

TRANSPORT + ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



МЕРИТА МУСТАФАИ

Директор на Бирото за метрологија

**БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ Е
ЕДЕН ОД КЛУЧНИТЕ ПРИОРИТЕТИ НА
БИРОТО ЗА МЕТРОЛОГИЈА**



АКТУЕЛНО

Од почетокот на идната година

АМЕРИТ полноправна членка на
БСЕК-УРТА

ТЕМА НА БРОЈОТ

На почетокот на главната патувачка сезона во оваа година

**АВТОБУСКИТЕ ПРЕВОЗНИЦИ И СТАНИЦИ СЕ
ПОДГОТВЕНИ, АМА ПОСЛЕДНИОТ ЗБОР ЌЕ
ГО ИМААТ ПАТНИЦИТЕ**



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



You drive, we care.



SIZ Makedonija Soobrakaj – AMERIT
Bulevar Partizanski Odredi broj 17/4, 1000 Skopje
Telephone: + 389 2 3298-967, Fax: + 389 2 3298-968, dkv@amerit.org.mk

5 ГОДИНИ ГАРАНЦИЈА НА ПОГОНСКА ГРУПА





ВОЗИ ШАМПИОН. БИДИ ПОБЕДНИК.

Уште еднаш, новата генерација на Scania беше брилијантна на престижниот тест од 1000 точки - најсеопфатна споредба на камионите во Европа. Во неколку категории, како што се моторите, перформансите и потрошувачката на гориво, Scania е супериорна во повеќе од 40 компатибилни и индивидуални прес-тестови. Сега кога комплетната понуда на новата

генерација на камиони е пуштена на пазарот, ние сме воодушевени од овие резултати. Знаеме дека создадовме шампион и го почитуваме целото внимание кое го добиваме. Но ти си вистинскиот победник. Новиот камион ја менува играта и секојдневната работа. Прилагоден на единствениот важен бизнис. Вашиот.

SCANIA МАКЕДОНИЈА, Ул. 34, бр. 7, Илинден, 1000 Скопје
Продажба: 070 311 506, 070 311 015, 078 409 302
info@scania.mk
www.scania.com

SCANIA



А
АМЕРИТ
 СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

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

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

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

АКТУЕЛНО



8

Од почетокот на идната година

АМЕРИТ полноправна членка на БСЕК-УРТА

ТЕМА НА БРОЈОТ



9

На почетокот на главната патувачка сезона во оваа година

Автобуските превозници и станици се подготвени, ама последниот збор ќе го имаат патниците

ИНТЕРВЈУ



13

Мерита Мустафаи,
Директор на Бирото за метрологија

Безбедноста во сообраќајот е еден од клучните приоритети на Бирото за метрологија

12 АКТУЕЛНО

За новиот систем за распределба на дозволи и лиценци за транспорт на патници и стока
Пет ИТ-компаниј доставија софтверски решенија за „ПристАПП транспорт“

16 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

По финализирањето и заокружувањето на Коридор 10
Летово – интензивирање на изградбата на патните делници од Коридорот 8

18 РАЗГОВОР СО...

„Зиго Шпед“ од Радовиш
Од скромен почеток до респектабилна транспортна компанија

20 ЦАРИНА

Царина воведо нов начин за утврдување на царинската вредност при увоз на употребувани моторни возила
Проценка со користење на електронскиот каталог

- 21 Царинска управа го промовираше концептот
Овластен економски оператор
ОЕО за забрзување на царинските постапки и на движењето на стоките преку границите

22 МЕТРОПОЛА

- Најава од Град Скопје со реализација до крајот на годинава
Скопскиот јавен превоз ќе добие 40 нови еко-автобуси на гас
23 Форум на Машинскиот факултет на тема „Намалување на загадувањето на воздухот со електромобилност“

Наскоро 30 нови напојувачи за да се зголеми бројот на електрични возила во Скопје

24 МЕРИДИЈАНИ

- ИРУ со укажување до европарламентарците
Кор-сокакот за Пакетот на мобилност 1 ќе ѝ наштети на европската економија
25 Патниот транспорт низ очите на еден скејтбордер
Кулиау ја извозе етапата Киев – Букурешт – Атина

28 БЕЗБЕДНОСТ

Меѓународна конференција на тема „Безбедност на патиштата“ одржана во Скопје
Македонија е меѓу петте европски земји со најцврн сообраќаен биланс!

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Адреса:
бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје
Телефон: 02 32 98 224
Факс: 02 32 98 968
e-mail: amerit@amerit.org.mk
web: www.amerit.org.mk
facebook: MakedonijaSoobrakajAMERIT
жиро-сметка: 320100023724261
Депонент: Централна кооперативна банка АД
Даночен број: 4030000394212

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ

Адреса:
ул. „1506“ бр. 22, Момин Поток, 1000 Скопје
Телефон: 02 32 98 967
Издава:
СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ
Подготвува и уредува:
Здружение за комуникација со јавноста „Контакти“ - Скопје
Дизајн и печатење:
НЕКСТ ПРИНТ ДИГИТАЛ, Скопје
Лектура:
Матилда Саздова





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

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

А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE

RU

[АВГУСТ / СЕПТЕМВРИ]

ВОЗАЧИ

ОБУКА	Вторник	14.08.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Среда	22.08.2018	
ОБУКА	Среда	12.09.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток	20.09.2018	

УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА	Вторник	31.07.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток	09.08.2018	
ОБУКА	Петок	31.08.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток	06.09.2018	

АДР

ОБУКА	Петок	27.07.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Понеделник	20.08.2018	
ОБУКА	Четврток	30.08.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток	06.09.2018	

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Петок	27.07.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Четврток	23.08.2018	
ОБУКА	Четврток	13.09.2018	[10 ч.]
ПОЛАГАЊЕ	Петок	21.09.2018	



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

Од почетокот на идната година



АМЕРИТ ПОЛНОПРАВНА ЧЛЕНКА НА БСЕК-УРТА

Одлуката за полноправното членство на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ во Унијата на асоцијации за патен транспорт во Црноморскиот економски регион БСЕК-УРТА беше донесена неодамна, на 33-тата седница на Генералното собрание на оваа меѓународна транспортна асоцијација што се одржа во Софија

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ од 1 јануари 2019 година и официјално ќе биде полноправна членка на Унијата на асоцијации за патен транспорт во Црноморскиот економски регион БСЕК-УРТА, една од најзначајните меѓународни транспортни асоцијации во светот. Одлуката за стапување во полноправно членство на АМЕРИТ во БСЕК-УРТА ја донесе Генералното собрание на Унијата, на својата 33-та седница што се одржа на 8 јуни во Софија, а на која присуствуваа и претставници на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во Република Македонија.

– АМЕРИТ е членка на БСЕК-УРТА од 2016 година со статус набљудувач, но од 1 јануари 2019 година официјално ќе дејствува како полноправна членка на Унијата – потврди Лефтер Андонов, управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ. Ова, претставува одлична можност за АМЕРИТ да ги осознае најдобрите практики од 19-те асоцијации членки на Унијата. Ќе се трудиме, како и досега, стекнатото искуство да го пренесеме и примениме во Република Македонија, со цел подобрување на транспортната индустрија во нашата држава – истакна Андонов, наведувајќи дека на средбата на

Генералното собрание на БСЕК-УРТА во Бугарија се дискутирало за теми од големо значење за државите членки на Унијата, а особен акцент е даден на одредени олеснителни мерки за намалување на долгите колони и часовите на чекање на граничните премини. Унијата на асоцијации за патен транспорт во Црноморскиот економски регион БСЕК-УРТА моментално брои 19 асоцијации членки. Главната задача на БСЕК-УРТА е самоиницијативно и независно, активно да го промовира развојот на патниот транспорт во земјите

во црноморскиот регион, во регионите пошироко со цел застапување на интересите на своите членки, како и интегрирање на Црноморскиот регион во светската економија и негово трансформирање во еден регион каде што преовладува мирот, стабилноста и просперитетот.

Инаку, БСЕК-УРТА е основана во Анталија, Турција на 24 октомври 2011 година, од страна на националните здруженија на меѓународни патни превозници од 11 земји членки на Организацијата за Црноморска економска соработка БСЕК, и тоа: Албанија, Ерменија, Азербејџан, Бугарија, Грузија, Грција, Молдавија, Романија, Русија, Турција и Украина, со вкупна територија од 20 милиони километри квадратни и 330 милиони жители.

Ј. Б.



На почетокот на главната патувачка сезона во оваа година



АВТОБУСКИТЕ ПРЕВОЗНИЦИ И СТАНИЦИ СЕ ПОДГОТВЕНИ, АМА ПОСЛЕДНИОТ ЗБОР ЌЕ ГО ИМААТ ПАТНИЦИТЕ

И автобуските превозници и автобуските станици, според информациите „од терен“ се подготвени за летниот патувачки карван за туристички и за други патувања главно на не многу далечни релации во земјава и во странство

З апочна главната патувачка сезона во годината, во периодот на летото и на годишните одмори што голем број наши граѓани ги користат не само да отпуштаат некаде на одмор туку и да посетат свои блиски како во земјата, така и во странство. Летниот патувачки карван се движи и во обратната насока, при што добар дел нашинци во овие два-три месеци, од јули до септември, ќе пристигнат во своите родни краишта. Притоа, летото е и сезона на разни училишни екскурзии, деловни патувања за учество на конференции, семинари и слично. Едноставно, ова е периодот кога поради поповолните временски услови владеат поголема опуштеност и позива комуникација меѓу луѓето, при што за многумина од нив освен автомобилите, и автобусите се главните превозни средства. Во последните години има вистински бум во користењето на најмодерниот патнички транспорт на денешнината – авиопревозот, кој поради евидентниот и силно стимулиран развој кај нас не само што ја надминува бројката од два милиони патници годишно туку и, како никогаш досега, им презема значителен број патници токму на автобуските превозници. За разлика од пред неколку години, кога тоа се случи по првпат, и кога беа изненадени, сега полека се навикнуваат и не само што калкулираат со таквиот вид конкуренција (железницата одамна не е тоа што беше во овој дел на Европа) туку сè почесто го бараат својот интерес и делот од колачето патници преку меѓусебната соработка и надолжување со авиопревозниците низ разните форми

на давањето услуги за авиопатниците во рамките на туристичките крстарења низ државата. Во такви околности, повеќе од јасно е дека и во оваа година, летниот патувачки шпиз, традиционално, ќе биде во знакот на автобуските превозници и на автобуските станици, како места каде што патниците, односно туристите ги започнуваат или ги завршуваат своите патувања.

Затоа, вообичаеното прашање што се поставува во овој период од годината во патниот патнички превоз е: Каква е подготвеноста на главните транспортни капацитети во патниот сообраќај во нашата земја и ќе може ли тие да го издржат ударниот годишен бран на патници во екот на главната патувачка сезона? И оваа година, како и секоја претходна, се големи очекувањата на туристичките работници, кои токму во последните години бележат сè поголем број на туристи. Но, поради сè поизразените климатски промени, секојдневно со страв погледнуваат кон небото, а сè почесто стравуваат и од информациите за некои глобални политички случувања и турбуленции во домашни или во меѓународни рамки. Лошата временска прогноза е сè почесто закана и за туризмот, и за патувањата така што во едно такво глобално, климатско, па и политичко милје се реализираа подготовките за ова лето, и автобуските превозници и станиците се солидно подготвени за сезонава. Кај првите, односно кај автобуските превозници, од кои дел се и сопственици на автобуски станици, е евидентно дека го имаат подобро возниот парк, со увоз

на повисоки категории на автобуси, (но и минибуси и комби-возила), кои ги заменуваат поранешните „канти на четири тркала“, кои се разбира беа „нула“ категорија. Засега, тоа се повеќе возила од „еуро 2“ и „еуро 3“ стандард што може да се види и по бројот на увезени автобуси во земјава, кој е трицифрен токму кај овие категории, но последните информации од импортерите на возила во земјава, зборуваат дека подобрите автобуски компании во земјава сè почесто се интересираат и за автобуси од повисоките еко-стандарди. Секако, во овој сегмент значајно влијание во работењето на превозниците има и подобрената регулатива, како и електронската распределба на автобуските линии, а и претходно воведеното лиценцирање на транспортните компании, со што колку-толку се влијаеше на намалувањето на бројот на нелегални превозници. Иако се чини ова зло во македонскиот патен транспорт тешко може да се искорени, сепак, евидентно има и системски карактер („дивите превозници“ се добро организирани и поврзани со разни сегменти во општеството). Сведоци сме дека сè уште има сива економија во патниот превоз на патници. Во најново време, се користат и резервации на превози преку најмодерните средства на комуникација (преку интернетот и социјалните медиуми и слично). Во пропишаните закони има точно пропишани процедури кој и во какви услови може да превезува патници и сите оние што не ги почитуваат треба да подлежат на казни и треба да бидат цел на дејствување и соодветно постапување на инспекцијата. Сепак, „сивите и дивите“ превозници и натаму се провираат низ, само навидум, непробојното законско сито. Тоа се случува во многу помал обем отколку порано, но сепак сè уште опстојува на македонскиот транспортен пазар, на сеопшта зачуденост (особено во странство)



дека такво нешто може да постои и да егзистира и во денешно време. Позабележителен чекор напред (во однос на порано) има кај автобуските станици, кои во последниве години, со многу чувство и од страна на сопствениците, но и од страна на општинските власти, влегоа во процес на модернизација и квалитативно подобрување што меѓу другото е резултат и на воведената категоризација на овие објекти, спроведена од надлежните државни органи со цел воведување ред во внатрешниот и во меѓународниот автобуски превоз во земјата. Имено, реализирана

на тоа добиваме информации дека се ускладуваат и регулираат и таксите (и меѓусебните плаќања) за нивно користење и од страна на превозниците, и од страна на патниците. Таквата слика е неспоредлива со периодот од пред повеќе од десетина години, кога автобуските станици беа главно само своевидни настрешници, кога автобусите влегуваа кој како сака или им беше забрануван влез по нечиј „кеф“, а малверзациите со продажбата и купувањето на билети беа редовна појава секаде каде што не требаше и не смееше да се продаваат и купуваат.

И автобусците и станичните работници не двојбено и најилустративно покажуваат дека вовеле модернизација во своето работење, со значително квалитативно подобрување на своите превозни и станични капацитети и услуги

согласно со Законот за превоз во патниот сообраќај и Правилникот за потребната опрема и начинот на определување на категоријата на автобуските станици во Република Македонија, со категоризацијата, автобуските станици се поделени на: прва, втора, трета и четврта категорија. Според неодамнешната информација од Министерството за транспорт и врски, достапна при мајското аплицирање за нови возни редови и нови редовни линии во меѓуопштинскиот и во меѓународниот превоз на патници, во државава моментално се категоризирани 24 автобуски станици, и тоа: 12 се во највисоката прва категорија, шест во втората, две во третата и четири во најниската, четврта, категорија. Инаку, секогаш има реакции и забелешки околу ставањето на некои станици во некоја од погорните категории (тоа е најмногу изразено кај оние од првата категорија). Досега на тоа влијаеа и споредбите со најголемата и најопремена автобуска станица во државава – Скопската. Се чини дека вирусот на модернизација, полека, но сигурно, „ги зарази“ и автобуските станици во другите градови во државата, при што видливо е дека се воведува и спроведува климатизација, солидно се покриваат пероните, се среќуваат чекалниците и тоалетите, се опремуваат со разглас и дисплеи со испишан возен ред, се поставуваат и киосци, но и угостителски делови и објекти за брза храна, а некои имаат дури и претставништва на туристички агенции. И, што е најважно, сè почесто сме сведоци дека има ред во влегувањето и излегувањето на автобусите на и од автобуските станици, а аналогно

Едноставно, сегашните споредби со тоа време се неумесни, барем за поголемиот дел од автобуските станици во државава затоа што според сите критериуми тие ја исполнуваат функцијата на сервис и на превозниците и на патниците, кои сега имаат можност за поквалитетна и поефикасна станична услуга, еднаква или

блиска до она што е европски просек. За ваквиот поволен впечаток свој придонес даде и изградбата на некои нови автобуски станични објекти во одделни градови во државава, како на пример во: Прилеп, Гевгелија, Делчево, Велес, а од неодамна и во главниот туристички центар во државава – Охрид, каде што во последниот викенд од јуни, започна со работа новата меѓуградска автобуска станица која претставува современо здание, со кое се решава долгогодишниот проблем со супстандардно функционирање на автобуската станица во досегашниот монтажен објект. Покрај билетарница и чекална за патниците, во новата автобуска станица, чиј инвеститор е фирмата „Делфина Турс“ од Скопје, има тоалети, кафетерија и административни простории.

Секогаш кога станува збор за олку значајни прашања од патниот транспорт, и овојпат прашавме и разговаравме со станичните работници и со претставниците на автобусците.

