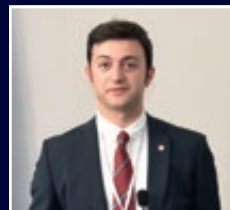


# TRANSPORT + ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



Проф. д-р Даме Димитровски  
од Машинскиот факултет во Скопје

**ТРЕБА КОНТИНУИРАНО ДА СЕ  
РАБОТИ НА НАМАЛУВАЊЕ НА  
ЗАГАДУВАЊЕТО ОД ТРАНСПОРТОТ**

## АКТУЕЛНО

Партнерска кампања на најмладата организациска единица во СИЗ  
„Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ  
**СО МОТО АМЕРИТ И GROUPER.MK И ДО  
БЕСПЛАТЕН ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД!**

## ТЕМА НА БРОЈОТ

Во време на секакви кризи, потреси, па и блокади на  
патната индустрија  
**ТИР-КАРНЕТОТ ГО ШИРИ ПАЗАРОТ ЗА  
ТРАНСПОРТЕРИТЕ И НАДВОР ОД ЕВРОПА**





ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



**АМЕРИТ**  
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

 MakedonijaSoobrakajAMERIT

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

# НЕКА **ОРИГИНАЛОТ** ОСТАНЕ ОРИГИНАЛ.



## MAN оригинални резервни делови.

Во тек е специјална понуда на резервни делови за која може да се информирате во нашиот продажно сервисен центар.

MAN Импортер Македонија д.о.о.е.л., Ул. 2. бр. 84, Илинден, МК – 1000 Скопје  
телефон: 02 5115 080, факс: 02 2550 703, e-mail: [man@mantruck.mk](mailto:man@mantruck.mk), [www.mantruck.mk](http://www.mantruck.mk)







---

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



КАМ Маркет е водечки ланец на маркети кој работи на принципот на хард дисконт.

Со оглед на постојаниот раст на нашата компанија, со препознатлива мрежа од 72 маркети постојано сме блиску до нашите купувачи. Поради натамошен развој, компанијата има потреба од фирми кои вршат транспорт на стока на територијата за цела Македонија.

### ТРАНСПОРТИРАЊЕ НА СТОКА ОД ЦЕНТРАЛНИОТ МАГАЦИН ДО МАРКЕТИТЕ ВО МАКЕДОНИЈА:

Ако вршите домашен или меѓународен транспорт, одговорни сте, прецизни и нудите висок квалитет и сервис и сакате да се развивате заедно со нас – бидете наш Партнер. Потребно е да се транспортираат прехранбени продукти на **температурен режим** и непрехранбени продукти, претходно подготвени на **евро палети**.

#### ШТО НУДИ КАМ:

- Кратки рокови за плаќање – неделни плаќања, плаќања до 10 денови
- Стабилен партнер – коректен однос, долгорочно партнерство, финансиска стабилност
- Претходно одредени тури во прецизен временски период
- Пријатна работна атмосфера – заедно со тимот на КАМ

#### ШТО ОЧЕКУВАМЕ:

- Камион со ладилен фургон до **+4°C** со термоизолација и внатрешна височина **од 2 метри**
- Капацитет од **15, 18 и 20 евро палети** и носивост од **5; 6,5; 9 тона** реципрочно
- Професионални возачи
- **Чисто, уредно и технички исправно** возило кое ги задоволува **ХАСАП** стандардите за превоз на храна

Ве молиме пратете ни на постоечката email адреса: **transport@kam.com.mk**, кратко претставување на Вашата фирма, преглед на возила со кои располагате нивна техничка спецификација, состојба, транспортна тарифа и податоци за контакт.

ТУРА	НЕДЕЛНО	ТУРА	НЕДЕЛНО
СКОПЈЕ - БИТОЛА	14	СКОПЈЕ - РАДОВИШ	7
СКОПЈЕ - ПРИЛЕП	10	СКОПЈЕ - НЕГОТИНО	7
СКОПЈЕ - ОХРИД	7	СКОПЈЕ - ГЕВГЕЛИЈА	7
СКОПЈЕ - СТРУГА	11	СКОПЈЕ - СТРУМИЦА	7
СКОПЈЕ - РЕСЕН	3	СКОПЈЕ - КОЧАНИ	7



**АМЕРИТ**  
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

ASSOCIATE  
TRAINING  
INSTITUTE



#### [ МАРТ / АПРИЛ ]

##### ВОЗАЧИ

ОБУКА	Понеделник	01.4.2019 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Вторник	09.4.2019

##### УПРАВИТЕЛИ

ОБУКА	Понеделник	25.3.2019 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Понеделник	01.4.2019

##### АДР

ОБУКА	Петок	15.3.2019 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Понеделник	25.3.2019

##### АДР СОВЕТНИЦИ

ОБУКА	Вторник	26.3.2019 [ 10 ч. ]
ПОЛАГАЊЕ	Вторник	02.4.2019

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

АМЕРИТ  
ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

тел. **02/ 32 98 967** лок.130  
e-mail: **obuka@amerit.org.mk**

## АКТУЕЛНО



8

Партнерска кампања на најмладата организациска единица во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ

**Со Мото АМЕРИТ и Groupet.mk и до бесплатен технички преглед!**

## ТЕМА НА БРОЈОТ



9

Во време на секакви кризи, потреси, па и блокади на патната индустрија

**ТИР-карнетот го шири пазарот за транспортерите и надвор од Европа**

## ИНТЕРВЈУ



13

Проф. д-р Даме Димитровски од Машинскиот факултет во Скопје

**Треба континуирано да се работи на намалување на загадувањето од транспортот**

## 12 АКТУЕЛНО

Од 20 февруари, со новото име на државата Влез во Грција само со пасош и печат на Република Северна Македонија

17 За нов граничен премин со Грција во Преспанскиот регион Четири милиони евра од ИПА-Програмата на ЕУ

## 18 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Делегација на ЕБОР во посета на Република Северна Македонија  
Разговори за нови проекти за регионално поврзување

19 Инфраструктурата – цел на Владата  
Повик до албанските и до турските бизнисмени да инвестираат во Република Северна Македонија

## 20 ЦАРИНА

Трет неформален состанок на директорите на царинските управи од Западен Балкан, одржан во Подгорица  
Прифатени заклучоците од минатогодишниот состанок во Велес

Одбележан Меѓународниот ден на царината – 26 Јануари

„Паметни граници за непречена трговија, патување и транспорт“

21 Во Царинската управа од почетокот на февруари Се реализира пилот-проектот за финална имплементација на новиот СОЦДАД

## 22 МЕТРОПОЛА

Според најава од ЕБОР  
Тендерската постапка за новите 30 до 40 екоавтобуси во средината на март

23 Лани во Скопје  
Над 26.000 прекршоци за непрописно паркирање

## 24 МЕРИДИЈАНИ

Технолошките иновации и водењето бизнис во транспортот  
Која е иднината за автономните камиони?

25 Во битката за декарбонизација на комерцијалните возила  
Успехот на CO2-стандардите за камиони се потпира на комерцијалната одржливост на технологијата

## 26 СВЕТ

Доколку до крајот на годината не биде постигнат трансатлантскиот трговски договор ЕУ е подготвена да возврати ако САД воведат царини за европските возила

## 29 БЕЗБЕДНОСТ

Со цел поголема безбедност во сообраќајот на патиштата  
Се бара трајно одземање на возачките дозволи на пијаните возачи?

## 30 КАМИОНИ

## 38 ТРАНСПОРТЕН БИЛТЕН

## 42 ТРАНСПОРТНА БЕРЗА

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



АМЕРИТ

СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Адреса:  
бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје

Телефон: 02 32 98 224

Факс: 02 32 98 968

e-mail: [amerit@amerit.org.mk](mailto:amerit@amerit.org.mk)

web: [www.amerit.org.mk](http://www.amerit.org.mk)

facebook: [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT)

жиро-сметка: 320100023724261

Депонент: Централна кооперативна банка АД

Даночен број: 4030000394212

**ТЕКСТОВИТЕ И 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:

ЕВРОПА 92, Кочани

Лектура:

Матилда Саздова

Фото насловна: [Designedbyrawpixel.com](http://Designedbyrawpixel.com) / Freepik







### 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

Партнерска кампања на најмладата организациска единица во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ



## СО МОТО АМЕРИТ И GROUPER.MK И ДО БЕСПЛАТЕН ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД!

Преку оваа кампања, АМЕРИТ и Grouper.mk им нудат на сопствениците на автомобили три пакети: со 50 и 80 проценти попуст и со бесплатен технички преглед на возилата

**М**ото АМЕРИТ\*, најмладата организациска единица во СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ во соработка со Grouper.mk, македонскиот сервис за онлајн трансакции и групни попусти, од февруари започнаа со кампања во чии рамки за своите корисници обезбедуваат 50 % и 80 % попуст и бесплатен технички преглед на патничките автомобили. Преку оваа кампања „Мото АМЕРИТ“ и Grouper.mk им нудат на сопствениците на автомобили целосна грижа за нивните возила, во Станицата за технички преглед на АМЕРИТ во Момин Поток крај Скопје. За таа цел, тие треба најпрво преку Grouper.mk онлајн да набават купон во вредност од 89 денари, со кој во Станицата за технички преглед на АМЕРИТ ќе добијат можност за троен пакет на бенефиции и попусти. Ако поседуваат сопствена осигурителна поли-

са – 50 % попуст за технички преглед, со полиса за осигурување од автоодговорност извадена во АМЕРИТ – 80 % попуст за технички преглед или со осигурителна полиса и годишна зелена карта извадени во Станицата на АМЕРИТ – 100 % бесплатен технички преглед.

### GROUPER

Како што информираат од „Мото АМЕРИТ“ и Grouper.mk, купонот за овие попусти важи за едно возило, односно едно возило може да искористи само еден пакет со попусти (за повеќе возила треба да купите соодветен број купони). Пакетите не може да се комбинираат, а редовната цена на технички преглед во Станицата на АМЕ-

РИТ е 999 ден. Полиса од сите осигурителни компании може да се обезбеди во Станицата за технички преглед на АМЕРИТ, каде што купонот, купен преку Grouper.mk, може да се искористи од 18 февруари оваа година до истиот датум наредната година. Доколку не се искористи во тој период, средствата за него не може да бидат вратени. Корисникот може да го прикаже купонот во Станицата за технички преглед на АМЕРИТ од својот смарт-телефон или таблет (не е задолжително печатење). Плаќањето за полисата за осигурување и регистрацијата се врши на самото место, според редовниот ценовник во Станицата за технички преглед на АМЕРИТ, во Момин Поток. Генералната порака на „Мото АМЕРИТ“ и Grouper.mk во оваа нивна партнерска кампања е: Симнете ја Grouper Android или iOS-апликацијата и уживајте во купувањето, во бенефициите и во квалитетот на услугите што ги нуди Станицата за технички преглед на АМЕРИТ.

Ј.Б.



Во време на секакви кризи, потреси, па и блокади на патната индустрија



## ТИР-КАРНЕТОТ ГО ШИРИ ПАЗАРОТ ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ И НАДВОР ОД ЕВРОПА

ТИР-системот е единствен глобален транзитен систем, кој има повеќе од 70 договорни страни на четири континенти, нудејќи им пристап на македонските превозници на меѓународните пазари и надвор од Европскиот континент

**Ф**инансиските, политичките, па дури и воените кризи на глобален план, условуваат секакви превирања и разно-разни безбедносни закани и проблеми на микроплан, чиј епилог, многу често, се транспортните блокади придружени со повеќедневни застои или со опасни и пред сè скапи маневри на возилата на патните превозници. Во еден таков помалку или повеќе (не)контролиран хаос во меѓународни рамки, во последниве години, функционираат и патните транспортери, и тоа и оние што вршат превоз на стоки, и тие кои превезуваат патници. При тоа, и едните и другите имаат по некој свој цокер, на кој најмногу се надеваат дека ќе им помогне или нема да ги издаде и изневери, односно барем малку ќе им го олесни работењето во многу често неподносливите услови што ненадејно знаат да им го загорчат животот по патиштата. Кај транспортерите на стоки, чии возачи и возила крстосуваат и совладуваат и по неколку илјадници километри во само една тура, таков цокер и светла точка, без која не би можеле да го замислат своето секојдневно работење

по европските, но и по другите патни делници, е ТИР-карнетот. Овој добро познат транспортен документ на транспортерите им овозможува брзо и сигурно поминување на граничните премини, без отворање на камионите и стоките што тие ги носат и им обезбедува сигурен транзит до крајното одредиште, каде што тие треба да бидат истоварени. Овој документ, е основа на ТИР-системот, кој и покрај сè што се случува во меѓународни рамки и натаму се покажува како многу успешен или како „број еден“. Како светски транзитен систем, ТИР-системот постои од 1975 година и досега се покажа како најсигурен и најкорисен, како за царинските органи, така и за транспортните оператори. Создаден за да се олесни трговијата и транспортот, а истовремено и да се имплементира еден меѓународен хармонизиран систем на царинска контрола, кој на ефективен начин го заштитува приходот на секоја земја низ која се превезува стоката, ТИР-системот е и единствениот универзален транзитен систем, со кој се овозможува превезување на стоката од земјата од каде што потекнува до одредишната земја, во

затворен и запечатен (со пломба) простор, со царинска контрола, која е признаена во синцирот на испорака на стоката. Со ова се намалуваат административните и финансиските товари и царинските давачки, кои се покриваат со меѓународна гаранција. Основен документ што се користи во овој систем е токму ТИР-карнетот, кој е меѓународен царински документ што се користи во транзитни постапки, како во земјите на поаѓање, така и во земјите на транзит и прием. Царинската управа врши проверка дали транспортните компании ги исполнуваат условите за нивното издавање. Токму сите овие карактеристики што го красат ТИР-системот се причината зошто македонските патни транспортери, го користат по непрегледните патни пространства и делници во Европа, а и на други континенти, каде што неретко, токму тој е алатката што им носи успешност во работењето и, се разбира, солидни профити од тоа.

