

TRANSPORT + ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



УМБЕРТО ДЕ ПРЕТО

Генерален секретар на Меѓународната унија
за патен транспорт ИРУ

**ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ
И ПОНАТАМУ Е СЕКТОР ОД
ВИТАЛНО ЗНАЧЕЊЕ СО БРЗ РАЗВОЈ**

АКТУЕЛНО

На Генералното собрание на BSEC-URTA во Ереван, Ерменија
**АМЕРИТ ПОТПИСНИК НА РЕЗОЛУЦИЈАТА ЗА
ПОЛЕСНО МИНУВАЊЕ НА ГРАНИЦИТЕ МЕЃУ
ТУРЦИЈА, ГРЦИЈА И БУГАРИЈА**

ТЕМА НА БРОЈОТ

По октомвриските проблеми на железницата
**КАМИОНИ И АВТОБУСИ ВОЗЕА СТОКИ И
ПАТНИЦИ ОД ВОЗОВИТЕ**



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



СЕДНЕТЕ НА ВАШЕТО ОМИЛЕНО МАН СЕДИШТЕ ВЕДНАШ!

Најголем избор на нови камиони
со можност за испорака веднаш!

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

[НОЕМВРИ]

ВОЗАЧИ

ОБУКА Среда 24.10.2018 [10 ч.]

ПОЛАГАЊЕ Вторник 6.11.2018

ОБУКА Четврток 22.11.2018 [10 ч.]

ПОЛАГАЊЕ Понеделник 3.12.2018

УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА Среда 31.10.2018 [10 ч.]

ПОЛАГАЊЕ Среда 7.11.2018

ОБУКА Понеделник 26.11.2018 [10 ч.]

ПОЛАГАЊЕ Вторник 4.12.2018

АДР

ОБУКА Среда 7.11.2018 [10 ч.]

ПОЛАГАЊЕ Среда 14.11.2018

ОБУКА Вторник 27.11.2018 [10 ч.]

ПОЛАГАЊЕ Среда 5.12.2018

АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА Среда 7.11.2018 [10 ч.]

ПОЛАГАЊЕ Среда 14.11.2018



ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

ОСИГУРЕНИ ГУМИ, СИГУРНО ВОЗЕЊЕ ЕДИНСТВЕНО ВО МОТОЦЕНТАР



За повеќе информации

www.motocentar.com.mk | www.triglav.mk



РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

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

ул. „1506“ бр. 22, Момин Поток, 1000 Скопје | тел: 02/ 32 98 967 лок. 113

MakedonijaSoobrakajAMERIT | www.amerit.org.mk


МОТО АМЕРИТ

АКТУЕЛНО



8

На Генералното собрание на BSEC-URTA во Ереван, Ерменија

АМЕРИТ потписник на Резолуцијата за полесно минување на границите меѓу Турција, Грција и Бугарија

ТЕМА НА БРОЈОТ



9

По октомвриските проблеми на железницата

Камиони и автобуси возеа стоки и патници од возовите

ИНТЕРВЈУ



13

Умберто де Прето,
Генерален секретар на Меѓународната унија
за патен транспорт ИРУ

Патниот транспорт и понатаму е сектор од витално значење со брз развој

12 АКТУЕЛНО

Во Министерството за транспорт и врски во средината на октомври
Транспортерите аплицираа за ЕКМТ-дозволи

18 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Седмо издание на Самит 100, во Белград
Земјите од регионот да бидат партнери, а не конкуренти

19 На наплатните рампи на новите автопатишта
Наплатата на патарините ќе почне од мај наредната година

20 ЦАРИНА

Царинска управа на Македонија во соработка со коморските асоцијации во земјава
Заеднички промоции на концептот „Овластен економски оператор“

21 За успешно спроведување на законот и на контролите и истрагите
Во Велес е одржан регионален состанок на царинските служби од Западен Балкан

22 МЕТРОПОЛА

Со одлука на Советот на Град Скопје
Ќе се набават шест хибридни и едно патничко транспортно возило

23 На 3. Форум на градоначалници на главните градови на 16 држави од ЦИЕ и НР Кина одржан во Белград
Град Скопје учествуваше со концептите за изградба на инфраструктурата и за развој на smart city

24 МЕРИДИЈАНИ

Како до декарбонизација на патниот транспорт?
Неопходна е рамнотежа помеѓу технолошки остварливото и финансиски одржливото

27 ЕКОЛОГИЈА

Додека во Европа има голем пад на продажбата на дизелаша
Во Македонија увозот на употребувани возила е значително поголем!

28 БЕЗБЕДНОСТ

И во октомври нова кампања на РСБСП
„Без изговори!“ – против неодговорноста на учесниците во сообраќајот

29 Со помалиот ден и зимското сметање на времето
Неопходна е правилна употреба на светлата во сообраќајот

38 ТРАНСПОРТЕН БИЛТЕН

42 ТРАНСПОРТНА БЕРЗА

43 ВОЗИ МАЈСТОРЕ

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Адреса:
бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје
Телефон: 02 32 98 224
Факс: 02 32 98 968
e-mail: amerit@amerit.org.mk
web: www.amerit.org.mk
facebook: [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT)
жиро-сметка: 320100023724261
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





Пожар и некои други опасности

Заштитете го вашиот имот од пожар, удар од гром, поплава, удар од непознато моторно возило и други видови опасности.



Домаќинско

Заштитете го вашиот дом од пожар, кражба и одговорности од трети лица.



Кражба и разбојништво

Не дозволувајте вашата компанија да биде цел на кражба и разбојништво.



Машини

Осигурајте ги вашите машини од расипување.



Авто-одговорност

Задолжителна регистрација на Вашето моторно возило



Животно осигурување

Заштитете се Вие и Вашето семејство со полиса за животно осигурување



Каско

Доброволно осигурување од штета на сопственото моторно возило од најразлични оштетувања.

СИТЕ ВИДОВИ ОСИГУРУВАЊЕ НА ЕДНО МЕСТО



Превоз на стоки (Карго)

Превоз на стоки (карго) во домашен и меѓународен транспорт.



Одговорност на превозници

Одговорност на превозници во меѓународен и домашен транспорт.



Бродови и чамци на моторен погон

Задолжително осигурување на бродови и чамци на моторен погон од одговорност за штети причинети на трети лица.

ул.Коле Неделковски бр.12А-1, 1000 Скопје |

тел. 02/329 99 29

www.nob.mk | nob@nob.mk

На Генералното собрание на BSEC-URTA во Ереван, Ерменија



АМЕРИТ ПОТПИСНИК НА РЕЗОЛУЦИЈАТА ЗА ПОЛЕСНО МИНУВАЊЕ НА ГРАНИЦИТЕ МЕЃУ ТУРЦИЈА, ГРЦИЈА И БУГАРИЈА

Со оваа резолуција се бара оптимизација на минувањето преку главните копнени граници на BSEC-регионот, на коридорите за поврзување на Европа со Блискиот Исток и со Централна Азија

Претставници на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ во почетокот на октомври учествуваа на 34-тиот состанок на Генералното собрание на BSEC-URTA што се одржа во Ереван, Ерменија, а на кој беше донесена Резолуцијата за спроведување мерки за олеснување и оптимизација на преминувањето преку главните копнени граници на BSEC-регионот, по должината на коридорите за патен транспорт што ја поврзуваат Европа со Блискиот Исток и Централна Азија. Резолуцијата, на чие донесување ѝ претходеше анализа на добиените резултати од истражувањето на проблемите на граничните премини во овој регион, направено од јули до септември годинава, беше потпишана од страна на 13 членки и набљудувачи на BSEC-URTA, меѓу кои е и АМЕРИТ, која од почетокот на идната година и официјално ќе биде полноправна членка на оваа многу значајна меѓународна транспортна асоцијација во светот.

На состанокот во Ереван, беа презентирани и резултатите од семинарот „Олеснување на меѓународната трговија и транспортот преку дигитализацијата“, што се одржа на 5 септември годинава во Баку, Азербејџан, на кој главните заклучоци се: дигиталната револуција е императив на индустријата за патен

транспорт, Иран, Турција и Грузија се пионери во користењето дигитален ТИР, активирање на системите за дигитален транспорт и на целосно дигиталните трговски коридори, потоа поголема примена на интермодалниот транспорт на контејнери со дигитален

TIR (предвиден во Конвенцијата од 1975 година), поддршка на напорите за воспоставување правна рамка за дигитални TIR, поголема примена на eTIR и e-CMR, а да се дигитализираат и други алатки за олеснување на трговијата, како што се ePermit, eVisa, eTraining. За реализацијата на овие мерки се очекува да дадат помош и UNECE, IRU, BSEC и BSEC-URTA.

J.C.B.

Што содржи Резолуцијата на BSEC – URTA?

Во Резолуцијата на BSEC – URTA се изразува загриженост за големите тешкотии на граничните премини со ЕУ, а главно на оние помеѓу Турција и Бугарија и помеѓу Турција и Грција, влезните порти во ЕУ на Патот на свилата, централниот коридор што ја обединува Азија со Европа. Тоа резултира со долги чекања на овие премини и со големи загуби во меѓународната трговија и транспорт помеѓу земјите на BSEC, а меѓу нив и Европа. Затоа, BSEC URTA апелира до ЕУ, Економската комисија на ОН за Европа (UNECE), Организацијата BSEC и владите на Турција, Грција и Бугарија, заедно со СЦО, ИРУ и сите нејзини засегнати национални асоцијации, радикално да ја подобрат оваа неодржлива ситуација со: правилно спроведување на транспортните кон-

венции и примена на многуте алатки за олеснување на меѓународната трговија и транспорт, поедноставување на процедурите за преминување на границите со примена на селективни контроли, воведување заеднички контролни служби на граничните премини помеѓу Турција и Бугарија и помеѓу Турција и Грција, примена на Единствениот административен документ (ЕЦД), отворање дополнителни сообраќајни ленти и услужни објекти и паркинзи, како и таргетирање од страна на турската и бугарската царина на 1.600 камиони дневно за минување преку граничниот премин Капикуле – Капитан Андреево, а и отворање на дополнителни гранични премини за сообраќај на камиони, како што е Дерекот (ТР) – Малко Тарновски (БГ).

По октомвриските проблеми на железницата



КАМИОНИ И АВТОБУСИ ВОЗЕА СТОКИ И ПАТНИЦИ ОД ВОЗОВИТЕ

Прекилот на железничкиот сообраќај поради оштетување на армирано-бетонскиот мост на Црна Река, кај Стоби, кој потраја цел октомври, како и укинувањето на патничкиот воз Белград – Скопје – Солун овозможи ангажман на десетици транспортни компании во земјава, превозници на патници и стоки

„Ако на еден не му се стемни, на друг нема да му се раздени“ – токму вака како во добро познатата народна поговорка, можеме накусо да го отсликаме она што им се случи на македонските патни транспортери или поточно на дел од нив во месецот што измина. Ним им се раздени, а на нивните колеги, железничарите, им се стемни зашто во ист месец доживеаја да им настрада и товарниот превоз, односно транспортот на стоки, и железничкиот превоз на патници. Притоа, скоро цел октомври, им беше во прекин главната сообраќајна артерија по Коридорот 10 во државата, железничката пруга Скопје – Гевгелија, предизвикувајќи им огромни проблеми во работењето и секако директни и индиректни финансиски штети и за нив, и за нивните клиенти. Во санирањето на последиците, главната улога ја имаа десетици транспортни фирми, и тоа камионции и автобуски превозници, кои беа повикани на помош за прифаќање и превоз на дел од стоките и на патниците од патничките возови (се разбира, таму каде што можеше, зашто со железницата одат главно масивните и тешки товари).

Меѓутоа, овој колапс на македонската железница истовремено покажа и колку Македонија како држава е инфраструктурно ранлива и инфериорна, иако сме значајна транзит-на точка и крстопат на Балканот, а од сообраќаен аспект, врска за Истокот и за Западот, за Грција, за Солунското пристаниште со Европа...

Ако на тоа се додадат и организациските проблеми и неможност за брзо премостување и надминување на транспортните пренасочувања, кои се константа не само кај нас туку и во поширокиот дел на Балканот, тогаш сликата за она што ни се случува во сообраќајната (не)комуникација во земјава и регионот, станува појасна т.е. многу, многу потемна.

Проблемите на железничарите, во чија санација се вклучија патните транспортери, настанаа поради оштетување на армирано-бетонскиот мост на Црна Река, кај Стоби, на пругата што води од Велес до Гевгелија. Поради тоа, возовите одеа само од Скопје до Велес и назад. Од МЖ Транспорт АД информираа дека од 2 октомври,

поради појавени деформации на овој мост, кој се наоѓа помеѓу станицата Градско и крстосницата Кукуречани, е прекинат сообраќајот по железничката линија Велес – Гевгелија и прекилот ќе трае до отстранување на дефектот. Во меѓувреме, возовите кои сообраќаа на релација Скопје – Гевгелија и Гевгелија – Скопје, ќе сообраќаат само до Велес и обратно. Фактички, настана целомесечен застој во железничкиот транспорт во овој дел на државата, кој имаше катастрофален одраз врз работењето на двете железнички претпријатија МЖ Инфраструктура и МЖ Транспорт, кои информираа за дневни загуби од околу 20.000 до 30.000 евра односно околу 800.000 и милиони евра на месечно ниво. Ова најточно ќе го покажат пресметките откако ќе се среди проблемот со мостот кај Стоби, што секако ќе има свои импликации и врз работењето и врз висината на штетите на клиентите на железницата, а пред сè на фирмите редовни корисници на нивните услуги.

За жал, на железничарите ова не им беше единствениот проблем со кој се соочија во октомври зашто да биде злото поголемо, а и штетите, некако речиси истовремено им се случи уште еден деловен пех кога српското железничко претпријатие „Србија воз“ во согласност со грчката железница „Тренос“ донесе одлука и го укина возот на меѓународната железничката линија



Белград – Скопје – Солун и обратно. Македонската железница притоа беше само информирана бидејќи возот низ земјава претходно само транзитираше. Не успеаја ни ургенциите ни настојувањата на нашето Министерство за транспорт и врски да го спречи ваквиот потег на „Србија воз“. Меѓународниот воз „Хелас експрес“, кој порано возеше еднаш дневно кон овие дестинации, престана да сообраќа по 30 септември

потоа протестите и штрајковите во Солунското пристаниште, безбедносните мерки на границите, проблемите со бегалците и слично, но и некои економски мерки, односно поскапувања на патните такси, на горивата, или стимулациите, односно субвенциите што се даваат за другите видови сообраќај, кои знаеле да им одземат добар дел од стоките и патниците, а со тоа и од толку посакуваната работа, со која

Ако за патниците од блокираните возови речиси ургентно се наоѓа алтернатива со автобуси, минибуси, па и такси-возила, тогаш со стоките, поради габаритноста на товарите и комплицираноста на претоварот проблемот со обезбедување доволен број камиони за замена на железничкиот транспорт оди многу потешко

поради економска неисплатливост, а е најавено дека се планира тој да сообраќа сезонски, во летните месеци, и тоа од 15 јуни до 15 септември. Неговото укинување најтешко ќе им падне и ќе го почувствуваат оние патници кои имаа потреба да патуваат кон Солун, Белград, Загреб и другите поблиски дестинации, но за очекување е дека автобуските превозници, кои досега немаа доволен број линии на овие релации, меѓу другото и заради редовното сообраќање на веќе укинатиот меѓународен воз, сега ќе се престројат и ќе ја пополнат настанатата празнина. Дали и колку ќе успеат во тоа, останува да видиме.

Како што веќе посочивме, овие два вонредни настани и инциденти на железницата едноставно им отворија работа на некои патни транспортери, и камионски и автобуски превозници, и тоа токму согласно со веќе споменатата народна поговорка, според која, велат, многу често и по разни основи и ним „им се стемнувало“. Само за илустрација, ќе ги споменеме разноразните гранични блокади, најчесто кон јужниот сосед,

обезбедуваат егзистенција и развој. Наспроти тоа, случувањата со железницата, овој октомври, за некои од нив донесоа нови ангажмани, кои толку многу им недостигаа во последниве години.

– Кога мостот кај Стоби пукна и се прекина железничкиот превоз на тој дел, ние со своите автобуси ја преземавме улогата на возот што застана и ги превезувавме патниците од Кукуречани – вели Горан Ордев, сопственик и управител на автобускиот превозник „Пан промет“ од Велес.

– Едноставно, во договор со МЖ Транспорт овозможивме патниците на оваа железничка линија, која поради инцидентот со мостот беше прекината, да го продолжат патувањето до своите крајни одредишта. Притоа, ние тогаш само ги прифаќавме патниците и вршевме нивен превоз, додека кондуктери и лица на МЖ Транспорт ги префрлуваа од возот и ги примаа и опслужуваа во нашите автобуси врз основа на нивните возни билети. Ние немавме ништо со тоа, освен превозот,

се разбира, за што по завршената работа му фактуриравме на МЖ Транспорт – вели Ордев, кој наведува дека и во други ситуации неговата фирма која брои десетина автобуси и минибуси, а располага и со такси-служба, била ангажирана да помогне на овој начин.