– Слободно можеме да кажеме дека и за овие летни месеци сме потполно подготвени за шпицот и за најударниот дел од главната патувачка сезона – вели Душко Јовановски, раководител на Меѓуградската автобуска станица на „Руле Турс“ ДОО од Скопје. Имено, како и секоја година, така и оваа, Меѓуградската автобуска станица со која стопанисуваме и „Руле Турс“ ДОО, како наш превозник, имаат доволно капацитети да одговорат на потребите на патниците и да ги реализираат планираните патувања. Цениме дека и ние, а и другите превозници и станици сме подготвени и вонредно да ги обезбедиме патниците и да им овозможиме да пристигнат на саканите дестинации. Конкретно, за автобускиот превозник „Руле турс“ можам да кажам дека во зависност од тоа дали е работен ден или викенд, бројката е 45 до 50 поаѓања од Скопје и исто толку повратни возења, на меѓуградски и на меѓународни линии. Пред извесно време,

По долги преговори на ресорните министерства на двете земји

Македонската возачка дозвола ќе биде признаена во Германија

Конечно вистинско олеснување за македонските државјани во Германија – по долги преговори меѓу Министерството за внатрешни работи на нашата земја и германското Министертство за сообраќај е постигнат договор за меѓусебно признавање на возачките дозволи од сите категории. Како резултат на тоа, македонската Влада на редовна седница, при крајот на јуни, го разгледа и го усвои извештајот за извршените преговори со усогласен текст на Заедничка декларација за намерата на нашата Влада, застапувана од Министерството за внатрешни работи и Сојузното министерство за сообраќај и дигитална инфраструктура на Сојузна Република Германија за процедури за замена на возачките дозволи. Ова претставува последна фаза пред потпишување на Декларацијата од страна на двајцата министри, со што таа и официјално би стапила во сила.

Возачките дозволи ќе им бидат признаени на полнолетни лица со важечка возачка дозвола, издадена од надлежните органи во Македонија и во Германија, а кои имаат законски престој на македонска

територија (најмалку 180 дена во една календарска година) или на територијата на Германија (најмалку 185 дена во годината).

Споменатата Декларација за признавање на возачките дозволи требаше да биде потпишана уште во февруари годинава за време на посетата на Берлин од страна на македонскиот премиер Зоран Заев, но тоа не се случи поради технички проблеми во преговорите.

Главниот проблем беше што во Македонија се бара лекарско уверение при полагање за возачка дозвола, и тоа правило требаше да важи и при преведувањето на германските дозволи, нешто што за германската страна беше неприфатливо. Непризнавањето на македонските возачки дозволи во Германија беше причина за потпишување петиција од наши граѓани кои престојуваат во оваа земја.

Оваа петиција го покажа нивното незадоволство и нагласени барања за решавање на ова долго време нерешено прашање, кое им создаваше и сериозни проблеми во секојдневниот живот и значителни финансиски трошоци.

аплициравме во ресорното министерство за нови автобуски линии, но сè уште немаме добиено известување за резултатите. Како и секоја сезона, така и оваа, Скопската автобуска станица е подготвена за сите заинтересирани патници, а и за автобуските превозници што ги користат нашите услуги. Во зависност од денот, имаме од 330 до 350 влегувања и излегувања, односно пристигнувања и поаѓања на автобуси на и од станичните перони. Познато е дека работиме нон-стоп, 24 часа. Сепак, и покрај подготвеноста, во оваа наша работа многу нешта зависат и од временските услови, а во последниве години и од политичката состојба. Оттука, ако има долго топло и жешко лето и мирна политичка ситуација во земјата и во странство, ќе има и патувања и патници – истакнува Јовановски.

Сличен оптимизам и уверување во подготвеноста за летниот појдовен туристички шпиц во јули, но и за повратното „туристичко цунами“ во август, искажуваат и другите автобуски превозници.

– Подготвени сме за годинешната главна летна патувачка сезона, годишните одмори, деловните патувања и слично, при што нашите автобуси се постојано во движење, и тоа како на дестинации во земјава, така и во странство. Моментално работиме со пет високотуристички автобуси што одговараат на критериумите за вршење меѓународен превоз на патници. Од тој аспект, за туристичкиот сегмент, односно за патувањата на одредени релации и дестинации во текот на сезоната сè е во ред и не би имале нешто посебно да истакнеме. Како новитет, на кој моментално сме ангажирани и што сакаме да го реализираме како наша идеја е користењето на панорамскиот автобус – СИТИ БУС, за панорамско разгледување на Скопје. Имено, за потребите на обиколките и турите низ нашиот главен град сакаме да направиме неколку станични обележувања, како посебни постојки наменети за потребите на неговите корисници. Тој ќе се користи и за наши потреби, но и за други агенции во рамките на она што е „дојдовен“ туризам, односно за агенции кои носат кај нас туристички групи од Полска, Бугарија и од други земји и кои реализираат посети на главниот град Скопје. За нив треба да има јасни обележувања на посебни места, неколку „чек-поинти“ за качување и симнување на патниците од СИТИ БУСОТ, кои вршат разгледување на градот. Тоа недостасува и на тоа работиме заедно со



Град Скопје во насока на обезбедување на поефикасни промени за развој на македонскиот туризам – вели Соња Мартиновска-Боева, управител на ЈСП Турс, Трговското друштво за сообраќај, туризам, услуги и трговија, кое е фирма-ќерка на ЈСП „Скопје“, најголемиот јавен градски автобуски превозник во главниот град, а која Скопје и Македонија ги гледа во иднина како дел од пошироките балкански туристички рути. Од тоа директен беневит

дестинации – нè воведува во својот одговор на нашето прашање Ѓорѓи Вчков, управител на АД „Македонија сообраќај“ од Скопје, еден од реномираните автобуски превозници во земјава. Во летниот период, најмногу туристички патувања имаме за летните туристички центри на јужниот сосед Грција, како: Халкидики, Пиерија, Крф и нешто за островите на Егејско Море. Подготвени сме за почеток со полн капацитет, со ангажирани 10 возила, од

Временските услови и политичката состојба, како во земјата, така и во поширокото опкружување, повторно, како и многупати претходно, се најголемата закана за крајниот позитивен биланс за годинешната главна патувачка сезона

ќе имаат не само превозниците туку и хотелиерите, угостителите, водичите, музеите...

Дел од автобуските превозници, особено оние кои се подолго време во браншата, и покрај истакнувањето на подготвеноста за главната, односно за летната патувачка сезона 2018 година, се воздржани и претпазливи во своите прогнози и очекувања што треба да следува кога ќе се прави сума-сумарум по нејзиното завршување. Како и многупати досега, може да се констатира дека не зависи сè само од подготвеноста на автобуските превозници и автобуските станици во земјава.

– Работиме и редовни превозни линии што се одвиваат преку целата година, како и слободни превози за туристичките

кои три-четири токму за туристички патувања, а останатите за редовните, главно, меѓународни линии. Според контактите што ги имаме со останатите автобуски превозници, годинава сите се добро подготвени зашто е намален бројот на патници за далечните редовни линии во странство, кои полека ги преземаат авиопревозниците. Овде се уфрлуваат и малите „диви“ патни превозници со комбиња, кои ни претставуваат огромен проблем и нам и севкупно на целокупното македонско стопанство, со сето она што значи „сива економија“ секаде. И автобуските станици се подготвени, зашто и нивните капацитети се димензионирани за поголем број патници, кои сега се доволни за воздржаните барања на патувањата популација во овој момент. Едноставно, во таква ситуација, каква што владее во оваа сфера во последниве години, нема ни инвестиции, ни интерес зашто евидентно е дека се намалуваат патувањата со автобуси. Впрочем, порано во петоците не можеше да се разминеш на автобуските станици, а сега помалку или повеќе тие зјаат празни или полупразни – потенцира Вчков и додава дека нестрпливо ги очекуваат резултатите од Министерството за транспорт и врски од мајското аплицирање за одобрување на нови возни редови и автобуски линии во меѓуопштинскиот и во меѓународниот линиски превоз на патници, секако со надеж дека со позитивен одговор на нивните барања ќе може да влијаат на добрите биланси од годинешната главна туристичка и патувачка сезона.



За новиот систем за распределба на дозволи и лиценци за транспорт на патници и стока



ПЕТ ИТ-КОМПАНИИ ДОСТАВИЈА СОФТВЕРСКИ РЕШЕНИЈА ЗА „ПРИСТАПП ТРАНСПОРТ“

Софтверското решение за новиот систем „ПристаПП транспорт“ треба да обезбеди поефикасно, поевтино и потранспарентно издавање на различни видови дозволи и документи во Секторот транспорт при Министерството за транспорт и врски

Пет ИТ-компаниј доставија предлози на јавниот повик за изработка на софтверско решение за новиот систем „ПристаПП транспорт“ за управување во областа на патничкиот и товарниот патен сообраќај, односно за обезбедување поефикасно, поевтино и потранспарентно издавање на различни видови на дозволи и документи во Секторот транспорт при Министерството

за транспорт и врски. Новиот систем, за кој иновативните решенија беа претставени на јавна презентација во Министерството за транспорт и врски, кое заедно со Фондот за иновации и технолошки развој (ФИТР) е носител на јавниот повик (што беше отворен од 18 до 20 мај) треба да ги опфати сите фази од постапката од електронското аплицирање во патничкиот

Во Министерството за транспорт и врски во почетокот на јули

Ќе се аплицира за месечни ЕКМТ-дозволи

Во Министерството за транспорт и врски, на 6 јули, од 11 до 19 часот, за превозниците на стоки ќе се врши електронско аплицирање за месечни ЕКМТ-дозволи за годишна. Право на аплицирање имаат превозниците кои поседуваат возила со „еуро 5“ стандард (и новонабавени) и тие кои вршат превоз на свежа и/или смрзната стока. За апликацијата да е валидна треба преку писарницата на Министерството (истот ден од 8:30 до 16:30 часот) да се достави копија од сообраќајна дозвола за новонабавено возило со „еуро 5“ стандард или за ладилник и/или цистерна за прехрана; ЦМР за извршени превози на свежа и/или смрзната стока за изминатите шест месеци (најмалку 6 ЦМР-и)

или договор за вршење превоз на свежа и/или смрзната стока и копија од важечки ЕКМТ-тест сертификат на денот на аплицирање и за влечни и за приклучни возила. Возилата, со кои се аплицира, треба да се веќе евидентирани во базата на транспортери на Министерството за транспорт и врски, а распределбата ќе се врши најпрво за превозници кои немаат добиено ЕКМТ-годишна дозвола за 2018 година, при што на група од три слободни возила ќе се доделуваат најмногу две месечни дозволи, колку ќе можат да добијат потоа и превозници чија покриеност е помала од 50 % од вкупниот возен парк со ЕКМТ-годишни дозволи, а за пет слободни возила.

линиски превоз, како и со транспортот на стока, предвидени со Законот за превоз во патничкиот сообраќај, управување на постапките за одобрување решенија, па сè до издавање на лиценците и дозволите. Исто така, ќе се создаде и Централен регистар на транспортери што ќе поддржува чување на информации за сите типови на транспортни компании, според нивните податоци и според дејноста.

– Изработката на новиот софтвер, од една страна, ќе обезбеди интероперабилност што ќе овозможи електронска размена на податоци меѓу институциите вклучени во постапките, а од друга страна, ќе го олесни пристапот на крајните корисници до транспортните услуги – изјави министерот за транспорт и врски Горан Сугарески, според кого имплементацијата на новите електронски системи во доменот на транспортната дејност, покрај зголемување на ефикасноста и транспарентноста во давањето на јавните услуги за граѓаните, има за цел да создаде подобри услови за транспортните компании. Комисија од повеќе институции ќе го избере најдоброто софтверско решение врз основа на кое за девет месеци би почнала примената на новата алатка.

– Фондот веќе ги има обезбедено планираните пет милиони денари за поддршка на проектот и создадени се услови за навремено стартување на новото решение – рече на презентацијата Јован Деспотовски, директор на ФИТР, кој истакна и дека преку изработката и примената на иновативното решение ќе се олесни пристапот до јавните услуги во овој сектор и ќе се придонесе за зголемувањето на ефикасноста на работењето на Министерството за транспорт и врски. Тој најави и дека програмата „ПристаПП“ во наредниот период ќе продолжи и во другите владини ресори. Ј. С. Б.



МЕРИТА МУСТАФАИ

Директор на Бирото за метрологија



БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ Е ЕДЕН ОД КЛУЧНИТЕ ПРИОРИТЕТИ НА БИРОТО ЗА МЕТРОЛОГИЈА

Госпоѓа Мустафаи, кои се најзначајните активности што во актуелниот момент ги врши Бирото за метрологија на Република Македонија и се најдиректно поврзани со функционирањето на нашите патни транспортери, како во државата, така и во меѓународни рамки, а севкупно и со граѓаните учесници во патниот сообраќај?

Бирото за метрологија е орган во состав на Министерството за економија и е институција надлежна за спроведување на Законот за метрологија, Законот за контрола на предмети од скапоцени метали, а е и орган за одобрување согласно со Законот за возила. Во однос на надлежностите кои произлегуваат од Законот за метрологија, Бирото за метрологија има водечка улога во рамките на националниот систем за метрологија и ги врши задачите во областа на научната, индустриската и законската метрологија, во насока на заштита на здравјето и општата безбедност, заштита на животната средина, контрола и безбедност во сообраќајот, како и во прометот на стоки и услуги и слично.

Во однос на надлежностите на Бирото за метрологија, како орган за одобрување, нашата улога се состои во административно

Преку процесот на хомологација се заштитува домашниот пазар од неквалитетни возила и делови, односно се зголемува активната и пасивната безбедност на возилата во сообраќајот и се обезбедува строга контрола на еколошките стандарди, со што директно се штити животната средина

одобрување на исполнетоста на техничките услови пропишани во Законот за возила, објавени во соодветните технички спецификации. Во врска со вашето прашање за активностите на Бирото поврзани со патниот сообраќај, слободно можам да кажам дека постои поврзаност и од аспект на метрологијата во поглед на безбедноста во сообраќајот, со проверка и верификација на мерилата за мерење на брзината со која се движат возилата, етилометрите за определување на содржината на алкохол кај возачите и слично.

Како специјализирана и компетентна независна институција, која користи применета наука, колку успевате во извршувањето на задачите за меѓународно признавање на домашната метролошка инфраструктура, како и да бидете значаен регулатор на техничките бариери во трговијата, односно во сферата на слободното движење на стоки и услуги.

Дали има одредени пречки и се разбира, како успевате да ги премостите?

Бирото за метрологија, како надлежна институција за метролошкиот систем во Република Македонија, соработува со специјализирани меѓународни и регионални организации: OIML, CGPM, EURAMET, WELMEC, IAAO, во кои Бирото ја претставува Република Македонија. Од 2007 година, Бирото е потписник на MRA – Меѓународниот аранжман за признавање на сертификатите за калибрација издадени од националните метролошки институти, потписнички на MRA. Од мај 2010, Бирото за метрологија е и полноправен член на EURAMET, а до 2018 година, Бирото има реализирано уписи калибрациони и мерни можности во базата на податоци на KCDB на BIPM – Меѓународното биро за тегови и мери, и тоа од област на маса, зафатнина и проток и термометрија. Уписот на калибрационите и мерните можности во KCDB на BIPM

означува нивно меѓународно признавање, што е во тесна врска со исполнувањето на аранжманот за меѓусебно признавање на сертификатите, еквивалентност во мерењата и исполнување на неопходниот предуслов за стекнување право за Република Македонија да стане полноправен член на Меѓународното биро за тегови и мери (BIPM).

Воедно, Бирото за метрологија е надлежно за имплементација на техничката регулатива од областа на метрологијата и зема активно учество во процесите на хармонизација на националното со законодавството на ЕУ, односно во транспонирањето на европските директиви од областа на метрологијата, како дел од поглавјето Слободно движење на стоки.

Што се однесува на препреките во имплементацијата на регулативата од сферата на слободното движење на стоките, тие се јавувале и ќе се јавуваат. Ние даваме сè од себе со својата стручност да ги надминеме, така што ќе обезбедиме поддршка за стопанството во неговиот развој и промовирање на нашите производи надвор од границите на Република Македонија.

Метрологијата е жива материја, нешто што постојано се менува и усовршува, особено ако се има предвид брзиот технолошки развој. Во контекст на последното, во ноември оваа година се очекува да се усвои една од најзначајните промени на Меѓународниот систем на единици (SI). Оваа историска промена кон користењето на законите на природата, во дефинициите



оглед на тоа што проектот беше реализиран во соработка со Националниот институт за метрологија на Република Чешка, кој е еден од најреномираните меѓу европските институции од областа на метрологијата,

придобивката за нас како институција, а секако и за корисниците на услуги се големи. Покрај обуките, низ коишто поминаа вработените на Бирото за метрологија, би сакала да напоменам и за компонентата, која се однесуваше на калибрацијата на еталонската опрема, која исто така се реализираше во Националниот институт за метрологија на Република Чешка. Обезбедувањето непрекинат синџир на следивост во мерењата е една од обврските, кои Бирото за метрологија како национална метролошка институција ги има во согласност со Законот за метрологија.

Да резимираме, учеството во вакви и слични проекти е од големо значење, не само за нас како институција туку и за сите други чинители на инфраструктурата за квалитет во Република Македонија. Континуираната надградба на знаењата и ресурсите е основен предуслов за изградба на меѓународно препознатлива инфраструктура за квалитет, каде што метрологијата има голема улога.

За нас и за нашите читатели посебно е значајна улогата на Бирото за метрологија во делот на хомологацијата на возилата, во исполнувањето и примената на техничките барања на возилата во сообраќајот на патиштата, па нè интересира како течат активностите на овој план, особено кога станува збор за комерцијалниот транспорт. Дали можете, поаѓајќи од она што го работи и презема Бирото во својот делокруг на активности, да извлечете некои оценки за квалитетот и безбедноста на возниот парк во Македонија?