– ТИР-системот е најстариот проверен инструмент за олеснување на меѓународниот транспорт на стоки – вели м-р Оливера Миовска, раководител на Секторот за ТИР и товарен сообраќај при СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ. – Иако се соочуваме со многу конкурентниот европски НЦТС-систем, кој во нашата земја се применува од 1 јули 2015 година, ТИР-системот сепак, е единствениот глобален транзитен систем,



**СИЗ „МАКЕДОНИЈА  
СООБРАЌАЈ“ – АМЕРИТ,  
СО ПОСРЕДСТВО НА  
СВЕТСКИ НАЈГОЛЕМАТА  
ТРАНСПОРТНА  
АСОЦИЈАЦИЈА  
МЕЃУНАРОДНАТА УНИЈА  
ЗА ПАТЕН ТРАНСПОРТ  
(ИРУ), ЧИЈА ЧЛЕНКА  
Е, ВО ПОСЛЕДНИВЕ  
ГОДИНИ ИЗДАВА ТИР-  
КАРНЕТИ ВО ПРОСЕК  
НА ПО ОКОЛУ 600  
ТРАНСПОРТНИ ФИРМИ  
ГОДИШНО**

кој има повеќе од 70 договорни страни на четири континенти, нудејќи им пристап на македонските превозници на меѓународните пазари и надвор од Европскиот континент – истакнува таа.

Меѓу последните земји кои пристапија кон ТИР конвенцијата се: Кина, Индија, ОАЕ, Палестина, Катар, Пакистан, Саудиска Арабија, Аргентина, и Оман. Во финалната фаза се преговорите за пристапување и на Ирак и на уште неколку други земји. Примената на новите технологии и модернизацијата на ТИР-системот се вршат истовремено со ова негово географско ширење што во кругот на земјите од овој популарен транзитен систем ќе воведат речиси половина од светското население и што ќе донесе нови деловни можности за сите постојни ТИР-корисници. Како гарантна и издавачка асоцијација на територијата на Република Северна Македонија, ние, како АМЕРИТ, ги следиме сите актуелности во врска со функционирањето на ТИР-системот на меѓународно ниво, а работиме и на имплементација на електронските алатки за ТИР,

како што е електронската преддекларација ТИР-ЕПД, а потоа е-ТИР, со што се намалуваат трошоците за транспортот и времето на чекање на границите. Поради задолжителноста од доставувањето на информации за транспортот пред пристигнување на границите во: Европската Унија, Евроазиската царинска унија, Иран, Турција и Украина, апелираме до сите превозници, кои сè уште не започнале со користењето на овие алатки, да се јават во нашата асоцијација, каде што ќе добијат бесплатна обука или насоки за нивно користење.

– ТИР-системот денес се наоѓа во процес на модернизација со цел да одговори на потребите на транспортните оператори. Поедноставувањето и модернизацијата се вршат во одредени чекори, вклучувајќи нови типови на ТИР-карнети и ТИР-ЕПД кој е претходник на е-ТИР – додава Миовска.

Македонија од ноември 1993 година, пристапи кон Царинската конвенција за меѓународен превоз на стоки врз основа на ТИР-карнети, за кои во нашата земја национален гарант и овластен издавач е СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ. Таа тоа го прави и спроведува со посредство на светски најголемата транспортна асоцијација Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ). Во последната година, во светот бројот на ТИР-карнети издадени на годишно ниво изнесува околу еден милион, додека расте бројот на испратени ТИР-ЕПД пораки за секој ТИР-карнет. АМЕРИТ има околу 600 транспортни фирми кои на годишно ниво активно го користат ТИР-системот. Неретки се и фирмите кои престанале да го користат системот пред неколку години, но повторно се враќаат. Најмногу ТИР-карнети кај нас се користат за превози: од Турција за Северна Македонија и од Турција за земјите на ЕУ, потоа од Северна Македонија за Германија,



Италија, Англија, Русија и Белорусија. Во почетокот на 2014 година, со договор помеѓу АМЕРИТ и Царината, македонските камионџии се стекнаа со поволност преку ТИР-карнетот да добиваат гаранција во износ од 60.000 евра (наместо дотогашните 50.000 долари), за вршење ТИР-транспорти од Северна Македонија во меѓународниот сообраќај. Зголемувањето на лимитот на ТИР-гаранцијата овозможи да се зголеми сигурноста на ТИР-транзитниот систем на територијата на Република Северна Македонија. Веќе во средината на 2016 година, следувае двоен пакет во понудата за добивање ТИР-карнети, кој се состоеше од пониски цени на ТИР-карнетите и нивна зголемена важност од 60 на 75 дена. Пакетот е издејствуван на барање на АМЕРИТ на Генералното

собрание на ИРУ што се одржа во ноември 2015 година, кога е усвоен нов стратешки документ за поедноставување и поевтинување на транспортот со ТИР-карнети. Одлуката за воведените бенефиции, ИРУ најпрво почна да ја применува во Северна Македонија, а нејзиното спроведување го реализираше СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, како гарантна асоцијација за ТИР на територијата на Република Северна Македонија и како овластен издавач на ТИР-карнети кај нас. Тогаш беше најавено дека донесената одлука на ИРУ за зголемување на бенефициите за корисниците на ТИР-карнети ќе се одвива во три фази. Во првата фаза, се зголемува важноста на ТИР-карнетот од 60 на 75 дена, со што се овозможува подолг рок на користење на ТИР-карнетите за корисниците што во извесна мера им ја намалува финансиската изложеност и ја зголемува флексибилноста во работењето. Во втората фаза, се изврши намалување на цената на ТИР-карнетите, и тоа од 9 до 32 проценти, а третата фаза, по препорака од меѓународниот ТИР-синџир на гаранции, беше зголемување на гаранцијата од 60.000 на 100.000 евра од ТИР-карнет.

– Минатата година, следејќи ги препораките на Меѓународната унија за патен транспорт ИРУ, ја зголемивме важноста на ТИР-карнетите од 75 на 120 дена, со цел поголема флексибилност во работењето со нив. Бидејќи со електронската обработка на ТИР-карнетот во новиот систем на македонската царина, како и со користењето на електронските алатки за ТИР, се зголемува сигурноста и се отвораат услови за повторно зголемување на гаранцијата, очекуваме наскоро тоа и да се случи. Ова значи, дека по иста цена на ТИР-карнетот и македонските превозници ќе може да превезуваат стоки што ќе ги покриваат царинските давачки и такси во вредност до 100.000 евра – потенцира Миовска.

Во последно време, ИРУ и нејзините членки сè почесто се залагаат за дигитална трансформација на транспортот, дигитализација на ТИР-системот и негова географска експанзија, односно забрзано создавање на целосно дигитални ТИР-коридори низ Евроазија, во нашиот регион, во Јужна Европа, како и промовирање на ТИР-системот пошироко во интермодалниот транспорт. Тоа, пред крајот на минатата година, во последното интервју за нашето списание го потенцираше и Умберто де Прето, генералниот секретар на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ.

– Во иднина нè очекуваат промени кои ќе го модифицираат начинот на кој во моментот се врши транспорт на патници и стока, каде што исто така, е забележан пораст во употребата на електронскиот товарен лист е-CMR и на дигиталниот ТИР. Голем број земји во Европа и во Евроазија веќе го применуваат е-CMR, а заедно 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 ва-



жни во интермодалниот транспорт. Со оглед на тоа дека Северна Македонија претставува стратешка врска меѓу западните и источните трговски коридори, подобрувањето на интермодалната поврзаност 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. Дигитализацијата на транспортните процедури и инфраструктурата се клучниот 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 термини. Овие алатки можат значително да го намалат времетраењето на проверките и да

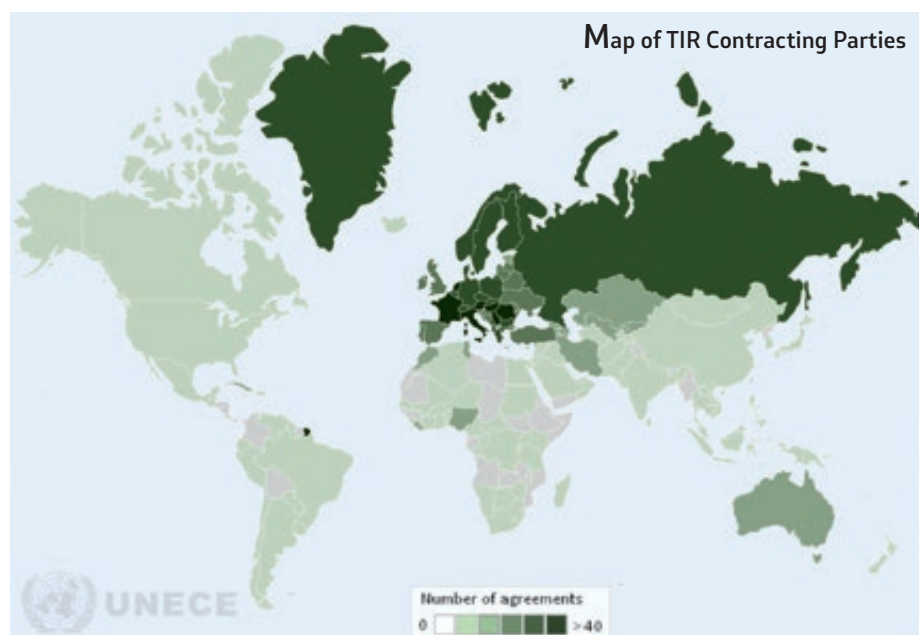
индустрија преовладуваат промените кои го трансформираат и подобруваат нашето работење. И покрај големите промени, патниот превоз и понатаму важи за сектор од витално значење со брз развој. Со цел да обезбеди понатамошен развој на индустријата, ИРУ постојано работи на развојот на дигиталните алатки за да понуди брзи, поедноставни и побезбедни транспортни решенија. Позитивен пример за нашите напори е дигиталниот ТИР пилот-проект помеѓу 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,



пешни слични системи и потсистеми. Таков е т.н. Нов компјутеризиран транзитен систем (НКТС) што кај нас профункционира пред малку повеќе од 3,5 години и кој е основа за спроведување на транзитната постапка преку размена на електронски пораки помеѓу застапниците во царинската постапка и царинските испостави, како и помеѓу самите царински испостави. Неговото успешно функционирање на национално ниво, ги покажа предностите на електронската транзитна постапка во однос на претходната постапка заснована на употреба на хартија, и воедно им овозможи на царинските службеници и шпедитерите преку секојдневната работа целосно да се обучат и подготват за функционирањето во заедничкиот транзит. Што се однесува на транспортните, многу од елементите на новиот транзитен систем, заради електронската форма имаат сличности и со ТИР-ЕПД преддекларацијата, што со помош на ИРУ во земјава ја воведо СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, а чија примена зема сè поголем замав и меѓу македонските патни превозници. Од Царината неколкупати досега посочија дека во делот на националниот транзит ќе биде вклучен и ТИР-от и ТИР-постапката во електронска форма, но ќе се користи и во хартиена форма, сè додека поинаку не биде утврдено со ТИР-Конвенцијата.

Инаку, главниот ривал на ТИР-системот е т.н. „Т-систем“, кој работи врз основа на Конвенцијата 1987 за транзитот на ЕУ. Додека ТИР-системот е организиран и менаџиран од ИРУ (гарантниот систем се надгледува од ТИР Извршниот одбор), дотогаш менаџирањето и надгледувањето на „Т-системот“ е повеќе дисперзирано и комплексно. Имено, „Т-системот“, работи во економски и финансиски интегрирани региони што го прави сличен на националните транзитни системи на група земји, додека ТИР-системот работи глобално и е оперативен во различни економски и финансиски средини. Географскиот обем на земјите, во кои е оперативен „Т-системот“ е ограничен на ЕУ, Турција и ЕФТА-земјите, па во случај стоците да транзитираат низ територии, кои не се вклучени, мора да се купи дополнителна гаранција. Нема размена на информации царина-царина помеѓу земјите од „Т-системот“ и соседните земји, кои не се интегрирани во него, додека со ТИР, благодарение на ИТ-алатките за менаџмент на ризик, информациите за стоците низ целото патување можат транспарентно да се следат што е, исто така, една од неговите придобивки кои сè уште го прават најпопуларен во сферата на меѓународниот патен транспорт.

Ј.Б.



## ВО ПОСЛЕДНО ВРЕМЕ, ИРУ СЕ ПОЧЕСТО СЕ ЗАЛАГА ЗА ДИГИТАЛНА ТРАНСФОРМАЦИЈА НА ТРАНСПОРТОТ, ЗА ДИГИТАЛИЗАЦИЈА НА ТИР-СИСТЕМОТ И НЕГОВА ГЕОГРАФСКА ЕКСПАНЗИЈА, ОДНОСНО ЗА ЗАБРЗАНО СОЗДАВАЊЕ НА ЦЕЛОСНО ДИГИТАЛНИ ТИР-КОРИДОРИ НИЗ ЕВРОАЗИЈА, ВО НАШИОТ РЕГИОН И ВО ЈУЖНА ЕВРОПА, КАКО И ЗА ПРОМОВИРАЊЕ НА ТИР-СИСТЕМОТ ПОШИРОКО ВО ИНТЕРМОДАЛНИОТ ТРАНСПОРТ

го намалат застојот на границите и морските пристаништа, а истовремено, да го намалат и нивото на емисии на CO<sub>2</sub>. 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. Иако можеби во моментот се соочуваме со бројни политички и економски кризи, во нашата

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, разни интермодални коридори што ја поврзуваат Кина со Европа, како и ОАЕ и Пакистан – нагласува Де Прето.