– Слично нешто сме имале и кон Кочани, како и со аеродромите, нашите и Приштинскиот, кога агенции, кои вршат услуги за авиокомпаниите, не ангажираа при вонредни ситуации во авиосообраќајот, па ги превезувавме патниците од авионите што биле пренасочени наместо на еден, на друг аеродром – нагласува Ордев. На нашето прашање дали можеби е потребно да постои некое координативно тело, кое во ваквите прекини на некој транспортен систем би реагирало итно, а при подолготраен прекин и на дневна основа би го организирало санирањето на состојбите на нарушениот транспорт на стоки или превоз на патници, при што ќе вклучува други превозници и ќе координира со сите институции, домашни и странски, за патниците и стоките да стасаат на крајните одредишта со помош на други транспортни капацитети, Ордев најпрвин негира, со образложение дека во примерот со авиопатниците, проблемот го премостувале агенциите. Притоа додава дека кога понекогаш возеле авиопатници од нашите аеродроми за Приштина, имале најразлични царински проблеми што укажува на потребата од поширока организација и координација при санирањето на последиците од ваквите вонредни настани во еден транспортен систем.

Ангажирањето на автобуски превозници при проблеми и прекини во сообраќајот на возовите го потврдува и Саша Јовановски, директор за патнички сообраќај при МЖ Транспорт: – При вакви и слични прекини на нашите железнички линии наоѓаме, ангажираме, автобуска фирма, и тоа од таму од каде што настанал прекилот и потоа се носат, превезуваат патниците така како што би одел возот. Во случаи, како што беше со откажувањето на меѓународниот воз Белград – Скопје – Солун немаме обврска за такво нешто, но логично е дека луѓето, нашите потенцијални патници, се снаоѓаат и тоа го решаваат со другите видови превоз, пред сè со автобускиот. Инаку, годишно имаме по неколку прекини на железнички линии, од разни причини, при што постапката е таа, обично бараме автобуски превозник најблиску до местото, како што беше сега со ангажирањето на „Пан промет“ од Велес. Претходно имавме случај од Демир Капија, а за прекините на меѓународните линии ние го решаваме проблемот на наша територија, со свои сили. Србите потоа си ги преземаат патниците од Табановце, а Грците долу, кај Гевгелија

– вели Јовановски, кој потсетува дека на времето, пред неколку децении, кога МЖ беше едно претпријатие имаше посебна организациска единица ЖАС – Скопје, со свои камиони и автобуси, со чија помош се надминуваа ваквите проблеми и застои во железничкиот сообраќај.

И, ако со патниците и нивното продолжување на патувањето при железничките прекини проблемот се решава релативно брзо и ургентно, со уфрлување автобуски превозници, во случајот со стоките кои се транспортираат со железницата, состојбата е многу покомплицирана. Конкретно, при овој прекин на железничкиот сообраќај кај Стоби, значителни негативни последици имаа пред сè компаниите од металургискиот сектор, кои не можеа во целост да најдат замена за железницата и кај кои нарушувањето на динамиката на транспортот може да услови плаќање пенали за задоцнета испорака, со што трошоците на компаниите дополнително ќе се зголемат, а ќе се доведе во прашање и нивното работење. Зголемените транспортни трошоци и ненавремената испорака на договорените производи се дел

Македонија, која е многу понерентабилна и многу побавна.

– Се разгледуваат и опции за камионскиот транспорт на старо железо и топло валан лим што би го превезувал товарот од до Гевгелија, а потоа претовар во вагони што би го носеле нашиот лим во пристаниште. Овие опции, секако, носат огромни дополнителни трошоци, кои ќе се рефлектираат врз крајната слика на финансиското работење

Неопходна е добра и квалитетна организација, но и соодветна координација при „прекиниот на врските“ и линиите кај еден транспортен систем и санирањето на последиците со капацитети од друг систем

на нашата фирма – истакнуваат од „Макстил“. Инаку, дека при заглавување на железничкиот транспорт на стоки, решението се бара кај камионците, потврдува и Добре Силјановски, директор за товарен сообраќај при МЖ Транспорт, кој информира дека по инцидентот со мостот кај Стоби, транзитниот железнички превоз на стоки е пренасочен преку Бугарија, а услугите од камионците се користени при превоз на

дека, освен железницата, немаат друга алтернатива за превоз на производите до и од Солунското пристаниште. Притоа, објаснуваат дека за една пратка понекогаш би им биле потребни околу 2.000 камиони што тешко или воопшто не можат да ги најдат. Секако и тоа е каква-таква шанса за изнаоѓање ангажман на дел од камионските превозници во земјава, кои доаѓајќи на испомош при вакви прекини на железничкиот сооб-

раќај си помагаат себеси, им помагаат и на овие компании и севкупно на македонското стопанство.

Се разбира, притоа е неопходна максимална организација и координација за извршување на потребната замена на еден транспортен систем со друг, односно за ангажирање на квалитетни патни превозници, кои располагаат со соодвени транспортни капацитети што ќе можат адекватно да ја реализираат првично поставената задача и услуга и да им го продолжат превозот на патниците и стоките до нивната крајна дестинација. Тоа, секако, бара вклучување не само на матичното Министерство за транспорт и врски, кое е првото што реагира во вакви (не)прилики туку и на практично сите фактори, државни и други институции и организации, кои ќе го отворат патот за несметано преземање на стоките и патниците и нивното префрлање, на пример, од возови и авиони на камиони и автобуси (минибуси и такси-возила) и превоз до одредиштето што првично го одбрале и договориле. Ова го посочува и Марија Трајковска, сопственик и управител на транспортната фирма „Транс груп ЛТД“ од Скопје, која вели:

– Ние вршме превоз на стоки со фриго-камиони и во конкретниов случај со железницата немавме ангажман и вклучување за некаква испомош, но сметам дека за вакви итни реакции и замени на еден превоз со друг, односно на превозни капацитети од еден транспортен систем со капацитети и превозни средства од друг, е неопходна максимална и практично, беспрекорна организација и координација преку едно тело на повисоко ниво. Транспортот е сериозна и одговорна работа и треба да се уреди комплетно и сеопфатно во државата, меѓу другото и за вакви брзи маневри и интервенции, со исполнување на сите критериуми: транспортни, безбедносни, еколошки зашто на нашиов транспортен пазар во ист кош се ставени фирми кои не можат да одговорат соодветно на задачите ни во нормални, а не пак во вонредни околности – потенцира Трајковска. Ј.Б.



од штетите што ќе ги претрпат македонските компании поради овој прекин на железничкиот транспорт, а кои, како што велат во „Макстил“, во одреден степен се зависни од функционирањето на железницата, особено поради врската со пристаништето во Солун.

– Самиот застој во работењето на „Македонски железници“ нè доведува во незавидна позиција и ни го блокира секојдневното функционирање, т. е. доставата на старо железо и испораката на лим до Солунското пристаниште – велат од компанијата „Макстил“, каде што нагласуваат дека се бараат алтернативи во организирање камионски транспорт и менување на маршрутите што им се достапни за железнички транспорт. Притоа, наместо директната врска кон пристаништето во Солун од Скопје, тие ќе мора да користат линија што оди преку Грција, Бугарија, Србија, па во

старо железо и сировини за „Макстил“ и на руда за „Фени“, при што таа е носена до Градско со железница, а од таму со камиони до кавадаречкиот комбинат. Од Солунското пристаниште, се ангажирани камиони за превоз на старо железо и лимови за нашите металургиски комбинати.

– Имено, во ваков случај на прекин на железничкиот сообраќај, ние објавуваме транспортно ограничување, а самите клиенти и корисници вршат и пренасочување на своите транспорти на стоки и ангажираат камиони на транспортните компании – посочува Силјановски.

Габаритноста на товарите, односно на стоките, како и потребата и комплицираноста на нивниот претовар од воз на камион, а и обратно, им ги врзува рацете на компаниите во металургиската индустрија. Велат

Во Министерството за транспорт и врски во средината на октомври



ТРАНСПОРТЕРИТЕ АПЛИЦИРАА ЗА ЕКМТ-ДОЗВОЛИ

Вкупно 555 компании, од 13 до 15 октомври аплицираа електронски за 1.476 ЕКМТ-дозволи

Во Министерството за транспорт и врски во средината на октомври се изврши редовното годишно аплицирање по електронски пат за распределба на

ЕКМТ-дозволи за 2019 година и за изготвување на Листа на превозници и резервирани поединечни транспортни дозволи за меѓународен превоз на стоки за наредната година. Како што не

информираа од Министерството, вкупно 555 компании аплицираа на интернет-страницата www.dozvoli-mtc.gov.mk, во периодот од 13 октомври, во 00 часот, до 15 октомври, во 23:59 часот, за учество во распределбата на вкупно 1476 ЕКМТ-дозволи (за повеќекратни превози во текот на годината), од кои 1.236 ЕКМТ-дозволи за возила со „еуро 6“ категорија и 240 ЕКМТ-дозволи за возила со „еуро 5“ категорија.

Право да аплицираат имаа трговските друштва со важечки лиценци за меѓународен јавен превоз на стоки (за ЕКМТ-дозволи и за поединечни транспортни дозволи – резервација) и трговските друштва кои имаат лиценца за превоз на стока за сопствени потреби (за поединечни транспортни дозволи – резервација). Веднаш по приемот на апликациите, во Министерството започна нивната анализа, односно евалуација, при што важен елемент беше размената на информации помеѓу институциите (МВР, Министерството за транспорт и врски, Машинскиот факултет), обезбедувањето двојна проверка на податоците по електронски пат и секако контрола дали тие се во согласност со уредбата за критериумите за распределба на транспортните дозволи. Инаку, Министерството за транспорт и врски го немаше објавено терминот за претстојната распределба на транспортните дозволи, која досега вообичаено се вршеше до крајот на ноември, односно до почетокот на декември.

Ј.К.

И тоа се случи по речиси континуирираниот раст на цените

Горивата поевтинија!

По неколкунеделни речиси континуирани поспакувања, последниот понеделник од октомври паднаа цените на нафтените деривати, и тоа позначително: бензинот за три, односно 3,5 денари, а дизелот за 1,5 денар. Така, сè до 12 ноември и новата редовна корекција на цените на горивата, за литар еуросупер БС-95 ќе плаќае по 71,50 денари, за еуросупер БС-98 по 73, а за дизелот по 67,50 денари. Доследни на својот став дека промените на цените на нафтата и на нафтените деривати не зависат од нив, од Регулаторната комисија за енергетика ова поевтинување го припишаа на намалувањето на цената на нафтата на светските берзи, како и на поволниот курс на доларот во последните две недели. Истовремено, како одговор на реакциите во јавноста за неколкуте последователни поспакувања на дериватите и најавите дека тие ќе продолжат, иако со незначителен

процент, како и барањата за воведување на заштитни мерки за крајните потрошувачи, од РКЕ напоменуваат дека имаат врзани раце бидејќи мораат да ја применуваат методологијата донесена уште во 1999, со договорот за продажбата на ОКТА, ратификуван и од Собранието. Дури кога во јули 2019 ќе заврши тој договор, согласно со Законот за енергетика, РКЕ ќе донесе нова методологија, при што покрај трговците, за првпат, ќе бидат поканети и организациите на потрошувачи. Друга опција е, велат од РКЕ, пазарот целосно да се либерализира што може да ги вивне цените на нафтата и нафтените деривати, кои сепак, се меѓу најниските во регионот. Во случај да дојде до значителни зголемувања на цените на горивата, Владата ќе мора да разгледа и други солүции, со цел да се заштитат граѓаните од ценовните шокови.

УМБЕРТО ДЕ ПРЕТО

генерален секретар на Меѓународната унија за патен транспорт ИРУ



ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ И ПОНАТАМУ Е СЕКТОР ОД ВИТАЛНО ЗНАЧЕЊЕ СО БРЗ РАЗВОЈ

Господин Де Прето, во исчекување сме на Светскиот конгрес на ИРУ кој ќе се одржи од 6 до 8 ноември во градот Маскат во Оман. Кои се глобалните теми и дилеми од областа на транспортната индустрија кои ќе бидат дискутирани на конгресот? Кои се насоките за нејзиниот иден развој? Имено, во пресрет на конгресот, сведоци сме на еден вид револуција во индустријата за патен транспорт, но неминовен е фактот дека оваа динамична трговска област се соочува и со низа проблеми што го доведуваат во прашање нејзиниот развој.

Светскиот конгрес на ИРУ е значаен настан на кој нашите индустрии, бизниси, влади, ОН и сите останати партнери имаат можност заеднички да ги разгледаат можностите и да изготват решенија за совладување на претстојните предизвици во областа на транс-

Технологијата има свои предности и недостатоци во областа на патниот сообраќај, но неминовен е фактот дека нуди и многу интересни можности

портот, трговијата, логистиката и мобилноста. На конгресот ќе присуствуваат над 80 говорници, а темата насловена „Иновации во движење“ ќе биде главен предмет на дискусија, односно ќе се дискутира за трговијата и иновациите, технологијата и можните ризици.

Како што веќе посочивте, технологијата има свои предности и недостатоци во областа на патниот сообраќај, но неминовен е фактот дека нуди и многу интересни можности. Новите бизнис-модел, како што е транспортот на товар со користење современи транспортни технологии, ги подобруваат условите за работа во секторот создавајќи ефикасност,

оптимизација на носивоста и нови можности, како зголемени приходи од повратно носење на товар од крајната до почетната дестинација.

Од друга страна, тука се и недостатоците. Доколку транспортот на товар е управуван единствено од страна на компјутерски уред, на тој начин се намалува обемот на работа на вработените и се доведува во прашање квалитетот на услугата. Со цел да се искористи моќта на технологијата во позитивни цели, ИРУ препорачува земјите да воспостават принципи на работа, кои ќе создадат рамноправни услови за работа на сите оние кои дејствуваат во областа на транспортот.

Во последно време, ИРУ и неј-

зините членки сè почесто се залагаат за дигитална трансформација на тран-спортот, дигитализација на ТИР-системот и негова географска експанзија, односно забрзано создавање на целосно дигитални ТИР - коридори низ Евроазија, но исто така и во нашиот регион, во Јужна Европа, како и промовирање на ТИР-системот пошироко во интермодалниот транспорт.

Како што напоменав, во иднина нè очекуваат промени кои ќе го модифицираат начинот на кој во моментот се врши транспортот на патници и стока. Исто така, забележан е пораст во употребата на електронскиот товарен лист е-CMR и дигиталниот ТИР. Голем број земји во Европа и во Евроазија веќе го применуваат е-ЦМР, а заедно

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ изрази загриженост поради тоа што Европскиот парламент не успеа да изнајде компромис за клучните регулативи за патен транспорт на ЕУ, вклучени во Пакетот за Мобилност 1

со ИРУ, ОН и ЕУ цврсто се залагаат за дигитализација на транспортните документи и размената на податоци.

Предностите на дигиталниот ТИР за индустријата за патен транспорт се подеднакво важни и во интермодалниот транспорт. Со оглед на тоа дека Македонија претставува стратешка врска меѓу западните и источните трговски коридори, подобрувањето на интермодалната по-



врзаност претставува приоритет за вашата држава. Воведувањето на дигитален ТИР во согласност со развојот на интермодалниот транспорт претставува ефикасно, сигурно и економично решение за товарниот транспорт во регионот.

Кога веќе го споменавме интермодалниот транспорт, Република Македонија, која е позната како сообраќајна врска на Балканот,

ги поставува темелите на првите транспортни крстосници во земјата во последниве години. Што би им предложили на надлежните креатори и изведувачи на ваквите транспортни проекти?

Дигитализацијата на транспортните процедури и инфраструктурата се клучен фактор за поголема поврзаност и поефикасен интермодален транспорт. Од голема важност е изнаоѓањето на решенија кои вклучуваат најсовремени дигитални технологии и одржлива инфраструктура, како што се модерните интермодални транспортни терминали. Овие алатки можат значително да го намалат времетраењето на проверките и да го намалат застојот на границите и морските пристаништа, а истовремено и да го намалат нивото на емисии на CO2. Покрај тоа, познато е дека оптимизирањето на интермодалниот транспорт е еден од најефикасните начини да се намалат вкупните логистички трошоци, да се зголеми ефикасноста, капацитетот и да се обезбеди висококвалитетна услуга. Оттука, ние предлагаме дигитални ТИР-решенија и употреба на е-ЦМР, со цел да се обезбеди побрз и поефикасен превоз на стока.

Во Европа во моментот, како и во многу останати делови од светот, владеат општествени, политички,





економски и други кризни настани, кои во меѓународни рамки го оптоваруваат патниот транспорт, а на моменти и функционирањето на ТИР-системот. Сепак, самата ИРУ, како и нејзините тела, воведоа голем број нови алатки како ТИР-ЕПД, еТИР, зелените гранични ленти, како и тие за безбедноста и еколошката заштита во патниот транспорт што се особено значајни за сите во ланецот на транспорт и логистика.