Бирото за метрологија е административно тело за хомологација на возила,

Континуираната надградба на знаењата и ресурсите е основен предуслов за изградба на меѓународно препознатлива инфраструктура за квалитет, каде што метрологијата има голема улога

ќе ја елиминира конечната врска помеѓу SI и дефинициите врз основа на физичките артефакти. Тоа значи дека ќе има промена во начинот на дефинирање на одредени единици на мерење: маса, температура, количество супстанција.

Пред крајот на минатата година финишираше твининг лајт-проектот „Зајакнување на капацитетите на Бирото за метрологија за интеграција на внатрешниот пазар“, финансиран од ИПА програмата, а кој беше реализиран со цел зголемување на компетентноста на вработените во метролошките лаборатории на Бирото. Колку овој и сличните проекти придонесуваат за пренесување на европските искуства во примена на резултатите од областа на метрологијата?

Твининг лајт-проектот „Зајакнување на капацитетите на Бирото за метрологија за интеграција на внатрешниот пазар“, финансиран од ИПА програмата, се реализираше минатата година, во траење од осум месеци. Како што и самите констатиравте, проектот беше насочен кон зголемување на компетентноста на вработените како во делот на законската, така и во делот на научната и примената метрологија. Со



односно, согласно со членот 8 од Законот за возила („Сл. весник на РМ“ бр. 140 од 6.11.2008 год.) претставува орган за одобрување во спроведувањето на постапката на хомологациската проверка на возилата. Тоа значи дека Бирото за метрологија, т. е. вработените во Одделот за хомологација вршат проверка дали се исполнети условите кои се пропишани во овој закон и во подзаконските акти, кои го поддржуваат овој закон, при што, од страна на Бирото се издаваат потребните одобренија од областа на хомологацијата. Целта на хомологациската проверка е да се спречи увоз на возила кои влијаат на безбедноста во сообраќајот, како и на екологијата во земјата во која се увезуваат. Воедно, при хомологацијата се врши

Измените, кои се планираат во Законот за возила, не опфаќаат некои значителни измени во делокругот на дејствувањето на Бирото за метрологија

усогласување со регулативите и директивите на Европската Унија. На овој начин, се зголемува активната и пасивната безбедност на возилата во сообраќајот и се обезбедува строга контрола на еколошките стандарди, со што директно се штити животната средина. Исто така, преку процесот на хомологација се заштитува домашниот пазар од некавалитетни возила и делови. Поголемиот број половни возила, кои досега се увезени, во просек се со старосна граница од 8 до 10 години, но имајќи го предвид технолошкиот развој на автомобилската индустрија во последните 10 години, сметам дека квалитетот и безбедноста на возниот парк во Република Македонија во делот на хомологацијата е на задоволително ниво.

Според одредени најави претстојат големи измени во Законот за возила и тоа до крајот на годината, кога тој треба да влезе во владина процедура. Дали и колку во нивната подготовка е вклучено Бирото за метрологија и во што ќе бидат направени измените, секако таму каде што е компетентноста и ангажираноста на Бирото?

Како што кажав претходно, Бирото за метрологија е орган во состав на Министерството за економија. Секогаш кога има законски и подзаконски измени Бирото редовно учествува во нив. Тие се организирани од ресорното министерство, кое воедно е и носител на Законот за возила. Последните измени, кои се планираат во Законот за возила не опфаќаат некои значителни измени во делокругот на дејствувањето на Бирото за метрологија.

Според информациите со кои располагаме, дали измените во овој закон, што ќе се однесуваат и на многу технички аспекти за возилата при увоз, трговија и слично, ќе предизвикаат и измени на неколку правилници што изискува пов-

торен ангажман и вклученост на Бирото за метрологија?

Измените, кои се планираат во Законот за возила, не опфаќаат некои значителни измени во делокругот на дејствувањето на Бирото за метрологија. Доколку во иднина би имало некои по-суштински промени, Бирото ќе даде свој придонес во нивната имплементација. Во суштина, самиот Закон за возила и неговите подзаконски акти претставуваат транспонирана директива на ЕУ, а тоа е директивата 2007/46/ЕС. Со самата имплементација на директивата, ние како држава придонесуваме до приближување на нашето законодавство со законодавството на ЕУ во областа на хомологација на возилата.

Значаен сегмент, кога станува збор

ки преглед на возилата, кои инаку се во надлежност на Министерството за внатрешни работи на Република Македонија.

Дали можете да ни најавите некои други активности и проекти од транспортниот сектор, во кои во наредниот период ќе биде вклучено Бирото за метрологија и доколку ги има кои ќе бидат бенефитите од нив за македонските патни транспортери, за фирмите, за економијата и за граѓаните воопшто?

Секако дека има активности за унапредување и подобрување скоро во секој сегмент од нашето работење, па сакам да потенцирам нешто што е значајно во делот за транспортниот сектор, а тоа е дека сме фокусирани во изработката на



за возилата, се и станиците за технички преглед. Како го оценувате нивното работење, со оглед на тоа дека и за нив е потребен и метролошки и експертски, па и инспекциски надзор и дали конечно, можеме да кажеме дека тие го надминаа она што во јавноста знаеше често да биде окарактеризирано како формалност и „гола“ комерцијализација на техничките прегледи на возилата?

Верувам дека генерално сликата за начинот и постапката при регистрација на возилата, односно при вршење на техничкиот преглед е позитивно сменета, но сепак, ние, односно Бирото за метрологија како институција, не сме директно инволвирани ниту во начинот на работењето, ниту во инспекцискиот надзор на станиците за технички преглед или во самиот технич-

некои софтверски решенија, кои би го поедноставиле и забрзале самиот процес на добивање на потребните одобренија.

Со оглед на тоа што самиот тој процес опфаќа внес на голем број технички податоци кои треба да се запазат, имаме потреба од изработка на софтверски решенија со кои воедно и можноста од печатни грешки би се елиминирала. Исто така, врз основа на одредени анализи на техничките податоци, кои би ги правело Бирото за метрологија, ќе се дојде до подобрување на ефикасноста и на останатите министерства, кои регулираат други активности, а се поврзани со возилата, како што се: тахографите, превозот на расиплива стока, превозот на опасни материји и слично. На овој начин би се носеле соодветни одлуки, кои би биле во корист на сите граѓани на Република Македонија. Ј.Б.

По финализирањето и заокружувањето на Коридор 10



ЛЕТОВО – ИНТЕНЗИВИРАЊЕ НА ИЗГРАДБАТА НА ПАТНИТЕ ДЕЛНИЦИ ОД КОРИДОРОТ 8

На трасата на овој патен коридор, оваа и во наредните години, во источниот дел на земјата ќе се инвестираат 320 милиони евра, а во западниот дел, околу половина милијарда евра

Со завршувањето и заокружувањето на автопатското решение на патниот транспортен Коридор 10, од Табановце до Гевгелија пролетоска, ова лето тежиштето на градежните работи на патната инфраструктура во Македонија ќе биде главно на делиците од Коридорот 8. Ста-

нува збор за изградба и подготовка за реализација на повеќе нови патни делници од сите категории на патишта, при што како што информираат од Владата, оваа и во наредните години во источниот дел на земјата ќе се потрошат 320 милиони евра, а интензивно се гради и ќе се инвестира и

Во првото полугодие во однос на истиот период лани

Во патиштата, капитални инвестиции за 3,5 милиони евра повеќе

ЈП за државни патишта, во првото полугодие годинава во однос на истиот период од 2017 година има реализација на инвестиции за 6,82 % или 3,43 милиони евра повеќе.

– Во моментот, со околу 20 милиони евра буџетски и средства на ЈП ДП, се работи на рехабилитација на регионалните патишта, во должина од 230 километри. Со 86 милиони евра обезбедени од ЕБОР, се планира рехабилитација на 26 патни правци во должина од 422 километри, а со 14 милиони евра од Светска банка се работи на рехабилитација на 13 патни правци во должина од околу 150 километри. Дел од проектите ќе бидат завршени годинава, дел ќе бидат започнати, но еден дел се очекува да бидат комплетираны во различни временски интервали во следните неколку години – информираше деновиве на прес-конференција директорот на ЈП ДП, Зоран Китанов.

Како што претходно беше објавено, за оваа година се обезбедени вкупно 270 милиони евра за изградба на нови патни правци, за комплетирање на започнатите инфраструктурни проекти и автопатишта, како и за реконструкција, рехабилитација и заштита на регионалните патишта. Во план е со овие средства да се работи на повеќе од 60 патни правци во земјава, во вкупна должина од 800 километри.

во западниот дел на Македонија, кадешто само во патниот Коридор 8 ќе бидат вложени околу половина милијарда евра. Дека се интензивираат градежните работи на патиштата во државава, неодамна посочи и премиерот, Зоран Заев, кој заедно со министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески и директорот на ЈП за патишта, Зоран Китанов, во јуни го означил почетокот и извршил обиколка и увид во градежните работи на веќе започнатите патни правци или на реконструкциите на постојните.

– Остануваме посветени на реализацијата и изградбата на капитални инфраструктурни проекти, кои ќе овозможат брз и безбеден транспорт на стоки и услуги. Само за годинава, обезбедивме 270 милиони евра за изградба и реконструкција на патната инфраструктура во должина од околу 800 километри – потенцираше неодамна премиерот Заев, на почетокот на изградбата на експресниот пат од Куманово до границата со Република Бугарија, односно делницата Ранковце – Крива Паланка.

– Сакам да потенцирам дека со изградбата на овој пат ја комплетираме изградбата на Коридорот 8, којшто поминува низ Република Македонија и којшто е многу значаен зашто ги поврзува Црното и Јадранското Море и има многу важна улога во забрзувањето на економскиот сеопшт раст во државата, а сигурен сум дека ќе ги унапреди и севкупните релации меѓу земјите од регионот. Да напоменам





дека Коридорот 10 е целосно комплетиран и готов, а со Коридорот 8, Македонија ќе биде целосно автопатски поврзана – додава премиерот Заев.

Засилена изградба и реконструкција на патната инфраструктура летово најавија и од ресорното министерство и од ЈП за државни патишта.

– Во последните два месеци во изградба се внесени три експресни патишта,

Во јули разрешница за автопатот Кичево – Охрид

Владата, заедно со Министерството за транспорт и врски и ЈП за државни патишта ги интензивира активностите за изградба и за решавање на проблемите на автопатската делница Кичево – Охрид. Во текот на јули ќе се знае колку ќе чини овој автопат, за кој првично беше соопштена сумата од 374 милиони евра, плус 10 отсто за непредвидени работи или вкупно 411 милиони. Но, според надлежните, работите и проблемите на терен покажале дека ќе бидат потребни многу повеќе пари, чиј износ ќе се знае штом завршат преговорите и конечните пресметки со Кинезите од компанијата изведувач „Синохидро“ и од кредиторот ЕКСИМ банка.

Овој автопат требаше да биде готов до јануари идната година, но рокот веќе е пролонгиран со анекс за три години или до средината на 2021 година, а изградбата е сосема забавена, поради големите грешки во проектирањето за кои Владата ги обвинува претходниците.

и тоа: Градско – Дреново, Ранковце – Крива Паланка и Штип – Радовиш. Станува збор за 80 километри патишта и вкупна вредност од околу 130 милиони евра – истакна министерот Сугарески, кој нагласи дека околу 320 милиони евра ќе се инвестираат во изградбата на експресните патишта низ истокот и југо-истокот, како и во изградбата на автопатот Штип – Миладиновци. За западниот дел на државата, тој најави дека во втората половина од годинава преку ЈП за државни патишта ќе се распише тендер за реконструкција на патот од Тетово до Гостивар на ниво на стандарден автопат. Во меѓувреме, посочидека се работи на реконструкцијата на државниот пат од Гостивар до Кичево, со вкупна вредност од преку шест милиони евра, а во тек е и проектирањето за изградба на нов автопат на оваа делница. Продолжува и изградбата на автопатот од Кичево до Охрид кој, според новиот рок, треба да биде готов во 2021 година. Во западниот дел, во моментот се работи на рехабилитација на автопатот Скопје – Тетово, во должина од 17 километри – посочи Сугарески.

J. C. B.



На наплатните станици од Коридорот 10

Патарина ќе се плаќа и со смарт-картичка

На автопатските делници од Коридорот 10, од јули ќе се плаќа патарина и со смарт-картичка што ќе може да се набавува на бензинските пумпи, на самите наплатни станици за патарина и на граница. Смарт-картичките ќе може и да се надополнат, и тоа преку телефон и лаптоп, со користење посебна апликација.

Во почетокот, наплатата на патарината ќе се врши и во готовина и со смарт-картички за што ќе бидат поделени и лентите на наплатните станици, при што за возачите што ќе плаќаат во готовина ќе важат сегашните цени на патарина.

За оние со картичка ќе има и попуст од 5 %, а за таговите што се наменети за камиони и други превозници – 10 %. Тоа се всушност, специјални лепенки со сериски број, кои ќе се ставаат на предното ветробранско стакло, при што како што ќе се приближи возилото, од далечина, системот на рампата ќе го отчитува бројот и автоматски ќе ја отвори рампата. Таговите ќе се продаваат по цена од 1.000 до 1.200 денари, а ќе имаат важност од седум години. Наесен, ќе се воведат и принципот на траен налог.

– Од јули, во употреба ќе влезат припед-картичките и таговите, наменети за камиони и други превозници. Пластичната картичка се набавува само еднаш и потоа само ќе се



надополнува и ќе чини онолку колку што ќе има кредит на неа. Постпејд-картичките ќе се даваат од есен – најави неодамна Зоран Китанов, директор на ЈП за државни патишта, кој појаснува дека целта на воведувањето на системот за електронска наплата на патарините е намалување на чекањето и застоите што се создаваат на рампите, особено во одредени периоди од годината, како што е летниот период. – Во иднина, во план е на секоја рампа да има една лента само за возила со тагови што значи дека превозниците нема да мора воопшто да чекаат – вели Китанов.

Инаку, ЈП во првото полугодие од годинава остварило зголемен приход од патарина за 54 милиони денари (околу 900.000 евра) или за 5,3 проценти повеќе во споредба со истиот период лани. Според Китанов, тоа се должи на зголемениот интензитет на сообраќајот и подобрата организираност на патарините.

„Зиго Шпед“ од Радовиш



ОД СКРОМЕН ПОЧЕТОК ДО РЕСПЕКТАБИЛНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНИЈА

Македонскиот патен транспорт изобилува со голем број успешни транспортни фирми кои достигнале респектабилни височини во своето работење иако стартувале скромно, без голем почетен капитал. Една од нив секако е и „Зиго Шпед“ од Радовиш, која егзистира и опстојува долги 27 години на македонскиот и на меѓународниот транспортен пазар, што само по себе е доволен показател и за нејзините вредности, капацитет и компетентност во дејноста во која функционира. Силната волја, упорноста и љубовта кон

Во почетокот со едно мало „заставино“ возило, но и со силна волја, упорност и љубов кон професијата, радовишанецот Зоран Мицев ја создава транспортната компанија „Зиго Шпед“, која денес брои 25 модерни „еуро 6“ и „еуро 5“ возила

професијата, се влогот во оваа работа од страна на сопственикот, радовишанецот Зоран Мицев, кој ни ја презентира својата транспортна приказна, за која како што вели самиот, започнала како своевидна авантура, со неизвесен почеток, но со текот на времето имала силен развој и постигнала завидни деловни резултати,

за што јасно и прецизно зборуваат токму податоците и споредбата што претставува таа денес.

– „Зиго Шпед“ е компанија која се занимава со меѓународен транспорт на стока, а која го почна своето работење во далечната 1991 година, и тоа со мало камионче „Застава“, возило кое во тоа време го возев сам. Веќе во 1994 година набавив поголем камион, шлепер, за меѓународен превоз, а од 2000-та година го започнав развојот, најпрво со „еуро3“ и „еуро4“ возила. А неколку години подоцна, поточно од 2008-та година и со најмодерните камиони во тоа време, со највисокиот „еуро 5“ стандард. Тоа беше возниот парк на почетокот и во првите десеттина години на „Зиго Шпед“, а сега компанијата брои 25 возила, од кои 13 најмодерни „еуро 6“ и 12 „еуро 5“ возила. Гледано според типовите на возилата, односно од кои производители се тие, низ нашата фирма досега продефилираа или сè уште се присутни и крстат низ Европа камиони на: „Мерцедес“, „МАН“, „Сканија“, „Волво“, „Ивеко“, всушност, камиони на светските производители гиганти во транспортната индустрија. И тоа не е сè! За разлика од порано, кога не располагавме со сопствена инфраструктура за транспортните капацитети, па користевме паркиралишта под закуп, како и услуги за одржување и сервисирање



на возилата што ги добивавме од други специјализирани фирми, сега имаме и сопствен паркинг, како и свој сервис и перална за возилата. Од самиот почеток, полека, но сигурно растеше и бројот на ангажирани лица во компанијата, кој веќе достигна 40 вработени – вели Зоран Мицев, сопственикот на радовишки „Зиго Шпед“.

Ваквиот развоен пат што се отсликува како своевидна ретроспектива преку возниот парк на радовишкиот патен превозник, секако е проследен и со извршувањето на голем број превози на стоки од и кон Македонија, низ кои е создавана денешната висока вредност на радовишката компанија при што таа морала да се натпреварува и докажува во конкуренција како со домашните, така и со компаниите од странство.