Во функционирањето и развојот на ТИР-системот од голема важност е неговата комплементарност, поврзаност и соработка со други познати и помалку или повеќе ус-

Од 20 февруари, со новото име на државата

# ВЛЕЗ ВО ГРЦИЈА САМО СО ПАСОШ И ПЕЧАТ НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

Дополнителните ливчиња што мораше да се пополнуваат на граница за да се влезе кај јужниот сосед, веќе се вон употреба, а сите лични и патни документи на граѓаните, како и регистрациите на возилата треба да се заменат со нови до 2024 година



**М**акедонските граѓани од 20 февруари ја поминуваат границата со Грција само со патни исправи, а дополнителните ливчиња што мораше да се пополнуваат на граница за да се влезе кај јужниот сосед, се вон употреба. Практично, сега граѓаните ја преминуваат грчката граница само со пасош, во кој при влез и излез од нашата држава се ставаат печати на кои пишува „Оваа патна исправа ѝ припаѓа на Република Северна Македо-

нија“. Текстот на печатот е на три јазици: македонски, англиски и француски и ќе се применува (става) на постојните патни исправи. Направени се промени и на таблиците на граничните премини на влезовите во нашата земја со новото име Република Северна Македонија, потоа добивме нов сообраќаен код „NMK“ (North Macedonia) што времено ќе се става на регистарските таблички на возилата за што МВР подготвува бесплатни налепници, а сите овие

промени се реализираат согласно со Преспанскиот договор со Грција и промената на името на државата. Сето ова има свој одраз и во сферата на сообраќајот.

Како што веќе посочија од Владата, старите патни документи остануваат во важност до истекот на техничкиот рок утврден со Договорот од Преспа, а тоа се пет години, односно до 2024 година, до кога тие ќе треба да се заменат со нови. Издавањето на новите патни исправи ќе почне на крајот на годината, а на новите регистарски таблички веќе од средината на мај и тие ќе се ставаат на возилата кога ќе им дојде ред за технички преглед. Според првичните најави, замената на личните и патните документи, како и на регистарските таблички со новото име на државата ќе бидат на товар на граѓаните, а според сегашните цени на чинење, вкупните трошоци ќе изнесуваат околу 3.600 денари, или околу 60 евра. Притоа, основните документи: лична карта, пасош и возачка дозвола, ако останат со истите цени, секој граѓанин ќе го чинат околу 2.400 денари. Ако на ова се додадат и промените на регистарските таблички тогаш трошоците ќе се зголемат за околу 1.200 денари.



Според информациите, со оглед на тоа дека „Северна“ треба да биде во целосна примена во рок од пет години, сè додека МВР да набави документи со новото име, (што се очекува до крајот на годинава), документите што годинава ќе се издаваат ќе бидат со „Република Македонија“, но со важност од пет, наместо од 10 години. Ова значи дека во практиката, најпогодени ќе бидат оние граѓани кои ќе ги менуваат документите во овој период додека да се набават нови со новото име бидејќи документите ќе им бидат со преполовен рок на употреба, па наместо еднаш во десет години, тие ќе треба да ги променат своите документи двапати. Предвреме неколку години ќе треба да ги менуваат документите и граѓаните кои ги извадиле од 2015 година до сега, односно оние чии документи се со рок на важност по 2024 година.

Ј.Б.





Проф. д-р Даме Димитровски од Машинскиот факултет во Скопје

» Неповолните зимски временски услови сè уште покажуваат значително загадување на воздухот во повеќе градови во Република Северна Македонија. Познато е дека транспортот не е главен фактор за тоа, но надлежните од Владата и од ресорните министерства веќе најавија низа помалку или повеќе системски мерки: еколепенки, субвенции за купување на нови хибридни и електрични возила, како и на уреди на гас за постојните што ќе се преземат во наредниот период за намалување на емисиите на штетните цврсти честички од возилата. Кој е Вашиот став во врска со овие мерки и дали во меѓувреме во стручната и во научната фела се искристализираа нови видувања и ставови за ова прашање?

Трендот на затегнување на лимитите и намалување на емисиите од возилата, како и од локалните загадувачи, така и на емисијата на стакленички гасови е присутен секаде во светот, па и кај нас. Овој тренд на сè построги норми нема да застане на ова ниво туку во следниот период ќе станува сè строг и ќе се очекува од производителите на возила на пазарот да нудат возила со ултраниски емисии, емисии на одредени компоненти или во одредени услови блиски до нула.

Иако транспортниот сектор не е идентификуван како доминантен во загадувањето со цврсти честички во урбаните средини, неговото влијание како загадувач не смее да се занемари. На полето на намалување на загадувањето од секој вид извор, па и од транспортниот сектор, треба континуирано да се работи. Само затоа што во овој момент истражувањата и мерењата укажуваат дека согорувањето цврсти горива придонесува за најголем дел од емисиите на цврсти честички, не смееме да дозволиме да не работиме и на намалувањето на штетните емисии од транспортот.

Опсегот на работа во делот на транспорт е во три доминантни аспекти, и тоа: патна инфраструктура, средства за транспорт (возила) и учесници во сообраќајот.

Надлежните, во таа насока, треба да обезбедат патна инфраструктура, која ќе овозможи зелен транспорт, а под тоа подразбирам добра патна инфраструктура и за товарниот и за патничкиот моторизиран транспорт, која е брза и безбедна, но и инфраструктура за јавен превоз, пешачки и велосипедски патеки, зони на смирен сообраќај и слично, како и систем за паркирање што фаворизира комбинирање на јавен превоз со други видови превоз и сл. Од друга страна, возачите треба да бидат обучени и мотивирани да возат пред сè безбедно, но и да внимаваат на загадувањето.

И во светот, развојот на автомобилската индустрија оди во насока на создавање нови возила, кои помалку загадуваат, па покрај новите технологии, се воведуваат нови горива, но и нови мерни циклуси, со кои ќе се утврдува количеството на загаду-



## ТРЕБА КОНТИНУИРАНО ДА СЕ РАБОТИ НА НАМАЛУВАЊЕ НА ЗАГАДУВАЊЕТО ОД ТРАНСПОРТОТ

Иако транспортниот сектор не е идентификуван како доминантен во загадувањето со цврсти честички во урбаните средини, неговото влијание како загадувач не смее да се занемари

вачки материи од возилата. Сметам, дека и во овој сегмент, во Македонија, има место за голем напредок, па така потребно е да се мотивираат корисниците на постари возила, кои загадуваат повеќе, да преминат на почисти горива – на пример на метан или пропан-бутан, со што нивните емисии на локални загадувачки компоненти драстично ќе се намалат. Исто така, потребно

е корисниците да бидат мотивирани да ги одржуваат модерните мотори и системи за третман на издувна емисија на начин кој овозможува поефикасна работа, а и техничките прегледи треба да посветат повеќе внимание на мерењето издувна емисија на возилата, со што би им укажале на корисниците за пропуштите кои се појавуваат и слични постапки, кои ќе би-



## РАБОТИМЕ НА ПРОЕКТ ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ЕМИСИОНИ ФАКТОРИ ОД КОРИСТЕНИ ВОЗИЛА, КОЈ Е ВО ТЕК И ОД КОЈ ОЧЕКУВАМЕ ДА ИМАМЕ ПОДЕТАЛНА СЛИКА ЗА ЕМИСИЈАТА ОД ЕУРО 4, ЕУРО 5 И ЕУРО 6 МОТОРИ ШТО СЕ КОРИСТЕНИ И ОДРЖУВАНИ НА РАЗЛИЧНИ НАЧИНИ

дат во насока на намалување на поединечните емисии од секое возило.

Инаку, јасно е дека во следниот период ќе треба да се посветиме и на еколошките предизвици кои надоаѓаат, тоа се огромната бучава, со која се справуваат жителите на урбаните места во Македонија, а особено во урбаните делови на градот Скопје, понатаму, емисиите на азотни оксиди, начинот со кој се справуваме со опасниот отпад и друго.

» Наспроти наведените заложби на одговорните, експертите и јавноста, податоците од Царинската управа за минатата година покажуваат раст на увозот на веќе употребувани возила, и тоа, освен на автомобили и на половни товарни возила, а и на автобуси и минибуси. Како во таков случај да се реализира тоа толку посакувано зголемување на увозот на нови и еколошки возила во однос на половните и како позначително да се забрза обновата на возниот парк што ќе влијае на намалувањето на загадувањето на амбиенталниот воздух?

Во развојот на возилата доминантна тенденција има намалувањето на емисијата од возилото, па така новите возила се движат во насока на: намалување на работниот волумен на моторот, подобрување на согорувањето, управување со параметрите на моторот, додавање нови компоненти во издувната гранка за третман на штетните емисии и слично. „Еуро 4“ стандардот е висок стандард што овозможува солидно ниво на заштита на животната средина. Сепак, возилата кои се увезуваат, главно не се нови туку употребувани и прашање е дали сега, по поминати стотици илјади километри и десетина години, параметрите на работа на возилото се исти, како кога тоа било ново. Ние работиме на проект на утврдување на емисионите фактори од користените возила, а од тој проект очекуваме да имаме подетална слика за емисијата од ЕУРО 4, ЕУРО 5 и ЕУРО 6 моторите што се користени и одржувани на различни начини.

Процесот на увоз на возила во моментот не вклучува мерење на реални емисии

при увоз на возилото туку документациона проверка на параметрите на возилото кога било ново.

» Особено високи се концентрациите на штетни материи во воздухот во главниот град. Од Владата и од Град Скопје, покрај со некои симболични забрани на тоа одговараат и со веќе потпишаниот договор со ЕБОР за набавка на 35 еко-автобуси на гас за ЈСП, како и со најавата за конечно воведување на трамвај во скопскиот јавен превоз, а во игра е и идејата за железничка врска од центарот на Скопје до скопскиот аеродром, како дел од Националната транспортна стратегија до 2030 година. Каков е Вашиот став во врска со овие проекти?

Секој проект кој ќе влијае на намалувањето на загадувањето на воздухот, а со тоа и на намалувањето на концентрацијата на штетни компоненти во воздухот во главниот град е проект во вистинската насока. Во Скопје, во овој момент, има целосна потребна инфраструктура за употреба на возила на природен гас метан, а и Јавното





## СЕКОЈ ПРОЕКТ, КОЈ ЌЕ ВЛИЈАЕ НА НАМАЛУВАЊЕ НА ЗАГАДУВАЊЕТО НА ВОЗДУХОТ, А СО ТОА И НА НАМАЛУВАЊЕ НА КОНЦЕНТРАЦИЈАТА НА ШТЕТНИТЕ КОМПОНЕНТИ ВО ВОЗДУХОТ ВО ГЛАВНИОТ ГРАД СКОПЈЕ Е ПРОЕКТ ВО ВИСТИНСКА НАСОКА

сообраќајно претпријатие има своја компресорска станица за полнење на автобусите со метан. Од друга страна, дел од автобусите на ЈСП, со интервентен зафат, во 2006 година, беше реконструиран да работи и на природен гас, така што и вработените во претпријатието знаат што да очекуваат при примената на ова гориво, со чие согорување скоро и да нема емисија на цврсти честички. Така, ако утре пристигнат најавените автобуси на гас, веќе следниот ден, без особени проблеми и предизвици, ќе може да бидат ставени во целосна функција и со полн капацитет да сообраќаат низ градот. Сметам дека дополнителен предизвик ќе биде поставувањето на подобрен или целосно нов систем за јавен превоз во согласност со Скопје во денешницата.

Искористувањето на постојната железничка инфраструктура за јавен превоз не е нова идеја, но секоја реализирана идеја вреди. Не само железничката линија, транспортен центар – Аеродром Петровец туку и линијата Лисиче, Бутел, Ѓорче Петров е погодна за комбинирање со останатите видови јавен превоз. Секој чекор, кој ќе го издвои јавниот превоз на патната инфраструктура и ќе го направи независен од градскиот метеж е чекор кој ќе придонесе за подобрување на условите за користење на јавниот превоз. На Скопје, кое денес е град со близу 1.000.000 жители, заедно со дневната миграција, му е потребен јавен превоз приспособен на градот

во кој денес живееме, а во кој последните 20 години имаме прераспоредување на индустриските центри, нови индустриски зони, цели нови населби, нови булеварии, нови тесни грла...

» Според мислењето на многу возачи, и аматери и професионалци, за подигање на квалитетот на патниот сообраќај и за унапредување на еколошката заштита, неопходна е и поактивна улога на станиците за технички преглед и на лабораториите за контрола на квалитетот на горивото што се точи на бензинските станици. Што би бил Вашиот одговор на ваквите мислења на оние што ги управуваат возилата и кои неретко се најизложени на штетните влијанија што ги продуцира патниот сообраќај?

Може да заклучам дека денес во Македонија на повеќето бензински станици главно се точи гориво според пропишаните европски стандарди. И во минатото и сега сме му забележувале на системот за контрола на квалитетот на горивото и како е тој поставен во правната регулатива. Потребно е да се обезбеди дополнителна независност и поредовна контрола на целиот систем за снабдување со горива. По скандалот Dieselgate, светската јавност забрзано проба да воспостави мерни методи за возилата што соодветствуваат на патните услови во кои тие ќе се користат, па се воведат и новиот европски мерен циклус, кој се одвива во реално возење.

## Лекарите за белодробни заболувања во Германија се против забраните за дизелските мотори!?

Голема група германски специјализирани лекари за белодробни заболувања изразија сериозни сомневања во врска со актуелните дозволени нивоа на вредности за нивото на фини честички и опасноста за здравјето предизвикана од азотните оксиди. Тие ги критикуваат и тековните и планираните забрани за постари дизел-возила во поголемите градови, при што во посебен документ потпишан од 107 лекари за белодробни заболувања, изразуваат сомневање за заканата од азотниот диоксид (NO<sub>2</sub>) за здравјето на населението. Притоа, во документот тие се залагаат за ревизија на тековните гранични вредности на азотните диоксиди, а поранешниот претседател на Германското друштво за пневмологија, проф. д-р Дитер Келер изразува позиција дека голем дел од достапните истражувања поврзани со опасностите од штетните гасови на дизел се резултат на сомнителна методологија. Имено, тој негира некои од информациите од истражувањето на Институтот Хелмхолц, дека заболувањата на градското население биле поголеми од оние кај земјоделското население поради NO<sub>2</sub>-емисиите од дизел-автомобили. За Келер, оваа разлика повеќе се должи на други фактори како: консумирање алкохол, вежбање или пушење. Овој спор со лекарите за белодробни заболувања е од големо значење во однос на тековните дискусии за забраната за возење на стари дизел-возила, која, на пример, за возилата со „euro 4“ стандард беше воведена на 1 јануари 2019 година во екозоната на Штутгарт. Оттаму, дури и главниот лекар на Клиниката за белодробни заболувања во Црвениот крст во Штутгарт, проф. д-р Мартин Хетцел ги поддржа критиките на лекарите:

– Во нашата клиника не сме регистрирале ниту едно белодробно или срцево заболување, кое е предизвикано од фини честички или од азотни диоксиди. Не постои број на жртви поради FPR или азотни диоксиди. Сè е сомнителен идеолошки популизам – вели Хетцел. Критичарите ја повикуваат федералната влада да ја преиспита моменталната гранична вредност на азотниот диоксид, која се заснова на препорака од Светската здравствена организација. Други земји, како САД, на пример, не ги следат овие препораки бидејќи не веруваат во научната оправданост дека е доволно меродавна, па така во речиси сите држави во САД, средната вредност од 103 микрограми NO<sub>2</sub> на кубен метар е значително повисока во споредба со Германија. Оттука, ако истата вредност на NO<sub>2</sub> биде преземена во Германија, дизел-автомобилите во поголемите градови ќе бидат тотално укинати.