Со цел да обезбеди понатамошен развој на индустријата, ИРУ постојано работи на развојот на дигиталните алатки за да понуди брзи, поедноставни и побезбедни транспортни решенија

Се согласувам со Вашата проценка дека иако можеби во моментот се соочуваме со бројни политички и економски кризи, во нашата индустрија преовладуваат промените кои го трансформираат и подобруваат нашето работење. И покрај големите промени, патниот превоз и понатаму важи за сектор од витално значење со брз развој. Со цел да обезбеди понатамошен развој

на индустријата, ИРУ постојано работи на развојот на дигиталните алатки за да понуди брзи, поедноставни и побезбедни транспортни решенија. Позитивен пример за нашите напори е дигиталниот ТИР пилот-проект меѓу Иран и Турција. Помеѓу двете земји беа спроведени повеќе од 200 дигитални транспортни операции на ТИР кои донесоа позитивни резултати, така што двете земји веднаш потпишаа

договор за соработка кој ја предвидува употребата на ТИР-услугите.

Ова е само почеток кога станува збор за дигиталните ТИР-проекти. Многу земји денес спроведуваат слични дигитални интермодални операции на ТИР, особено меѓу Украина и Грузија, Азербејџан и Казахстан. Во неколку големи трговски коридори, голем број земји изразија интерес за спроведување на пилот-проекти, меѓу





кои и интернационалниот коридор Север-Југ, кој ја поврзува Индија со Русија преку Иран и Азербејџан, како и разни интермодални коридори што ја поврзуваат Кина со Европа, како и ОАЕ и Пакистан.

Пред извесно време, ИРУ апелираше за неопходноста од постигнување на компромис во ЕУ за клучните прописи и правила за патен транспорт на Унијата вклучени во Пакетот за мобилност 1. Исто така, нивното неприфаќање од страна на Европскиот парламент ја води европската економија во ќор-сокак. Кој е Вашиот став во однос на ова прашање?

Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ изрази загриженост поради тоа што Европскиот парламент не успеа да изнајде компромис за клучните регулативи за патен транс-

порт на ЕУ, вклучени во Пакетот за Мобилност 1.

Членовите на Европскиот парламент, европатениците, по вторпат ги одбија трите законски предлози

Стандардите за професионална квалификација на ИРУ Академијата оваа година беа признаени како еден од најефикасните начини за усогласување со Повелбата за квалитет на Европската конференција на министри за транспорт ЕСМТ

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 јуни 2018 година, европатениците добија втора шанса да изнајдат договори, но излегоа со неизбалансиран извештај, кои покажаа ограничена подготвеност кон изнаоѓање на компромис за овие прашања.

Со тоа се пропушта можноста да се обезбеди балансирана и практична рамка за понатамошни преговори со Советот и Комисијата, можност каде што Европскиот парламент би можел да ја постави сцената за решавање на спорот. Сега дискусиите се враќаат на самиот почеток, а шансите за брзо наоѓање на заеднички решенија се минимални.

Каков е ставот на европските земји и членките на ИРУ за ЕКМТ Повелбата за квалитет во патниот транспорт во Европа, која, меѓу другото, ја нагласува потребата за едукација, дообука и доостручување на транспортните кадри и во делот на менаџментот, но и меѓу возачите и другите мобилни работници во оваа сфера, а за кои постои глобален недостиг?

Стандардите за професионална квалификација на ИРУ Академијата оваа година беа признаени како еден од најефикасните начини за усогласување со Повелбата за квалитет на Европската конференција на министри за транспорт ЕСМТ. Повеќе од 200 претставници од јавниот и од приватниот транспорт од Југоисточна Европа одржаа состанок на кој ги разгледаа придобивките од усогласеноста со барањата на Повелбата за квалитет на ЕКМТ и особено ги истакнаа позитивните придонеси на Академијата на ИРУ.

Ј.Б.



Почна зимското сметање на времето, дали е последно?



МАКЕДОНИЈА (ЌЕ) СЕ УСОГЛАСУВА СО ЕУ, ОДЛУКАТА Е НА ВЛАДАТА

Последниот викенд во октомври, на 28 октомври заврши летното сметање на времето и започна зимското, со поместување на часовникот за еден час кон назад. Стрелките се поместија и во земјите на Европа, каде што неодамна е усвоена одлуката да се укине промената на времето, според која, последното поместување на стрелките ќе се случи

во октомври следната година. Според предлогот, секоја членка на ЕУ до април 2019 година треба да одлучи дали ќе остане во зимско или во летно сметање на времето. Последното задолжително поместување на времето на летно сметање ќе биде на 31 март 2019 година, а членките што сакаат да се вратат на зимското сметање на времето би можело тоа да го направат уште

еднаш на 27 октомври 2019 година. Како причина за поведување на иницијативата во европските земји за укинување на промената на времето беа наведени негативните последици за човековото здравје, земјоделството и безбедноста во сообраќајот, а спроведената анкета покажа дека 84 проценти, или 4,6 милиони Европејци не сакаат да се поместуваат стрелките на часовникот.

Македонија ги следи случувањата во однос на процесот на усвојување на директивата за прекинување на сезонските промени на времето и определување на начинот на нејзино транспонирање, а конечната одлука ќе ја има Владата. Во македонските бизнис-релации, нема дилема дека нашата земја, чии најголеми трговски партнери се од ЕУ, треба да го следи нивниот пример зашто како што велат, ако имаме исто пресметување на времето тоа би значело и полесно оперативно да се комуницира со нив, да се доставуваат производите и слично, односно да се следи европската практика. Тоа го посочија и коморските асоцијации, кои сепак, сугерираат да се направат пошироки анализи за ефектите што би ги предизвикало тоа во нашето стопанство.



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

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

Седмо издание на Самит 100, во Белград



ЗЕМЈИТЕ ОД РЕГИОНОТ ДА БИДАТ ПАРТНЕРИ, А НЕ КОНКУРЕНТИ

На овој Самит 100 учествуваа над 200 бизнис-лидери и политички претставници од регионот, меѓу кои и од нашата земја

„Да се отстранат административните бариери и да се направи заеднички пазар, а државите да се занимаваат со проекти кои ќе обезбедат логистика за бизнисот. Македонија даде јасен сигнал дека сака да стане дел од европското семејство. Расте бројот на странските директни инвестиции, ги изедначивме критериумите за домашните и странските инвеститори – ова го истакна вицепремиерот задолжен за економски прашања и координација со економски ресурси

Кочо Анѓушев на панелот „Регионална соработка, предизвици и перспективи“, во рамките на дводневниот Самит 100 на бизнис-лидери од Југоисточна Европа, во Белград. Главна тема на самитот беше дигиталната трансформација и изнаоѓањето начини за искористување на четвртата Индустриска револуција, како отскочна штица за постигнување на квантен скок до развиен и глобално конкурентен регион, а учествуваа над 200 бизнис-лидери и политички претставници од: Србија, Македонија,

Словенија, Хрватска, Босна и Херцеговина, Црна Гора и Албанија. Притоа, Анѓушев нагласи дека Македонија е на добар пат со законот за финансиска поддршка на индустријата и на инвестициите, со кој се нуди една брза индустријализација на државата.

– А со ова ќе овозможиме најстабилен развој на долг рок – рече Анѓушев, додавајќи дека за секој инвеститор е важна стабилна држава и владеење на правото, при што интеграциите на кои моментално сме ангажирани нудат поголема сигурност за инвеститорите, чиј број се зголемува и само во последната година имаме 16 нови такви договори кои ќе се множат во следните години – изјави Анѓушев.

На Самит 100 започнати се проекти, како што се Free Cargo и Зелена Балканика, кои треба да им помогнат на граѓаните и на економијата во секојдневниот живот. – Сите сме сведоци на километарските колони за време на сезоната на годишните одмори, кога вистинска агонија е и да се помисли да се тргне на пат. Идејата ни е да се направи т.н. Шенген зона за карго и за подобар проток на сообраќајот преку границите во регионот и тоа да влијае врз економијата – изјави претседателката на Српската асоцијација на менаџери Станка Пејановиќ, која смета дека регионот има сериозна шанса преку заеднички проекти да овозможи слободен проток на луѓе и стока и да се сопре одливот на млади луѓе, преку различни фондови. Првиот состанок на Самит 100 се одржа во октомври 2011 година, исто така во Србија, а домаќин на претходниот, шести самит беше Скопје.

Со третиот анекс на договорот со изведувачот на градежните работи, кинескиот „Синохидро“

За да се заврши автопатот Кичево – Охрид се потребни уште 187 милиони евра

Автопатот Кичево – Охрид ќе чини околу 600 милиони евра, наместо првично предвидените 411 милиони. Ова се предвидува со новиот, трет анекс на договорот со изведувачот на градежните работи кинескиот „Синохидро“, усвоен на неодамнешната владина седница, со кој по едногодишни преговори, се утврдени дополнителни финансии од 187 милиони евра што ќе се обезбедат со кредит од кинеската Ексим банка и со кои се најавува интензивирање и завршување на градежните работи на автопатот. – По една година домаќински преговори успеавме да направиме заштеда од 95 милиони евра. Ако се продолжеше со реализација на договорот по старите цени, дополнителните работи ќе чинеа

282 милиони евра – рече вицепремиерот за економски прашања, Кочо Анѓушев, потсетувајќи дека поради клучни проблеми (погрешно проектирана документација, несоодветни геомеханички испитувања и нерешената експропријација) беа во застој или беа забавени градежните активности.

Како што информира министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, со новиот анекс, „Синохидро“ се согласува да изгради девет клучки, кои претходно не беа предвидени, како и алтернативен пат од Пресека до Арбиново, потоа да изведе дополнителни работи во тунелот Пресека, како и да ги среди сите пропусти за вода, ископите за стабилизација на косините и санација на свлечиштата на

целата траса. Изградбата на автопатот Кичево – Охрид долг 57 километри, започна во февруари 2014 година, а со сите одложувања ќе треба да заврши во 2021 година.



На наплатните рампи на новите автопатишта



НАПЛАТАТА НА ПАТАРИНИТЕ ЌЕ ПОЧНЕ ОД МАЈ НАРЕДНАТА ГОДИНА

До крајот на април следната година треба да бидат готови и двете наплатни рампи кај Демир Капија и Гевгелија

Од мај следната година, ќе започне да се наплаќа патарината на новиот автопат Демир Капија – Смоквица, т.е. на двете наплатни рампи кај Демир Капија и Гевгелија, кои се градат и треба да бидат завршени до крајот на април. В година, патарина ќе се наплаќа и на двете наплатни рампи кои ќе бидат поставени на автопатот Миладиновци –

Штип, а една рампа е предвидена и на автопатот Кичево – Охрид, откако ќе биде изграден. Истовремено, во тек е подготовката на електронскиот систем за наплата на патарина на постојните наплатни рампи долж Коридорот 10 и модернизацијата на оние од Коридорот 8.

– Од тие патарини, очекуваме до крајот на ноември да бидат завршени

таа кај Градско и оваа кај Петровец затоа што се во последната фаза. Заедно со Сопот, Отовица и Романовце ќе имаме една целина на електронски наплатни рампи бидејќи е малку дискутабилно колку е практично да пуштиме само две рампи, иако овие три и во овој момент може да работат на картички со тагови. Сепак, сакаме да направиме една целина од Куманово до Скопје и од Скопје до Кавадарци за движењето по тој правец да се заснова на новиот начин со картички и со тагови – изјави неодамна Зоран Китанов, директор на ЈП за државни патишта. Тој појасни и дека имаат аплицирано во ЕБОР за зголемување на рамката на финансирање за изградба на двете нови патарини, за кои е предвидено да се постават една кај Штип и една кај Миладиновце на новиот автопат бидејќи тука се очекува зголемување на интензитетот на сообраќај што ќе доаѓа од југоистокот на државата. Електронска наплата на патарина, ќе има следната година и на автопатот од Скопје кон Гостивар, каде што наплатните рампи се реновирани. Само треба да се постави софтверскиот систем.

ЈПДП годинава очекува да има рекордна наплата од кога постојат патарините во Македонија и таа да надмине 40 милиони евра приход. Имено, од 1 јанури до 30 септември оваа година, споредено со истиот период минатата година, ЈПДП веќе има зголемена наплата, со позитивна разлика од околу 80 милиони денари или 1,3 милиони евра.

Во 17 градови во Македонија

Над 40 станици за полнење на електрични возила ќе бидат поставени во 17 градови низ Македонија, од кои 21 станица во Скопје, и тоа на централни јавни локации, но и во склоп на фреквентни бизнис-објекти, како: хотели, ресторани и шопинг-центри, а сето тоа во рамките на проектот на ЕВН Македонија „Електромобилност со ЕВН“. Крајната цел на овој проект е поширока адаптација на електромобилноста во Македонија, при што следејќи ги глобалните трендови, ЕВН презема конкретни чекори за создавање на главниот предуслов за користење на електричните возила, а тоа е широка национална инфраструктура за нивно напојување со струја бидејќи поради ограничувањата на моменталната технологија на електрични возила, без станици за полнење на секои минимум 100 километри, долгите патувања со овие возила се практично невозможни.

– ЕВН во рамките на проектот за електромобилност една година работи на поставувањето напојувачи за електрични возила во 17 градови во Македонија, најчесто на централните плоштади за да можат да се најдат лесно, со што се решава проблемот на малата километража што

ЕВН СО 40 СТАНИЦИ ЗА ПОЛНЕЊЕ НА ЕЛЕКТРИЧНИ ВОЗИЛА

Користењето на електронапојувачите на ЕВН во еден промотивен период ќе биде бесплатно за сите корисници

некои електрични возила може да ја постигнат. Во Скопје, веќе се инсталирани десетина напојувачи, а следен чекор е навлегувањето во комерцијална соработка со некои хотели и ресторани за и таму да



поставиме напојувачи. Со тоа се надеваме дека ќе поттикнеме поголемо користење на електричните возила и дека во голема мера ќе придонесеме кон почиста и поздрава животна средина, ќе обезбедиме можности за поголемо искористување на новите технологии, а воедно ќе помогнеме Македонија да стане уште поатрактивна туристичка дестинација – вели Штефан Петер, претседател на Управниот одбор на ЕВН Македонија.

Користењето на напојувачите на ЕВН во промотивен период од една година ќе биде бесплатно за сите корисници. Заинтересираните сопственици на електрични возила ќе треба најпрво да се пријават за електронска картичка за користење на напојувачите, и тоа на www.elektrodistribucija.mk, emobility@evn.mk или во Информациониот центар на ЕВН.

Царинска управа на Македонија во соработка со коморските асоциации во земјава



ЗАЕДНИЧКИ ПРОМОЦИИ НА КОНЦЕПТОТ „ОВЛАСТЕН ЕКОНОМСКИ ОПЕРАТОР“

Најголем интерес за добивање лиценца за овластен економски оператор, како што покажаа и октомврските промоции на овој концепт организирани од Царинска управа на Македонија, во соработка со коморските асоциации во земјава, има од компаниите што се занимаваат со транспорт, логистика и шпедиција

Царинска управа на Република Македонија во соработка со Сојузот на стопански комори на Македонија и Американската стопанска комора, во октомври, организираше настани за промовирање на предностите и придобивките од примената на концептот на „Овластен економски оператор“. На промоцијата со Сојузот на стопански комори на Македонија учесниците имаа можност да слушнат дека концептот на ОЕО е еден од признаените и ефикасни инструменти за олеснување на трговијата и дека сегашните национални законски прописи за негова примена се целосно усогласени со прописите

на Царинскиот закон на Европската Унија. На настанот, воведно обраќање имаа Ѓоко Танасоски, директорот на Царинска управа на Република Македонија и Даниела Арсовска, претседател на Сојузот на стопанските комори на Македонија, кои посочија дека поволностите што ќе ги уживаат компаниите што ќе се здобијат со статусот на „Овластен економски оператор“ се: намален број на проверки на документи и контрола на стоките, доставување на „претходни информации пред поднесувањето на царинската декларација“ што овозможува пуштање на стоката во слободен промет пред плаќањето на царинските и увозните давачки, како и можност

Отворен ден – средба со директорот на Царинска управа на РМ

Неодамна во Царинска управа на Македонија, директорот Ѓоко Танасоски одржа средба – отворен ден со учесниците во царинската постапка: увозниците, извозниците, застапниците, шпедитерите, производителите и транспортерите. На средбата, на која присуствуваа голем број претставници на економските оператори, Танасоски ги истакна постигнатите резултати во изминатата година и ги запозна присутните со новините во царинското работење, кои ќе почнат да се применуваат од јануари 2019 година, како што се: новиот електронски систем за обработка на царински и акцизни документи, овластениот економски оператор и новите царински прописи. Притоа, тој ја истакна важноста на ваквите настани и посочи дека соработката

со деловната заедница е клучен фактор за градење на доверба, промовирање на доброто владеење и забрзувањето и поедноставувањето на царинските постапки. Присутните претставници на економските оператори имаа можност да ги истакнат предизвиците со кои се соочуваат во секојдневното работење, а дадоа и предлози како заедно најповолно да се создаде конкурентен економски амбиент.

Средбите, од ваков вид, ќе продолжат да се одржуваат и во иднина и Царинската управа ќе остане посветена на својот пат за подобрување на деловното опкружување и создавање еднакви можности за економски раст и развој на сите учесници во економските процеси.