– Моментално, најмногу транспорти вршме во регионот, на Балканот, а пред сè во Хрватска, Словенија и Унгарија, но имаме дел од транспортите кои се извршуваат и во Турција. Ако треба да издвојам некоја од овие земји, тоа нека биде Хрватска затоа што имам одлична соработка со моите партнери. Едноставно, на хрватскиот пазар сум повеќе од 14 години и таму работам како да сум дома, во Македонија, при што досега превезувавме разни видови стока, а главно вршме превоз на бела техника, електрични апарати и уреди за домаќинството – наведува Мицев.

Вообичаено е своите соговорници во оваа наша рубрика во која ги претставуваме домашните транспортни фирми (кои воедно се и членки на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и имаат активна соработка со нашата најстара транспортна асоцијација) да ги запрашаме и за состојбите во македонскиот патен транспорт во актуелниот момент, т. е. за проблемите во работењето.

– Како и во секоја работа, и овде, кај нас во транспортот, имало, има и



ке има проблеми. Најголеми проблеми со кои се соочуваме како компанија се транспортните дозволи што речиси никогаш ги немаме на располагање онолку колку што ни се потребни според обезбедената работа. Државата

Покрај тоа, транспортниот пазар има голема конкуренција и од фирмите на кои транспортот не им е главна дејност.

Огроман проблем во последниве години се и мигрантите, кои влегуваат во возилата и ни создаваат големи тешкотии

Ни проблемите во транспортот со дозволи, мигрантите, конкуренцијата не се пречка за радовишкиот превозник да планира натамошен успешен развој на својата компанија

и надлежните органи можеби треба да работат и да се ангажираат во рамките на своите надлежности за добивање на поголем број транспортни дозволи, а пред сè на оние највредните, ЦЕМТ-дозволите.

и трошоци во работењето. Навистина сме немоќни и нема како да се заштитиме од оваа инвазија на мигранти по патиштата, на границите и по пристаништата поради што мора да плаќаме казни, а неретко следуваат и заплени на возилата, проблеми за возачите и слично – вели Мицев, кој и покрај сето ова, е оптимист за иднината на својата транспортна компанија и планира нејзин натамошен развој.

– Во наредниот период планираме освојување на нови пазари, но тоа е во тесна корелација со обезбедувањето на ЦЕМТ-дозволите. Доколку има промена во распределбата на бројот на дозволи, како кај ЦЕМТ-овите, така и кај обичните транспортни дозволи, сигурно е дека ќе набавиме и нови возила што значи дека ќе го зголемиме обемот на своето работење, па согласно со тоа очекуваме и нови деловни успеси во годините што следуваат – потенцира на крајот на оваа транспортна историја Зоран Мицев, првиот човек на радовишката транспортна компанија „Зиго Шпед“.

Ј.Б.



Царина вовече нов начин за утврдување на царинската вредност при увоз на употребувани моторни возила



ПРОЦЕНКА СО КОРИСТЕЊЕ НА ЕЛЕКТРОНСКИОТ КАТАЛОГ

При поднесување на царинска декларација за увоз на употребувани моторни возила нема да се наплаќа надоместок за пребарување во електронскиот каталог

Царинска управа на Република Македонија започна со нов начин на утврдување на царинската вредност при увоз на употребувани патнички, комбинирани и лесно доставни товарни возила и мотоцикли. Проценката на вредноста на употребуваните моторни возила се врши со користење на електронскиот каталог SchwackeNet, а не како досега со каталози во хартиена форма од постар датум. Царинењето на употребуваните моторни возила и понатаму ќе се врши по месна надлежност во царинските испостави, кои се определени за увозно царинење

на моторни возила, и тоа во: Царинарница Скопје (ЦИ Скопје 1, ЦИ Скопје 2, ЦИ Скопје 3, ЦИ Блаце и ЦИ Тетово), во Царинарница Куманово (ЦИ Куманово и ЦИ Деве Баир), во Царинарница Штип (ЦИ Штип, ЦИ Делчево и ЦИ Велес), во Царинарница Гевгелија (ЦИ Гевгелија, ЦИ Кавадарци, ЦИ Струмица и ЦИ Ново Село) и во Царинарница Битола (ЦИ Битола, ЦИ Меситлија, ЦИ Прилеп, ЦИ Охрид и ЦИ Струга).

Пребарувањето во електронскиот каталог ќе се врши од страна на царински службеник во секоја од наведените царински испостави, одговорен за тоа,

а исклучиво врз основа на поднесената декларација за увозно царинење на употребувано моторно возило со внесување на бројот на шасија во системот. На овој начин, со воведување на овој електронски систем на пребарување по број на шасија, пребарувањето ќе биде брзо, едноставно и транспарентно, а истовремено и воедначено на целата територија, со што се исклучени какви било ненамерни грешки или субјективен



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

Дониран е нов систем за откривање на наркотици и експлозиви

Во насока на модернизација и користење на модерни технологии во секојдневното работење, Царинска управа на Република



Македонија со поддршка на Програмата за контрола на извозот и граничната безбедност (EXBS) при Амбасадата на САД, на крајот на мај годинава, пушти во употреба нов систем за откривање на наркотици и експлозиви. Покрај донацијата, EXBS-програмата обезбеди и обука за оператори на системот за 10 македонски царински службеници. Оваа помош претставува основа за зајакнување на капацитетите на Царинската управа во нејзините напори за спроведување на законите, заштита на општеството и граѓаните, како и спречување на криминалењето.

фактор при утврдувањето на вредноста на употребуваните моторни возила.

При поднесување царинска декларација за увоз на употребувани моторни возила нема да се наплаќа надоместок за пребарување во електронскиот каталог, односно ниту увозниците, ниту нивните застапници нема да поднесуваат барање за проценка на вредноста на употребуваните моторни возила и нема да подлежат на никакви трошоци поврзани со пребарувањето во електронскиот каталог, кои сега се на товар на Царинска управа на Република Македонија. Истовремено, престанува и досегашната обврска за задолжително фотографирање на секое употребувано моторно возило при неговото увозно царинење.

Царинска управа го промовираше концептот Овластен економски оператор

ОЕО ЗА ЗАБРЗУВАЊЕ НА ЦАРИНСКИТЕ ПОСТАПКИ И НА ДВИЖЕЊЕТО НА СТОКИТЕ ПРЕКУ ГРАНИЦИТЕ

Олеснување и забрзување на трговијата, промовирање на извозот и на вкупниот економски раст, како и зголемување на кредитбилноста на фирмите во меѓународни рамки треба да се овозможат од концептот на Овластен економски оператор (ОЕО) што неодамна беше промовиран од Царинска управа на Република Македонија во соработка со Проектот за УСАИД за регионален економски раст (USAID Regional Economic Growth Project – REG). Притоа, како што беше речено на промоцијата, оваа новина во царинското работење ќе значи забрзување на царинските постапки и на движењето на стоките преку границите во регионот зашто статусот на ОЕО е меѓународно признаена марка за квалитет, која укажува на тоа дека економските оператори во Република Македонија: производителите, извозниците, увозниците, шпедитерите и транспортерите во меѓународниот синџир на снабдување, се безбедни и сигурни и дека нивните царински контроли и процедури се ефикасни и усогласени. – Стекнувањето на статусот Овластен економски оператор претставува сертифицирање на трговското друштво како сигурен и безбеден партнер на Царинската управа и сигурен и безбеден партнер во меѓународниот и регионалниот синџир на снабдување. Штом станете ОЕО, во меѓународната заедница ќе бидете препознатливи како кредитбилен бизнис партнер – истакна Ширет Елези, заменик-министер за финансии.

Директорот на Царинска управа на РМ, Гоко Танасоски, нагласи дека секоја држава настојува да го воведо концептот на ОЕО зашто тоа подразбира сигурност на пратките и нивно забрзување, како и гаранција дека стоките ќе стигнат на одреденото место во точно утврденото време. – ОЕО е додадената вредност што ја прави меѓународната трговија побрза, побезбедна и поефикасна – подвлече Танасоски и посочи дека ОЕО е клучна активност што е предвидена во Повеќегодишниот акциски план за регио-



Со ОЕО, економските оператори во Република Македонија (производители, извозници, увозници, шпедитери и транспортери) се безбедни и сигурни и нивните царински контроли и процедури се ефикасни и усогласени

нална економска интеграција на земјите од Западен Балкан, усвоен на Самитот во Трст. Затоа, Царинската управа ги охрабрува македонските компании да се здобијат со статус на Овластен економски оператор, со цел да можат да се вклучат во регионалните синџири на снабдување во рамките на ЦЕФТА и да ги искористат придобивките и поволностите со можноста за заемно признавање на одобрените статус што ни претстои.

Директорот на канцеларијата за развој УСАИД Македонија, Едвард Гонзалес, во своето обраќање ја поздрави заложбата на Царинската управа за промовирање на концептот ОЕО и ја истакна неговата важност, како и поволностите и олеснувањата кои

овој статус ги овозможува. Овој промотивен настан е прв од активностите што Царинска управа на Република Македонија планира да ги спроведе до крајот на годинава и претставува исклучителна можност за градење на партнерски односи помеѓу носителите на политиките: Владата, Министерството за финансии, Царинската управа и претставниците на приватниот сектор што учествуваат во царинското работење и логистичкиот бизнис. Со цел промовирање и користење на статусот на ОЕО во регионални и глобални рамки, Царинската управа, со поддршка на Проектот на УСАИД за регионален економски раст и во следниот период ќе организира вакви настани насочени кон запознавање на деловната заедница со концептот на ОЕО.



Најава од Град Скопје со реализација до крајот на годинава



СКОПСКИОТ ЈАВЕН ПРЕВОЗ ЌЕ ДОБИЕ 40 НОВИ ЕКО-АВТОБУСИ НА ГАС

Новите автобуси ќе бидат дел од возниот парк на ЈСП „Скопје“, а за нивната набавка ќе се обезбеди кредит од ЕБРД, во висина од 10 милиони евра

Град Скопје започна постапка за набавка на 40 нови еко-автобуси на гас, кои ќе бидат дел од возниот парк на Јавното сообраќајно претпријатие „Скопје“, носителот на јавниот превоз во главниот град. Тендерот за оваа набавка ќе биде распишан наесен, а како што најави градоначалникот на Град Скопје, Петре Шилегов, договорите за новите автобуси треба да се потпишат до крајот на годинава. За таа цел, веќе е започната постапка за добивање кредит од Европската банка за обнова и развој во висина од 10 милиони евра, со еден отсто камата, три години грејс-период и седум години отплата, а за

кое задолжување ќе биде обезбедена и државна гаранција.

Како што посочи градоначалникот Шилегов, новите еколошки автобуси наесен со консултант од ЕБРД ќе го распишат тендерот за набавка и ќе го променат јавниот транспорт во градот зашто нема да ја загадуваат животната средина, а ќе донесат и други бенефити.

– Наша цел е две третини да бидат зглобни нископодни автобуси. Скопје заслужува најмодерни технолошки решенија. Новите автобуси ќе трошат двојно помалку, а најголема предност е што емитуваат значително помалку ПМ 10

честички во амбиенталниот воздух. Дури за 90 проценти, емисијата на штетни гасови е помала од таа на дизел-автобусите – додаде Шилегов, кој нагласи дека ова е само почетокот на решавањето на деценискиот проблем со јавниот транспорт во Скопје кое ќе биде современа европска метропола. – Еден зглобен автобус, ќе може да пренесе 150 патници, а 82 патници е капацитетот на скапо платените кинески дизел-автобуси кои се расипуваат и не ги задоволуваат потребите на граѓаните. Во оперативна употреба, кога ќе се пушти автобусот на гас, на дневна основа ќе имаме заштеда на оперативни трошоци меѓу 55 и 60 евра од еден автобус. Значи годишно еден автобус ќе заштедува за ЈСП околу 40.000 евра. Нашите очекувања се дека годишната заштеда на трошоците на ЈСП ќе биде меѓу 700.000 и 900.000 евра – истакна Шилегов.

Како подготовка за воведување на еко-автобусите во јавниот градски превоз, Град Скопје договори пробно и бесплатно користење на три автобуси на гас и еден на струја од различни производители, кои се вклучени во редовните линии на ЈСП „Скопје“, со цел скопјани и самите да се уверат во нивните превозни, еколошки и економични предности. Инаку, како што посочи градоначалникот Шилегов, во трансформацијата на јавниот превоз во Скопје, каде што ќе бидат вклучени и приватните превозници, се предвидени и субвенции за набавка на нови еколошки автобуси, како и адаптација на постојните на еколошки гас.

Ј. С. Б.



Форум на Машинскиот факултет на тема „Намалување на загадувањето на воздухот со електромобилност“



НАСКОРО 30 НОВИ НАПОЈУВАЧИ ЗА ДА СЕ ЗГОЛЕМИ БРОЈОТ НА ЕЛЕКТРИЧНИ ВОЗИЛА ВО СКОПЈЕ

Користењето на овие напојувачи на струја во почетокот ќе биде бесплатно, како и паркирањето на местата означени за тоа, што е дел од стимулативните мерки за поголема набавка на електрични возила во градот

Со цел стимулирање на граѓаните да купуваат електрични автомобили, во Скопје наскоро ќе се постават 30 нови напојувачи за струја на овие возила, чие користење во почетокот ќе биде бесплатно. Ова, меѓудругото, гонајави градоначалникот на Град Скопје, Петре Шилегов, кој во јуни учествуваше на форумот што го организираше Машинскиот факултет на тема „Намалување на загадувањето на воздухот со електромобилност“.

– Споредено со другите поголеми градови во Европа, Скопје има значително помалку електрични автомобили. Иако постојат повеќе поволности за користење електрични автомобили, за жал, сè уште сме далеку од европскиот просек – истакна Шилегов, кој додаде дека Град Скопје работи на стимулирање на граѓаните да купуваат електрични автомобили преку обезбедување просторни услови за напојување на возилата со струја, како и дека дополнително е обезбедено бесплатно паркирање на местата означени за напојување на електрични автомобили додека се приклучени.

– Електромобилноста не подразбира само користење електрични автомобили туку и електричен јавен превоз. Низ Скопје во претходните месеци вози електричен

автобус, направен согласно со последните технолошки трендови во оваа индустрија. Станува збор за енергетски ефикасен автобус, кој троши минимално количество електрична енергија и е опремен со систем за брзо полнење. Најголемата предност е во тоа што воопшто нема емисија на издувни гасови кои го загадуваат воздухот. Автобусот ќе сообраќа пробно низ Скопје шест месеци, а претставува одлично искуство за модернизацијата на јавниот градски превоз – нагласи Шилегов, кој потсети и дека возниот парк на Град Скопје освен електричен автомобил, вбројува

и електрични скутери и велосипеди кои градската администрација редовно ги користи затоа што електричните возила не генерираат CO₂ и други штетни гасови споредено со конвенционалните возила со погон на фосилни горива.

Како што беше посочено на форумот, придобивките од користењето електрични возила се многубројни бидејќи тие се многу потивки во однос на возилата со мотори на внатрешно согорување. Покрај тоа, со нивното користење се намалува бучавата во урбаните средини, се намалува загадувањето на почвата и водата со нафта и разни видови масла што не е случај при користењето на конвенционалните возила со мотори со внатрешно согорување.

J. C. B.

До крајот на летото

ЈСП-Турс со еднодневни излетнички тури до манастирите низ Македонија

ЈСП Турс, фирмата ќерка на ЈСП „Скопје“ која врши туристички превоз, до крајот на летото, секоја недела ќе организира 12 еднодневни излетнички тури до поголемите манастири низ Македонија. Турите ќе се реализираат со водич, со високотуристички автобус, а од ЈСП-Турс посочуваат дека покрај превоз, постои и можност за ноќевање во манастирските конаци. Цената на билетите за еднодневните тури е различна, а може да се купат и блок-билети за сите 12 излети по цена од 3.000 денари.

Со секој билет се добива и џебен водич за манастирите со сите побитни информации за манастирскиот локалитет.



ИРУ со укажување до европарламентарците



ЌОР-СОКАКОТ ЗА ПАКЕТОТ НА МОБИЛНОСТ 1 ЌЕ Ѐ НАШТЕТИ НА ЕВРОПСКАТА ЕКОНОМИЈА

Членовите на Европскиот парламент, во два наврати, во јуни и на почетокот на јули не изнајдоа компромис за правилата за патен транспорт на ЕУ, за кои сега има разни толкувања, а за кои од ИРУ посочуваат дека мора да се постигнат договори на ниво на Унијата

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ е загрижена поради тоа што Европскиот парламент не изнајде компромис за клучните регулативи за патен транспорт на ЕУ вклучени во Пакетот за мобилност 1. Европратениците во два наврати одбија три предлози за работниците на времена

работа во странство, за правилата за возење и одмор, како и за пристап до професијата и до пазарот на патниот транспорт. По првото гласање на 14-ти јуни, европратениците имаа втора шанса и на самиот почеток на јули да изнајдат договори, но излегоа со неизбалансиран извештаи, кои покажаа ограничена подготвеност да најдат компромис на овие

прашања. Со тоа е пропуштена можноста да се обезбеди балансирана и практична рамка за понатамошни преговори со Европскиот совет и Европската комисија, можност каде што Европскиот парламент би можел да ја постави сцената за разрешување на споменатите прашања. Сега дискусиите се враќаат на почетокот и охрабрувањето да се најдат решенија за време на овој законски мандат на ЕП се многу ограничени. -Европскиот парламент изгуби драгоцено време. Можеби ќе бидат потребни години за да се најдат практични решенија и транспортната индустрија треба да остане со крпеницата на националните правила. Сега е време да се преиспита целта на Пакетот за мобилност 1 и амбициите што ги има Европската комисија до крајот на мандатот – вели Матијас Медге, кој ја предводеше работата на ИРУ во Брисел. Додека извештаите од ЕП се пренесат назад до Комитетот за транспорт ТРАН на ЕУ за преправки, од ИРУ велат дека ќе го продолжат европскиот дијалог со сите засегнати страни за да го најдат најефикасното и фер решение за иднината на патниот сообраќај

– Одлуките на ЕП беа далеку од совршени, но не можеме да се откажеме поради хаотичниот микс на многубројните толкувања за правилата на патниот транспорт – вели Матијас Медге, генералниот делегат на ИРУ во Брисел. Меѓуинституционалните разговори треба да започнат



брзо и да напредуваат. Потребни се итни решенија на ниво на ЕУ. Дебатата мора да се фокусира на практични и применливи правила – додава Медге.