## КАЈ СТАНИЦИТЕ ЗА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД НЕ МОЖАМ ДА ЈА ВИДАМ ПОСВЕТЕНОСТА НА МЕРЕЊЕТО ЕМИСИЈА НА ШТЕТНИ ЧЕСТИЧКИ ОД ВОЗИЛАТА, СООДВЕТНО НА ГОЛЕМИНАТА НА ПРОБЛЕМОТ ЗАГАДУВАЊЕ НА ВОЗДУХОТ

Кај станиците за технички преглед не можам да ја видам посветеноста на мерењето емисија, која е соодветна на големината на проблемот загадување на воздухот. Станиците за технички преглед имаат алатка во свои раце, која може да влијае или да укаже на подобрување на состојбата со емисијата на штетни гасови од поединечните возила. Во моментот, до нив е дали ќе ја употребат и дали ќе станат свесни за одговорноста која ја носат и во овој поглед.

Дополнително, Машинскиот факултет во Скопје, континуирано спроведува научни истражувања на темите поврзани со емисијата од возилата и начините за нејзино намалување. Покрај ова, Машинскиот факултет на секои две години ја организира и ГРЕДИТ, најголемата конференција посветена на зелените технологии и зелената инфраструктура, на која во 2018 година учество имаа преку 400 автори од 14 земји.

» Лани, во септември, учествувавте на научната расправа за безбеден прекуграничен транспорт на опасни ра-

диоактивни материјали меѓу Северна Македонија и Грција што во рамките на проектот СТРАСС се одржа во Дојран. За каков проект станува збор, во која фаза на реализација е тој, кој го финансира и која е крајната цел, односно кои се придобивките што треба да се обезбедат по неговото завршување?

Проектот СТРАСС, почнува да се реализира со мало задоцнување. Основа на проектот е соработката на Дирекцијата за заштита и спасување на Република Македонија и Атомската агенција на Република Грција, кои се посветени на пронаоѓање заеднички протоколи, опрема и мерни методи за идентификација на радиоактивни материјали и радиоактивен отпад во транспортот, кој се одвива помеѓу двете држави, полесно и поефикасно справување и негова категоризација. Машинскиот факултет во Скопје, како партнер во проектот, заедно со Инженерската институција на Македонија, потоа Аристотелис Универзитетот од Солун и Техничкиот институт Александрос од Синдос, имаа свои

пропатни улоги во проектот. На нас од Машинскиот факултет ни припадна задачата за истражување на емисиите, кои се појавуваат во пограничниот дел од тешките товарни возила, мерењето и мапирањето на емисиите, анализата на патната инфраструктура, возниот парк и условите, во кои се одвива овој транспорт, како и компјутерското моделирање на дел од сценаријата кои ќе ги утврдат носечките партнери како можни.

Проектот треба да обезбеди заедничка контрола на радиоактивноста при преоѓање на границата помеѓу Република Македонија и Република Грција, поефикасно прегледување, помало време на задржување на товарните возила на граничниот премин, поголема ефикасност и препознавање на протоколите за откривање и препознавање на радиоактивните материјали, заедничкиот систем за известување и алармирање и другите споредни придобивки.

Ј.Б.



За нов граничен премин со Грција во Преспанскиот регион



## ЧЕТИРИ МИЛИОНИ ЕВРА ОД ИПА-ПРОГРАМАТА НА ЕУ

Неодамна во Скопје се одржа состанок за подготвителните активности за отворање на нов граничен премин во месноста Маркова Нога во нашата земја и на територијата на населеното место Лемос на грчка страна

**Р**аботни групи на техничко ниво од Република Северна Македонија и од Република Грција, како и претставници на Делегацијата на ЕУ неодамна во Скопје одржаа состанок на кој се разговараше за подготвителните активности за отворање на нов граничен премин во Преспанскиот регион, во месноста Маркова Нога во нашата земја и на територијата на населеното место Лемос на грчка страна. Притоа, беше потврдена намерата на двете земји, реализацијата на овој стратешки проект да започне што побргу, а средствата за него ќе бидат обезбедени од ИПА-Програмата за

прекугранична соработка помеѓу Република Северна Македонија и Република Грција во вредност од околу четири милиони евра.

– Отворањето на овој граничен премин ќе ги зајакне врските помеѓу двете земји и ќе ја олесни комуникацијата и движењето на луѓето и стоката. Во духот на европските вредности, прекуграничната соработка подразбира намалување на бариерите за соработка меѓу земјите и луѓето во регионот заради обезбедување на услови за подинамичен развој. Станува збор за прекуграничен регион, којшто стагнира во развојот. Убеден сум дека со наша иницијативност и

со поддршка од ЕУ, ќе успееме да создадеме услови, овој приреден потенцијал да биде ставен во функција на развојот на регионот и на граѓаните коишто живеат на двете страни од границата – истакна министерот за локална самоуправа, Сухејл Фазлиу.

Изградбата на овој граничен премин треба да заврши до 2023 година, а ќе претходи административна процедура што вклучува и членство на сите надлежни институции, министерствата за надворешни работи, за внатрешни работи, за транспорт и врски, за заштита на животната средина, како и царинските управи. Од страна на МНР веќе се подготвува основниот документ, којшто според ИПА-правилата ќе биде трилатерален меѓу Северна Македонија, Грција и Албанија која е вклучена поради тоа што проценката на ЕУ е дека овој граничен премин ќе има директно влијание на економскиот развој на целиот регион, во којшто територијално е вклучена и Албанија. Наскоро, по влегувањето на документот во владина процедура, мешана комисија, на техничко ниво, ќе ги договара другите детали што треба да бидат усогласени согласно со процедурите во трите земји.

Според Бујар Османи, вицепремиерот за европски прашања

### Обидите за нелегално минување на македонската граница се зголемени за 60 отсто



Во последните три месеци драстично е зголемен бројот на обидите за нелегално минување на македонската граница, по затворањето на т.н. „балканска рута“, што е предупредување до патните транспортери учесници во меѓународниот транспорт, како и нивните возачи, да внимаваат од можна наезда на нови „слепи патници“ во нивните возила. Ваква информа-

ција неодамна презентираше вицепремиерот за европски прашања, Бујар Османи, кога ги брифираше претставниците на земјите членки на ЕУ за состојбата со безбедноста на македонската граница, а во врска со глобалната опасност од тероризам.

– Во последните три месеци забележуваме зголемени обиди за нелегално преминување на границата, т.е. имаше околу две илјади случаи на спречени илегални преминувања. Тоа е за 60 отсто зголемување во однос на претходната година, а 90 отсто од нив се од Грција, така што може да се каже дека во најголем дел се спречени со што Македонија дејствува во рамките на таа заедничка политика на ЕУ – рече Османи. Инаку, станува збор за вкупно 1.960 случаи на спречени илегални преминувања на границата, и тоа во ноември и декември лани и во јануари оваа година.



Инаку, ИПА-Програмата за прекуграничната соработка помеѓу Северна Македонија и Грција е со вкупна вредност од 40 милиони евра, од кои 10 насто се резервирани за реализација на овој стратешки проект. Минатата година, во рамките на оваа програма беа склучени договори за финансирање на 40 други проекти со вкупна вредност од 30 милиони евра, а до крајот на програмскиот период се планира уште еден јавен повик за проекти со вкупна вредност од шест милиони евра.

J.C.B.

Делегација на ЕБОР во посета на Република Северна Македонија



## РАЗГОВОРИ ЗА НОВИ ПРОЕКТИ ЗА РЕГИОНАЛНО ПОВРЗУВАЊЕ

На средбите со премиерот Заев и министерот за финансии Тевдовски, од ЕБОР ја презентираа и новата Стратегија на банката за нашата земја 2019 – 2023, која се очекува да биде усвоена во следниот период

**П**ретседателот на Владата, Зоран Заев, заедно со министерот за финансии, Драган Тевдовски, во почетокот на февруари, во Скопје, остварија средба со висока делегација на Одборот на директори на Европската банка за обнова и развој (ЕБОР), предводена од Франс Викиерс, директор на Холандската конституенца во која членува и Република Северна Македонија. Пренесувајќи ги честитките од менаџментот на банката за пристапувањето на нашата земја кон НАТО, гостите од ЕБОР посочија дека со тоа се зајакнува довербата на инвеститорите и се отвораат економските перспективи за развој. На средбата стана збор за предизвиците, напредокот на реформите и приоритетите на понатамошната соработка, како и за новата Стратегија на банката за нашата земја 2019 – 2023, која се очекува да биде усвоена во следниот период и која, како што беше речено, се совпаѓа во голема мера со владините политики и приоритети за 2019 година.

Премиерот Заев ја нагласи големата поддршка и помош што во континуитет ЕБОР ѝ ја дава на нашата земја: во изградбата, реконструкцијата и рехабилитацијата на патната железничка и енергетска инфраструктура, како и зајакнувањето на капацитетите, а додаде и дека во иднина, соработката ќе се прошири и на поддршка на приватниот сектор во насока на зголему-

вање на конкурентноста и потенцијалите за освојување на домашните и меѓународните пазари.

На средбата со министерот Тевдовски е посочено дека во новата Стратегија ќе бидат застапени проекти што преку развој на транспортната и енергетската инфраструктура ќе обезбедат подобро ре-

гионално поврзување. Исто така, ќе бидат предвидени и проекти со кои ќе се поддржи конкурентноста на приватниот сектор, како и „зелената економија“ за подобрување на ефикасноста на ресурсите и на еколошката инфраструктура на локално и на општинско ниво.

ЕБОР досега има одобрено 115 проекти во Република Северна Македонија, со вкупен износ од 1,85 милијарди евра, а моментално учествува во финансирањето на неколку крупни проекти во земјата, како ремонт и рехабилитација на железничката пруга долж Коридорите 8 и 10, Програмата за национални патишта, експресниот пат Штип – Радовиш, набавката на еколошки автобуси на Град Скопје...

J.C.

## Република Северна Македонија и Бугарија ќе ги укинуваат меѓусебните царински стапки



Бугарија ќе побара од Европската комисија да дозволи нула царинска стапка со Република Северна Македонија со цел да се стимулира поголема економска размена помеѓу двете земји. Ова го соопшти премиерот на Бугарија, Бојко Борисов, по средбата со својот македонски колега Зоран Заев во Софија. Притоа, како што истакна Борисов, со министрите за финансии е разговарано да се работи за нула

стапки во царинските тарифи помеѓу двете земји, така што, ако сега стоковната размена помеѓу Бугарија и Република Северна Македонија е 605 милиони евра, се очекува таа веднаш да премине на милијарда евра бидејќи многу компании имаат интерес за инвестирање. Премиерот Заев потврди дека на оваа средба започнале разговори за ослободување од царинските давачки на двете земји.

– Кога го потпишавме Договорот за соседство со Бугарија во 2017 година, трговијата се зголеми за 15 % и ќе продолжи да расте – рече Заев и посочи дека се работи и на Коридорот 8, за кој се предвидени 670 милиони за изградба на железничката пруга од Скопје до бугарската граница, а исто така, порача и дека Република Северна Македонија, во јуни, има шанси да ги започне преговорите со Европската Унија.



Инфраструктурата – цел на Владата



## ПОВИК ДО АЛБАНСКИТЕ И ДО ТУРСКИТЕ БИЗНИСМЕНИ ДА ИНВЕСТИРААТ ВО РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА

Премиерот Заев пред албанските инвеститори, а министерот за транспорт и врски, Сугарески на средба со претставниците на Македонско-турската стопанска комора (МАТТО) како приоритет на Владата го истакнаа унапредувањето на инфраструктурните врски преку железнички и патни проекти

**В**ладата е заинтересирана за соработка со албанските и турските инвеститори во повеќе економски области, при што цел се инфраструктурата и регионалното поврзување. Ова, меѓу другото, беше посочено на средбите на премиерот Зоран Заев со потенцијалните инвеститори од Албанија, како и на министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, со претставниците на Македонско-турската стопанска комора (МАТТО). На средбата со албанските компании, како приоритет на Владата во однос на регионалниот бизнис-развој, премиерот Заев го истакна унапредувањето на инфраструктурните врски помеѓу двете земји, преку железнички и патни проекти.

– Работиме на подготовката на барање на инвестиции и можности за железнички да се поврзуваме, буквално од пристаништето во Драч кон нашиот граничен премин преку пруга од Кичево, којашто сакаме да ја градиме, да доаѓа до Скопје, кон Софија и кон Црното Море во Бугарија и Истанбул, со што комплетно би го отвориле Коридорот 8. Работиме на сериозни проекти коишто се инвестиции во патната инфраструктура и ќе помогнат многу во збогатувањето на инфраструктурната поврзаност со патиштата меѓу двете држави. Имаме надеж дека некаде кон крајот на март или во почетокот на април ќе го отвориме и првиот One Stop Shop помеѓу Албанија и Република Северна Македонија, каде што ќе го преполовиме времето на чекање на камионите, на стоките, па и на патниците – истакна премиерот Заев.