за периодично поднесување на царинската декларација. Беше кажано дека најголем интерес за добивање лиценца за овластен економски оператор, има од оние компании што се занимаваат со транспорт, логистика и шпедиција. Се очекува дека во земјава 150 компании во нашата земја, можат да ги достигнат условите кои се бараат за оваа лиценца.

– Концептот „Овластен економски оператор“, Царината го најави пред пет години, но дури во јуни годинава со измени на Законот за царина се создадоа услови за целосна имплементација. Истовремено, ние како Царинска управа започнуваме со низа промотивни активности за подигање на нивото на запознавање на компаниите – рече Танасоски.

Промоцијата на ОЕО со Американската стопанска комора беше искористена и за да се укаже на основните принципи на Царинската управа во поглед на промовирањето на олеснувањето на трговијата во услови на забележан тренд на нејзина глобализација, која се манифестира со економска поврзаност помеѓу земјите и зависност на економиите.

Пред овие промоции, претходно, во септември во Скопје, во рамките на проектот „Поддршка за олеснување на трговијата меѓу ЦЕФТА страните“, се одржа воведен состанок од Пилот-проектот за заемно признавање на статусот Овластен економски оператор (ОЕО) на Република Македонија, поддржан од Германското друштво за меѓународна соработка (ГИЗ). Царинска управа на Република Македонија ја имаше честа да учествува во пилот-проектот за заемно признавање на одобренјата за ОЕО во рамките на ЦЕФТА регионот заедно со царинските администрации на Република Србија и Република Молдова. На состанокот присуствуваа високи претставници на ЦЕФТА и DG TAXUD, а директорот на Царинска управа на РМ, Танасоски истакна дека учеството во овој пилот-проект е резултат на бројните подготвителни активности и работилници во изминатиот период, во кои учествуваа Царинската управа. Преку овој пилот-проект што директно е мониториран од страна на претставници на ЕУ, треба да се развие и унапреди концептот Овластен економски оператор што е највисок приоритет во спроведувањето на Повеќегодишниот акциски план за Регионална економска интеграција на Западен Балкан и основа за потпишување на договор за заемно признавање на одобрените статуси.

Инаку, компаниите што ќе се стекнат со статусот овластен економски оператор ги задоволуваат предвидените законски критериуми и се сметаат за безбеден и сигурен партнер во трговскиот синџир на снабдување. Стекнувањето на овој статус, за домашните компании е исто така предизвик затоа што станува збор за процес на имплементација на високи стандарди, а тие ќе имаат поедноставни, побрзи и поевтини постапки. Од Царинската управа се апелира до извозните компании да ги испитаат условите за стекнување на статусот овластен економски оператор и да ја зголемат конкурентноста.

За успешно спроведување на законот и на контролите и истрагите



ВО ВЕЛЕС Е ОДРЖАН РЕГИОНАЛЕН СОСТАНОК НА ЦАРИНСКИТЕ СЛУЖБИ ОД ЗАПАДЕН БАЛКАН

На состанокот беше посочено дека и во иднина фокусот ќе биде ставен на поедноставување на царинските контроли, со континуирано унапредување на механизмите за анализа на ризик и воведување на заеднички гранични контроли

Шест царински администрации од Западен Балкан, во средината на октомври, во Велес, одржаа дводневен неформален регионален состанок, организиран на ниво на директори од секторите задолжени за спроведување на законот и на царинските контроли и истраги. Тема на дискусија на состанокот беа законските аспекти за дефинирање на рамката за безбедна размена на информации, според усогласени стандарди и методи, преку назначени контакт-лица на ниво на секоја царинска управа. На отворањето на настанот, воведно обраќање имаа: директорот на Царинска управа на Република Македонија, Ѓоко Танасоски, потоа амбасадорката на Велика Британија во Македонија, Рејчел Галовеј и претставникот на Царинската служба на Британија, Ендрју Павлинич. Притоа, директорот Танасоски истакна дека состанокот е погодна можност за споделување на најдобрите практики и искуства за спроведување на активностите од Повеќегодишниот акциски план, усвоен во јули 2017 година, со цел формирање на Регионална економска зона на Западен Балкан и интегрирање на регионот во Европската Унија. Исто така, тој посочи дека и во иднина фокусот ќе биде ставен на поедноставување на царинските контроли, со континуирано

унапредување на механизмите за анализа на ризик и воведување на заеднички гранични контроли.

Амбасадорката на Велика Британија во Македонија, Рејчел Галовеј наведе дека постоењето на силни капацитети на царинските администрации, за навремено и ефикасно да разменуваат податоци на национално и регионално ниво, ќе помогне во справувањето со заканите од сериозниот, организиран и економски криминал. За ефективно справување со заканите потребни се ефикасни процедури за споделување на информации, доверба и комуникација. Таа истакна дека Западен Балкан е клучен регион за Обединетото Кралство, од чија стабилност и просперитет има придобивка и Европа.

– Британија е посветена на регионот и задоволство ни е што можеме да поддржиме иницијативи како оваа, кои потекнуваат од самиот регион – рече Галовеј.

Предлозите што произлегоа од состанокот, организиран со поддршка на Царинската служба на Британија и Светската царинска организација, ќе бидат проследени до директорите на царинските служби од Западен Балкан и ќе бидат предмет на разгледување на следниот неформален состанок што ќе се организира на високо ниво, во декември оваа година, во Подгорица.

„Движејќи се кон иднината“ – 50 години Царинска унија

Делегација на Царинска управа на Македонија, предводена од директорот Ѓоко Танасоски, на 17 и 18 октомври учествуваше на семинар на високо ниво за перформансите на Царинската унија „Движејќи се кон иднината“ што се одржа во Виена, под претседателство на Царината на Австрија, а во рамките на Програмата „Царина 2020“.

Царинската унија, која одбележува 50 години од своето формирање, продолжува да развива методи, со кои на царинските служби ќе им помогне успешно да ја извршуваат својата улога на органи кои го контролираат протокот на стоките преку границите, го штитат општеството од за-



каните што произлегуваат од недозволена трговија и даваат свој придонес за раст и конкурентност, преку олеснување на легалната трговија. Проектот за унапредување на перформансите на Царинската унија (CUP) е клучен елемент во управувањето и има за цел да воспостави систематско вреднување на можностите на Царинската унија, од аспект на стратешките цели околу ефикасноста, ефективната и придржувањето кон принципите.

Семинарот беше конципиран во две работилници: едната беше фокусирана на тоа како да се насочи и да се примени проектот „Перформанси на Царинската унија“, а на другата се разгледуваа краткорочните и среднорочните приоритети, можностите за дејствување во поглед на тоа како да се одговори на потребите на деловната заедница и на предизвиците што произлегуваат од унапредувањето и развојот на проектот „Перформанси на Царинската унија“.

Работилница на Царинската управа и МАТТО за актуелни царински теми

Царинска управа на Република Македонија и Македонско-турската стопанска комора (МАТТО), во средината на октомври, одржаа работилница на која беа презентирани актуелни теми и новитети од областа на царинското работење. Присутните стопанственици, членки на МАТТО, имаа можност подетално да се запознаат со Имплементацијата на Протоколот 2 (за потекло) кон Договорот за слободна трго-

вија помеѓу Македонија и Турција и за значењето и бенефитите од концептот „Овластен економски оператор“. Исто така, беа презентирани и измените на Царинскиот закон, во делот на прекршочните одредби, како и актуелните случувања во врска со воведувањето на заеднички прекугранични контроли на царинските органи на Република Македонија и Република Србија.

Обраќајќи се пред присутните, Ѓоко

Танасоски, директорот на Царинска управа на Македонија ги поздрави активностите на Македонско-турската стопанска комора за збогатување на соработката помеѓу двете земји на економски план и истакна дека благодарение на добрата соработка, многу компании, членки на Комората, ги уживаат погодностите на поедноставените царински постапки.

Со одлука на Советот на Град Скопје



ЌЕ СЕ НАБАВАТ ШЕСТ ХИБРИДНИ И ЕДНО ПАТНИЧКО ТРАНСПОРТНО ВОЗИЛО

Набавката на новите возила ќе овозможи поефикасен, поекономичен и побезбеден превоз на вработените во администрацијата во Град Скопје, а и на другите корисници

Град Скопје ќе набавува шест хибридни и едно патничко транспортно возило (за превоз на девет патници) со вкупна вредност до 8,2 милиони денари, со вклучен ДДВ. Станува збор за мали патнички возила, кои се со хибриден погон и максимална емисија на гасови од 100g/km („еуро 6“), чија набавка се врши поради застарениот возен парк (поголемиот дел се „еуро 4“ возила), кои се користат секојдневно и се амортизирани од повеќегодишна експлоатација, дотраени и постојано се

сервисираат, па недостигаат возила за навремено извршување на работните задачи на администрацијата на Градот. Скопскиот градоначалник, Петре Шилегов, потенцира дека набавката на нови хибридни моторни возила ќе овозможи поефикасен, поекономичен и побезбеден превоз на вработените во администрацијата во Град Скопје, како и на другите корисници на услугите на превоз.

– Овие возила ќе ги користат инспекторите, службите од урбанизам, животна средина, сообраќај и другите

служби од Градот кои се на терен. Патничкото транспортно возило за превоз на девет патници ќе се користи за превоз на поголем број лица на администрацијата и на домашни и гости од странство при работни посети – вели Шилегов и додава дека споредено со потрошувачката на старите автомобили што моментално ги користи градската администрација, најголемата предност на хибридните возила е таа што емитуваат значително помалку CO₂, што речиси воопшто не го загадуваат воздухот и се идентификувани како клучна технологија за намалување на идните емисии и потрошувачката на енергија во секторот за мобилност.

Одлуката за набавка на возилата ја донесе Советот на Град Скопје.

По настанатите проблеми со превозниците во „градот на конзулите“

ЈСП „СКОПЈЕ“ ЌЕ ПОЗАЈМИ ТРИ АВТОБУСИ НА ОПШТИНА БИТОЛА

Во следните шест месеци овие автобуси ќе се користат и за превоз на ученици, а по потреба и за други лица

Општина Битола од ЈСП „Скопје“ позајми три автобуси, кои треба да служат за превоз на ученици, но по потреба и за други лица. Ваквата помош од скопското ЈСП на „градот на конзулите“ уследи по протестот на битолските превозници во почетокот на октомври, кога тамошните ученици останаа без превоз, а граѓаните без редовните автобуски линии.

– Благодарение на добрата соработка со Град Скопје, добивме автобуси

од ЈСП „Скопје“, со што во возниот парк на Општина Битола имаме зголемен капацитет. Тие ќе бидат наменети за потребите не само на учениците туку и на граѓаните, онака како што ќе наложуваат околностите – посочи градоначалничката на Битола, Наташа Петровска. Од ЈСП „Скопје“ истакнаа дека автобусите се дадени без надоместок на реверс од шест месеци и потенцираа дека овие автобуси не се користеле во Скопје, со оглед на тоа што се набавени нови од Кина и Украина.



На 3. Форум на градоначалници на главните градови на 16 држави од ЦИЕ и НР Кина одржан во Белград



ГРАД СКОПЈЕ УЧЕСТВУВАШЕ СО КОНЦЕПТИТЕ ЗА ИЗГРАДБА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ЗА РАЗВОЈ НА SMART CITY

Град Скопје со концептите за изградба на инфраструктура и за развојот на т.н. „паметен град“ (smart city) учествуваше на Третиот форум на градоначалници на главните градови на државите од Централна и од Источна Европа и НР Кина (16+), што се одржа во Белград во средината на октомври. На Форумот, на пленарната сесија, градоначалниците на државите од ЦИЕ разговараа за инвестициските проекти, за јавното и приватното партнерство, како и за заедничката туристичка понуда на Централна и Источна Европа насочена кон кинескиот пазар. Истовремено, се одржаа и билатерални средби на земјите учеснички на Самитот и Кина, на кои се водеа разговори за развој на главните градови.

– Ние учествуваме со два концепти: за изградба на инфраструктурата на Скопје и за развојот на т.н. smart city, со што ќе покажеме дека Скопје во извесни сегменти е пред другите градови кои овде се застапени – изјави Петре Шилегов, градоначалникот на Град Скопје, кој очекува преку ваквата размена на искуства со колегите градоначалници да се придонесе за спроведувањето на дел од решенијата, што постојат во другите градови.

– По следниот форум што треба да се одржи во Загреб, Скопје има сериозна можност за две години да биде домаќин на еден ваков форум, со што ќе ја зацврстиме позицијата и на нашиот град и на нашата држава во однос на земјите од ЦИЕ – истакна Шилегов на Фо-

Скопје има сериозна можност за две години да биде домаќин на еден ваков форум, со што, како што истакнува градоначалникот Петре Шилегов, „ќе ја зацврстиме позицијата и на нашиот главен град и на нашата држава во однос на земјите од ЦИЕ“

румот во Белград. На отворањето на 3. Форум на градоначалници на главните градови на државите од Централна Европа, Источна Европа и НР Кина, и на Самитот на министри за транспорт на земјите учеснички на механизмот на соработка 16+1 се обратија ресорните министри за транспорт на Србија и Кина, Зорана Михајловиќ и Ли Сјаопенг. Притоа, српскиот претседател, Александар Вучиќ, изјави дека со земјите од поранешна Југославија не се инфраструктурно поврзани.

– Кога ќе се погледне просторот на поранешна Југославија, може да се види дека меѓу Србија, БиХ, Романија и Црна Гора нема ниту еден автопат, додека состојбата е малку подобра со

Македонија и Бугарија – рече Вучиќ. Според министерот за транспорт во Кина, Ли Сјаопенг, соработката на Кина со 16-те земји од ЦИЕ во последните пет години донела значителен напредок во рамките на иницијативата „Патот на свилата“, како и зголемена трговска размена, која е ефикасна, отворена и толерантна и најдобра во досегашните односи со Европа.

– Брзиот раст на билатералната трговија наметнува и нови услови за логистичка поддршка и отвора нови можности – изјави тој, притоа најавувајќи дека токму во Скопје на 30 и 31 октомври ќе се одржи симпозиум на високо ниво во рамките на процесот Кина и 16-те земји од ЦИЕ.

Шилегов: „Следната година ќе се знаат контурите на новиот систем за јавен превоз во Скопје“

Скопскиот градоначалник, Петре Шилегов, неодамна изјави дека следната година би можеле да бидат познати привичните контури на новиот систем за јавниот превоз во главниот град. – Тука не постои простор за импровизација затоа што луѓето ги имаат секојдневните потреби за јавен транспорт. Тоа треба да се темели на анализи. Град Скопје во овој момент прави студија врз основа

на која подоцна ќе можеме да направиме реорганизација на самиот систем на јавен транспорт кој ќе го направиме поекономичен – истакна Шилегов, притоа најавувајќи дека во ноември, ќе биде завршена постапката за промена на системот за наплата на билети во градските автобуси на ЈСП „Скопје“, како и дека ќе почне реализацијата на проектот за „паметен град“.

Како до декарбонизација на патниот транспорт?



НЕОПХОДНА Е РАМНОТЕЖА ПОМЕЃУ ТЕХНОЛОШКИ ОСТВАРЛИВОТО И ФИНАНСИСКИ ОДРЖЛИВОТО

Електричните возила може да бидат одлично решение за некои пократки патувања, но поради слабиот капацитет на батериите, не се за подолги релации, па мотор со внатрешно согорување со био или е-горива (гасовити и течни) во моментов е поодржлив и „позелен“ избор за тешките возила

Транспортната индустрија мора да се декарбонизира, но треба интелегентно да се одговори на предизвикот и ефектите на различните опции за постигнувањето на таа цел. Ова го посочува Матијас Мец, генерален делегат на Постојаната делегација на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ во ЕУ, во Брисел, кој наведува дека превозот има околу 23 % од сите емисии на CO₂, а патниот транспорт е само дел од тоа. Операторите на комерцијалниот патен транспорт, исто така, имаат свој интерес да ја намалат потрошувачката на гориво, која во моментот изнесува 30 % од нивните трошоци, а и геополитичката нестабилност, флукуациите на нафтата и цените, обезбедуваат дополнителни причини да се инвестира во изнаоѓањето алтернативни решенија за горивото. – Значи, треба да ги намалиме емисиите на јаглерод диоксид, но прашање е како? За жал, нема едноставен или брз одговор на тоа – вели Мец, кој смета дека електричните возила се само навидум совршено решение. Да, тие не произведуваат емисија на издувни гасови и се тивки и ефикасни, но кои се трошоците за производство и кои се финансиските и еколошките загуби од тоа? Актуелната генерација на батерии користи ретки минерали кои треба да се извлечат од ранливите пејзажи кои обезбедуваат живеалишта за ранливите видови на живиот свет.