Со 70 % од товарот транспортиран по пат и проектираниот раст од 60 % на товарниот обем до 2050 година, заедно со порастот на патничкиот превоз од 42 % во истиот период, неуспехот на ЕУ да го реши управувањето со патниот транспорт предизвика значителни економски трошоци. Јунската пленарна седница на ЕП ги отфрли клучните одлуки на Комисијата за транспорт – ТРАН поради несогласување помеѓу европарламентарците и земјите членки на ЕУ. Пристапот кон професијата, пристапот кон пазарот на превоз на стока, како и времето за возење и за одмор сè уште се разгледуваат. Исто така, не успеа воведувањето на посебен закон за примена на апликација за објавување на работничките правила во патниот сообраќај. Во правилата за возење и време за одмор, не беа земени предвид некои претходни, корисни преговори за безбедноста на патиштата, за деловните и за возачките интереси.



На ова, од ИРУ истакнаа дека жалат што не се спроведоа овие значајни промени во патничкиот транспорт, поради агендата која е премногу фокусирана на товарниот транспорт. Истовремено укажаа дека можноста да се препознае специфичната природа на автобуските превозници мора да се негува, вклучувајќи ги правилата за работниците кои се на привремена работа во странство и времето за возење и одмор за шоферите во автобускиот туризам. Напредокот е постигнат во секторот за европски автобуски туризам со воведување на наменски дерогации со кои возачите не смеат да бидат загрозувани. Од ИРУ најавија дека ќе продолжи дискусијата со европарламентарците и другите европски институции за да ги рефокусира кон клучните прашања, како што е воведувањето на референтниот период од четири недели, потоа можноста да се приложи компензација на дневен, намален и редовен неделен одмор и отстранување на обврската за возачите да чуваат документи во возилата за 56-дневен период. J. C. B.

Пред јунското гласање за Пакетот за мобилност 1

ИРУ ги повика членовите на ЕП на претпазливост

ИРУ од канцеларијата во Брисел се обрати до сите членови на Европскиот парламент пред гласањето за Пакетот за мобилност 1 на 12 јуни:

– Почитувани членови на Европскиот парламент, гласањето во Комисијата за транспорт на 4-ти јуни е важна пресвртница за европскиот патен транспорт. Потребна е цврста одлука за започнување преговори. ИРУ, како организација за патен транспорт, повикува на правила кои обезбедуваат безбедни и ефикасни логистички операции и патнички услуги. Затоа, правилата за возење и за време за одмор мора да бидат апсолутно одвоени од пазарните и од другите социјални прашања. Предложениот текст е силен сигнал до Советот дека решението на ниво на ЕУ мора да биде приоритет над индивидуалните активности што моментално се преземаат од страна на земјите членки на ЕУ. Дебатата мора да се сконцентрира на практични и спроведувачки правила, а предложената одлука е добра почетна точка за тригодишни преговори.

Тактиката на заплашување и злоупотребата на аргументите за безбедност на патиштата не ја подобруваат ситуацијата за возачите туку ја прават полоша. Стотици илјади работни места за возачи моментално се непополнети. ИРУ е решен да ги подобри условите за возачите за да осигураме дека ќе го решиме овој критичен недостаток за индустријата и за европската економија.

Со 250 – 300 милиони годишни операции со во-зила во ЕУ, помалата флексибилност за времето на возење, всушност, ќе ги спречи возачите во активниот транзит, во прекуграничниот и во меѓународниот транспорт да се вратат кај своите семејства.

Еве еден пример: Италијански превозник пренесува италијанско вино и пармезан сирење во Софија, Букурешт или Копенхаген. Со цел да се врати во матичната земја, кружното патување може да потрае околу три недели. Помалку флексибилност би значело дека возачите ќе бидат принудени да се одморат надвор од нивното возило, иако сега и во блиска иднина нема доволно безбедни и сигурни паркинг-места за одмор. Значи каде да одиме и што да правиме со камионот за да го спроведеме редовниот одмор надвор

од возилото? Резултатот ќе биде поголем стрес и полоши работни услови за возачите. Реален референтен период од четири недели, вклучувајќи и три недели активност е единственото решение што може да се спроведе и практично да се обезбеди една недела или да се направи соодветен одмор пред крајот на четвртата недела. Затоа, ги молиме преговарачите да ја преиспитаат оваа опција.

ИРУ ги повторува своите главни позиции за правилата за возење и одмор:

– **Безбедност на патот:** Претходното воведување на паметниот тахограф, употребата на e-CMR и подобрата соработка и размена на информации меѓу земјите членки ќе ја подобрат безбедноста на патиштата и спроведливоста на правилата.

– **Рамнотежа помеѓу работата и животот на возачите:** ТРАН-компромисите ја подобруваат благосостојбата на возачите и рамнотежата помеѓу работата и животот, со воведување на можност – возачите да се вратат дома. Предлогот за исклучително проширување на времето за возење за два часа им помага на возачите и операторите да се вратат на крајот од работната недела. Овој предлог покажува силен сигнал кон создавање на посигурни и побезбедни паркинзи низ цела Европа.

– **Признавање на специфичностите на автобускиот превоз:** Предлогот нуди многу подобро сценарио за секторот за туризам, препознавајќи ги неговите потреби. Ова ќе придонесе Европа да се задржи како водечка глобална туристичка дестинација, истовремено придонесувајќи за безбедноста на патиштата.

– **Автоматизација:** Мора да погледнеме во иднината и да бидеме свесни за фактот дека автоматизацијата ќе ја револуционизира иднината на мобилноста и правилата за возење и време за одмор ќе мора да бидат приспособени на иновациите.

ИРУ ги повикува сите европатреници да ги поддржат донесените одлуки на ТРАН од 4-ти јуни за да започнат преговори за остварливи и фер-решенија во индустријата за патен транспорт. Секое понатамошно губење на време ќе ги направи работите на европските патишта и работните услови за возачите уште полоши.



Патниот транспорт низ очите на еден скејтбордер



КУЛИАУ ЈА ИЗВОЗЕ ЕТАПАТА КИЕВ – БУКУРЕШТ – АТИНА

Од Киев, преку Букурешт до Атина е новата етапа што ја извозе Дејвид Кулиау, филмскиот продуцент, скејтбордер и раскажувач, кој на 27 март тргна од Женева на патување низ 18 земји на Европа, Азија и Блискиот Исток, а во рамките на кампањата „Ние го сакаме патот“, со која ИРУ ја одбележува 70-годишнината од своето постоење. Во Киев, тој го посети Центарот за обука на Здружението на меѓународни патни превозници на Украина – АСМАП и од возачите на обуката таму, дозна дека најголемите предизвици со кои се соочуваат се оние кога нивните камиони не се движат, т. е. за време на одмор. Ова е вака зашто постои недостиг од паркинзи, со објекти со тушеви и ресторани, а некаде нема ни тоалети! Истото му го посочуваат и во RAPID, една од најголемите транспортни компании во земјата. Наспроти тоа, модерниот простор за одмор, изграден од АСМАП, во предградијата на Киев, ги исполнува сите ИРУ препораки за удобност и безбедност на возачите и е совршено место за одмор преку ноќ, за храна и за хигиена во чиста и заштитена средина. Ова само потврдува дека безбедното и сигурно паркирање е важно прашање за возачите низ цела Европа и игра голема улога во овозможувањето напредок на транспортната индустрија.

– ИРУ и партнерите моментално се здружуваат за да развијат универзален стандард за побезбедни, посигурни и поудобни услови за возачите како норма во Европа и пошироко. Она што сега ни треба е заеднички напор од јавниот и од приватниот сектор за да се обезбедат посигурни и побезбедни паркинзи што се во согласност со добро дефинирани стандарди – вели Матиас Медге, генералниот делегат на ИРУ во Брисел.

Во романскиот главен град Букурешт, Кулиау имаше средба со Георге

Власе, кој веќе 24 години успешно ја води Vlase Spedition, огромната транспортна компанија со флота од 150 камиони, а кој во исто време вози некои од своите камиони. За него, Кулиау вели дека е повеќе ексцентричен интелектуалец, кој понекогаш носи и смокинг зад воланот, и кој со портрети и поезија од историски ликови на Романија, ги украсува своите



камиони. Власе реагира за малиот број млади, кои имаат интерес да влезат во оваа професија, а го поздравува градењето на сè повеќе модерни патишта и напорите за исполнување на стандардите на ЕУ во областа на патниот транспорт.

– Технологијата е поставена да ги трансформира работните места во патниот сообраќај, но новите регрути нема да станат излишни и треба да се охрабруваат да се приклучат, со цел да се одговори на тековниот недостиг од возачи. Младите што влегуваат во професијата

сега се соочуваат со различни предизвици во кариерата и на секторот му треба јасна визија за иднината на човечките ресурси за да се осигура дека таа е погодна за новите дигитални предизвици. Ова е возбудиливо време за кариера во патниот сообраќај и уште поважно е индустријата да работи заедно за да ја зајакне оваа перцепција – вели Хугел Јенс, сениор советник за стоков транспорт во (СТМ), Одржлив развој, застапување.

Во Катерини, Грција, Кулиау ја посети транспортната компанија Savvidis Transport International, која има 15 камиони, што е мала флота според европските стандарди, но овде се смета за голема бидејќи другите немаат повеќе од два камиони. Кулиау го наведе големиот потенцијал на Грција, со пристаништа како Пиреја, едно од најголемите на Медитеранот, а заедно со туризмот, транспортот како една од двете најголеми индустрии, поради стратешката позиција на Грција во Европа. Сепак, тој нагласи дека поради економската криза и банкротот се запрени инвестициите, отежнато е кредитирањето, зголемени се регулаторните оптоварувања, што е лошо во услови кога, за разлика од многу од соседните земји, нејзината патна инфраструктура, автопатиштата и областите за одмор се модерни. Сепак, Грција веќе направи напредок со е-CMR дигиталниот товарен лист.

– Грција го презеде водството на овој план во минатата година, кога беше домаќин на пилот-проектот и дводневниот настан во Солун, кој се фокусираше на дигитализацијата и новиот бран на технологија во логистичките операции што ја преобликуваат индустријата. Дигиталните транспортни операции ја обезбедуваат виталната инфраструктура за многу од трансформативните технологии во мобилноста, кои ветуваат дека ќе го реобликуваат начинот на кој луѓето и стоките се движат низ целата планета. Е-CMR е дел од оваа стратешка основа за приближување на револуцијата во транспортот – истакна Борис Бланш, директор на ИРУ, кој ги повика лидерите во транспортната индустрија да дојдат на Светскиот конгрес на ИРУ во Оман, на 6 ноември, каде што ќе се дебатира на темата „Иновации во движење“.

Токму таму, Дејвид Кулиау ќе го има финалето на своето неколкумесечно патување, за кое своите стории ги раскажува на блог посветен на патувањето, при што пренесува и изјави, мислења, искуства и импресии за разни аспекти во транспортот, и тоа од претставници на ИРУ, од превозници, возачи на разни типови еколошки возила... Низ своите разговори со нив, Кулиау потенцира дека љубовта кон патувањето е сржта и есенцијата на нивната желба да се занимаваат со транспортната дејност.

Покрај ексклузивните примероци на товарни возила

МАН ИМПОРТЕР МАКЕДОНИЈА ПЛАСИРА И НАЈНОВИ ТИПОВИ АВТОБУСИ НА МАКЕДОНСКИОТ ПАЗАР



Компанијата МАН Импортер Македонија, која активно датира од 1992 година и е ексклузивен увозник на комерцијални возила од светски познатиот производител MAN Truck&Bus AG од Минхен, го зголемува обемот на работа со претставување на неверојатни два модели МАН автобуси на македонскиот пазар. Станува збор за MAN Lion's City и MAN Lion's Coach, при што првиот беше вклучен во јавниот градски автобуски превоз во Скопје, а вториот, наскоро, ќе може да ги покаже и докаже своите високи квалитети и можности во туристичките патувања.

Нови и половни автобуси на МАН, од кои дел заедно со ексклузивни примероци на товарни возила, можеше да се видат и на неодамна одржаниот традиционален 8 „Ден на отворени врати“ на компанијата, кој предизвика нагласено интересирање кај околу 700 посетители. Притоа, беа прикажани најновите технолошки иновации на МАН и во автобускиот сегмент, при што со посебен акцент беше претставен импозантниот и еколошки (на природен гас) градски автобус MAN Lion's City, кој е осма генерација CNG MAN автобус и е најзастапен автобус на природен гас кај европските јавни градски превозници, носител на ознаката „Син ангел“ во Германија и на признанието еко-автобус за 2016 година во Европа. Тој тогаш му

беше предаден на Град Скопје, на пробно користење во ЈСП „Скопје“ за потоа да замине и да ги покаже своите извонредни можности на скопските улици. Деновиве, од компанијата добивме најава дека и на нашиот пазар пристигнува MAN Lion's Coach, кој е технолошки новитет во сферата на автобуската индустрија, добитник на дизајнерска награда за 2018 година, а е наменет за туристички патувања и кој секако ќе предизвика внимание освен кај домашните автобуски превозници, и кај патувачката популација во земјата.

на туристичкиот автобуски превоз на патници – вели Александар Гочевски, менаџер за продажба на автобуси во МАН Импортер Македонија.

МАН Импортер Македонија врши продажба на нови и половни автобуси од гамата на МАН, Неоплан и Отокар. На овој пазар се пласираат квалитетни половни и нови автобуси од секаков вид на изведба: градски, приградски и туристички, како и минибусови. Според официјалните податоци, просекот на старост на автобусите во Македонија не

Со вклучувањето во скопскиот градски превоз на еколошкиот градски автобус MAN Lion City и со пласманот на туристичкиот MAN Lion's Coach, инаку и двата носители на меѓународни признанија, МАН Импортер Македонија најавува освојување на македонскиот пазар, во делот за превоз на патници

– Главна задача, која како лидери нескромно си ја поставуваме да ја оствариме, е да ја промениме перцепцијата за набавка на нови автобуси бидејќи со остварувањето на таа цел ќе има задоволни купувачи и корисници на нашите возила. Со двата модели на нови автобуси што ги довезовме, ова и се случува на македонскиот транспортен пазар како во делот на градскиот, така и во делот

е понов од 2001 година што доведува до потребата од поквалитетен пласман на понови возила, со цел подобрување на патничкиот транспорт во земјата. Токму затоа, радува податокот дека еден македонски автобуски превозник веќе покажал интерес за MAN Lion's Coach, најиновативниот и технолошки најнапредниот туристички автобус во својата класа за што потврда е и наградата за дизајн на годината за 2018 година. Моделот R07, кој наскоро ќе пристигне во Македонија и за кој евидентно има интерес овде, се карактеризира со намалена воздушна отпорност во однос на неговиот претходник за 20 %, со што придонесува да биде најекономичен во конкуренцијата.

Целта на МАН Импортер Македонија, како што нагласуваат во компанијата, е да го зголеми нивото на продадени автобуси во наредните години, како и да им обезбеди на купувачите двегодишна гаранција за нив, индивидуални решенија за финансирање, севкупна сервисна поддршка и оригинални резервни делови, сè со цел што подолго и поуспешно користење на автобусите.

Ј.Б.



Меѓународна конференција на тема „Безбедност на патиштата“ одржана во Скопје



МАКЕДОНИЈА Е МЕЃУ ПЕТТЕ ЕВРОПСКИ ЗЕМЈИ СО НАЈЦРН СООБРАЌАЕН БИЛАНС!

До крајот на годинава, работна група ќе даде конкретен предлог за формирање на Агенција за управување со безбедноста во сообраќајот во Македонија

Со над седум жртви на секои 100.000 жители, Македонија е на дното на европската листа за безбедност во сообраќајот на патиштата, на која просекот во ЕУ е 5,2 жртви на истиот број на жители. Ваквиот црн биланс ја сместува нашата земја во последните пет од вкупно 32 земји во Европа, според безбедноста во сообраќајот. Ова, меѓу другото, беше посочено на Меѓународната конференција на тема „Безбедност на патиштата“ што се одржа во Скопје во почетокот на јуни. При тоа, генералната оценка на учесниците беше дека за да се зголеми безбедноста во сообраќајот потребна е рехабилитација на постојните патишта и подигнување на повисоко ниво при проектирањето на новите, поголема совесност кај возачите и поголема контрола и казни од страна на надлежните институции.