Според претседателот на Стопанската комора на Тирана, Николин Јака, постојат многу работи што нè поврзуваат за да имаме комплементарна економија со која ќе ги отстраниме дефицитите и многубројните пречки во балканскиот регион и надвор од него.

Министерот Сугарески на средбата со

претставници од Македонско-турската стопанска комора (МАТТО) ја образложи инвестициската програма за реализација на проектите во патната, железничката и комуналната инфраструктура и нагласи дека планот на Владата е изградба и реконструкција на преку 700 километри патна мрежа и изградба на железничкиот Коридор 8 кон Бугарија.

– Турската стопанска заедница во Република Северна Македонија е важен фактор во развојот на економијата и овде гледаме заеднички интереси. Разговараме за сите инфраструктурни проекти, за новата реформа во законите што ја регулираат градежната дејност и ги повикав сите заинтересирани да се вклучат во нивната реализација. Ни претстои период со големи инвестиции и се надевам дека дел од нив ќе пројават интерес да се вклучат во изградбата на капиталните објекти – истакна Сугарески.

Ј.Б.

По неколкугодишно пролонгирање на градежните работи

### Министерството за транспорт и врски годинава ќе се пресели во старо-новиот објект



Министерството за транспорт и врски годинава ќе се пресели во старо-новиот објект на плоштадот „Филип Втори“ во Скопје. Наместо една година, градежните работи за доградба и реконструкција на објектот во барок, што ја чинеа државата 5,7 милиони евра, се одолжија на речиси осум години. Како што информираат од овој владин ресор, во тек е постапка за конечно завршување на работите со сите придружни документации, а во изминатиот период активно се работи на тоа во најбрз временски период да

се изврши преселбата. Во реконструираниот и надграден објект ќе бидат сместени организационските единици од Министерството за транспорт и врски, кои од 2011 година се привремено сместени во поранешните простории на Министерството за надворешни работи зад Парламентот. Реконструкцијата и надградбата на овој објект за два ката, започна во ноември 2011 година, но набргу градежните работи запреа, зашто Институтот за земјотресно инженерство и инженерска сеизмологија (ИЗИИС) предупреди дека треба да се зајакне неговата статика. Поради тоа, неопходен беше нов проект, а со тоа и дополнителни трошоци за доградбата од двата ката, а обновена е и фасадата на целиот објект чиј составен дел сега се 10 скулптури поставени како украси. Иако однадвор објектот личи како да е готов, веќе трета година, вселувањето се одлага, но според оваа најава од Министерството, без оглед на тоа што нема прецизен рок, тоа ќе се реализира токму годинава.

Трет неформален состанок на директорите на царинските управи од Западен Балкан, одржан во Подгорица



## ПРИФАТЕНИ ЗАКЛУЧОЦИТЕ ОД МИНАТОГОДИШНИОТ СОСТАНОК ВО ВЕЛЕС

Заклучоците на состанокот одржан лани во Велес се однесуваат на законските аспекти за дефинирање на рамка за безбедна размена на информации од царинското работење во земјите од регионот

Директорот на Царинска управа на Република Северна Македонија, Ѓоко Танасоски, кон крајот на јануари, учествуваше на третиот неформален регионален состанок на директорите на царинските управи од Западен Балкан што се одржа во Подгорица, Црна Гора. На состанокот, кој беше продолжение на вториот неформален регионален состанок што се одржа во Република Албанија во јуни минатата година, присуствуваа претставници на царинските управи на: Северна Македонија, Црна Гора, Албанија, Србија, Босна и Херцеговина, Косово, како и на меѓународни институции и организации. Притоа, за време на состанокот беа презентирани и прифатени и заклучоците што беа донесени на неформалниот регионален состанок, организиран на ниво на директори на секторите за царински контроли и истраги на царинските управи од Западен Балкан, а кој беше одржан во нашата земја, во Велес, исто така минатата година, во октомври. На овој состанок главна тема на дискусија беа законските аспекти за дефинирање на рамка за безбедна размена на информации од царинското работење во земјите од регионот, според усогласени стандарди и методи.

Покрај прифаќањето на заклучоците од состанокот во Велес, во Подгорица се дискутираше и за подготовка на заеднички пристап на царинските служби од регионот со цел олеснување на трговијата, унапредување на царинските постапки и економската соработка во Западен Балкан.

Одбележан Меѓународниот ден на царината – 26 Јануари

## „ПАМЕТНИ ГРАНИЦИ ЗА НЕПРЕЧЕНА ТРГОВИЈА, ПАТУВАЊЕ И ТРАНСПОРТ“

Под ова мото, годинава се охрабруваат членките на СЦО да размислат како најдобро можат да обезбедат брзо и непречено прекугранично движење на стока, луѓе и превозни средства



Царинска управа на Република Северна Македонија и годинава пригодно го одбележа 26 Јануари – Меѓународниот ден на царината. Одбележувањето се реализираше под мотото „Паметни граници за непречена трговија, патување и транспорт“, со кое инаку глобално се охрабруваат членките на Светската царинска организација (СЦО) да размислат како најдобро можат да обезбедат брзо и непречено прекугранично движење на стока, луѓе и превозни средства. По тој повод, на 28 јануари, на шеснаесет царински службеници и пет компании, им беа доделени пофалници од Генералниот секретар на СЦО, Кунио Микурија.

Шеснаесетте царински службеници добија пофалници заради максималната посветеност и ангажираност во насока на квалитетно, ефикасно и професионално работење, со цел побрзо и поквалитетно спроведување на царинските постапки. Пофалници беа доделени и на пет компании за успешна соработка и заеднички придонес во насока на олеснување и забрзување на трговијата, транспортот и движењата преку границите.

Инаку, генералниот секретар на СЦО, Кунио Микурија, по повод 26 Јануари – Меѓународниот ден на царината, упати порака до сите земји членки на СЦО, во која истакна дека од суштинска важност е царината да го преземе водството за консолидација и зголемување на напорите за олеснување на движењето на стока и луѓе преку границите, со што глобализацијата ќе се претвори во позитивна сила. За таа цел, СЦО е посветена на трансформација на границите во „паметни граници“, при што царината ќе дејствува како централна точка за поврзување и координација. Исто така, тој истакна и дека „тех-

## Продолжува успешната соработка со царината на Франција

Во просториите на Царинска управа на Република Северна Македонија, во средината на февруари беше остварена протоколарна средба помеѓу директорот Ѓоко Танасоски, претставници на раководството на Управата и амбасадорот на Република Франција во нашата земја, Кристиан Тимоние со неговите соработници. На средбата беа истакнати придобивките од досегашната успешна билатерална соработка помеѓу царинските служби на двете земји. По презентирање на претстојните приоритетни и стратешки активности што ги презема Царинската управа, беа разменети предлози во насока на надградба на воспоставената соработка, при што беше дефинирано таа да се зајакнува во областа на обуките, размената на податоци за спречување на корупцијата, како и борбата против организираните криминални

нолוגијата“ треба да биде главниот двигател на агендата на царината, така што членките на СЦО ќе бидат подобро опремени за да одговорат на новите предизвици и можности од дигиталната ера. Затоа, за да го задржи водството, царината треба непрестајно да се потпира на студии, да истражува нови концепти и да применува нови технологии.



Во Царинската управа од почетокот на февруари

## СЕ РЕАЛИЗИРА ПИЛОТ-ПРОЕКТОТ ЗА ФИНАЛНА ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА НА НОВИОТ СОЦДАД

Во реализацијата на пилот-проектот за новиот Систем за обработка на царински декларации и акцизни документи (СОЦДАД) се вклучени 11 царински испостави во земјава

**К**ако дел од низата активности на Царинската управа во насока на ставање во функција на новиот Систем за обработка на царински декларации и акцизни документи (СОЦДАД), на 4 февруари започна реализацијата на пилот-проектот за СОЦДАД, во кој ќе бидат вклучени 11 царински испостави во земјава. Целта на овој пилот-проект е да се констатираат можните проблеми при активна работа во системот СОЦДАД и тие да бидат навремено отстранети пред неговото финално пуштање во употреба, кое е планирано за 1 јуни годинава. Пилот-проектот ќе се спроведува на начин што

сите декларации што се обработуваат во системот АСИКУДА, ќе бидат поднесени од страна на економските оператори и обработени од царинските службеници и во СОЦДАД, во пилот-испоставите. За таа цел, тимот за поддршка на пилот-проектот на Царинската управа, кој неуморно работи како во текот на периодот на развој, така и во периодот на подготовката за ставање на системот во функција, веќе одржа консултативни состаноци и обуки за запознавање со функционалностите на новиот систем, со царинските службеници, со претставници на бизнис-заедницата – економските оператори, застапници и компании за раз-

вивање на софтвер. За потсетување, на 16 ноември 2018 година, во Царинската управа беше финализиран развојот на Системот за обработка на царински декларации и акцизни документи (СОЦДАД), кој ќе го замени системот АСИКУДА, кој (до)сега се користи. Со тоа, сите царински постапки што досега се реализираа на хартија, ќе бидат заменети со електронски постапки.

Со имплементацијата на новиот систем, кој претставува предуслов за понатамошно развивање на дигиталните решенија и услуги, значително ќе се поедностави работата на царинските службеници, граничните агенции и на сите учесници во царинската и надворешно-трговската постапка. Ќе се креира поефикасна и модерна царинска околина во согласност со глобалниот развој и дигиталната ера.

И кај нас согласно со трендовите во ЕУ

## ЦАРИНСКИТЕ ПРОЦЕДУРИ ДОСТАПНИ ПРЕКУ КУРСЕВИ ЗА ЕЛЕКТРОНСКО УЧЕЊЕ

Програмата за електронско учење предвидува можност за унапредување на обуките на Царинската управа, како и можност за значително зголемување на бројот на слушатели



**С**ледејќи ги трендовите на Европската Унија за дигитализација на секој аспект од царинското работење, Царинската управа на Северна Македонија неодамна ги промовираше курсевите за електронско учење, преведени и приспособени на македонски јазик. На настанот, поддржан од Делегацијата на Европската Унија, поздравно обраќање имаа Ѓоко Танасоски, директор на Царинската управа на Северна Македонија, Фрек Јанмат, раководител на Одделот за оперативни работи и советник при Делегацијата на ЕУ во нашата земја и Виктор Стојкоски, генерален секретар на Асоцијацијата за е-трговија на Македонија.

Директорот на Царинската управа, Танасоски, стави акцент на тоа дека пренесувањето на информациите е предуслов за униформна примена на царинското зако-

нодавство, а е-учењето е одговор на сè поголемата потреба за обуки.

– Компетентноста и конкурентноста на царинските службеници се важни и треба постојано и систематски да се развиваат. Со посветеноста да се користи платформата за е-учење, можат полесно да се применат стратешките цели на Царината, како и тие на увозниците и извозниците – рече Танасоски.

Претставникот на Делегацијата на ЕУ, Јанмат ја потенцираше потребата за поблиска соработка помеѓу царинските администрации и деловната заедница и користењето на информатички и комуникациски технологии при зајакнувањето на знаењето. Тој истакна и дека модулите за електронско учење, со содржаните информации придонесуваат за подобрување на експертското знаење.

Стојкоски од Асоцијацијата за е-трговија ја поздрави иницијатива на Царинската управа на Северна Македонија за изучување на царинската регулатива, со избор на еден од поефективните начини за едукација – курсеви за електронско учење, кои се широко достапни и секој може да учи со сопствено темпо и во време кога е најслободен.

Програмата за електронско учење предвидува можност за унапредување на обуките на Царинската управа, различно од класичното учење, како и можност за значително зголемен број на слушатели на обуките. Нивната достапност и флексибилност овозможуваат полесно разбирање на царинското законодавство и се дел од заложбите на Царинската управа за блиска соработка, како со економските оператори, така и со сите засегнати од царинските постапки. За следење на овие електронски курсеви, потребен е само пристап до интернет и на едноставен начин, преку веб-страницата на Царинската управа, секој заинтересиран може да се стекне со основно или напредно знаење за сите теми од царинското работење. Исто така, е-курсевите се од големо значење и за подобрување на институционалниот капацитет на Царинската управа бидејќи сега секој царински службеник, преку трите модули на курсевите, може на лесен начин и во секое време прогресивно да напредува и да достигне експертско познавање за царинските процедури. Курсевите, нивната содржина и предностите од нивното користење беа претставени на овој настан и преку видео-презентација.

Според најава од ЕБОР

# ТЕНДЕРСКАТА ПОСТАПКА ЗА НОВИТЕ 30 ДО 40 ЕКОАВТОБУСИ ВО СРЕДИНАТА НА МАРТ

Се очекува, најдоцна до почетокот на 2020 година, на скопските улици да сообраќаат новите автобуси на ЈСП, при што најголем дел од нив ќе бидат дводелни возила, со поголем број на седишта и простор за стојење на патниците



**Т**ендерската постапка за набавка на новите екоавтобуси на природен гас, за потребите на ЈСП – Скопје, ќе започне на 15 март, беше најавено неодамна во најновата информација објавена од Европската банка за об-

нова и развој (ЕБОР), која ќе го финансира овој проект за модернизација на јавниот превоз во главниот град. Притоа, заинтересираниите компании најпрво ќе ги испратат своите понуди за набавка, односно за испорака на новите 30 до 40 еколошки ав-

тобуси, по што ЈСП – Скопје ќе треба да ја избере најповолната понуда, доставена од производителите на овие модерни возила. Како што е познато, средствата во износ од 10 милиони евра за новите автобуси се обезбедени од ЕБОР, со која кон крајот на јануари беше потпишан договорот за заем, а вкупната финансиска конструкција на оваа набавка ја комплетира ЈСП со сопствени средства во износ од 1,8 милиони евра. ЕБОР дава и грант од 1,1 милион евра за техничката соработка при подготовката на проектот.