Значајно е и прашањето, какво влијание има намалениот опсег и зголеменото време на полнење на гориво до крајната цена за клиентот? Дали има доволно станици за полнење, за новите патни правци во оддалечените делови на светот? Колку е чисто производството на електрична енергија? – Додека електричните возила може да бидат одлично решение за некои пократки патувања, големината на батериите, во моментов, ги спречува да бидат сериозно решение за транспорт на долги релации. Со сегашната техно-логија, 12-тонски батерии ќе бидат потребни за патувања на долги релации, но ова ќе го намали товарот толку многу што ќе стане комерцијално неизводливо. Мотор со внатрешно согорување со био или е-горива, гасовити и течни, во моментов е поодржлив и позелен избор за тешките возила – вели Мец и напоменува дека наместо да бараме магично стапче, треба да се дискутира околу постепена промена со вистинското решение за секој контекст. Вака е затоа што индустријата за патен транспорт веќе извесно време постигнува значителен напредок во намалувањето на емисиите на загадувачки супстанции и CO₂, со инвестирање во оперативна ефикасност, нови енергетски ефикасни технологии и пониски јаглеродни горива. Емисиите на загадувачки супстанции се намалени за 98 проценти во текот на изминатите две децении, главно поради тоа што возилата

се подобруваат. – Оттука, поентата е дека не станува збор само за изнаоѓање на нови технологии туку и за рамнотежа помеѓу она што е технолошки остварливо и што е финансиски одржливо. Ако работите со маргина од два отсто, што е просекот на индустријата, едноставно не можете да си дозволите да додадете трошоци. Треба да бидеме реални и прагматични. Предвременото имплементирање на недокажаната технологија ќе биде многу штетно за индустријата на патниот транспорт, а со тоа и за трговијата, што за возврат ќе има директно влијание врз општеството – истакнува Мец. Во меѓувреме, според него, треба да работиме со она што го имаме, при што конвенционалните мотори, кои го мешаат дизел со напредните биогорива или со возилата со природен гас, (вклучувајќи го и мешањето со биометанот), нудат најдобри тековни опции за намалување на емисиите на CO₂ и на загадувачите. – Владите треба да се погрижат операторите и производителите да се охрабрат да инвестираат во овие технологии и горива. Ние треба да ги пренесуваме стоките и луѓето за да ги задржиме нашите економии во движење. Ова не се однесува само на опстанокот на нашата индустрија туку и на заедниците, економиите и начинот на живот на кој сме навикнале. Транспортната индустрија работи напорно за да развие оперативна ефикасност. Употребата на возила со висок капацитет, HCV, нуди значителни можности за намалување на емисиите на CO₂: два HCV можат да го носат истото оптоварување, како и три редовни камиони, користејќи помалку енергија и намалување на застојот – додава Мец.

Новите технологии го трансформираат најдинамичниот сегмент од економијата



ДЕМИСТИФИЦИРАЊЕ НА ДИГИТАЛНОСТА ВО ИДНИНАТА НА МОБИЛНОСТА И ТРАНСПОРТОТ

Давателите на транспортните услуги треба брзо да ја идентификуваат нивната улога во новиот мобилен екосистем и да бидат подготвени драстично да го трансформираат нивното функционирање

Без напор, автоматски, персонализирано патување на повик, тоа е сонот за иднината на мобилноста и транспортот. Но, како да стигнеме таму? Дамадар Саху, научник на SunRise универзитетот и д-р Рацендра Прасад Махапатра од SRM Институтот за наука и технологија во Индија ги повикаа давателите на транспортните услуги за брзо да ја идентификуваат нивната улога во новиот мобилен екосистем и да бидат подготвени драстично да го трансформираат нивното функционирање. Од причина што состојбата во сообраќајот е сè поголем проблем ширум светот, креаторите на политиките и службениците во транспортот треба да направат некакви драстични промени зашто проблемот ќе се зголеми на неприфатливо ниво до 2030 година.

– Ако не сториме нешто, големиот број на луѓе и автомобили во урбаните области ќе значи глобален метеж. Сега е време сите ние да ги гледаме возилата на ист начин како што гледаме на паметните телефони, лаптопите и таблетите, како делови од многу поголема, побогата мрежа – вели Бил Форд, извршен претседател на „Форд Мотор Компани“.

Постојано слушаме за автономното возење автомобили, споделувањето на превозите и други трендови на мобилност, често добиени од кор-

поративните иницијативи. Впрочем, тие се оние што ги дизајнираат возилата и ги отвораат апликациите. Јавниот сектор има важна улога во правењето нова мобилност и транспортна екосистемска работа за секој граѓанин. Во градовите ширум светот, метежот ја поткопува мобилноста, наметнувајќи огромни трошоци не само на луѓето туку и на општеството како целина. Според Институтот за транспорт од Тексас, просечниот американски патник поминал 34 часа во сообраќај во 2010 година, во споредба со 14 часа во 1982 година. Ако работите не се променат, патниците може да очекуваат до 2020 година да поминат повеќе од 40 часа годишно во сообраќај. Уште полошо е во многу азијски земји. Годишниот трошок на застојот во Америка, сам за себе сега надминува 100 милијарди долари.



MaaS (мобилноста како услуга) е жешко прашање, а причините се во 5G мрежите, V2X комуникациите и мобилните компјутери во компјутерскиот облак. Откако ќе се реализира интелигентниот MaaS, јавните транспортни возила, како градските автобуси, ќе можат да собираат огромни количини на податоци од огромен број извори, а ќе има огромно количество и на размена на податоци на дневна основа. Тие дури може да комуницираат со сензорите како одговор на знаците, како што се стоп-светилките, автобуските постојки, па дури и оние што се вградени во патиштата за да добиваат ажурирања за сообраќајот и за пренасочување на сигналите. Тие ќе дејствуваат како дигитален асистент за да комуницираат со вашиот уред и да собираат информации што ви требаат дневно. 5G е важен за иднината на мобилноста и транспортот, и јавен и приватен, но иако ќе биде потребна една деценија пред да видиме дека го достигнал својот целосен потенцијал, патувањето започнува сега, во 2018 година. Имено, 5G ветува брзини најмалку десетпати поголеми од 4G LTE што ќе го направи двигател на промените, кога станува збор за испорачување на ветувањето за автономен транспорт и мобилност. Надградбите на автопатот, на пример, ќе бидат испорачани во милисекунди. Поврзаните возила ќе можат да соберат информации од други автомобили, од сообраќајни знаци, семафори и пешаци додека патуваат низ градовите, а ќе се користат за да обезбедат безбедно и пријатно патување. Во исто време, 5G ќе им овозможи на автономните возила да се поврзат со мрежи во речиси реално време за да разговараат и меѓусебно и со нивната околина што е најважно за спречување на несреќи и за оптимизирана навигација.

Појавата на поврзани и автономни возила (CAVs) ќе има нови и возбудливи ефекти врз моделите и начините на транспорт, но кога станува збор за мерење на тие ефекти, иднината станува малку поопасна. Економскиот притисок за зголемување на транспортот расте и доведува до неодржливи трендови во животната средина и безбедноста. Потребите за транспорт сè повеќе се исполнуваат по

цена на идните генерации. Дигиталната револуција, која толку многу зависи од ефикасната глобална и локална мобилност, исто така, ни помага да го преиспитае самиот транспорт, кој мора да биде повеќе од само помагач на дигиталната економија и да ја искористи моќта на технологијата. Движењето кон иднината на мобилноста би можело да даде значајни придобивки за владите, со поинтегриран, транспарентен и ефикасен транспортен систем, кој ќе овозможи економски раст и правичен пристап. На највисоко ниво, владата како стратег може да ги обликува принципите кои ќе дефинираат како градот, регионот или нацијата сакаат да изгледа транспортниот систем. Така, Светскиот економски форум идентификуваше 10 принципи за дизајнирање на беспрекорен интер-модален систем за мобилност, кој треба да е: кориснички ориентиран, дизајниран за да биде приспособлив, да користи отворени стандарди и протоколи, да вработува јавно-приватно партнерство, да ја одржува способноста на приватниот сектор да извлече вредност од

Интернетот во возилата, или како што велат Андреас Мај и Дирк Шлезингер, од компанијата ЦИСКО „поврзаните автомобили за автомобилската индустрија може да го сторат она што го направија паметните телефони за телефонската индустрија“. Потоа, динамичките цени и социјалниот транспорт, односно транспортниот систем на иднината ќе се градат врз основа на соработката меѓу соседите, заедниците, владите и сообраќајните менаџери за сè, од планирање на сообраќајот и сигнализирање на времето до менување на планирањето.

Со оглед на тоа дека светот на мобилноста е во процес на технолошка револуција значајно прашање е сајбер-безбедноста. Сајбер-заканите се исто толку разновидни и динамични како дигиталниот свет околу нас, а операторите во јавниот транспорт треба да бидат свесни дека самата ИТ-технологија е предизвик или точка на дејствување. Сите делови од операторот за јавен превоз треба да ги здружат силите и да дејствуваат на одговорен начин за да го обезбедат системот.



Иднината на мобилноста и транспортот би можела да даде значајни придобивки за владите, со поинтегриран, потранспарентен и поефикасен транспортен систем, кој ќе овозможи економски раст и правичен пристап

своите услуги, распоредување на ангажирано управување, да повлекува иновативно финансирање, да се мери според стандардизирани показатели за успешност, секогаш да се подобрува учејќи од најдобрите практики на другите и да е позициониран за раст.

– Транспортот не е само еден модел, кој го движи лицето или доброто од А до Б. Тој е многу поинтересен и покорисен од тоа. Тоа е систем/системи за поврзување на режимите, услугите, технологиите и дизајните според најдобрата опција за таа намена – вели Сузан Зилински, управен директор за SMART на Универзитетот во Мичиген, во САД.

Три сценарија се значајни за транспортот во дигиталното време.

Обезбедувањето на новиот мобилен екосистем е застрашувачки предизвик и влогот е голем. Во брзото менување на светот, иднината на мобилноста продолжува да станува посложена, оставајќи многу прашања неодојворени и многу повеќе непрашани. За среќа, со многу од сајбер-ризиките поставени за иднината на мобилноста се соочивме порано. Со преземањето на скапите лекции научени од други индустрии, напредокот на автомобилската индустрија, а и на патниот транспорт, секако, може да го задржи својот правилен пат и развој и пред хакерите и пред другите противници.

Многу играчи ќе се натпреваруваат за да го доживеат сонот за иднината на мобилноста и транспортот. Некои се веќе добро позиционирани за иднината што претстои, додека други треба да ги проценат своите способности и да донесат стратешки одлуки за она што следува потоа. Оние кои ќе бидат успешни треба да започнат сега за да идентификуваат каква ќе биде нивната улога во новиот екосистем на мобилност и да планираат да ја испорачаат вредноста што ја бараат потрошувачите, дури и ако тоа значи драстично да се трансформираат.

Патниот транспорт низ очите на еден скејтбордер



КУЛИАУ СЕ ПРОВОЗИ И НИЗ ПАКИСТАН, ИРАН, ТУРЦИЈА И ЈОРДАН

Пакистан, Иран, Турција и Јордан се претпоследната група држави што ги мина неодамна Дејвид Кулиау, филмскиот продуцент, скејтбордер и раскажувач, кој со поаѓањето на 27 март од Женева, веќе седум месеци е на патување на рутата од 18 земји на Европа и Азија што ќе ја извози во рамките на кампањата „Ние го сакаме патот“, со која ИРУ ја одбележува 70-годишнината од своето постоење. Во Пакистан, тој се соочи со интензивниот раст на транспортот во оваа држава, каде што го посети новиот меѓународен контейнерски терминал во пристаништето Карачи, кој е сè уште во изградба, но каде што веќе сè е подготвено за започнувањето на мултимодалниот транспорт. Истовремено, инфраструктурата на Пакистан и дигиталните процеси се перфектни за ТИР-системот, кој е усвоен и овде.

Потоа, Кулиау ќе вози од Табриз до Базарган, за да ја види едната од главните гранични точки на Иран, каде што царинските процедури се исто така значително побрзи, благодарение на новите дигитални ТИР-процедури. Евидентно, Иран целосно ја прифаќа оваа најсовремена технологија и дигиталниот пат кон поотворена врска со светот.

Патот ќе го води Кулиау и во Турција, односно во Истанбул, а ќе го посети и новиот Јалова Роро терминал, на брегот на Мраморното Море, кој функционира од 2017 година. Овде тој ќе се увери во тоа дека ефикасноста на ТИР-системот и на новите царински постапки во Турција е навистина импресивна, како впрочем и модерната архитектура на терминалот.

Во Јордан, впечаток му остави тоа што насекаде среќавал сериозни пораки за безбедноста на патиштата, а на интензитетот на сообраќајот во градовите влијаело и доставувањето на вода до домовите на луѓето и со други средства, освен преку водовод, што поради недостигот таму е најдрагоцената течност. Јорданците, исто така, се гордеат со доаѓањето на милиони сириски бегалци што се околу една третина од населението, а што значи засилување на транспортот на разни стоки, но и на храна и лекови до бегалските кампови.

Дејвид Кулиау ќе го заврши овој неколкумесечен патувачки потфат на 6 ноември во Мускат, Оман, каде што ќе се одржи Светскиот конгрес на ИРУ, чија главна тема е „Иновации во движењето“. Тој своите патувачки стории ги раскажува на блог, при што дава изјави, мислења, искуства и импресии за разни аспекти во транспортот, и тоа од претставници на ИРУ, од превозници и возачи, при што низ своите разговори со нив, Кулиау потенцира дека љубовта кон патувањето е сржта и есенцијата на нивната желба да се занимаваат со транспортната дејност.

Додека во Европа има голем пад на продажбата на дизелаши



ВО МАКЕДОНИЈА УВОЗОТ НА УПОТРЕБУВАНИ ВОЗИЛА Е ЗНАЧИТЕЛНО ПОГОЛЕМ!?

Порастот на увозот на дизел-возила кај нас се смета дека е и поради стравувањето на поединци и на фирми што пласираат стари возила од најавените заострувања на бариерите за увоз, односно од носењето забрана за увоз на постари возила со „еуро 4“ и „еуро 5“ стандард

Наспроти големиот пад (од 16 до над 30 %) на продажбата на дизел-возила во некои земји во Европа, годинава во Македонија има драстично, а во периоди и речиси двојно зголемен увоз на користени дизелаши. Тоа го покажуваат и податоците за увезени возила во земјава, објавени на веб-страницата на Царинската управа за првите девет месеци од годинава, во однос на истиот период во 2017 година, при што бројот на увезени возила за девет месеци е речиси ист со бројот на увезени возила во целата мината година. Имено, според анализата на овие податоци, во Македонија до први октомври се увезени вкупно 27.821 возило, од коишто 21.069 се стари патнички автомобили наспроти 4.323 нови, потоа 1.687 употребувани товарни возила, а 599 нови и само четири нови автобуси, а дури 130 купени „на старо“. Во целата мината година се увезени 22.964 користени автомобили, 2.135 товарни возила и 140 употребувани автобуси. Анализите покажуваат дека најголемиот дел од увезените возила се дизелаши, што македонските возачи ги преферираат бидејќи се по-

економични во потрошувачката на гориво, а покрај тоа кај нас дизелот е поевтин од бензинот најчесто за 6 до 8 денари од литар. Ова го наведуваат и сопствениците на автоплацеви, каде што се продаваат стари возила и каде што велат дека скоро 70 % од нивната понудата се возила со дизел-мотор. Се смета дека е така и поради

стравувањето на поединци и на фирми што пласираат стари возила од најавените заострувања на бариерите за увоз, односно од носењето забрана за увоз на постари возила со „еуро 4“ и „еуро 5“ стандард. Покрај тоа, најавен е и нов правилник, со кој возилата според степенот на емисии на гасови што го покажуваат при техничкиот преглед ќе добијат категоризација со боја, односно еконалепница, а ќе се воведат и систем за сообраќајно зонирање во Скопје така што при енормно загадување на воздухот, во зелена зона ќе може да возат само возила со зелена налепница, односно со највисок стандард и со најниски емисии на гасови.

Инаку, продажбата на дизел-возилата во ЕУ во првата половина од годината е драстично намалена поради загриженоста на купувачите околу загадувањето и имајќи ги предвид засилените активности на државите во Унијата да ја намалат продажбата на автомобили што имаат мотори со внатрешно согорување.

– Воздржувањето од дизелашите се шири низ цела Европа – соопшти Меѓународната агенција за енергетика (ИЕА), чиј најнов извештај покажува дека пазарниот удел кој се однесува на продажбата на дизелаши во ЕУ паднал на 36,5 отсто во првата половина на оваа година, од 42,5 отсто во истиот период, претходната година. Обемот на продажбата е намален на 16 отсто, на 3,12 милиони автомобили, при што во Британија се продадени дури 30 отсто помалку дизел-автомобили во споредба со истиот период лани, а во Германија, матичната земја на најголемите светски произведувачи на дизел-автомобили, вклучувајќи ги БМВ и Фолксваген, уделот на продажба на дизелашите е намален на 31,1 отсто од вкупно продадените автомобили, за разлика од една година претходно кога бил 41,3 отсто. Поради тоа, се намалува и побарувачката за дизел-горивото во Европа, и тоа за 115.000 барели дневно во август, во однос на претходниот месец, а голем број големи европски градови, вклучувајќи ги Берлин, Лондон и Париз, воведоа програми за забрана на дизел-автомобилите за да го намалат загадувањето на животната средина.