– Безбедноста на патиштата е комплексен проблем каде што се бара мулти-секторски пристап и неопходност од поставување на механизми за ефикасно и ефективно управување, координација и одржливо финансирање на системот за безбедност. Многу е важно е да се мобилизираат и да се подготват сите клучни институции и секоја од нив да преземе соодветни активности во својот делокруг на

работа. Во таква насока, се јави потребата да се формира една водечка институција односно Извршно тело, кое ќе има крајна одговорност и задача за подобрување на безбедноста и намалување на бројот на жртви на патиштата во Република Македонија – истакна министерот за транспорт и врски Горан Сугарески, информирајќи дека веќе е формирана работна група, која до крајот на 2018 година ќе даде конкретен предлог за формирање на Агенција за управување со безбедноста во сообраќајот во Македонија.

Заменик министерот за внатрешни работи, Агим Нухиу изјави дека МВР презема сет-безбедносни мерки и во координација со другите институции работи на зголемување на безбедноста во сообраќајот.

Директорот на ЈП за државни патишта, Зоран Китанов наведе дека во рамките на претпријатието се формирани секторски одделенија кои ќе работат исклучиво на квалитетни проекти во патната инфраструктура заради подигнување на безбедноста на патиштата, а најави и дека е во план следната година целиот патен дел од Коридорот 10 да биде покриен со камери.

Ј. С. Б.

Шилегов: „Приоритет се пешаците, велосипедистите и јавниот превоз“

Учествувајќи на панел-дискусијата на Конференцијата, скопскиот градоначалник Петре Шилегов истакна дека во главниот град приоритет секогаш ќе бидат пешаците, велосипедистите и јавниот превоз.

– Секоја нова улица или булевар во Скопје ќе бидат градени со задолжителни пешачки и велосипедски патеки. Затоа, проектите кои ги започна новата градска администрација имаат издвоени простори за ранливите категории во сообраќајот – рече Шилегов и најави дека планот на Град Скопје е да го следи примерот на

останатите европски градови и да донесе стратегија за унапредување на безбедноста во сообраќајот за период од пет години. Инаку, дополнителен проблем во Скопје е и тој што општините и градот немаат своја сообраќајна полиција и зависат од расположливоста на МВР, а Шилегов посочи и дека околу 10 километри должина на тротоари во градот, кои некогаш беа окупирани од непрописно паркирани возила, сега се ослободени за користење на ранливите категории во сообраќајот.

РСБСП предупредува и советува



ГРИЖЕТЕ СЕ ЗА СОПСТВЕНИОТ, НО И ЗА ЖИВОТОТ И БЕЗБЕДНОСТА НА ДРУГИТЕ!

Сообраќајните незгоди се наше секојдневие поради што РСБСП уште еднаш потсетува за најчестите грешки на возачите во сообраќајот

Почитувањето на правилата и прописите во сообраќајот се обврска, како за младите, така и за поистакнатите возачи, но многу често тие се обидуваат да ги заобиколат или да ги занемарат. Бидејќи сообраќајните незгоди се наше секојдневие, Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) уште еднаш потсетува за најчестите грешки на возачите во сообраќајот:

Брзо возење – Најчесто го практикуваат помладите возачи, но токму тие се и најкритичната група бидејќи немаат доволно искуство и не реагираат доволно брзо во критични ситуации. Како резултат на брзото возење, во 2017 година, во Република Македонија животот го загубиле 72 лица, а 1.254 се потешко повредени.

Небезбедно возење – Игнорирање на сообраќајните знаци, престројување без проверка на „мртвите агли“, пишување пораки, телефонирање, консумирање храна и други нелогични активности можат сериозно да ја загрозат безбедноста на учесниците во сообраќајот.

Непочитување на правилото за правенство на поминување – Овој голем прекршок спаѓа во групата изразени и чести престапи. Многу е важно секој возач да разбере дека почитувањето на сообраќајните правила не е право на избор и ниту еден изговор не е издржан.

Возење во поспана состојба – Предизвикува намалена концентрација, отсутност на сетилата и забавена моторика. Во таквите случаи, најдобро е да одморите, да повикате некој да дојде по вас, да нарачате такси или да искористите градски превоз. Така ќе ги зачувате вашиот живот и вашата безбедност.

Возење без паузи – Задолжително правете пауза на секои два часа и освежувајте се. Доколку по пат ве претекнало возило, а за тоа не сте биле свесни, тоа е знак дека ви опаднала концентрацијата и дека е време за одмор. Сепак, постои само една цел, а тоа е безбедно да стигнете на крајната дестинација.

Занемарување на активностите на останатите учесници во сообраќајот – Можете да бидете најсовесниот возач и повторно да дојдете во ситуација вашата безбедност да биде загрозена поради грешките на другите возачи. За да имате доволно време да изреагирате во критична ситуација важно е внимателно да ги следите возилата околу себе и да ги држите на прописно растојание.

Премногу луѓе или домашни миленици во возилото – И покрај тоа што не е дозволено со закон и не може сите да бидат врзани со појас, дополнителната бучава и турканиците во возилото ќе ве деконцентрираат во возењето. Бидете

внимателни и кога превезувате домашни миленици.

Лошо одржување на автомобилот – Секогаш е важна исправноста на сопирачките и амортизерите задолжени за безбедноста во кривини, потоа притисокот во гумите и дебелината на шарките бидејќи пневматиците се директна врска на возилото со патот. Секако, задолжително проверете го и нивото на масло и останатите течности во возилото.

Жртвување на сигурноста поради естетика – Немојте да ги жртвувате сигурносните елементи заради украсни делови. Подоброе е да возите неупадлив, но безбеден автомобил, отколку да се доведете во опасна ситуација. Ова посебно важи за младите возачи кои повеќе пари трошат на визуелно впечатливи елементи, кои се однесуваат само на естетиката на автомобилот, отколку на неговата безбедност.

Нетолеренција – На возачите кои не се снаоѓаат најдобро во сообраќајот треба да им се помогне бидејќи дополнителниот притисок ќе предизвика правење повеќе грешки.

РСБСП уште еднаш апелира до возачите:

– Немојте да брзате, немојте да се оптоварувате со „шминки“ и безвредни детали, планирајте на долги патеки, грижете се за вашата безбедност и за вашиот живот, грижете се и за безбедноста и за животите на луѓето околу вас. Ви благодариме што се грижите!

J. C.

Камаз Арктика

Камаз Арктика е руско амфибиско чудовиште кое може да работи на -60°C

ЗА ОСВОЈУВАЊЕ НА АРКТИЧКИТЕ ТЕРИТОРИИ

Додека едни гледаат фудбал, други се подготвуваат за освојување на најстудените предели на Русија

Пред четири години руската влада усвои програма за социјален и економски развој на арктичките територии на земјата за што е потребно возило кое ќе се справи со најсуровите климатски услови. Познат по екстремната издржливост на своите камиони, рускиот производител Камаз се зафати и со овој предизвик. Првиот прототип наречен Арктика веќе е направен

и е испратен на тестирање во крајните северни делови од Русија. Тој во основа не е камион туку амфибиско возило со зглобна конструкција.

Тоа значи дека предните тркала не му се вртат туку се управува со „прекршување“ на шасијата. Поставен е на големи тркала, кои можат да бидат со ширина од 700 или 1.000 mm. Клиренсот му изнесува 677

mm, носивоста 13 тони, а може да постигне максимална брзина од 50 километри на час. Предвидено е да се справи со најразличен терен: снег, мраз, вода, тундра и кал, ако се смилува сонцето. Но не е проблем и ако го нема, бидејќи е способен да работи на температури до -60°C . Зад кабината е сместен посебен модул развиен во соработка со московскиот политехнички универзитет, во кој посадата, во случај на потреба, може да престојува три дена, комплетно заштитена. Има сопствен генератор, а опремен е со кревети, туш-кабина, тоалет, кујна со микробранова печка, ладилник, телевизор, сателитски телефон, па дури и клима-уред и заштита од комарци и други инсекти.



Покрај овој 6x6 примерок со V8 мотор и мануелен менувач, Камаз подготвува уште едно возило во 8x8 конфигурација со нова кабина, 6-цилиндрен мотор и автоматски менувач

Scania



НОВИ ЕКОЛОШКИ РЕШЕНИЈА

Алкохолот како погонско гориво често се среќава кај бензинските автомобили, но инженерите на Scania успеаја да ги приспособат своите дизел-мотори за работа со него

Додека се чека на нивниот електричен камион, Scania претстави две нови решенија за еколошки транспорт. Првото е поинтересно, но наменето е само за земјите каде што биогоривата се присутни. Се работи за адаптација на 13-литарскиот камионски мотор од 410 KS, кој како погонско гориво користи биоетанол. Швеѓаните тврдат дека со неговата употреба количината на јаглерод диоксид во издувните гасови се намалува

за 90 отсто во споредба со класичните мотори. Вртежниот момент на овој агрегат е 2.150 Nm што е идентично како и кај неговата дизел-верзија. Истото важи и за потрошувачката на гориво. За да може да работи на алкохол направени се измени на системот за вбригување и цилиндрите со кои е зголемена компресијата. Истовремено е задржан и SCR-системот за прочистување на издувните гасови. Горивото што го користи е ED95, што е скоро чист етанол

со 5 % додадени мазира и адитиви за подобрување на запаливоста.

Истиот мотор беше основа и за решението за погон на компримиран природен гас. Претставен е во градежничката XT-серија, каде што се вградени осум 118-литарски CNG резервоари кои овозможуваат автономија од 500 km. Има вртежен момент од 2.000 Nm кој обезбедува скоро исти перформанси, при значително намалени оперативни трошоци. Тие се различни од земја до земја (во Македонија може да се смета на заштеди и до 50 %), додека емисијата на CO₂ е помала за 15 до 20 отсто. Исто така е важно и дека моторот со погон на гас работи потивко. Овој камион може да се добие во различни изведби: како кипер, миксер, со кран или друго. Scania во својата понуда го има и петцилиндричниот 9,3 литарски мотор со 280 и 340 KS со погон на овој енергенс кој единствен е реална алтернатива на дизелот.



За да може без проблем да одговори на потребите на градежниците, резервоарите за метан, кај CNG-верзијата на Scania XT, се поставени повисоко на шасијата и се заштитени

AirFlow Starship

ХИПЕРЕФИКАСЕН ВЛЕКАЧ

Shell и AirFlow Truck ги здружија силите во развојот на новиот хиперфикасен влекач

Звучи дека е чудо, но вистина е – петрохемискиот гигант Shell разви хиперфикасен влекач. За таа цел ги здружи силите со слабо познатата американска компанија AirFlow Truck, која во минатото веќе има развивано камиони со екстремна економичност. Целта им беше да создадат комбинација на влекач со полуприколката кој ќе има голема ефикасност и еколошки карактеристики, но со користење на постојните технички решенија. Затоа и шасијата е класична, челична, но сепак за помала тежина, дел од каросеријата е направен од карбон. Секако, најголемо внимание е посветено на аеродинамиката. Маската, всушност, е активна решетка која се отвора или затвора според потребите за довод на доволни количини воздух за ладење на моторот. Како и тркачките автомобили, овој влекач има бројни аеродинамични додатоци. Посебно се изразени бочните панели кои ги покриваат тркалата и спојлерите на задниот дел



AirFlow Starship е сосема функционален 6x2 влекач од американската класа 8 со 36 тони вкупна дозволена тежина

на полуприколката со кои се намалува турбуленцијата на воздухот зад неа.

За погон се користи Cummins X15 мотор со 6 цилиндри. Има работна зафатнина од 15 литри, а неговите 400 KS и 2.500 Nm се пренесуваат преку 18-степен Eaton автоматизиран менувач. На задната оска на влекачот е вграден електромотор

кој при сопирање или забавување работи како генератор. Акумулираната енергија која се чува во батерија од 48 V потоа се користи како испомош при забрзување или при возење на нагорнини. Интересен е и изборот на пневматиците – предните се со димензии 295/75 R22.5, а задните се 445/50 R22.5.



На покривот на полуприколката се вградени соларни колектори

Renault Trucks T-High Goleador



Цената на оваа специјална фудбалска верзија на Renault Trucks T-High во Русија е за 15 илјади евра поголема од основниот модел

ВО ИМЕ НА ФУДБАЛОТ!

Фудбалската треска не може да ги одмине ниту камионците. Предизвикани од светското првенство, руската филијала на Renault Trucks лансираше специјална серија на влекачот T-High со ознака

Goleador настаната како кованица од гол и тореадор. Ќе биде произведен во ограничена количина, на основа на топ-верзијата на знаменосецот на марката. Опремен е со најудобната кабина со сè

што е потребно за продуктивен и удобен престој на возачот, облагородено со малку царски раскош: кожни седишта со воздушно приспособување, полица која се трансформира во преграда за складирање, повеќе пространи фиоки, бројни режими на осветлување во зависност од времето во денот, далечински управувач на уредите во кабината и друго.

За погон на Renault Trucks T-High Goleador е задолжен економичниот DXi13 Euro V мотор со 480 коњски сили, автоматизиран Optidriver менувач со 12 степени и резервоар од 1.000 литри, а за безбедноста, на возачот му помага системот за сопирање во итни случаи.



Проценка на транспортни средства и недвижен имот



брзо



ефикасно



чесно



економично



законски

Mercedes-Benz Arocs 3253 L 8x4



ЦИНОВСКА ПРАВОСМУКАЛКА

Ова што го гледате не е обичен комунален камион – тоа е Mercedes-Benz Arocs како циновска правосмукалка

Случајните минувачи покрај зградата на регионалниот парламент на Баварија во Минхен која се реновира, имаат можност да бидат сведоци на нешто сосема невообичаено и неочекувано. Откако накратко ќе се затресе, големиот жолт камион, сличен на кој било друг наменет за комунални работи, започнува да рика како правосмукалка што во суштина и е, но многу поголема и помоќна со ист принцип на работа – да ги собира остатоците од градежните работи кои се во тек. На прв поглед не е јасно што прави оваа машина која со својот длабок и гласен здив ја привлекува љубопитноста. Тоа станува очигледно дури

кога ќе се погледне нејзиниот заден дел од каде што излегува цевката за вшмукување. Хидраулично контролираната носечка рака ја издига во висок лак директно до дупката веднаш до темелите на историското здание. Таму, еден и пол кат подолу, зад дебелиите сидови, градежните работници вршат ископ во подрумот на зградата за нови инсталации. Без ова високоинновативно специјално возило, нивната работа да го исфрлат целокупниот шут со рачни колички ќе биде макотрпна.

Ракувањето со оваа 32-тонска грдосија е едноставно, со помош на далечински команди. Со циркулација од 44.000 m³

воздух на час и максимален вакуум од малку помалку од 0,45 бари, оваа правосмукалка во својот контејнер од осум кубни метри собира сè – од големите црвени остатоци од тули до фините честички на разронетиот варовник од сидовите. Ваквите импресивни карактеристики ги обезбедуваат два специјални вентилатори кои се вртат со брзина до 4.100 вртежи во минута. Mercedes Arocs поседува специјални вратила и спојки наменети токму за ваква намена – приклучување на надворешни уреди. Пог-



Празнењето на контејнерот е компјутерски контролирано



За искористливоста на овој камион најдобро зборува фактот дека компанијата што го користи поседува пет вакви циновски правосмукалки

нот доаѓа од 530 коњски сили моќниот OM 471 мотор. Шасијата е 8x4 со три задни оски, од кои задната е управувана. Безбедноста во работата ја гарантираат: компјутерски контролираните странични хидраулични носачи кои автоматски го израмнуваат возилото, системот за заклучување на работната висина кој овозможува работа во тунели, сензорите за откривање на запаливи гасови во воздухот и друго.

Осма баварска октава



Серијата 8 на BMW, во последно време, е еден од најубавите модели на баварскиот производител

ИМА ЛИ ПОДОБРО МЕСТО ЗА ПРЕТСТАВУВАЊЕ НА НОВ ТОП-МОДЕЛ ОТКОЛКУ 24-ЧАСОВНАТА ТРКА ЛЕМАН?

BMW го знаеше одговорот на ова прашање и го искористи тркачкиот викенд за првото јавно појавување на новата серија 8. Неа лани како концепт ја видовме на Concorso d'Eleganza Villa d'Este и беше прашање колку од нејзините смели линии ќе бидат задржани и кај серискиот модел. Храброста сепак надвладаа и дизајнерите на BMW успеаја да се изборат за својот став. Така, ова купе во целиот свој сјај е олицетворение на бескомпромисната динамика и современиот луксуз што всушност, се и суштинските карактеристики на сите

модерни возила на BMW. Механиката е заедничка со сериите 5 и 7. Тоа значи дека во конструкцијата е употребено многу алуминиум, магнезиум и јаглородни влакна. На габаритите не е штедено – должината на новата серија 8 изнесува 4,84, а широчината 1,9 метри.

За почеток, BMW соопшти дека носител на гамата ќе биде M850i xDrive верзијата за која е наменет 4,4 литарски твин-турбо V8 мотор со 530 коњски сили. Помокен од досегашните агрегати, тој ќе го забрза ова купе до 100 километри на час за 3,7 секунди.

