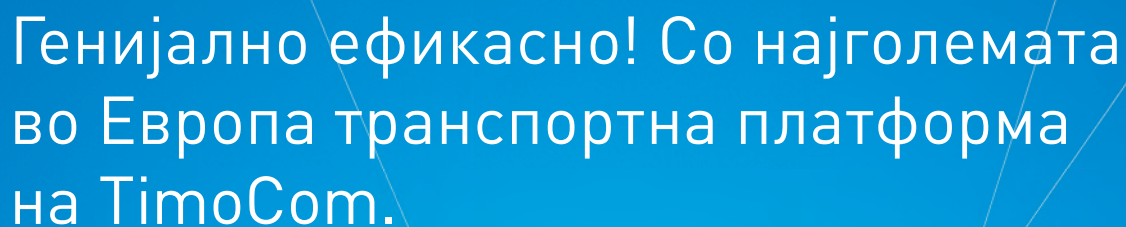
Четворица пијани излегуваат од кафана и приоѓаат кон еден автомобил. Еден од нив вели:

- Коки, ти ќе возиш!
- Коки целиот зачуден:
- Е зошто баш јас?
  - Многу си пијан за да можеш да пееш!

\*\*\*

Возачот Боки го тепа синот... Од страна, го гледа комшијата и од љубопитност го прашува:

- Добро бе Боки, зошто го тепаш толку?
- Боки:
- А, бе, комши, утре ги земаат оценките, а јас вечерва одам на пат!



- Сега и до 4 седмици бесплатно тестирање!**

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