До 2030-та година

ЕУ ќе ги намали емисиите на CO₂ од возилата за 35 отсто

Министрите за екологија и животна средина на земјите членки на ЕУ, неодамна постигнаа договор за намалување на штетните емисии на јаглерод диоксид (CO₂) од возилата за 35 отсто до 2030 година. Ваквата нивна одлука следува по маратонскиот состанок од 13 часа, при што е постигнат компромис, кој е под нивото од 40 отсто, што го бараше Европскиот парламент и некои земји членки (Франција и Холандија). На олку високата стапка од 40 отсто, се спротивставила Германија и неколку земји членки од Источна Европа и покрај предупредувањата

на Обединетите нации и климатските експерти за итноста од потребата за намалување на глобалното затоплување за 1,5 степени Целзиусови. При тоа, под притисок на својата моќна автомобилска индустрија, Германија успеала да го ублажи, односно „да го разводи“ компромисот околу ова прашање.

Транспортниот сектор во ЕУ е еден од најчувствителните и е единствен сектор во Европа, каде што штетните емисии на CO₂, наместо да се намалуваат – растат.

И во октомври нова кампања на РСБСП



„БЕЗ ИЗГОВОРИ!“ – ПРОТИВ НЕОДГОВОРНОСТА НА УЧЕСНИЦИТЕ ВО СООБРАЌАЈОТ

Новата иновативна кампања на РСБСП содржи моќна порака дека не постои доволно важен и силен изговор некој да настрада и да го загрози својот или животот на некој друг учесник во сообраќајот, како резултат на сопствената неодговорност

Со изгужвани билборди поставени на улиците во Скопје, потоа со флаери поделени во локалите во главниот град, како и со банери со пораки на веб-порталите, а кои сите заедно го привлекоа вниманието на граѓаните, во октомври беше најавена новата кампања „Без изговори!“ на Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата. Оценката на многумина е дека станува збор за нова едукативна активност за поголема безбедност во сообраќајот, која во себе содржи моќна порака дека не постои доволно важен и силен изговор некој да настрада и да го загрози својот живот

или животот на некој друг учесник во сообраќајот, како резултат на сопствената неодговорност. Притоа, во рамките на тизер-кампањата што се реализираше неколку недели, беа презентирани само дел од изговорите кои учесниците во сообраќајот ги користат барајќи начин, пред себе и пред другите, да ги оправдаат своите лоши навики во сообраќајот. Но, како што беше јасно посочено – ниту еден начин да се оправдаат постапките кои водат во смрт и ниту еден изговор, не се толку силни, колку желбата и потребата секој учесник во сообраќајот да се врати дома здрав и жив.

И оваа кампања на РСБСП го ис-

такна она што е одамна познато дека најчестите изговори, односно причини за сообраќајните незгоди се поврзани со: возење со брзина поголема од дозволената, возење под дејство на алкохол, употреба на мобилни телефони и уште многу други „неоправдани оправдувања“. Така, некои од возачите знаат да кажат: „Моја одлука е да не користам појас додека возам во автомобил“ или „Моја е одлуката да не застанам на пешачки премин“. Едноставно, ова се само нечии бизарни изговори, но се поставува прашањето – дали се тоа и нивни одлуки да учествуваат во сообраќајна незгода што може да заврши со тешки телесни повреди или смрт бидејќи безбедното и одговорното учество во сообраќајот не е право на избор туку обврска која не познава изговори и извинувања.

Од РСБСП посочуваат дека кампањата „Без изговори!“ има јасна цел: да ја подигне свеста за последиците од сообраќајните незгоди кај секој поединец, преку континуирана едукација за важноста и потребата од целосно, максимално и безусловно одговорно учество во сообраќајот, а воедно да влијае и на дисциплинираното однесување, кога станува збор за почитување на правилата и прописите во сообраќајот. За жал, статистиката покажува дека изговорите сè уште се наша лоша навика, а големиот број сообраќајни незгоди што се случуваат на патиштата секојдневно се показател за тоа. Само за илустрација – сообраќајната статистика на РСБСП покажува дека во првите девет месеци од 2018 година, 100 лица го загубиле животот во сообраќајни незгоди што е намалување за 10 % во споредба со минатата година. Затоа, од РСБСП повторно апелираат: да не дозволиме сообраќајот од нужна потреба да се претвори во нужно зло на современото живеење. Потребата од одговорно учество во сообраќајот е јасна и тука нема изговори. Тоа подразбира, почитување на сообраќајните правила и прописи, секогаш и секаде!

Во главниот град

Повеќе контроли и казнети возачи од лани

Според податоците на СВР Скопје, во првите девет месеци годинава, во главниот град, се регистрирани 2.334 сообраќајни несреќи што е малку помалку од истиот период лани, кога имало 2.361 сообраќајка. Притоа, годинава, во населбите во Скопје, се случиле 2.040 сообраќајки, а на отворен пат 294. Во сообраќајките годинава и минатата година смртно настрадале по 19 лица. Истовремено, во првите осум месеци од годинава, заклучно до први септември, сообраќајната полиција извршила вкупно 54.186 контроли во сообраќајот или двапати повеќе од истиот период лани, кога имало само 26.480 контроли. Податоците за сторените прекршоци велат дека СВР Скопје во првите осум месеци од годинава запрело 4.501 возач за брзо возење, а

во истиот период минатата година се казнети само 722 возачи што значи дека и годинава полицијата има зачестени контроли во сообраќајот осумпати повеќе од лани. Сообраќајната полиција годинава фатила и 1.525 возачи што пијани седнале зад воланот или десет пати поголем број од истиот период лани, кога се санкционирани само 158 пијани возачи. Годинава полицијата казнила и 1.256 возачи што управувале возило без положен возачки испит, а лани биле откриени само 441 возач без возачка дозвола. На 872 возачи им биле напишани казни за зборување на мобилен телефон додека управувале возило, а лани за тоа биле казнети 297 возачи. За неносење сигурносен појас се казнети 306 возачи, а лани само 89.

Со помалиот ден и зимското сметање на времето

Во пресрет на зимата, а и поради помалиот ден и примената на зимското сметање на времето, правилната употреба на светлата на возилата е од голема важност за безбедноста во сообраќајот. Поради тоа, Републичкиот совет за безбедност на сообраќајот на патиштата ги посочува најзначајните правила и прописи од ЗБСП со цел информирање и едукација на учесниците во сообраќајот во Република Македонија. Според нив, секој возач треба да знае дека во сообраќај на пат, дење и ноќе, возачот на возилото задолжително треба да ги има запалено најмалку соборените светла. На возачот кој постапува спротивно на овие одредби од ЗБСП, ќе му биде изречена парична казна во износ од 15 евра дење, и 35 евра ноќе (во денарска противвредност), односно ќе му се регистрираат 15 негативни поени.

За осветлување на патот, возачот на моторно возило, по правило ги употребува долгите светла, а соборените е должен да ги користи во случаите: пред разминување со друго возило на оддалеченост од која ќе оцени дека со светлото на своето возило го заслепува возачот на возилото што му доаѓа во пресрет, потоа кога возачот на возилото со кое се разминува ќе премине на соборени светла или кога со наизменично палење и гасење на светлата го предупредува дека долгите светла му пречат, а секогаш на оддалеченост помала од 200 m, како и за време додека на кратко растојание се движи зад друго возило, во таква положба што со долгите светла на своето возило го заслепува возачот на возилото пред себе, а и за времето додека со возилото минува покрај организирана колона на пешаци. Непочитувањето на наведените одредби од ЗБСП се санкционира со парична казна во висина од 45 евра во денарска противвредност или со 25 негативни поени. Светлата за означување на моторното возило, задолжително се употребуваат дење и ноќе, во услови на намалена видливост кога возилото е запрено или паркирано на пат и за време додека се запалени кои и да било светла



НЕОПХОДНА Е ПРАВИЛНА УПОТРЕБА НА СВЕТЛАТА ВО СООБРАЌАЈОТ

Правилната употреба на светлата на возилата е од голема важност за безбедноста на сите учесници во сообраќајот

за осветлување на патот или посебните светла за магла. Во магла, возачот задолжително треба да ги има запалено соборените светла за осветлување на патот, односно светлата за магла или двете светла истовремено. Светлата за магла што се наоѓаат на предната страна на возилото, задолжително треба да бидат во бела или жолта боја, а на задната страна со црвена боја. Инаку, може да се употребуваат само во услови на магла или во случај на намалена видливост. Непочитувањето на оваа законска одредба се санкционира со парична казна од 35 евра во денарска

противвредност или со 20 негативни поени во возачката книшка.

Возилата не смеат на предната страна да имаат светлосни, светлосно-сигнални или рефлектирачки уреди или материи што даваат светло со црвена боја, а на задната страна – уреди или материи што даваат светло со бела боја. На јавен пат возачот е должен да ги вклучи покажувачите на правци на возилото, особено: ако врши предупредување на другите учесници за опасност во сообраќајот; во услови на намалена видливост (густа магла, чад и слично); ако е последен во колоната на возила запрена на пат надвор од населено место, освен ако колоната запрела заради постапување според сообраќаен знак или правило со кое се регулира сообраќајот, и ако запре на коловоз, освен во случај на паркирање на обележано паркиралиште, односно поради постапување по сообраќаен знак или според правилата во сообраќајот.

Како сублимат на сето претходно, Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата праќа апел: „Почитувајте ги сообраќајните правила и прописи, почитувајте ги правилата за употреба на светлата во сообраќајот како начин да се заштитите себеси и другите учесници во сообраќајот“. Ј.С.



Ford на IAA 2018



ОФАНЗИВА НА СИТЕ ФРОНТОВИ

IAA Хановер помина и зад себе остави дебели траги во сегментот на комерцијалните возила

Годинешниот IAA собори неколку свои рекорди. На него учествуваа 2.174 изложувачи од 48 држави (во 2016 година ги имаше 2.013), кои на вкупно 282.000 квадратни метри (2016: 270.000) претставија 435 светски премиери (+31 %, полани беа 332). Нив ги видоа околу 250.000 посетители, за кои беа

организирани и тест-возења на 36 електрични комерцијални возила. Токму електромобилноста и нејзиното навлегување на пазарот на товарни возила владееше со годишното издание на IAA Nutzfahrzeuge, од која област беа и поголем дел од премиерите што ги подготвија производителите.



Во една таква очекувана атмосфера, едно име комплетно се издвои од другите, но не со помош на електриката – главната заслуга за тоа ја имаше освојувачот на титулата „Камион на годината 2019“, новиот Ford F-Max. Тој не само што нема никаква електрична технологија за задвижување туку ни оддалеку нема гама-погонски групи како што нудат другите познати производители на камиони. Во понудата нема ни разни верзии, но сепак, успеа да ја освои престижната титула, и тоа, на изненадување на другите, со освоениите 126 поени победувајќи ги дури и Scania I&P сериите и Volvo FH/FM LNG. Поените му ги дадоа 23-те члена на жирито кои беа импресионирани од потполно новата и модерна кабина, најнапредните системи за асистенција и комбинацијата на 12,7 литарскиот Ford EcoTorq мотор и ZF TraXon-менувачот. Значењето на оваа титула е и во тоа што е прва од 1976 година откако постои жирито што ја има освоено производител кој не е од Западна или од Северна Европа.

Јасно е дека ова признание ќе претставува силна поддршка за напорите на турскиот Ford Trucks за засилување на своето (сега практично непостоечко) присуство на европскиот пазар, во што треба да му помогне и визијата на автономниот влекач кој под ознака



F-Vision покажува како Ford ја гледа иднината

F-Vision беше претставен во Хановер. Со изглед како да доаѓа од иднината, тој всушност ја претставува иднината. И покрај тоа што станува збор само за макета, а не за вистинско возило кое може да се движи, за него е замислено да има четврто ниво на автономни способности што значи дека во поголемиот дел од случаите ќе може да функционира самостојно. Погонот, секако, треба да биде електричен, ќе ги има и сите вообичаени системи за поврзаност, а се забележуваат и камерите место ретровизори. Она што го нема е зелено светло за негово производство – од Ford воопшто не кажаа какви им се плановите со натамошниот развој на овој проект.

Од друга страна, на теренот на доставните возила сè е јасно – Ford е апсолутен лидер благодарение на рењомето на Transit и неговата гама раширена во неколку категории. И покрај трендовите, нејзин носител сè уште е најголемиот претставник – двотонскиот модел, кој во Хановер

осамна во ново издание. Тој, освен новиот изглед однадвор и потполно поинаквата внатрешност со нови инструменти, има

сили, овој мотор сега е достапен и во изведба со 170 KS. Овен тоа, Transit стана и првото доставно возило во светот кое



Ford го исполни ветувањето и го понуди Transit Custom во plug-in издание

и нов 2.0 EcoBlue погонски агрегат кој веќе се вградува во помалиот Transit Custom. Покрај верзиите со 105 и 130 коњски

има автоматски менувач со 10 степени – Iveco Daily и VW Crafter имаат по осум, а Mercedes-Benz Sprinter има девет. Ќе има и mild-hybrid технологија со интегриран стартер-генератор. Споен на коленестото вратило, тој ќе овозможи помала потрошувачка и подобри перформанси.

Хибридна технологија на голема врата влезе и во Transit Custom. Како што ветува од Ford, овој модел сега е достапен со plug-in погонска група составена од 1,0 литарски трицилиндричен бензински агрегат кој произведува струја откако батериите ќе се испразнат. Инаку, тие се водено ладени со капацитет од 14 kWh и овозможуваат електрична автономија од 50-тина километри.

Настапот на Ford на IAA беше заокружен и со благо рестилизираните и обновени Transit Connect и Courier.



Новиот двотонски Transit ќе биде достапен со 10-степен автоматика и mild-hybrid технологија

Mercedes-Benz Citaro Hybrid е автобус на годината 2019



ИНОВАТИВНИОТ ГРАДСКИ МОДЕЛ НА ГЕРМАНСКИОТ ГИГАНТ ДОБИ ПРЕСТИЖНА ТИТУЛА

Статуетката „Bus of The Year 2019“ ќе ги краси витрините на раководството на Mercedes – нивниот Citaro Hybrid собра најмногу поени во гласањето на меѓународното жири за избор на автобус на годината, составено од 22 члена кои претставуваат исто толку европски држави. Наградата беше врачена од страна на претседателот на жириото Том Теријсен на меѓународната изложба на комерцијални возила IAA во Хановер. Неа Mercedes-Benz Citaro Hybrid ја освои во тесна, но рамноправна конкуренција која ја сочинуваа само уште Neuliez GX Elec и Irizar ie-Tram. Значењето на престижната награда е уште поголемо кога се знае дека е освоена во битка со два иновативни електрични градски автобуси. Иновативен е и Citaro Hybrid, кој беше претставен лани. Располага со електромотор-генератор вграден во трансмисијата со моќност од 14 kW и максимален вртежен момент од 220 Nm. Со паралелното хибридно задвижување, потрошувачката на гориво се намалува до 8,5 %. Нема батерии туку електричната енергија се складира во блок ултракондензатори.



Меѓународното жири за избор на автобус на годината е независна организација основана во 1989 година од група водечки списанија за автобуси од Европа

AutoBest 2019



ПОЗНАТИ ФИНАЛИСТИТЕ

Линда Џексон, извршниот директор на Citroen, стана првата жена во ManBest алејата на славните

Citroen Berlingo/Peugeot Rifter/Opel Combo, Citroen C4 Cactus, Dacia Duster, Ford Focus, Kia Ceed и Toyota Corolla се финалисти за европскиот AutoBest 2019. Овие автомобили ќе се натпреваруваат за наградата Best Buy Car of Europe in 2019. На 27 и 28 ноември, европското AutoBest жири ќе се собере на тест-патека Ваирано во близина на Милано, Италија, за Final-6 тестирањата, кои се едни од најрелевантните и најсложените.

Жириго од 31 член ќе ги направи конечните оценки и ќе ги даде своите гласови по тоа, а победникот ќе биде објавен на 15-ти декември. „Годинава имаме рекорден број нови автомобили кои влегоа на финалната листа на европскиот натпревар. Зголемениот број учесници ќе го направи годишениот натпревар уште повозбудлив“, рече Дан Варди, основач и претседавач на AutoBest организацијата. Во согласност со

правилата, жириго одлучува за бројот на финалисти секоја година.

Наградата ManBest 2018, посветена на најдобрите врвни менаџери, отиде кај Линда Џексон, извршниот директор на Citroen. Таа стана првата жена во 18-годишната историја на AutoBest што ја доби оваа престижна награда. Годишната DesignBest 2018 награда му е доделена на Питер Хорбери, главниот дизајнер на Geely Automotive Group. Хорбери го доби ова европско признание за својата неверојатна работа предводејќи ги дизајнерските центри на оваа автомобилска групација, која ги вклучува брендovите Lynk & Co, London Taxi, Lotus, Volvo и Geely. TechnoBest 2018 наградата ја доби францускиот бренд DS за неговото Active Scan потпирање, а кое со помош на камера, четири сензори за позиционирање и три акцелерометри за скенирање на патот ги следи испакнатините и дупките, соодветно приспособувајќи ги поставувањата на амортизацијата. Престижната награда SportBest 2018 отиде кај Toyota Motor Company за исклучителните резултати во мотоспортот.