Колку и да звучи контратрендовите, BMW верувајќи во својата дизел-технологија сепак, се одлучи да понуди и 840d xDrive верзија на серијата 8. Нејзиниот трилитарски шестцилиндричен агрегат со 320 коњски сили е способен за забрзување до сто на час за 4,9 секунди, но просечно



Осумстепенит автоматски менувач, адаптивно потпирање, управувањето на сите четири тркала, активниот заден диференцијал, големиот централен дисплеј и мноштвото електроника се сериски



Измените во однос на концептот се благи, а цртите на купето се верно пренесени низ процесот кој често знае да ги убие основните идеи на дизајнот

троши околу 6 литри на 100 километри. Проширувањето на баварската гама во највисокиот дел од понудата ќе продолжи со кабриолет и вистинската M-верзија на серијата 8 со повеќе од 600 коњи, а извесно е и дека ќе биде понудена како Gran Coupe со четири врати. Продажбата на серијата 8 треба да започне наесен, најдоцна до ноември, со шестцифрена цена.

Во пресрет на летото



Peugeot 508 SW премиерно ќе биде изложен на салонот на автомобили во Париз, а продажбата ќе му започне неколку месеци подоцна.

PEUGEOT НИ ЈА ПРЕТСТАВИ КАРАВАНСКАТА ВЕРЗИЈА НА 508

Ниската линија на задниот дел од покривот успешно ја трансформираше радикалната лимузина во динамичен патен крстосувач. Должината му е зголемена за само 3 сантиметри, со што не се загрозени течните црти кои му даваат печат на овој модел. За 6 сантиметри е понизок од досегашната генерација, со што се обезбедени оптимални аеродинамични карактеристики. Визуелните пропорции се задржани со функционалните носачи на покривот, кои според изгледот одговараат на дизајнот на автомобилот. Задниот дел остава моќен впечаток. Тридимензионалните ЛЕД-светла имаат приспособлив интензитет, а хромираните издувни цевки привидно го спуштаат возилото. Впрочем Peugeot 508 SW располага со повеќе такви стилски детали кои одлично се вклопуваат во совршената рамнотежа меѓу спортската елеганција и практичноста која е изразена преку завидната количина простор за патниците и багажникот до кој лесно се пристапува. Има зафатнина од 530 литри, кои можат да нараснат до 1.780.

Од карго-способностите е поважен квалитетот на просторот во кабината. Амбиентот во неа го креира најновата генерација на дигиталниот i-Cockpit. Тој придонесува ентериерот да се чувствува во истиот стил што го најавува надворешноста. Квалитетот на материјалите и сеопфатноста на опремата, особено онаа безбедносна, се подразбираат. Богатата понуда

на мотори ја предводи 1,6 литарскиот бензински агрегат со 180 и 225 коњски сили. Има три дизели од 1,5 и 2,0 литри со моќност

меѓу 130 и 180 коњи. Освен најслабиот бензинец, на сите сериски им е придружен 8-степен автоматски менувач.



Во втората половина од идната година, на понудата ќе ѝ се придружи и ефикасен plug-in хибриден погонски склоп

Porsche 911 Speedster и Taycan



Со 911 Speedster му се оддава почит на легендарниот Porsche 356

ОД МИНАТОТО КОН ИДНИНАТА

Одбележувајќи ја 70-годишнината од својот прв автомобил, Porsche фрли поглед кон минатото и кон иднината

Минатото го претстави со специјален концепт 911 Speedster, со кој се оддава почит на духовното наследство на легендарниот модел 356. Тој се произведуваше од 1948 година до 1965 година, кога по 76.313 примероци му го отстапи местото на 911. Негова современа интерпретација е Speedster студијата која можеби ни покажува како ќе изгледа идната генерација на 911. Верно доловувајќи ја изворната суштина

на автомобилите од оваа марка, спортскиот двосед се истакнува со ретро-колорна шема, помали стакла и нови предни светла. Она што не се гледа се компонентите на каросеријата од јаглородни влакна, издувниот систем од титаниум и моторот со, како што велат, повеќе од 500 коњски сили.

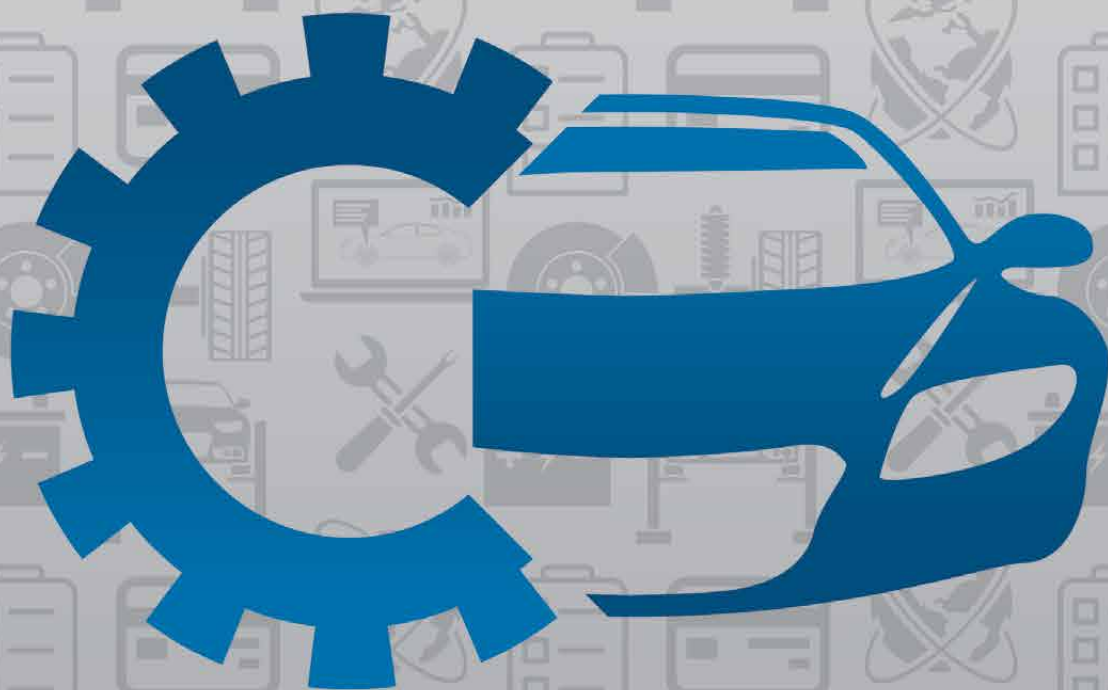
Мистериозноста околу него не треба многу да изненадува, за разлика од идниот предводник на гамата – електричниот

Mission E. Моментот за славење беше искористен за да се промовира неговото пазарно име Таусан, кое би требало да значи „пргаво ждребе“. Дека е пргав знаеме уште од 2015 год. кога беше претставен заедно со својот 670-коњски електричен погон. Способен е за забрзување до 100 километри на час за 3,5 секунди, но и за автономија од преку 500 километри.

Двата електромотори му обезбедуваат погон на сите тркала, а специјалниот брз систем за полнење за четири минути ги дополнува празните батерии со енергија за наредните стотина километри.

Во производството на Таусан, кое ќе започне наредната година, Porsche ќе вложи половина милијарда евра





РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

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

ФРАНЦИЈА

Ограничувања на превозот на стока

Општи ограничувања

Возила Товарни возила и комбинирани возила со максимална бруто-тежина од над 7,5 т, со исклучок на специјални возила и земјоделски возила

Област На пат и автопат

Забрана Од 22 ч. во сабота и во пресрет на државните празници до 22 ч. во недела и за државни празници

Дополнителни забрани

а. За време на летниот период

Возила Товарни возила и комбинирани возила со максимална дозволена бруто-тежина од над 7,5 т, со исклучок на специјални и земјоделски возила

Област На пат и автопат

Забрана Во сабота 21 и 28 јули и 4, 11 и 18 август 2018, од 7 ч. до 19 часот

(Забелешка: одобрено е возење во овие саботи од 19 ч. до 24 часот).



Отстапувања

Се применуваат постојани отстапувања (види подолу)

б. За време на зимскиот период

Возила Товарни возила и комбинирани возила со максимална дозволена бруто-тежина од над 7,5 т со исклучок на специјални возила и земјоделски возила и материјали

Забрана Во сабота 10, 17, 24 февруари и 3 и 10 март 2018 од 7 ч. до 18 часот

(Забелешка: одобрено е возење во овие саботи од 18 ч. до 22 часот)

Опфатени се следните рути

(во две насоки освен ако не е поинаку наведено):

Бург ен Бресе – Чамоник
 A40 од Pont d'Ain (крстосница A40/A42) до Passy-le-Fayet (крстосница A40/RD1205)
 RD1084 од Pont d'Ain (крстосница RD1084/RD1075) до Bellegarde
 RD1206 од Bellegarde до Annemasse
 RD1205 од Annemasse до Passy-le-Fayet
 RN205 од Passy-Le-Fayet до Chamonix
 Lyon - Chambéry - Tarentaise - Maurienne
 A43 од A46 jyr/A43 размена на A43/A432
 размена во насока Lyon to Chambéry
 A43 од A43/A432 размена на Fréjus Tunnel
 A430 од Pont Royal (крстосница A43/A430) до Gilly-sur-Isère (крстосница A430/RN90)
 RD1090 од Pont-Royal до Gilly-sur-Isère (крстосница A430/RN90)
 RN90 од Gilly-sur-Isère (крстосница A430/RN90) до Bourg - SaintMaurice
 RD1090 од Bourg-Saint - Maurice до Séz
 RD306 (Rhône) и RD1006 (Isère and Savoie) од Saint-Bonnetde-Mure до Freney
 RN201 транзит на Chambéry (VRU - брз градски транзитен пат)
 Lyon - Grenoble - Briançon
 A48 од Coiranne (крстосница A48/A43) до St Egrève (крстосница A48/A480)
 A480 од St Egrève (крстосница A480/A48) до Pont-de-Claix (крстосница

A480/RN85)
 RN85 од Pont-de-Claix (крстосница A480/RN85) до Vizille (крстосница RN85/RD1091)
 RD1091 од Vizille (крстосница RN85/RD1091) до Briançon
 Bellegarde и St Julien-en-Genevois - Annecy - Albertville
 A41 северно од St Julien-en-Genevois (A40/A41 северна крстосница) до Cruseilles (A410/A41 северна крстосница)
 RD1201 од St Julien-en-Genevois до Annecy
 RD1508 од Bellegarde до Annecy
 RD3508 Annecy bypass
 RD1508 од Annecy до Ugine
 RD1212 од Ugine до Albertville
 Annemasse - Sallanches - Albertville
 RD1205 од Annemasse до Sallanches
 RD1212 од Sallanches до Albertville
 Chambéry - Annecy - Scientrier
 A410 од Scientrier (A410/A40 крстосница) до Cruseilles (A410/A41 северна крстосница)
 A41 северно од Cruseilles (A410/A41 северна крстосница) до крстосницата со A43 во Chambéry
 RD1201 помеѓу Chambéry и Annecy
 RD1203 помеѓу Annecy и Bonneville
 Grenoble - Chambéry
 A41 jyr помеѓу Grenoble и A43 (размената на Francin) во Montmélian кон север
 RD1090 помеѓу Montmélian (73) и Pontcharra (38)

Отстапувања: Се применуваат постојани отстапувања (види подолу)

Одредби што се применуваат за одредени делови од автопатот во регионот на Ile-de-France

Возила Товарни и комбинирани возила со максимална дозволена бруто-тежина од над 7,5 т, со исклучок на специјални возила и земјоделски возила и материјали

Област Следните делови од Ile-de-France автопатот:
 A6a, A6b од булеварот Périphérique во Париз до крстосницата со A6 и A10 (Општина Wissous)

A106 од крстосницата со A6b до аеродромот Orly
 A6 од крстосницата со A6a и A6b до крстосницата со RN104-Исток (Општина Lisses)
 A10 од крстосницата со A6a и A6b до RN20 (Општина Champlan)
 A12 од крстосницата со A13 (Rocquencourt триаголник) до RN10 (Општина Montigny-le-Bretonneux)

A13 од булеварот Périphérique во Париз во Poissy-Orgeval размена (Општина Orgeval)

Забрана Надвор од Париз (Paris):

- петок од 16 ч. до 21 часот
 - во пресрет на државен празник од 16 ч. до 24 часот
 - сабота од 10 ч. до 18 часот и од 22 ч. до 24 часот
 - во недела или за државни празници од 00 ч. до 24 часот

Во Париз (Paris):

- во сабота и во пресрет на државен празник од 22 ч. до 24 часот
 - во недела или за државен празник од 00 ч. до 24 часот
 - во понеделник или ден по државен празник од 6 ч. до 10 часот

Постојани отстапувања

Постојани отстапувања, кои не подлежат на посебно овластување, се доделуваат за следните транспортни операции:

1. За возилата кои транспортираат живи животни или расиплива стока или прехранбени производи, под услов количеството на стока да претставува најмалку половина од товарот на камионот или да зафаќа најмалку половина од волуменот на возилото.

Во случај на повеќекратни испораки, овие услови на минимум товарење не се применуваат по првата точка на испорака под услов наредните испораки да бидат во области од зоната на потекло на првата достава и соседни области на растојание од 150 километри.

Засегнатите возила не подлежат на минимални услови за оптоварување и можат да патуваат празни ако нивните движења се состојат од операции за товарење, ограничени на зона или област од регионот и негови соседни области или регион на потекло и соседни региони на растојание од 150 километри.

Возилата кои транспортираат тркачки коњи не подлежат на минимални услови за оптоварување. Возилата кои транспортираат гулаби-писмоноски се овластени да патуваат празни по автопатот.

Стоки и производи кои се сметаат за расиплива храна: јајца, жива риба, ракови и школки.

Прехранбени производи на кои им е потребно ладење, замрзнати и длабоко замрзнати прехранбени производи (особено месо), морски плодови, млеко и млечни производи, производи базирани на јајца, квасец и зеленчук, вклучувајќи ладни овошни сокови и свеж зеленчук.

Сите производи кои мораат да се загреваат, свежо овошје и зеленчук, вклучувајќи компири, кромид и лук, свежо цвеќе, растенија и цвеќиња во саксија, мед, трупови од животни.

2а. Возила вклучени во собирање и транспорт на земјоделски производи од местото на собирање до местото на складирање, преработка, пакување или трансформација, во рамките на областа од регионот на потекло и соседни области или регионот на потекло и соседни области на растојание од 150 километри.

2б. Возила ангажирани за сезонски транспорт на преработени остатоци од шеќерна репка од фабриката за преработка до местото на складирање или употреба. Овие возила не смеат да го користат автопатот.

3а. Возила чиј товар е неопходен за реализирање на економски, спортски, културни или политички настани, кои се прописно одобрени, под услов настанот да се одржи истиот ден или најдоцна на денот по преносот.

3б. Возила кои превезуваат огномет, чија употреба е овластена за користење истиот или следниот ден.

3в. Возила кои превезуваат мешавина од јагледородни гасови, течни, NOS, UN1965, или нафтни производи, UN 1202, 1203, 1223, потребни за прописно одобрени спортски натпревари, под услов натпреварот да се одржи истиот ден или најдоцна еден ден по преносот.

4. Возила што превезуваат само весници и списанија.

5. Возила кои вршат канцелариски или фабрички отстранувања во урбана средина.

6. Возила кои се специјално опремени за движечка продажба на превезуваната стока, во рамките на областа од регионот на потекло и соседните области на далечина од 150 километри.

7. Возила кои припаѓаат на трговци и кои се користат за продажба на нивните производи на саеми или пазари во областа од регионот на потекло и соседни области на растојание од 150 километри.

8. Возила кои се користат за превоз на воздушен товар, со покритие на воздушен товарен лист.

9. Возила кои се користат за превоз на болнички отпад или стока неопходна за работа на медицинските установи.

10. Возила кои превезуваат медицински гасови.

11. Возила кои пренесуваат опрема за индустриска гама-радиографија.

За сите возила кои имаат корист од трајно отстапување, враќање без товар е дозволено во зоната на последната точка за испорака и соседните области на далечина од 150 километри.

Возилата споменати во точките 3, 6 и 7 можат да патуваат натоварени на крајот од настанот или продажбата во зоната каде што се одржувал настанот од продажбата или соседните области на далечина од 150 километри. Освен ако не се применуваат други одредби, заради спроведување на одредбите од овој член, регионот на потекло е регионот од каде што тргнало возилото (или од влез во Франција) за транспортната операција.

Краткорочни отстапувања

Поништувања на ограничувањата за возење утврдени во членовите 1 и 2 погоре, т.н. краткорочни префектурални поништувања, може да се доделат за:

1. Возила што вршат транспортна операција која се смета за неопходна и итна, имено оние кои се вклучени во операцијата за превоз на стоки за да ги задоволат потребите предизвикани од исклучителни околности, како што се: суша, поплава природна или хуманитарна катастрофа.

2. Возила што вршат транспорт на отпадот за расчистување на депонии или кланици.

3. Возила што се користат за снабдување чиста облека и отстранување на валкана облека од хотелските комплекси на комбиниран капацитет од 1.000 соби и повеќе.

4. Танкер-возила се користат за снабдување на:
– бензински станици поставени долж автопатиштата,
– аеродроми со воздухопловно гориво.

5. Возила што превезуваат опасни материи, наменети за итно вчитување или кои се резултат на итен истовар во поморски пристаништа. Соодветните овластувања ги издава префекторот на одделот за поаѓање за период кој не го надминува времетраењето на забраната за која се бара отстапување. За транспортните операции што потекнуваат надвор од Франција, овластувањето го издава префекторот на оддел за влез во Франција.