Се очекува, најдоцна до почетокот на 2020 година, на скопските улици да сообраќаат новите автобуси, при што најголем дел од нив ќе бидат дводелни возила, со поголем број на седишта и простор за стојење на патниците, со што ќе се намали метежот во јавниот превоз за време на сообраќајните шпицови. Така, со нив, јавниот превоз на патници во градот треба да стане побрз и поефикасен, зашто новите автобуси, освен двојно поголемиот капацитет за превоз на патници, ќе овозможат скратување на времето потребно за задржување на постојките што ќе ја зголеми фреквенцијата на возилата. Новите екоавтобуси ќе имаат ЕУРО 6 мотор, а користењето на природниот гас како погонско гориво целосно ќе го исклучи загадувањето на воздухот од нивна страна. Истовремено, тие ќе трошат и речиси двојно помалку гориво, со што ЈСП ќе заштеди на трошоците за оваа намена, а новите автобуси ќе бидат и нископодни, климатизирани и ќе имаат можност и за превоз на лица со телесна инвалидност.

Ј.С.Б.

Со цел побрзо да стигне до Клинички

## Нов систем за пропуштање на Брзата помош на сообраќајниците

ЈП „Улици и патишта“ работи на систем што ќе овозможи пропуштање на Брзата помош на сообраќајниците, со цел побрзо да стигне до Клиничкиот центар, а тој ќе биде реалност до крајот на годинава. За ова беше разговарано пред три месеци, на координативен состанок меѓу министерот за здравство, Венко Филипче и претставници од секторите за сообраќај при Општина Центар и Град Скопје, МВР, Регионалниот центар за управување со сообраќај и со вработени од Итната медицинска помош. Притоа е најавено да се овозможи „зелена траса“ по булеварите кои водат до Клиничкиот центар за потребите на возилата на Брзата помош, кои ќе имаат свој посебен влез и лента за непречено движење. Беше разгледана и можноста да се врати двонасочниот сообраќај од сервисната улица „Герман“, која го спојува излезот на Клиничкиот центар и раскрсницата кон ТЦ „Рамстор“ и која излегува на улицата „Јордан Мијалков“. Исто така, беше предложено да се врати двонасочниот сообраќај и на улицата „50 Дивизија“, која се спојува со „Водњанска“ и која по цел ден е тесно грло, а едно од решенијата е и пробивањето на нова пристапна улица низ поранешниот студентски дом „Медицинар“. Разгледана е и можноста за дислоцирање на главниот влез

на Клиничкиот центар и поставување во близина на стоматолошките клиници со цел да се намали притисокот на возилата што сообраќаат по „Водњанска“ (особено во периодите на посебен режим, кога сообраќаат возила на делегации). На тој начин, ќе се ослободи и досегашниот главен влез за полесен пристап на возилата на Брза помош.





Лани во Скопје



## НАД 26.000 ПРЕКРШОЦИ ЗА НЕПРОПИСНО ПАРКИРАЊЕ

Подолг временски период, градот Скопје се соочува со сериозен недостиг на обележани паркинг-места, а статистиките покажуваат дека во него има девет до десет возила на едно обележано паркинг-место

Минатата година, на територијата на главниот град Скопје имало повеќе од 26.000 прекршоци врз основа на непрописно паркирање. Ова неодамна го посочи министерот за внатрешни работи, Оливер Спасовски, при промоцијата на едукативниот проект за безбедност во сообраќајот „Паркирај совесно“ што го реализираат: МВР, Град Скопје, Општина Центар, како и јавните



претпријатија „Паркинзи на Општина Центар“ и „Градски паркинг“. Притоа, Спасовски истакна дека со цел да бидат поагилни во делот на превенцијата, полицијата во изминатата година драстично ги интензивирала активностите во делот на надлежностите, во однос на откривањето и санкционирањето на сообраќајните прекршоци.

– Решавањето на проблемот со непрописно паркирањето возила е особено важно за да се зголеми безбедноста на пешациите и велосипедистите, чиишто простори

за движење се узурпирани од непрописно паркирани возила – нагласи Спасовски. Осврнувајќи се на овој, можеби најголем сообраќаен проблем во градот, градоначалникот на Скопје, Петре Шилегов констатира дека подолг временски период градот се соочува со сериозен недостиг на обележани паркинг-места, а статистиките покажуваат дека во него има девет до десет возила на едно обележано паркинг-место.

– Освен проблемот со аерозагадувањето и проблем овој не може да добие моментално решение, имајќи го предвид дефицитот на обележани места. Тој е предмет на анализа и на една посериозна обработка, а паралелно со ова, ние како Град, во текот на изминатата година се обидуваме да го дестимулираме автомобилскиот сообраќај, со воведување на малку поатрактивни содржини и зголемување на можностите кај граѓаните за алтернативен вид јавен транспорт – истакна Шилегов, додавајќи дека заедно со МВР, сметаат дека Град Скопје треба да воведат комунална полиција за да може во целост да одговорат на обврските околу ова прашање.

Инаку, целта на проектот „Паркирај совесно“ е едуцирање на учениците од трета година во средните училишта во Скопје, како најмлади идни активни учесници во сообраќајот за: правилно и прописно паркирање, за развивање на сообраќајна култура и свест и за безбедно однесување во сообраќајот.

С.Б.

За жителите на Општина Центар

### Налепници за паркирање преку веб-апликација



Налепниците за паркирање на паркинзите на ЈП „Паркинзи Општина Центар“ (ПОЦ) од јули ќе се вадат електронски, преку веб-апликација и ќе стигнуваат на домашна адреса. Поради тоа, жителите на Центар нема да треба да одат во просториите на претпријатието за да вадат налепници. Изработката на апликацијата е во тек и преку неа граѓаните ќе се регистрираат, ќе ги внесат податоците и потоа на домашна адреса ќе им стигнуваат налепниците. Ако некој документ или податок недостасува, ќе добијат порака дека треба да ја комплетираат апликацијата. Истата постапка ќе важи и за деловните субјекти, кои ги користат паркинзите на Општина Центар. Од ПОЦ најавија дека од април воведуваат промени во паркирањето на резидентите и на сите неправилно паркирани возила ќе им ставаат блокатори. Жителите на Општина Центар ќе можат да паркираат на сите резиденцијални паркинзи во нивната зона, но не и во друга зона. Тоа значи дека жителите на Дебар Маало ќе може да се паркираат на паркинзите што се обележани за станари во таа зона, но не и на резиденцијалните паркинзи во Капиштец. Граѓаните пак, кои не се жители на Центар, нема да можат да се паркираат на тамошните паркинзи низ цел Центар, а за неправилно паркирање ќе се смета дури и ако испратиле СМС-порака и платиле за тоа паркирање.



## КОЈА Е ИДНИНАТА ЗА АВТОНОМНИТЕ КАМИОНИ?

**Н**еодамна, Daimler најави дека по последните резултати од направеното пилот-тестирање, ќе ја намали својата инвестиција во камионите, во споредба со тестирање на автономните камиони на Амазон (Embarc) и неговата флота за приватна испорака. Некои оператори, како што е Scania, ги вртат своите напори кон полуавтономни линии, каде што главниот камион со возач предводи воз од беспилотни камиони, со што се справува со проблемот од недостатокот на возачи, а исто така ја подобрува и ефикасноста на потрошувачката на горивото. Значи, кој е вистинскиот пристап? Во реалноста, придобивките од распоредувањето на камионите за индустриската за патен транспорт имаат потенцијал да бидат трансформативни, во комбинација со другите случувања во автономната технологија на возила. Но, тоа не е технологија што само диктира воведување нови услуги. Напротив, тоа е можност да се по-

Автономната технологија на возила не само што диктира воведување на нови услуги туку и можност да се подобрат тековните операции и да се фати нов бизнис, кој е движечка сила, заедно со создавањето правна рамка за обезбедување одговорен развој

добрат тековните операции и да се освои нов бизнис, кој е движечка сила, заедно со создавањето правна рамка за обезбедување одговорен развој.

Д-р Марика Ходемакер, од Холандската организација за применети научни истражувања, на Светскиот конгрес на ИРУ во Мускат, главниот град на Оман, зборуваше за својот сегашен проект, кој ја коментира технологијата за производство на камиони. Таа истакна дека влијанието ќе биде врз патната инфраструктура, животната средина, човечкото однесување и сообраќајот. Нејзината цел е да го забрза усвојувањето на распоредувањето на камионите, демонстрирајќи интероперабилност меѓу повеќе возила. Тригодишниот проект ќе кулминира со јавни демонстрации во 2021 година на

линии до седум камиони од седум производители. Производителите на камиони: DAF, Daimler, Iveco, MAN, Scania, Volvo и Renault, треба да учествуваат во овој проект.

Додека ИРУ ја охрабрува таквата развојна работа за поставување на темелите за сè повеќе автоматизирани водови, имајќи предвид дека пазарот ќе го насочи апетитот за преземање, улогата на владите и креаторите на политиките да дојдат заедно со индустријата за да се повлече од оваа „крива“ е покритична од кога било. Оттука, Крис Копја, извршен директор на Американското здружение за транспорт (членка на ИРУ), на Светскиот конгрес во Мускат кажа: „Не ми требаат 50 различни закони, јас сакам само една рамка. Иновативноста ќе се грижи за останатите.“

ИРУ со поддршка на предлогот на Европската комисија

## РЕГУЛАТИВИТЕ ЗА ЈАВНИ НАБАВКИ НА ЕКОВОЗИЛА ТРЕБА ДА ГИ ОПФАТАТ СИТЕ АЛТЕРНАТИВНИ ГОРИВА

**И**РУ ја радува чекорот на ЕП и на Советот на ЕУ кои предлагаат усогласување на законодавството со Директивата за инфраструктурата на алтернативни горива со цел да се обезбеди симбиозна врска меѓу горивата, возилата и инфраструктурата

Директивата за ековозила ги поттикнува јавните власти да се стремат кон возила со природен гас, со електрични и водородни горивни ќелии. Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ целосно го поддржува предлогот на Европската комисија да ги ажурира овие правила за јавни набавки на ековозила што во моментот влегуваат во последната фаза на трилатералните составници. ИРУ ја радува чекорот на Европскиот

ИРУ ја радува чекорот на ЕП и на Советот на ЕУ кои предлагаат усогласување на законодавството со Директивата за инфраструктурата на алтернативни горива со цел да се обезбеди симбиозна врска меѓу горивата, возилата и инфраструктурата





Во битката за декарбонизација на комерцијалните возила

## УСПЕХОТ НА CO<sub>2</sub>-СТАНДАРДИТЕ ЗА КАМИОНИ СЕ ПОТПИРА НА КОМЕРЦИЈАЛНАТА ОДРЖЛИВОСТ НА ТЕХНОЛОГИЈАТА

Стандардите за намалување на емисиите на CO<sub>2</sub> не треба да ги принудуваат производителите да донесуваат одлуки за инвестиции кои не се ефективни



Во последната делница од дебатите за CO<sub>2</sub> стандардите за камиони, од суштинско значење е европската политика за животна средина да биде избалансирана со реалноста во индустријата, во која доминираат мали играчи со ниски профитни маржи. Предложеното намалување на емисијата на CO<sub>2</sub> од 15 % за 2025 година ќе биде важен двигател за прифаќањето на технологијата што ќе се искористи, но предложените 30 % ќе бидат изводливи само ако тоа се заснова на пристапот „добро до тркала“. Стандардите за намалување на емисиите на CO<sub>2</sub> не треба да ги принудуваат производителите да донесуваат одлуки за инвестиции кои не се ефективни. Поврзувањето на законодавството за животна средина со методологијата „добро до тркала“ ќе осигура дека сите употребени алтернативни горива и моторите за согорување се ставени на маса.

Матијас Мац, кој ги води процесите на ИРУ во ЕУ во врска со ова вели:

– Оние што одлучуваат мора да се осигураат дека CO<sub>2</sub> стандардите за камиони се однесуваат на нискојаглеродни горива, за кои операторите веќе инвестираат, како што се ЛНГ и напредните биогорива. Јаглеродниот отпечаток на горивото е исто толку важен како и ефикасноста на возилата. Течните и гасните, синтетичките и обновливите горива ќе бидат главен двигател за декарбонизација на комерцијалните возила – истакнува Мац.

ИРУ ја поздравил отворената дебата за улогата на различните алтернативни горива за различна употреба. Стандардите за CO<sub>2</sub> не треба да резултираат со префрлање на инвестициите во помали и помалку ефикасни возила што полесно ќе се електрифицираат и ќе резултираат со повеќе возила на патот, со повеќе застои и повеќе CO<sub>2</sub>.

Транспортните оператори се посветени на озеленувањето на нивните активности, но финансиските ограничувања мора да се земат предвид кога се поттикнува преземање на нови технологии и алтернативни горива. Политиките за зелен патен превоз мора да се засноваат на усогласеност со законодавството, со технолошката остварливост и со она што е комерцијално одржливо.

Инвестирањето во инфраструктурата за полнење на природен гас и во местата за полнење на електрична енергија, како и пошироката достапност на тие производи, се клучни двигатели за забрзување на преземањето на пазарот. Затоа, ИРУ ги повикува носителите на одлуки да ги разгледаат реалните ситуации во индустријата, во финалните дискусии во текот на следните недели. Законодавството за животна средина мора да биде засновано на технолошка и комерцијална изводливост, мора да биде поткрепено со рамка за реализација и мора да преземе технолошки неутрален пристап, кој ги препознава сите опции за алтернативни горива. Електрификацијата не е „сребрен куршум“ за моментална декарбонизација.



парламент и на Советот на ЕУ кои предлагаат усогласување на законодавството со Директивата за инфраструктурата на алтернативни горива со цел да се обезбеди симбиозна врска меѓу горивата, возилата и инфраструктурата. Притоа, улогата на напредните биогорива не треба да се игнорира во Директивата. Дополнително, целите на нулта-емисија на издувните гасови се загрижувачки за транспортната индустрија и во овој поглед предлогот на Европскиот парламент е повеќе неутрален и добро избалансиран за технологијата бидејќи овозможува да се исполнат целите со користење на возила со природен гас, како и со користење на електрични возила.

Исто така, правилата за јавни набавки, мора да бидат придружени со инвестиции во инфраструктурата за полнење гориво и да бидат надополнети со финансиски стимулации за обновување на транспортната



флота во ЕУ и во земјите членки. Операторите се посветени на инвестирање во алтернативни горива, но повисоките цени и ограничувањата на фрагментирираниот пазар со ниски маржи е значајна бариера за приватните оператори. Законодавците не смеат да го игнорираат овој клучен дел од сложувалката во нивната ревизија на оваа директива. Приватните оператори мора да бидат способни на еднакви услови да се натпреваруваат со јавните оператори.