Добитниците на преостанатите награди ќе бидат објавени подоцна. Наредната, 18-та по ред церемонија на доделувањето на наградите ќе се одржи во Брисел, Белгија, на 7-ми февруари 2019 година.



Линда Џексон, Citroen

Париз 2018



ПОМАЛКУ, НО ПОСЈАЈНИ СВЕЗДИ

Иако „осакатен“ со отсутството на 16 автомобилски производители и за 5 дена пократкото траење, свездите на парискиот салон на автомобилите беа дури и посјајни. Ова се дел од нив:

Peugeot e-Legend

Постојат многу причини зошто Peugeot e-Legend беше звезда на салонот на автомобилите во Париз. Тој со својот ретро дизајн со модерен шарм ги потсети сите дека Peugeot има богата, иако малку подзаборавена историја. За жал, нема да биде наново родена кога е во прашање овој концепт – Французите одбиваат да го насочат кон иднината велејќи дека е само дизајнерска вежба. Навистина е штета што од погоните на Peugeot нема да излезе вакво нешто.



Peugeot e-Legend

Citroen C5 Aircross PHEV, DS3 Crossback

Citroen се обиде да ја искористи предноста на домашниот терен во Париз акцентирајќи ги своите определби. Така, во согласност со трендовите C5 Aircross доби plug-in верзија, најавувајќи ја идната хибридна гама на марката. Кросовер, но помал, претстави и DS. Интересниот дизајнерски пристап од големиот DS7 го прави привлечен за помладите, на кои ќе им бидат доволни неговите меѓу 100 и 155 коњски сили.



Citroen C5 Aircross PHEV

Renault EZ-Ultimo

Отсуството на меѓународната конкуренција Renault го искористи да ја покаже својата визија за иднината. Парадата концепти ја предводеше EZ-Ultimo, чиј импресивен дизајн пречеше на прв поглед да се сфати неговата функција. Работите ги разјаснува внатрешноста до која се доаѓа преку вратите со уникатен начин на отворање. Замислен како вистинска дневна соба на тркала, овој футуристички концепт располага со простор и комфор кој на патниците им овозможува сосема ново искуство при патувањата.



Renault EZ-Ultimo

Škoda Kodiaq RS, Vision RS

Škoda во Париз ни приреди два брзи погледи, еден во сегашноста друг во иднината. Заедничка и на двата им е ознаката RS, која во сегашноста гордо ја носи големиот Kodiaq. Погледот во иднината ни го овозможи Vision RS концептот. Тој ја претставува брзината, онаква каква што наскоро ќе ја означуваат двете букви во неговото име. Идејата за негово создавање беше да се искombинираат задоволството во возењето и одговорноста за животната средина, и тоа во еднаква мера. Внатрешниот дизајн ја истакнува подобрената функционалност, а големиот централен дисплеј, желбата за создавање пријатен амбиент. Иако претставен во друга конотација, од овој концепт се очекува да се изроди наследникот на Rapid.



Škoda Vision RS

Seat Tarraco

Со моделот Tarraco, Seat ја комплетираше својата кросоверска армада. Како најголем во гамата, тој е брат-близнак на Škoda Kodiaq со која ги дели платформата и погонските склопови. Но за разлика од чешката перјаница, новиот шпански претставник ќе се произведува во Волфсбург. Го доби името според латинскиот назив на каталонскиот град Тарагона, кое го избраа фановите на марката. Долг е малку повеќе од 4,7 метри и има внатрешност која нуди навистина доволен простор за пет или седум лица. Во понудата ќе бидат две бензински варијанти со 150 и 190 коњски сили, како и два дизели со идентична силина.



Seat Tarraco

Toyota Corolla, Camry, RAV4 Hybrid

Toyota во својата европска понуда врати две познати имиња: Corolla и Camry. Истовремено, се прости од Auris и дизелите скоро од целата своја гама. Иако во Женева претставен сè уште под старата ознака, со доаѓањето на караванската верзија, компактниот хечбек на Toyota беше преименуван во Corolla. И двете изведби доаѓаат со еден бензински и два хибридни мотори со силина меѓу 116 и 180 коњски сили. Продажбата на Toyota Corolla Touring Sports треба да започне до крајот на годината, само месец-два пред Camry кој доаѓа на местото на пензионираниот Avensis. Уникатноста му е во тоа што ќе биде достапен само како хибрид, со истата погонска група што ја доби и RAV4.



Toyota Corolla



Lexus RC

Lexus RC

Како и матичната компанија, и Lexus во Париз настапи воздржано иако имаше светска премиера. Се работи за благо рестилизираниот RC, кој сега тежнее уште повисоко во премиум-сегментот. Со доза елеганција додадена на потсмрениите, но сепак агресивни купелинии, овој модел како да сака да покаже дека измените не секогаш се видливи. Тие треба да се почувствуваат, заради што Јапонците се имаат задржано на унапреденото потпирање и целокупното задоволство во возењето. Интерес привлекуваше и малиот кросовер UX, како и новата генерација на ES која допрва треба да се запознае.

VinFast Lux A2.0 и SA2.0

„Свездата е родена“ – подобар слоган не можеше да се најде за настапот на VinFast на салонот во Париз. Исто така се вика и новата награда на AutoBest, наменета за нови компании од автомобилската индустрија, мобилноста и технологиите. Критериумите за нејзино доделување се прецизни и строги, а прв нејзин освојувач е токму виетнамскиот производител. Со неа европскиот AutoBest зачекорува на глобалната сцена, која во блиска перспектива е цел и на новата звезда од југоистокот на Азија. Во нејзиното лансирање ќе помогне славниот Дејвид Бекам, но многу повеќе технологијата набавена од BMW. Платформите се од серијата 5 и од X5, а моторите се дволитарски со 175 и 230 коњски сили. Менувачот е 8-степен автоматски, а кросоверот има и опционален погон на сите тркала. Дизајнот е дело на Пининфарина, а внатрешноста модерна, со комфор, квалитет и технологии што се среќаваат кај премиум-возилата. Продажбата ќе им започне идната година, а набргу потоа ќе следуваат уште два: мал градски автомобил и компактен модел со електричен погон.



VinFast Lux A2.0



BMW 3

BMW 3, Z4

Новата, седма по ред генерација на серијата 3 на BMW, нема големи изненадувања во дизајнот. Не треба ни да има бидејќи отсекогаш ја краселе трајни вредности. Како најпопуларен автомобил од Минхен таа освојува со комплетноста на решенијата, овојпат во голема мера направени по углед на актуелната серија 5 и со константно подобрување на сите карактеристики дури и на тие за кои немаше замерки (внатрешноста на пример). Носител на продажбата меѓу бензинците ќе биде дволитарскиот агрегат со 185 коњски сили, додека најпопуларниот дизел е засилен на 190 коњи. Љубителите на перформансите на M-верзијата ќе почекаат до идната година. Дотогаш гамата ќе ја дополнуваат уште еден бензинец со 258 и два дизели до 150 и 265 коњски сили.

Американците имаа можност да се запознаат со новиот BMW Z4 малку порано, а ние дури сега во Париз. Затоа, иако не е апсолутен новитет на марката, сепак, извлече искрени насмевки на лицата на сите. Направен е во соработка со Toyota, но не можеме да се отргнеме од впечатокот дека баварското апсолутно доминира. За производството на BMW Z4 ќе се грижи Magna Steyr, кој за тоа одвои дел од своите капацитети во австрискиот Грац.

Audi e-Tron, A1, Q3

Иако се произведува во француското соседство, во Белгија, електричниот првенец на Audi го имаа видео само Американците. Таму сепак беше доживеан како премиера која „вистински ги покажува своите мускули, кои се добро набилдани“ – двата електромотори со вкупно 408 коњски сили ќе го забрзаат e-Tron до сто на час за 5,7 секунди, а максималната брзина електронски му е ограничена на 200 километри на час. Со едно полнење на батериите Audi e-Tron може да помине повеќе од 400 километри. Втората генерација на Audi A1 беше дочекана како лидер на градската класа. Слоганот „Идеален сопатник за урбан животен стил“ под кој беше претставен, најдобро го опишува. Со својот остар и аглест дизајн, најмалиот модел од Инголштат е толку атрактивен што без малку му го украде вниманието на новиот Q3, кој се перчеше со изгледот позајмен од Q8, порачувајќи дека сите очекувања може да ги исполни во голем стил.



Audi e-Tron



Porsche 911 Speedster

Porsche 911 Speedster, Macan

Во отсуство на Volkswagen, Porsche во Париз не се осмели да донесе вистински новитет, но она што го покажа беше сосема доволно да потсети кој е кој во автомобилската историја. Носталгичарите имаа можност да се запознаат со современата изведба на 911 Speedster, за која тукушто беше потврдено дека ќе оди во лимитирано сериско производство. Шасијата е од Carrera 4 Cabrio, но без потпирањето и погонскиот склоп кој со своите 500 коњи беше трансплантиран од 911 GT3. Другите, повеќе ги интересираше освежениот Macan. Минималните измени во дизајнот го приближуваат до останатата луксузна гама на Porsche – новите Cayenne и Panamera. Она поважното е имплементирано под каросеријата, каде што ќе ги нема дизел-моторите.

Mercedes Б-класа, GLE, EQC

Неочекувано за трендовите, публиката во Париз покажа сериозен интерес за Б-класата на Mercedes. Се сметаше дека моноволуменските форми потклекнаа пред кросоверските, но вистинската практичност што им ја нудат на купувачите секогаш ќе биде ценета особено во едно вакво нетипично пакување, кое носи и мноштво техника. Во понуда се три дизелски и две бензински моторни опции со силина меѓу 115 и 190 коњи.

М-класата на Mercedes пред 21 година го основа европското премиум кросовер семејство, а сега како GLE зачекори во својата четврта генерација. Со потполно нов дизајн и најмодерни технологии, неговата звезда блесна под париското небо осветлувајќи го патот по кој ќе продолжи да ја нервира конкуренцијата. На почетокот ќе биде на располагање само со шестцилиндрен бензински мотор со 367 коњски сили, на кои 48-волтниот систем со starter-генератор додава уште 22. Како и досега, Mercedes GLE ќе се произведува во САД. Продажбата ќе започне во почетокот на следната година.

Ако порано беа концепти, електричните возила сега се веќе сериски производи. Меѓу нив посебно место има и EQC. Тој не е прв електричен автомобил за Mercedes, но ќе започне една нова ера за марката од Штутгарт. Направен е на платформа посебно развиена за електрични возила, со ангажман на два електромотори со 407 коњски сили. Опремен е со пакет-батерии од 80 киловат-часови, кои се очекува да му дадат автономија од 450 километри. Производството ќе му започне идната година во Германија и Кина, а цените засега ги кријат.



Mercedes GLE



Mercedes B

Ferrari Monza SP1 и SP2

Мајсторите на својот занает од Маранело, за Париз ја подготвија Monza и ја понудија во две верзии кои меѓусебе се разликуваат по бројот на седиштата (едно или две). Другото е исто: спринт до сто за 2,9 секунди, а до двесте за помалку од осум секунди. Максималната брзина изнесува повеќе од 300 километри на час, а цената не е објавена.



Ferrari Monza

GAC GS5, Enverge

Салонот во Париз не можеше да помине без изненадувања. На разочарување на европската автомобилска индустрија и нејзините поддржувачи, тоа пристигна од Кина. GAC GS5 му е ознаката и ако се суди според неа, ништо нема да се пресуди. Ако се суди според она што го гледаме пред нас, можеби и ќе падне некаков позитивен збор. Од друга страна, за концептот Enverge се слушаа само суперлативи.



GAC GS5

Harley Davidson FXDR 114

На салонот во Париз имаше и мотоцикли, меѓу кои најмногу внимание привлече новитетот на Harley Davidson. Со криптична ознака FXDR 114 што ја разбираат само познавачите на марката, овој bad-ass cruiser треба да ја спаси сезоната 2019-та на американскиот производител. Адути за тоа има многу, меѓу кои најмногу импресионираат перфектната ускладеност меѓу наследството и трендовите. Цената му изнесува околу 28.000 евра.



Harley Davidson FXDR 114

Suzuki Jimny

Мотоцикли на штандот имаше и Suzuki, но таму владееше четвртата генерација на Jimny. Таа со својот ретро дизајн и ултимативни теренски способности потсети зошто јапонската марка од овој модел досега има продадено 2,85 милиони примероци во 194 земји низ светот. Цената на новата генерација на Jimny ќе започнува од 18.000 евра.



Suzuki Jimny

МАКЕДОНИЈА

Од 15 ноември е задолжителна обврската за носење зимска опрема во возилата



Во Македонија од 15 ноември почнува да важи задолжителната обврска за носење зимска опрема во возилата. За возачите на автомобили, ципови и лесни камиони е задолжително носењето зимски гуми и синџири, а за возачите на автобуси и на тешки камиони, ако на погонските тркала не може да се постават синџири за снег, задолжително е и носењето лопата. Санкционирањето за неисполнувањето на оваа обврска во претстојната зимска сезона ќе биде согласно со постојниот Правилник за зимска опрема во автомобилите, со кој се пропишува казна од 45 евра во денарска противвредност, односно на возачот ќе му се регистрираат 25 негативни поени.

Под зимска опрема за моторни возила со најголема дозволена маса која не надминува 3.500 кг, се подразбира: зимски пневматички на сите тркала со минимална длабочина на шарите на слојот што гази, по обем и широчина од четири милиметри, пневматички со летен профил на сите тркала со длабочина на шарите на слојот што гази, по обем и широчина со минимум од четири милиметри и синџири за снег со адекватна големина за погонските тркала или други соодветни помагала. Зимската опрема за моторни возила со погон на четири тркала (4 x 4), подразбира зимски пневматички на сите тркала со минимална длабочина на шарите на слојот што гази, по обем и широчина од шест милиметри, пневматички со летен

профил на сите тркала со длабочина на шарите на слојот што гази, по обем и широчина од најмалку четири милиметри. Секое возило со пневматички со летен профил треба да поседува синџири за снег, и притоа, во случај кога возилото е во постојан погон, синџирите за снег треба да се најмалку на задната осовина, а во случај на преклоплив погон, синџирите за снег треба да се најмалку на постојано вклучената осовина.

Зимската опрема за моторни возила со најголема дозволена маса која надминува 3.500 кг, подразбира зимски пневматички на погонските тркала со минимална длабочина на шарите на слојот што гази, по обем и широчина од шест милиметри, пневматички со летен профил на сите тркала со длабочина на шарите на слојот што гази, по обем и широчина со минимум од четири милиметри и синџири за снег со адекватна големина за погонските тркала или други соодветни помагала, автобуси и товарни моторни возила кои поради технички причини не можат да постават синџири за снег на погонските тркала, треба да имаат зимски пневматички на погонските тркала и прирачен алат, лопата. Зимски пневматички се оние пневматички кои на својата бочна страна имаат една од ознаките: „МС“, „М+С“, „М&S“ и знак на снегулка на стилизирана планина со три врва. Според Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата, полициски службеник може да му нареди на возач да го прекине натамошното движење на возилото, ако не постапи според сообраќајниот знак за задолжително носење и употреба на зимска опрема. Исто така, полициски службеник може да му нареди на возач да го прекине натамошното движење и тогаш кога не постои сообраќаен знак за задолжително носење на зимска опрема, ако зимските услови на патот не овозможуваат непречено и безбедно одвивање на сообраќајот, односно полицискиот службеник може да му нареди на возачот задолжително да ја постави зимската опрема на возилото.

Обврската за задолжително носење на зимска опрема трае до 15 март следната година.



СРБИЈА

Од 1 ноември е задолжителна зимската опрема за возилата

Новиот Закон за поделба на моторни возила и приколки и техничките услови за возила во патниот сообраќај се применува од 4 мај 2012 година. Во делот на задолжителна зимска опрема оваа регулатива предвидува дека во периодот од 1 ноември до 1 април возилата мора да бидат опремени со четири зимски гуми, ако поради временските услови на коловозот има снег или мраз. Длабочината на шарите на пневматичките за зимска употреба не смее да биде помала од 4 мм. Ако временските услови во текот на зимската сезона се такви што нема снег и мраз, зимските пневматички на возилото нема да бидат потребни.

Во горенаведениот период, надвор од населено место, задолжително е да се имаат синџири или други алатки во багажникот за да се зголеми влечната сила на возилото. Синџирите се поставуваат на погонските пневматички, на делниците од патот кои се обележани со знак за обврска за користење синџири кога снегот е на коловозот.

Во селата, возилата не мора да бидат опремени со синџири или други уреди за зголемување на влечната сила на возилата.

Кога станува збор за потребната опрема, светилката не е веќе дел од потребната зимска опрема.