Долгорочни отстапувања

Поништувања на ограничувањата за возење утврдени во членовите 1 и 2 погоре, т.н. долгорочни префектурални поништувања, може да се доделат за:

1. Возила неопходни за обезбедување на кружни операции на одредени производствени услуги или единици. Ако станува збор за превоз на опасни материи, овие овластувања може да се издадат само со одобрување на Министерскиот комитет за превоз на опасни материи.

2. Возила кои придонесуваат за обезбедување јавни услуги или служби за итни случаи за да се исполнат непосредни колективни потреби. Овластувањата за транспортните операции наведени во точка 1 ги издава префекторот на Оддел за вчитување (или за влез во Франција) предмет на одобрување на префекторот на Одделот за дестинација (или за излез од Франција). Овластувањата за транспортните операции наведени во точка 2 се издаваат од страна на префекторот на оддел на заминување. Долгорочните овластувања се издаваат за најмногу една година.

Укинување на ограничувања – гранични зони

Со цел да се ублажат последиците од недостатокот на хармонизација на забраните за сообраќај со оние на соседните држави, префектите на граничните оддели имаат можност за доделување поништувања на ограничувањата за возење предвидени во членовите 1 и 2 погоре. Укинување на ограничувањата – исклучителни околности. Во случај на исклучителни околности, ако возилата споменати во член 1 биле имобилизирани во текот на 12 часа пред почетокот на периодот на ограничување предвиден во членовите 1, 2 или 3 погоре, префектите на одделот можат во координација со префектите на соседните оддели да ги овластуваат да патуваат за време на целиот или за дел од периодот на ограничување во одредена зона.

Услови за користење на поништувањата

За секое возило на кое му е дозволено трајно исклучување или краткорочна или долгорочна индивидуална префектура за отстапување, лицето задолжено за возилото мора да може да им докаже на одговорните службеници кои вршат проверки на патниот сообраќај дека транспортот е во согласност со одредбите на поништувањето.

МОЖНОСТ ЗА ПОВРАТ НА ДДВ



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

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

071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk

ИНФО

Одобрението треба да се чува на возилото. За да биде валидно, мора да биде комплетирано од страна на носителот пред тргнување на возилото, наведувајќи го датумот на транспортната операција и регистарскиот број на возилото. Овластувањето може да се повлече од страна на органот што го издава, ако носителот не ги почитува условите за користење или ако дал погрешни информации за да го добие.

Државни празници

1 јануари	Нова година
1 април	Велигден
2 април	Велигден (втор ден)
1 Мај	Ден на трудот
8 мај	Мајско примирје 1945
10 мај	Вознесение
21 мај	Духовден
14 јули	Национален ден
15 август	Успение
1 ноември	Ден на сите светци
11 ноември	Примирје 1918
25 декември	Божик

РЕГУЛАТИВА ЗА ДОСТАВУВАЊЕ И ТОВАРЕЊЕ НА СТОКИ ВО ПАРИЗ

Оваа регулатива за испорака и утовар на стоки се однесува на професионалните транспортни оператори, кои се занимаваат со извршување на испорака и/или утовар на стоки во Париз, компаниите кои превезуваат, доставуваат или вчитуваат стоки во рамките на нивната дејност, лица кои повремено пренесуваат стоки.

- Возила со површина помала од 29 м² и погон од електричен, на гас или хибриден мотор или кои ги исполнуваат стандардите: „еуро 3“ (до 31 декември 2008), „еуро 4“ стандард (од 1 јануари 2009) или „еуро 5“ стандард (од 1 јануари 2010 година)

- Испораките се одобрени 24 часа на ден.

- Возила со површина помала од 29 м²

- Испораките се одобрени од 22 ч. до 17 часот.

- Возила со површина од 43 м² или помалку

- Испораките се одобрени од 22 ч. до 7 часот.

Постојано поништување за возилата што се користат за следниве функции:

- безбедносни комбиња,
- снабдување на пазари,
- испорака на брашно,
- танкери,
- автопревозници,
- возила што превезуваат материјали на или од градилиштата,
- возила за одржување на патишта,
- собирање на отпад,
- отстранувања.

Забелешки:

- Запирањето во париските зони за испорака е ограничено на 30 минути.

- Користењето на дискот за „Delivery Goods“ (Livraison Marchandises) е задолжително да го означи времето на пристигнување и типот на моторот. Дискот се достапни од градските власти во Париз, професионалните здруженија, Стопанската комора и полициските станици. Дискот мора да биде видливо прикажан зад шофершајбната.

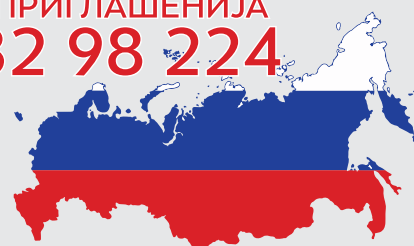
- На посветен автобус, зоните за испорака се за ограничени застанувања, а не за паркирање. Тие се исклучиво резервирани за утовар и растовар на стоки од професионалци кои користат возила за стока.

- Дополнителни информации може да се добијат од Mairie de Paris, Direction de la voirie et des декламации, Секција станица, 15 bd Carnot, 75012 Париз. Тел: (+33) 144 67 28 00.

- Оваа регулатива се применува за Париз, освен ако не е поинаку пропишано со посебна регулатива.

Извор: **AFTRI**

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА
02 32 98 224





ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 28/2018

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	179.00	-	179.00
Андора	EUR	1.250	1.290	1.060
Аргентина	ARS	28.880	-	24.710
Ерменија	AMD	470.00	490.00	460.00
Австрија	EUR	1.294	1.445	1.243
Белорусија	EUR	1.370	-	1.370
Белгија	EUR	1.000	1.000	1.000
Б и Х	BAM	2.36	2.41	2.36
Бразил	BRL	4.50	-	3.39
Бугарија	BGN	2.26	2.54	2.29
Чиле	CLP	813	851	589
Хрватска	HRK	10.31	10.89	9.78
Чешка	CZK	32.32	32.90	31.35
Данска	DKK	11.49	12.18	9.79
Естонија	EUR	1.363	1.413	1.303
Финска	EUR	1.523	1.604	1.375
Франција	EUR	1.539	1.607	1.467
Грузија	GEL	2.41	2.53	2.39
Германија	EUR	1.000	1.614	1.000
Грција	EUR	1.631	1.741	1.410
Унгарија	HUF	402.00	439.00	414.00
Ирска	EUR	1.459	-	1.339
Италија	EUR	1.670	-	1.544
Јапонија	JPY	151.80	162.60	130.30
Казахстан	KZT	178.49	-	161.34
Летонија	EUR	1.283	1.338	1.194
Литванија	EUR	1.219	1.305	1.139
Луксембург	EUR	1.274	1.333	1.125
Македонија	MKD	71.00	73.00	63.50
Мексико	MXN	20.47	-	19.57
Молдавија	MDL	18.97	19.88	17.00
Црна Гора	EUR	1.380	1.410	1.260
Холандија	EUR	1.000	1.000	1.000
Норвешка	NOK	16.64	17.63	15.65
Перу	EUR	3.54	3.96	3.14
Полска	PLN	5.04	5.34	4.99
Португалија	EUR	1.635	1.669	1.428
Романија	RON	5.50	5.76	5.54
Русија	RUB	45.00	51.69	44.00
Србија	RSD	152.70	161.90	162.40
Словачка	EUR	1.355	1.567	1.194
Словенија	EUR	1.342	1.474	1.284
Шпанија	EUR	1.319	1.461	1.240
Шведска	SEK	15.76	16.36	15.56
Швајцарија	CHF	1.630	1.640	1.720
Турција	TRY	6.26	6.29	5.69
Украина	UAH	29.19	30.34	27.04
В. Британија	GBP	1.279	1.387	1.311
САД	USD	0.750	-	0.850
Уругвај	UYU	54.95	57.01	40.40

КАМИОНИ



Продавам

Волво ФХ 13 440, од 2006 година и полуприколка Шмитц, од 2007 година, двата во одлична состојба. Камионот е регистриран до октомври 2018 година. Цена по договор.
070/309-559

Волво 440, одличен, во топ-форма, регистриран, со нови гуми предни и задни, од 2007 година, со фул-опрема.
076/614-091, 070/207-806

Ивеко еуро-карго, од 2010 година, со поминати 96.910 км, регистрација до 20.3.2019 година, 130 кв, зафатнина од 3.920 м3, носивост од 3.500 кг, со три места за седење.
071/246-337

Ивеко и МАН ТГХ, цена по договор.
078/666-331

Ивеко Стралис 450 еев, од 2010 година, автоматик, со поминати 650.000 км.
070/650-582



Ивеко еуро-карго, од 2007 година, регистриран до 13.6.2018 година, со нови акумулатори. Цена по договор.
078/288-012

Ивеко Стралис еуро 3, со три осовини, на шведски таблички. Камионот се наоѓа во Македонија.
075/233-999

МАН ТГА 26.321 6x4, од 2000 година, многу сочуван, скоро регистриран, нов увоз.
070/304-171

МАН влекач, од 1999 година и кипер-приколка од 1992 година, со клима, темпomat, ретардер, може и замена со кипер кран или сандучар со кран.
070/215-149

МАН ТГХ 18.440, од 2008 година, регистриран, со зелен картон за цела година, во добра состојба, сервисан, со поминати 800.000 км.
071/342-369

МАН ТГА, во одлична состојба, редовно сервисан, поминати 850.000 км, реална километража.
078/354-969

МАН ФЕ 26.321, во екстра-состојба, многу сочуван.
075/464-833

МАН ТГА еуро 5, од 2007 година, со зелен картон, регистриран, со ретардер, одлични гуми.
070/242-353



МАН 463, во одлична состојба, регистриран до октомври 2018 година. Цена по договор. Возилото е исправно и во одлична состојба. Полуприколка со страници Шмитц, од 2002 годна, регистрирана до 1.8.2018 година, со зелен картон, палетарка, со нова церада, четири нови гуми, сменети плочки, дискови, маст на лагери нови. Се продаваат комплет, а може и посебно.
070/216-536

Мерцедес Атего кипер, од 2007 година, со шест брзини, спер на диференцијал, на шест федери напред и назад, кука, воздух, струја 12/24 волти хидраулика, абс за приколка, многу сочуван, скоро регистриран, нов увоз, вреди да се види.
070/304-271

Мерцедес Бенз миксер 6 м2, во исправна состојба.
075/227-459

Мерцедес 26x26, регистриран до мај 2018 година, од 1980 година и Мерцедес 22x33 (од 1984 год.), регистриран до септември 2018 година.
070/643-346

Мерцедес Бенз Атего, увезен од Германија, шасиски нема воопшто корозија, шест гуми 95 % 235/75P17.5, церада ролетарка, рампа еден тон, назад е на јастуци, електроника на прозори и ретровизори, спојлер над кабина, 373.000 км поминати, должина на сандак 6,2 метри, од 12.2007 година, тежина 8,6 тони бруто, 3,3 тони носивост. Возилото е на фирма со ДДВ.
078/555-333



Мерцедес 1932 оригинал кипер (од 1982 год.), регистриран цела година.
070/875-933, 070/279-222

Сканија еуро 5, од 2007 година, во одлична состојба, може и замена за кола со доплата.
071/340-082

Сканија влекач 114Л 380, од 2004 година, со иноксна цистерна Бартолетте, може и посебно да се купат доколку сте заинтересирани. Цена по договор, поволно.
075/254-032

Сканија, од 2007 година, Р420, еуро 5 ретардер, АДР.
070/242-353

Сканија еуро 3, од 2004 година, регистрирана до март 2019 година, комплет со полуприколка Милер, дозволена носивост 29 тони, тешка 5.810 тони, со зелен картон и ЦМР-осигурување, возилото е исправно комплет, подготвено за работа. Цена по договор.
070/309-559

АВТОБУСИ



Продавам

Се продаваат два минибуси Ивеко 80Е21, со 28 седишта, произведени во 1998 година. Возилата треба да се бојадисаат и да се сервисираат.
075/345-800; 075/324-793

Мерцедес Бенз, со 30 седишта, во исправна состојба, пали - вози, може да се види и проба во секое време.
070/357-782

Високотуристички автобус Неоплан, со 59 седишта, во одлична состојба. Цена 35.000 евра.
070/546-378, 078/221-492, 078/221-493, 02/3165-367

Полуприколка Кроне, од 2004 година, регистрирана, со клучеви за контејнер, гуми 90% и Шмитц, од 1998 година на дискови.
071/345-424

ДЕЛОВИ



Продавам

Полуприколка Кроне мега, од 2006 година. Висината се штелува од 2,90 до 3,02 метри, ролетарка, покривот се отвора и се дига, БПВ осовини, нема никаква мана, нов увоз.
070/304-271

Полуприколка Коегел стандард, осовината се крева, палетарка, од 2007 година. Цена 8.000 евра.
075/287-387

Нисконосечка приколка, со две осовини на федери, исправна, треба да се потсреди.
075/345-800, 075/324-793

Камионска галантерија на големо и мало, сите видови на стоп-светла, фарови, халогени светла, габаритни светла, табели, калници и сè друго од камионска галантерија. Испорака по карго до сите градови.
070/343-805

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

Поради големите штети

Европската комисија неодамна изгласа извештај за манипулации со километражата при продажба на користени возила, во кој се предлагаат законски и други решенија за спречување на оваа широко распространета измама.

Еден од предлозите е таа да се третира како кривично дело во ЕУ, каде што според истражувањата, кај меѓу 5 и 12 % од употребените возила имало „враќање“ на километражата, додека надвор од ЕУ тој процент е и над 50 %. Притоа, се проценува дека тоа ја чини ЕУ од 5,6 до 9,6 милијарди евра годишно што ги плаќаат купувачите на возилата, трговците, осигурувачите, производителите на возила, при што, купувачите не само што плаќаат повеќе отколку што е вредноста на овие возила туку тие имаат и повисоки трошоци за сервис и одржување, а таквите возила се понебезбедни, повеќе загадуваат и повисоко е осигурувањето за нив.

Од Европскиот парламент побараа построги мерки, а дадоа и низа препораки за сузбивање на овие измами, како на пример, за формирање европска база на податоци, каде што ќе се собираат информации за километражата на возилата, со нејзино редовно читање при техничките прегледи. Потоа, креирање подобри технички решенија од производителите со подобрување на криптографската заштитата на бројачот на километража, како и развој на систем за препознавање на овие измами, за кои ЕП бара да се третираат



ЕУ СО МЕРКИ ЗА СУЗБИВАЊЕ НА ИЗМАМИТЕ СО КИЛОМЕТРАЖАТА!

Една од мерките на кои се работи во ЕУ е овие измами да се третираат како кривично дело, како за лицето кое побарало „враќање“ на километражата, така и за лицето кое ја прави промената на бројачот во возилото

како кривично дело и тоа, како за лицето кое побарало промена во состојбата на бројачот, така и за лицето кое ја прави промената.

Инаку, Белгија и Холандија веќе имаат воспоставено база на податоци, каде што се чуваат информации за километражата

од периодичните технички прегледи на возилата, како и за нивното одржување и други сервисни контроли, со што овие две земји речиси целосно успеале во сузбивањето на овој вид измама. Сега, ЕП бара слично решение да се преслика на целиот европски континент.

J. C. B.

ВИЦОВИ

* * *

Возачот Боки му вели на својот лекар:

- Докторе, ми треба потврда дека не можам да работам!
- И, што ти фали?
- Па, потврдата бе докторе!



* * *

Возачот Боки и ќеркичката се дружат и си прават муабет, па малата му вели:

- Тато, тато, кога ќе пораснам ќе бидам ли убаво како тебе?
- Никако како мене! Ќе бидеш убаво како мама!
- Ааа, не! Многу е напорно да бидам убаво како мама!
- Не разбирам - како е многу напорно да бидеш убаво како мама, објасни ми!?
- Па така, таа секое утро откако ќе стане: се тушира, па еден куп кремове, па шминка, па фризура, па нокти...
- А ти стануваш, си миеш лице и убав си!

* * *

Разговараат возачите Боки и Коки:

- Што мислиш Коки, што значи кога маж на жената и ја отвора вратата од автомобилот?
- Па Боки, тоа значи дека човекот е кавалер!
- Не, бе, нема врска!

- Е што значи де?

- А бе тоа значи, или му е нова колата, или му е нова жената!

* * *

Човек сакал да се обеси затоа што жена му го напуштила. Отишол на некој мост и си го врзал јажето околу половината. Поминува друг човек и го прашува:

- Што правиш бе човеку?
- Еве се бесам!
- Па што си го врзал јажето околу половината, треба околу вратот.
- Ааа, не! Не можам таму, ме гуши!

* * *

Во една од скопските кафеани, келнерот прашува еден од гостите:

- Повелете што ќе се напиете?
- Ваучери има?
- Нема брат, се потрошија!
- Е тогаш дај една „Фанта“!



Генијално ефикасно! Со најголемата
во Европа транспортна платформа
на TimoCom.



- Најдете го оптималниот утовар за Вашиот тип на возило и со тоа спонтано обезбедете си краткорочни налози.
- Оптимизирајте ја Вашата искористеност преку повторливи транспортни налози од долгорочни деловни партнери.
- Вмрежете се со над 40.000 проверени фирми од цела Европа.

Сега и до 4 седмици бесплатно тестирање!

mk.timocom.com