ИРУ го поддржува ставот на Советот на ЕУ дека автобусите не можат да бидат вклучени во опфатот на Директивата. Со оглед на нивните барања за опфатот, технолошкиот напредок и електрификацијата, не се одржливи решенија за оваа форма на транспорт. Всушност, автобусите се најекколошки средства за патување на луѓето и најлесниот начин да се намали приватното користење на автомобилите.

Доколку до крајот на годината не биде постигнат трансатлантскиот трговски договор



## ЕУ Е ПОДГОТВЕНА ДА ВОЗВРАТИ АКО САД ВОВЕДАТ ЦАРИНИ ЗА ЕВРОПСКИТЕ ВОЗИЛА

Европската комесарка за трговија, Сесилија Малмстром, изјави дека има „целосна поддршка“ од земјите членки на ЕУ, Унијата да возврати доколку американскиот претседател, Доналд Трамп, воведат царини за увоз на автомобили и автомобилски делови од Европа. Конечната одлука зависи од тоа дали двете страни ќе постигнат трговски договор во наредните месеци, а најдоцна до пред крајот на годината, при што Малмстром очекува европските влади да ѝ дадат мандат во март за започнување на дијалогот со САД за намалување на царините врз индустриските стоки. Според неа, конечниот договор со администрацијата на претседателот Доналд Трамп би можело да биде постигнат пред да заврши мандатот на сегашната Европска комисија на 31 октомври.

Европа брза да постигне напредок во политичкиот договор, направен пред седум месеци меѓу Трамп и претседателот на ЕК,

Жан-Клод Јункер, за забрзување на работата во укинувањето на трансатлантските трговски бариери. Договорот од јули го замрзна воведувањето на новите американски царини за европските автомобили и автомобилските делови. Заканата од нови давачки дојде откако САД воведоа царина за увоз на челик и алуминиум, на кои Брисел одговори реципрочно. И овој пат, ЕУ се заканува со реципрочни мерки ако дојде до нови трговски ограничувања.

Едно евентуално зголемување до 25 % на царините на странските автомобили, ќе ја зголеми нивната крајна цена за 10.000 евра, покажуваат податоците на ЕК.

– Важно е сите да се согласиме за намалување на царините на меѓународно ниво, а не за нивно зголемување – изјави неодамна германскиот министер за економија, Петер Алтмајер, чија земја ќе биде еден од најголемите губитници од евентуалното ограничување на европскиот увоз во САД.

Наместо на 31 март годинава

## УКИНУВАЊЕТО НА ЗИМСКОТО И ЛЕТНОТО СМЕТАЊЕ НА ВРЕМЕТО ОД 2020 ГОДИНА



Укинувањето на зимското и летното сметање на времето ќе стапи во сила од 2020 година, иако Европската комисија предложи последното полугодишно поместување на часовниците да се случи годинава на 31 март. Вака реши Одборот за индустрија,

истражувања и енергетика на Европскиот парламент, кој во февруари, го усвои законодавното мислење за предлог-директивата за укинување на полугодишното поместување на часовниците, при што одлучи и дека поради низа потенцијални проблеми, со ваквото укинување треба да се почека. Директивата би требало да се применува од 1 април 2020 година, така што одредбите би стапиле во сила, во сите земји членки, на 31 март 2020 година.

Според последната анкета, дури 84 отсто од жителите на земјите членки на ЕУ се против поместувањето за еден час напред или назад на часовниците, двапати годишно, зашто тоа има свое влијание и одраз и во сферата на сообраќајот.

Со неодамна потпишаниот меморандум на ресорните министри

## ОВА ЛЕТО, ВО ГРЦИЈА, ЌЕ ИМА ПОЕВТИН РОАМИНГ ЗА НАШИТЕ ГРАЃАНИ



Од летоска, македонските граѓани кои ќе патуваат во Грција, ќе добиваат помали сметки за интернет во роаминг. Ова се налага со меморандумот што неодамна го потпишаа ресорните министри од Северна Македонија и Грција, според кој, до јуни, треба да се случи првото намалување на цените за роаминг, најпрво за интернет-сообраќајот, а подоцна и за другите услуги. Притоа, поевтинувањето ќе се одвива постепено, со цел во 2021 година, целосно да се укине роамингот меѓу двете земји.

– Со Меморандумот се предвидува динамично намалување на големопродажните и малопродажните цени во роаминг-услугите, со цел тие да дојдат на ниво како во Европската Унија, пред да се воведат принципот „роаминг како дома“ – вели Дамјан Манчевски, министер за информатичко општество и администрација.

И двете држави се согласни дека максималните цени за роаминг-услугите треба да се изедначат со цените што се применуваат во ЕУ.

– Подготвени сме да ги преземеме сите легални мерки, сите правни мерки и сите алатки, со цел, граѓаните на двете земји, многу бргу и пред туристичкиот период да видат намалување во сметките за телекомуникации – рече Никос Папас, министер за дигитални политики и телекомуникации и медиуми на Грција.

Откако Северна Македонија склучи вакви спогодби со: Србија, Црна Гора и Босна и Херцеговина, се покажа дека се зголемил сообраќајот на роаминг-услугите, особено во интернетот, па надлежните очекуваат исти ефекти и по договорот со Грција. Инаку, неодамна, во Брисел, се одржа и вториот круг преговори за нов регионален договор за роаминг за Западен Балкан, од каде што произлегува дека од јули 2021 година: Северна Македонија, Србија, Албанија, Црна Гора, БИХ и Косово нема да си наплатуваат меѓусебен роаминг за комуникација преку мобилните телефони, а граѓаните ќе плаќаат редовна цена исто како овие услуги да ги користат во својата држава. Покрај ова, ЕУ најави помош од 30 милиони евра, одобрени преку Инвестицискиот фонд за Западен Балкан што ќе ги вложи во ширењето на интернетот во регионот. Комесарот за дигитален пазар, Марија Габриел, објави дека станува збор за неповратни средства во рамките на проектот за намалување на цените на роамингот и внатре во нашиот регион и кон ЕУ.





## ВО ЛУКСЕМБУРГ СЕ ПОДГОТВУВА ЦЕЛОСНО БЕСПЛАТЕН ЈАВЕН ПРЕВОЗ, А ВО ПАРИЗ БЕСПЛАТЕН ПРЕВОЗ ЗА ДЕЦА

Луксембург се подготвува за воведување на целосно бесплатен јавен превоз, а францускиот главен град Париз е подготвен да обезбеди бесплатен јавен превоз за сите деца на возраст под 11 години. И кај првите и кај вторите, како што пренесуваат тамошните медиуми, една од главните причини за преземање на ваквата мерка е зачувување на животната средина. Така, Владата на Луксембург се одлучила на овој чекор поради намалување на емисиите на штетни гасови бидејќи секој ден околу 400.000 луѓе од околните држави патуваат до своите работни места во оваа земја, а повеќето од нив користат автомобили. Затоа, и загадувањето на воздухот во самиот Луксембург е високо, а покрај тоа, за загаденоста придонесуваат и жителите кои поради високиот стандард, најчесто

И кај првите и кај вторите, една од главните причини за преземање на ваквата мерка е зачувувањето на животната средина

патуваат со автомобил. Имено, според податоците на Европската комисија, Луксембург е земја на ЕУ со најголем број на автомобили од жител. Токму затоа, Владата на оваа земја најавува дека целосно бесплатниот превоз ќе ја намали емисијата на штетни гасови, а како поттик за граѓаните да користат јавен превоз, владата на оваа земја планира уште неколку мерки. Луксембург веќе овозможува бесплатен превоз за сите лица на возраст под 20 години, а како што известува Guardian, владата во Луксембург сè уште не одлучила што ќе прави со возовите кои имаат специјални вагони наречени „Прва класа“. Всушност, не е јасно дали таквите вагони ќе останат во употреба или ќе заминат во историјата.

Од друга страна, во Париз, како што пишува весникот „Ле Парисиен“, од септември оваа година, треба да се случат значајни промени во функционирањето на јавниот градски сообраќај. Тоа подразбира дека за децата под 11 години превозот ќе биде бесплатен, вклучувајќи ги и децата кои не се државјани на Франција. Истата привилегија ќе ја имаат и лицата со инвалидитет, а се помлади од 20 години. Средношколците на возраст меѓу 14 и 18 години ќе имаат 50 отсто попуст во јавниот градски превоз, но и бесплатен налог за велосипедскиот систем Велиб. Пресметките на градските власти покажуваат дека таквите измени ќе го чинат градот 15 милиони евра годишно.

J.C.

Во пакистанскиот град Карачи

## АВТОБУСИТЕ ЌЕ ВОЗАТ НА ГОРИВО НАПРАВЕНО ОД ГОВЕДСКИ ИЗМЕТ

Со средства од Интернационалниот фонд Green Climate Fund, Карачи ќе ја лансира мрежата Green Bus Rapid Transit (BRT), составена од 200 автобуси кои возат на биометан и имаат нула-емисија штетни гасови

Со цел да се прочисти воздухот и да се намали емисијата на штетни гасови, пакистанскиот пристаништен град Карачи, ќе започне да користи екоавтобуси, кои ќе трошат навистина „зелено“ гориво од измет од биволи. Со средства од Интернационалниот фонд Green Climate Fund, Карачи ќе ја лансира мрежата Green Bus Rapid Transit (BRT) составена од 200 автобуси кои возат на биометан и имаат нула-емисија штетни гасови. Притоа, Фондот ќе обезбеди 49 милиони долари за овој проект, кој ќе чини вкупно 583,5 милиони долари, а новиот автобуски систем треба да почне да функционира во 2020 година. Локалните



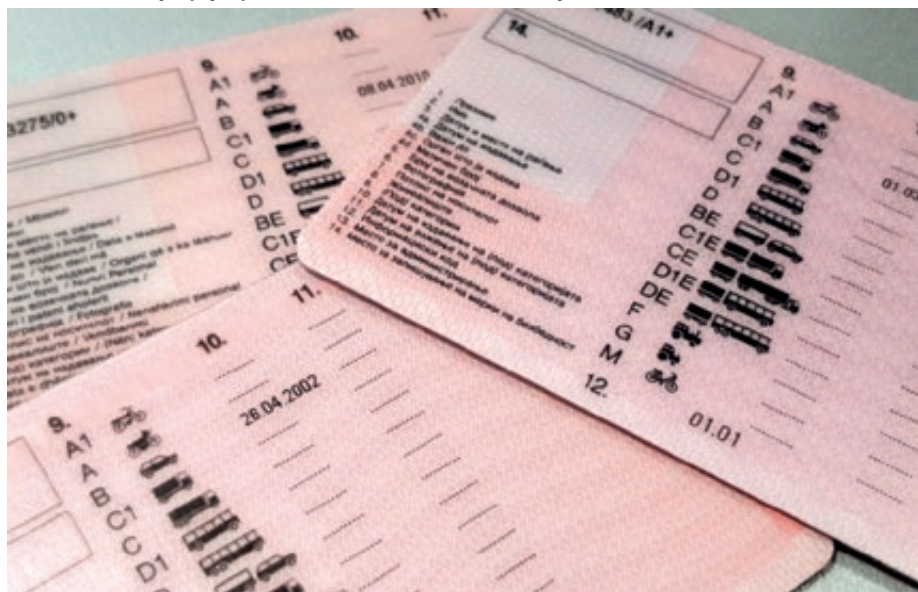
жители очекуваат тој да помогне да се намали загадувањето и бучавата по улиците, но се сомневаат дека автобусите ќе бидат доволни за да заживее јавниот транспортен систем во градот.

Системот BRT е првиот проект за транспорт одобрен од Фондот Green Climate Fund и ќе има поголеми еколошки и економски бенефити, при што евтината и еколошка мрежа од автобуси ќе може да пренесува по 320.000 патници дневно и ќе ја намали емисијата на штетни гасови на годишно ниво за 2,6 милиони тони јаглерод диоксид. BRT ќе се состои од коридор од 30 км, каде што живеат околу 1,5 милиони жители. Горивото за екоавтобусите ќе се прави од изметот на 400.000 биволи, кои ги има во Карачи. На овој начин, ќе се менаџира и со околу 3.200 тони измет, кој инаку се фрла во океаните секој ден. Освен гориво, од изметот ќе се добива и ѓубриво и ќе се заштедат околу 190.000 литри вода што се трошат за да се измие тој измет.

Green Climate Fund е основан од ОН со цел да обезбедува финансии за земјите во развој и да им помогне да се развиваат еколошки и да се адаптираат на климатските промени.

J.C.B.

РСБСП со апел и предупредување до младите, но и до нивните родители



## ВО СООБРАЌАЈОТ НЕМА МЕСТО ЗА „ВОЗАЧИ“ БЕЗ ВОЗАЧКА ДОЗВОЛА!

И покрај црната слика на патиштата на која сите сме сведоци, податоците на МВР покажуваат дека годишно околу 10.000 лица, главно млади, се санкционираат затоа што управуваат моторно возило без возачка дозвола

Армија од околу 10.000 возачи годишно се санкционираат во земјата поради управување на возило без возачка дозвола. Овој податок од МВР ја прави уште поцрна темната слика за безбедноста во сообраќајот на нашите патишта и се преточува во нови и нови застрашувачки податоци и информации во полициските билтени и во јавните гласила. Во нив, доминираат страшни вести

што без дозвола седнуваат на возачкото седиште за да го управуваат возилото, прават не само престап, туку неретко учествуваат и во градски или автопатски трки, каде што ги ставаат освен својот и туѓите животи на коцка. Поради тоа, од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП), во рамките на својата глобална кампања „Без изговори“ неодамна апелираа до родителите дека со тоа што со гор-



за сообраќајни незгоди со повредени и загинати лица, чии причинители многу често се млади лица, момчиња и девојки „возачи“ без возачка дозвола. Голем дел од нив се малолетни лица, кои се сметаат за зрели учесници во сообраќајот, но незрели за да полагаат и да добијат соодветна возачка дозвола. Овие млади и малолетни лица, најчесто возат семеен автомобил што нивните родители, без да размислат, гордо им го позајмуваат, па тие осоколени, со самото тоа

дост им ги даваат своите автомобили на децата кои немаат возачка дозвола, всушност, им даваат опасно оружје во рацете.