ЧЕШКА

Забрана за транзит на тешки товарни возила во регионот на Ричани

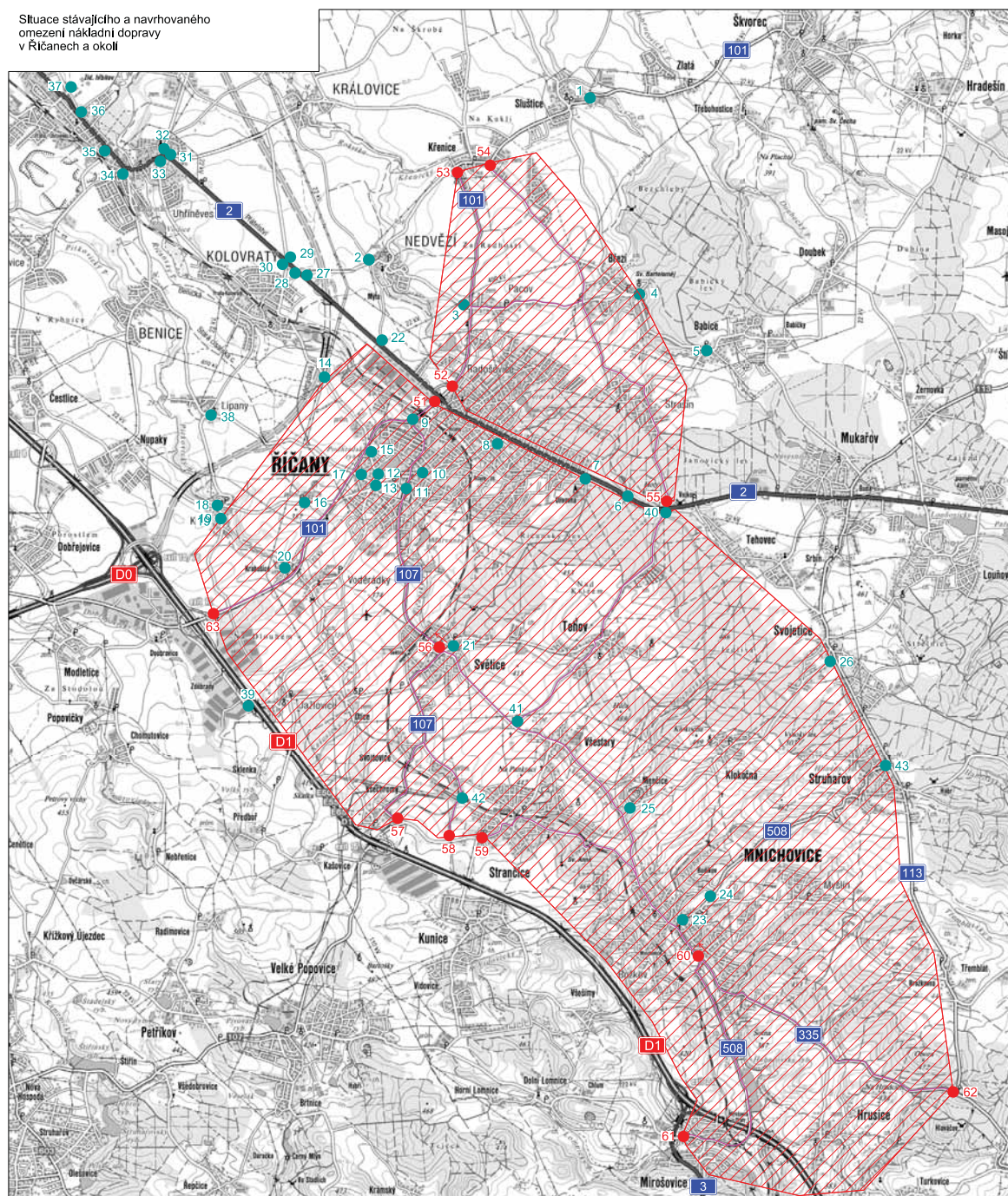
Во регионот на градот Ричани, кој се наоѓа во средишниот дел на Република Чешка, во областа на средна Бохемија, постои забрана за транзит на тешки товарни возила. Ричани е оддалечен 20 км југоисточно од главниот град Прага и претставува прво предградие по излегувањето од него во југоисточен правец. Забраната за транзит во околината на Ричани е во сила на патиштата од класа II и III за тешки товарни возила над 12 т. Сообраќајните знаци се поставени на самото место.

Мапата може да ја видите на сликата.

Областа за забрана на транзит е означена со црвена боја.

Извор: **CESMAD BOHEMIA**

Stuace stávajícího a navrhovaného
omezení nákladní dopravy
v Ríčaně a okolí



Legenda:

- 21 Stávající DZ omezující nákladní dopravu
- 61 Nové DZ omezující nákladní dopravu
- Úseky s omezením tranzitu
- ▨ Rozsah oblastí s omezením tranzitu



M 1:25 000

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

АЛБАНИЈА

Почна наплатата на патарината на „Патот на нацијата“

Од 19 октомври почна наплатата на патарината на автопатот Тирана – Кукс – Морина или како што инаку се нарекува „Пат на нацијата“. Цената за минување по автопатот се движи од 2,5 евра за мотоцикл, пет евра за патнички возила, 11,2 евра за автобуси и камиони со помала носивост, а 16,2 евра за камиони со средна носивост и 22,5 евра за тешки товарни возила. За оние кои често го користат овој пат, како и за жителите на подрачјето на Кукс има други, пониски цени. Проценките говорат дека во текот на еден ден по автопатот минуваат околу пет илјади возила. Компанијата, која услугата за наплата на патарина на овој автопат ја доби на концесија има поставено 10 наплатни пунктови. Првично наплатата на патарината требаше да започне на 31 март, но тогаш избија протести на стотици демонстранти, главно од околијата на Кукс, во знак на револт поради воведувањето на патарината, при што дојде до судир со албанската полиција, а целосно беа уништувани и кабините за наплата. Автопатот Тирана – Кукс – Морина (граничниот премин со Косово) е во должина од 110 километри.



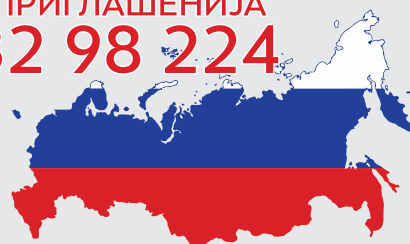
ДАНСКА

Државни празници во 2019 година

1 јануари	Нова година
18 април	Велики четврток
19 април	Велики петок
21 април	Велигден
22 април	Велигден
17 мај	Ден на молитвата
30 мај	Вознесение
5 јуни	Ден на Уставот
9 јуни	Духовден
10 јуни	Духовден
25 декември	Божик
26 декември	Боксинг

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА

02 32 98 224





ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 44/2018

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	179.00	-	179.00
Андора	EUR	1.190	1.250	1.040
Аргентина	ARS	39.820	-	34.570
Ерменија	AMD	470.00	490.00	460.00
Австрија	EUR	1.330	1.480	1.320
Белорусија	EUR	0.610	0.660	0.610
Белгија	EUR	1.490	1.580	1.600
Б и Х	BAM	2.31	2.41	2.31
Бразил	BRL	4.72	-	3.71
Бугарија	BGN	2.44	2.72	2.46
Чиле	CLP	872	905	645
Хрватска	HRK	10.20	10.77	10.23
Чешка	CZK	33.38	33.82	33.05
Данска	DKK	11.29	11.98	10.29
Естонија	EUR	1.354	1.404	1.374
Финска	EUR	1.615	1.698	1.534
Франција	EUR	1.550	1.636	1.531
Грузија	GEL	2.49	2.59	2.52
Германија	EUR	1.512	1.673	1.399
Грција	EUR	1.670	1.754	1.480
Унгарија	HUF	396.40	412.50	429.90
Ирска	EUR	1.499	-	1.419
Италија	EUR	1.696	-	1.595
Јапонија	JPY	160.00	170.80	138.40
Казахстан	KZT	180.00	-	191.00
Летонија	EUR	1.327	1.382	1.277
Литванија	EUR	1.234	1.325	1.204
Луксембург	EUR	1.238	1.299	1.169
Македонија	MKD	74.50	76.50	69.00
Мексико	MXN	20.91	-	20.51
Молдавија	MDL	18.89	19.71	16.89
Црна Гора	EUR	1.410	1.410	1.350
Холандија	EUR	1.731	1.805	1.497
Норвешка	NOK	16.92	17.91	16.27
Перу	EUR	3.82	4.23	3.17
Полска	PLN	5.11	5.42	5.15
Португалија	EUR	1.620	1.664	1.483
Романија	RON	5.59	5.99	5.81
Русија	RUB	45.75	52.49	44.55
Србија	RSD	157.70	165.90	169.90
Словачка	EUR	1.356	1.651	1.213
Словенија	EUR	1.373	1.508	1.354
Шпанија	EUR	1.336	1.475	1.288
Шведска	SEK	15.41	16.01	16.26
Швајцарија	CHF	1.670	1.670	1.790
Турција	TRY	6.97	7.01	6.35
Украина	UAH	32.99	34.14	31.96
В. Британија	GBP	1.311	1.419	1.367
САД	USD	0.750	-	0.890
Уругвај	UYU	54.95	57.01	40.40

КАМИОНИ



Продавам

Волво 440, во одлична состојба, регистрирано цела година, со комплетен сервис и нови гуми. Се продава заедно и одделно. Каминот е 12.000 евра, а приколката од 2004 година е 4.000 евра.
075/414-930

ДАФ ХФ 95, од 2002, 2003 и 2004 година, камионите се регистрирани со зелен картон, нови гуми, клима, вебасто.
071/345-424



ДАФ 320 коњски сили, 168 КВ, екстра-исправен, носивост 9.300 кг, регистриран до 18.3.2018, од 1993 година, должина на сандак 6,30 м, собира 12 стандардни палети, со нови предни гуми.
078/392-459

Ивеко Стралис 420, од 2008 година, во одлична состојба, редовно сервисиран, гуми 80 %, поминати 840.000 км и полуприколка Шмитц СЦС 24/Л – 13.62 ЛБ, од 2007 година, во одлична состојба, редовно сервисирана, гуми 90 %, може комплет или одвоено, може и замена за камион „еуро 6“ стандард и полуприколка над 2013 година.
070/325-599

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



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

МАН ТГА, комплетно сервисирани масло и филтри, топ-состојба, без никаков дефект, Сите гуми се нови Дунлоп. Може и замена со возило.
070/318-896



МАН ТГЛ, од 2008 година кипер.
070/999-184

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

МАН кипер 19.403, од 1998 година, ретардер.
077/633-249

Мерцедес Актрос, регистриран до 6.6.2019 година, со фул-опрема, солидни гуми, од 2007 година.
070/214-415

Мерцедес Бенз Актрос 1844, со приколка Кроне, од 2008 година, купен нов од МК, неувезуван, возен само од еден шофер, со реална км, добро зачуван, вреди да се види. Цена по договор.
079/274-399



Мерцедес Атего кипер, од 2003 година.
077/633-249

Мерцедес Бенз 2635 вити, од 1992 година, милер-кипер.
070/362-232

Мерцедес 26х26, од 1980 година, регистриран до мај 2018 година и Мерцедес 22х33, од 1984 година, регистриран до септември 2018 година.
070/643-346

Сканија Р420, од 2007 година, цена 14.500 евра и Мерцедес Актрос, од 2008 година, цена 19.500 евра, регистрирани цела година.
075/588-650

Сканија 124Л 470 топлајн, „еуро 3“, од 2003 година, комплетно исфарбана, со мотор од 2012 година, поминати 300.000 км, во топ-состојба, спремна за ЕУ, со нови гуми, ламела, и полуприколка ладилник Шмитц, од 1995 година, со мотор термокинг СБ III, со еко-осовина, висина 2,65 м, алуминиумски бандажи, во одлична состојба. Се продаваат комплет, а може и посебно. Итно!
070/218-008

АВТОБУСИ



Продавам

Мерцедес Варио до 23 седишта, во одлична состојба, со перници, воздушни сопирачки, фабричка клима, комплетно сервисиран, регистриран, со нови гуми, електрична врата. Цена по договор.
078/822-122

Автобус МАН, од 2001 година, со 35 седишта, клима.
070/214-097



Мерцедес Бенз туризмо, РХ, еуро 5, од 2009 година, 49+2 седишта.
070/212-786

ДЕЛОВИ



Продавам

Полуприколка Кроне, полумега, од 2006 година, во добра состојба, на БГ таблички. Во моментот се наоѓа во Битола.
070/817-597

Делови за Мерцедес Атего 815, 817, 818, 1223 Спринтер Мерцедес од 2000 година до 2015 година.
072/593-292

Полуприколка Когел од 2003 година, регистриран цела година со зелен картон и добри гуми.
075/484-755 ; 078/406-850

Приколка двоосовинка, од 2003 година, со нови гуми, сочувана.
072/599-556

Полуприколка Кроне стандард, во одлична состојба, сервисирана, со нова церада.
078/347-254

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

Со судска одлука за делови од престолнината Берлин

Судот во Берлин, неодамна донесе одлука во делови од германската престолнина да се воведат целосна забрана за старите дизел-возила, кои имаат поголема емисија на азотен оксид. Забраната се воведува за сите возила кои имаат „еуро 5“ стандард или постар од тој. Во Берлин, сега е во сила строгиот „еуро 6“ стандард за емисија на издуните гасови од возилата, а во образложението на судот се наведува дека иако нивото на азотни оксиди е во опаѓање, забраната за сообраќај на старите дизели е единствен начин, загадувањето да се сведе под дозволените 40 микрограми на кубен метар. Судската постапка ја покренала активисти за заштита на животната средина, кои бараат целосна забрана за дизел-возила со „еуро 4“ до крајот на годинава, а за „еуро 5“ до септември 2019. Се проценува дека со забраната ќе бидат опфатени 200.000 возила, кои нема да може да сообраќаат на делови од 11 улици со вкупна должина од 15 километри. Само за илустрација, Берлин има 5.343 километри улици. Моментално, четири германски градови практикуваат забрана за сообраќај или го најавуваат тоа во најскоро време. Прв беше пристанишниот град Хамбург, потоа следуваа Франкфурт и Штутгарт, а сега им се придружува и Берлин, но според правните експерти, овие забрани испраќаат силен сигнал и за останатите германски градови, во коишто има пречекорување на дозволените



ГЕРМАНИЈА СЕ ПОВЕЌЕ ГИ ЗАБРАНУВА СТАРИТЕ ДИЗЕЛ-ВОЗИЛА

Берлин е четвртиот град, покрај Хамбург, Франкфурт и Штутгарт, каде што се носи ваква судска одлука, а тужбите за забрана за сообраќај на постарите дизел-возила се поднесени за уште 24 германски градови

емисии на штетни материи, за и тие да воведат забрана за старите возила со недоволно чист издув. Од Здружението за заштита на животната средина се поднесени тужби за забрана за сообраќај на дизел-возила за уште 24 германски

градови. Ова здружение во сопствените мерења утврдило 1.111 „жешки точки“ на азотни оксиди низ земјата. Најлошото можно сценарио е забрана за сообраќај на старите дизел-возила во 426 германски градови.

J. C. B.

ВИЦОВИ

Отишол Боки кај психијатар и му се жали дека жена му Ботка позирала гола за слика.

- Боки, тоа не е ништо страшно, најверојатно тоа е внатрешен, духовен одраз на нејзиниот порив кон ликовната уметност - го смирува психијатарот.

- Е како да не! Слика за возачка дозвола - уметност!

* * *

Разговараат возачите Боки и Коки во паузата меѓу две возни тури:

- Што мислиш, брат, има ли мотиката влијание врз сексот?

- Нема!

- Има, има!

- Е, какво е тоа влијание, бе брат?

- И големо и лошо - додека копаш, нема секс!

* * *

Оди Боки во полиција и му кажува на дежурниот полицаец:

- Здраво, да пријавам - жена ми ја нема никаде!

- А, колку време ја нема?

- Та, околу една недела!

- А, зашто господине не пријавивте веднаш?

- Ех...до сега славеа со другарите!

* * *

Се среќаваат колегите возачи Боки и Коки и првиот се жали:

- Еј, брат, замисли, деновите ми ги украде сите кредитни картички!

- И? Пријави во полиција?

- Не, а и немам намера да пријавам!

- Е, зошто?

- Тој што ми ги украде троши помалку од жена ми!

* * *

Оди некој мангуп по улица и сретнува една згодна женска и и' се пушта:

- Маче, ќе имаш ли секс со мене за 50 евра?

- Бегај бе ѓубре едно, на што ти личам јас?

- Ајде ма, те молам, многу ми требаат парите!

* * *

Две пријателки си одат по улица и гласно си разговараат: - Срцка, ова мажиштава денес ти се за никаде, веќе не постојат џентлмени! Ги



слушал Боки, кој минувал крај нив, па им вели:

- А, бре, не лажете и не дробете туку така! Еве, вчера кога истураше дожд - јас два саати ѝ го држев чадорот на моја Ботка, кога ја менуваше гумата на автомобилот!!!



TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

Првиот
Smart Logistics System
за Европа!

mk.timocom.com