Така, секојдневно можеме да видиме млади лица без возачка дозвола, а во скапи и моќни автомобили. Младите под притисок на желбата за докажување пред своите врстници, несвесни за злото што ги демне, гордо седат зад воланот на автомобилот на мама и тато. Секако тоа не е за оправдување, иако поради младоста, незнаењето и

неискуството, може барем делумно да им се прости гревот. Но, што е со нивните родители? Што мислат тие додека гордо гледаат како нивните деца ракуваат со опасно оружје? Што очекуваат тие? Чиста ли им е совеста кога гледаат како на улиците се губат млади животи? Или се толку самобендисани и самоуверени што не можат и не сакаат да го видат тоа, сè додека не се случи нешто страшно, а „Кога ќе дојде страшното, тогаш е доцна за сè“, велат од РСБСП.

– Секојдневно, преку средствата за јавно информирање, се пренесуваат страшни вести за сообраќајни незгоди со повредени и загинати лица. Сите се вознемирени и вчудовидени. Нема човек кој останува рамнодушен на тажните животни судбини, на потресните слики што секојдневно ги гледаме на патиштата. И покрај тоа, податоците од полицискиот билтен покажуваат нови застрашувачки информации: секој викенд има голем број санкционирани млади лица кои управуваат моторно возило без возачка дозвола. Замислете, и покрај црната слика на патиштата на која сите сме сведоци, податоците на МВР покажуваат дека околу 10.000 лица годишно се санкционираат затоа што управуваат моторно возило без возачка доз-



вола. Зошто? До кога? Која е цената што треба да се плати за конечно да се разбере дека сообраќајот е извор на опасности? Што треба да се случи за да се биде одговорен возач и одговорен родител? – прашуваат од РСБСП и додаваат дека откако ќе се случи нешто лошо, бадијала е да има каење, оправдувања и изговори зашто веќе е доцна и тажната реалност никој со ништо не може да ја смени. Затоа, од РСБСП апелираат, советуваат и предупредуваат: додека сè уште не е доцна помогнете му на своето дете да положи возачки испит, навреме да се стекне со возачка дозвола и да ги почитува одредбите што се однесуваат на возач-почетник. Помогнете му да биде одговорен и внимателен возач кој ќе ги почитува сообраќајните правила и прописи. Дајте му на знаење дека ништо не е поважно од животот. Дајте му на знаење дека семејниот автомобил е забранет додека не се создадат предуслови за тоа. И без изговори, без оправдувања – во сообраќајот нема место за „возачи“ без возачка дозвола!

J.C.



Со цел поголема безбедност во сообраќајот на патиштата

## СЕ БАРА ТРАЈНО ОДЗЕМАЊЕ НА ВОЗАЧКИТЕ ДОЗВОЛИ НА ПИЈАНИТЕ ВОЗАЧИ!?

Ваквото барање сè почесто и сè погласно се слуша во јавноста и меѓу самите учесници во сообраќајот како реакција на сè поголемиот број пијани возачи, кои крстат по улиците и патиштата во државава и предизвикуваат несреќи со трагични последици



**В**реме е да се пристапи кон воведување на најригорозната казна за санкционирање на несвесните возачи кои ги управуваат своите возила под дејство на алкохол – а тоа е трајно одземање на возачката дозвола од таквите лица. Ова барање сè почесто и сè погласно се слуша во јавноста и меѓу самите учесници во сообраќајот како реакција на сè поголемиот број пијани возачи, кои крстат по улиците и патиштата во државава и кои се вистинска опасност и отворена закана за безбедноста во сообраќајот. Тоа го посочуваат и од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) кои во повеќе наврати, пред и во празничните денови, со кои е преполн календарот на почетокот на годината, укажуваа на едно свое истражување, според кое, од возачите во Северна Македонија, дури 85 проценти барем еднаш во животот возеле под дејство на алкохол, а пет отсто тоа го прават често. Притоа, од РСБСП ја наведу-

ваат и неповолната и трагична статистика која во последните три години покажала дека во 2018 година во сообраќајни незгоди загинале 129 лица, во 2017 – 155, а во 2016 – 165 лица. Покрај тоа, овој црн биланс го надополнуваат и по околу 6.000 повредени лица во сообраќајки секоја година.

– Оние пет проценти, кои често возат пијани, заслужуваат секаква осуда. За нив дефинитивно се само големи казни, одземање на возачката дозвола и исклучување од сообраќајот, не привремено, како што налага Законот (максимум 12 месеци) туку трајно (со измена во законската регулатива). Нив слободно можеме да ги наречеме: несвесни, неодговорни, недостојни, непримерни возачи, па и личности. Тие претставуваат голема опасност за безбедноста во сообраќајот и за животот и здравјето на сите учесници во сообраќајот. За ова, сите се согласуваме – нагласуваат од РСБСП и додаваат дека според нив, опасни возачи се и оние лица кои барем еднаш возеле пијани. И тие лица спаѓаат во несвесни подеднакво како и оние кои често управуваат возило под дејство на алкохол, зашто последиците не прават разлика. Фактот дека некој првпат вози пијан или само понекогаш – не ослободува од одговорност, велат од РСБСП.

– Жртвите, повредените, загубите, не може да бидат надоместени без разлика дали некој првпат вози пијан или не. Нема разлика. Штетата е неповратно нанесена. Болката и загубата се трајни – истакнуваат од РСБСП.

Нема повеќе брзо возење по европските патишта

**Сите нови автомобили во ЕУ – со автоматски ограничувач на брзината!**



Европската агенција за безбедност во сообраќајот, неодамна, предложи новите автомобили кои ќе се продаваат на подрачјето на ЕУ да имаат задолжително автоматско ограничување на брзината (Intelligent Speed Assistance). Европратениците го усвоија ваквиот предлог и новата мерка би требало да заживее во рок од најмногу три години, до кога вградувањето на овој систем во сите возила ќе биде задолжително во сите земји членки на ЕУ. Овие системи користат софтвер за препознавање на сообраќајните знаци за ограничување на брзината, како и на ГПС-податоците и ја одредуваат максималната брзина на одреден дел од патот, а потоа автоматски ја ограничуваат со намалување на силата на моторот. Возачот ќе има можност да го исклучи овој систем, но доколку возилото подолго време се движи над ограничената брзина, системот ќе испраќа звучни и визуелни предупредувања на инструмент-таблата, а при секое активирање на автомобилот, системот автоматски ќе се вклучува.

Од Европската агенција за безбедност во сообраќајот, проценуваат дека со ваквите ограничувачи ќе биде намален бројот на сообраќајни несреќи за 30 % и ќе се сочуваат 25.000 животи во првите 15 години од почетокот на нивната примена.

Појаснување од МВР

### Возачите кои при регистрација не добиле налепници – не треба да стравуваат од казни!

Возачите од некои населени места во почетокот на годината реагираа дека не добиле налепници при регистрација на нивните возила, поради што тие стравуваат дека сообраќајната полиција ќе ги казнува поради немање на вакви налепници. На ова, од МВР информираат и уверуваат дека возачите кои не добиле налепници при регистрација на возилата во овој период, не треба да стравуваат од казни бидејќи полициските службеници при контрола на сообраќајот на патиштата ќе вршат увид во сообраќајната дозвола и нема да бараат возилата да бидат обележани со налепница за извршена регистрација.



Истовремено, од МВР појаснуваат и дека согласно со одлуката на Одделот за граѓански работи при Министерството за внатрешни работи од 14.1.2019 година до донесување на

измените во Законот за возила, во постапката за регистрација на возила по основ на прва регистрација и по основ на продолжување на важност на регистрацијата, на граѓаните нема да им се наплатува за налепница за извршена регистрација за 2019 година.

– Согласно со истата одлука, при контрола на возилата во сообраќајот на пат, полициските службеници ќе прават увид во сообраќајната дозвола заради проверка на нејзината важност, и притоа нема да бараат возилата да бидат обележани со налепница за извршена регистрација за 2019 година со сина боја, се вели во одговорот и појаснувањето од МВР.

Екосолуции за патниот транспорт



## ФИНСКА ГИ ЛЕГАЛИЗИРАШЕ СУПЕРДОЛГИТЕ КАМИОНИ

Се симнуваат законските бариери за долгите влечни композиции во Финска

Потрагата по поекономични и по-еколошки солуции за патниот транспорт ја фаворизира електрификацијата на камионите, но со оглед на бројните проблеми од оперативни и од практични причини, тоа во моментот не е најдоброто решение. Во тој поглед, сите се согласуваат дека најделотворно би било зголемувањето на тежинските и габаритните лимити на камионите, нешто што е веќе присутно во повеќе европски земји. Меѓу нив е и Финска, каде што до доцните 60-ти години не постоеја вакви ограничувања бидејќи земјата е слабо населена, а релациите се долги. Но, со зголемувањето на густината на сообраќајот и потребите од почести интернационални патувања, се наметнаа други правила.



Доколку по некоја случајност патот ве однесе во Шпанија, внимавајте при престигнувањето камиони



Финска ги зголеми максималната должина и тежина на влечните композиции на 34 метри и 76 тони

Финска, сепак остана една од земјите каде што максималната дозволена должина на влечните композиции изнесуваше 25,25 наместо европските 18,75 метри, но нивното движење беше ограничено со бројни административни пречки. Затоа, ваквите долги композиции најчесто ги употребуваа оние транспортери кои превезуваат трупци низ ненаселените шумски подрачја. Сега и тоа се смени, па финската влада ги легализираше супердолгите камиони, давајќи им поголема слобода на превозниците во изборот на најоптималните решенија. Не целосна бидејќи за возењето по јавни патишта сè уште ќе треба специјална дозвола од министерството за транспорт што е наметнато од грижата за безбедноста бидејќи секој камион не може да се справи со ваквите предизвици кои ни малку не се за потценување: должината на соло-камион сега е зголемена на 13 метри, а на полуприколките за влекачите на 16 м. Максималната должина на влечните композиции може да достигне 34 метри, а вкупната тежина 76 тони. Либерализирани се сите класи на камиони, но не и автобусите. Тие остануваат во рамките на европските стандарди. Утврдено е и дека камионите мора да ги поседуваат сите современи електронски асистенти, вклучително и системот за автоматско сопирање во итни случаи.

Слични размислувања има и во други земји од Европа, а некаде дури се спроведуваат и пилот-проекти за да се осознаат придобивките од зголемувањето на максималната должина и тежина на влечните композиции. Така на пример, во Шпанија, еден камион со должина од скоро 32 метри, сообраќа меѓу Сарагоса и Марторел, каде што доставува компоненти за производството на возила во фабриката на Seat. Тој е класичен влекач кој наместо една, има две полуприколки и носивост од 70 тони. Првите резултати кажуваат дека трошоците за транспорт со него се намалени за 25 отсто, а емисиите на јаглерод диоксид за 20 отсто. Шпанците се убедени и дека со употребата на ваквите камиони ќе се намали бројот на сообраќајните незгоди.



## Stralis NP



Сè повеќе транспортери се одлучуваат за камиони задвижувани со природен гас во течна или во компримирана состојба

## СÈ ПОГОЛЕМ ИНТЕРЕС ЗА ПРИРОДНИОТ ГАС

Не е мал бројот на транспортери кои се одлучуваат нивните флоти како погонско гориво да го користат природниот гас

**Ф**инансиските заштеди и избегнувањето на сè побројните ограничувања за сообраќање во урбаните средини поврзани со загадувањето, ги поттикнуваат превозниците да инвестираат во возила кои се задвижувани со природен гас. Iveco е технолошки предводник на ова поле и логично е Stralis NP да се наметне како најсериозен избор. Од Iveco велат дека за овој еколошки модел добиваат сè повеќе нарачки, што го потврдуваат следниве примери.

Една од најголемите превознички компании од Источна Европа, бугарскиот PIMK

чие седиште е во Пловдив, на својот возен парк од 1400 тешки камиони додаде уште 50 примероци од Stralis NP AS440S40T/P со Cursor 9 мотори од 400 KS. Изборот не треба да нè чуди бидејќи Бугарија има многу развиена мрежа на бензински станици на кои може да се натоочи компримиран природен гас – вкупно 117. Полската логистичка компанија EPO-Trans не е толку голема како PIMK, но исто така се реши за 20 камиони Stralis NP опремени со Cursor 13 мотори од 460 KS кои како погонско гориво користат течен природен гас. Предност им е што веднаш до седиштето на компанијата има-

ат полнилница за ова гориво. Слично размислуваат и во холандската транспортна компанија Don Trucking, која својот возен парк го прошири со 20, а планираат да набават уште 15 вакви камиони. Тие најчесто ќе сообраќаат низ Германија, каде што во наредните две години ќе бидат ослободени од патарини. Инаку, Холандија има одлична инфраструктура за полнење природен гас – на вкупно 27 станици тој може да се набави во течна, а на повеќе од 170 во компримирана состојба. Сепак, најочигледниот пример за користење на природниот гас доаѓа од Русија, каде што Iveco заедно со Газпром и транспортното претпријатие Мостранс од Москва потпишаа договор за долгорочна соработка кој предвидува испорака на 500 Stralis NP камиони во наредните 10 години.

## Lada Granta

**Л**ада објави дека започнала со продажбата на нова линија комерцијални возила направени на основа на обновената Granta. Предниот дел со половина патничка кабина е задржан, но назад е додадена полушасија која овозможува повеќе видови надградби. Изменето е и задното потпирање, со што носивоста е зголе-



Доставната Lada Granta има носивост меѓу 700 и 850 килограми во зависност од изведбата

мена на бруто 850 килограми, без надградба. Измени се направени и во трансмисијата која сега има пократки преносни односи во диференцијалот што ја подобрува динамиката на возење и обезбедува пристojни забрзувања дури и под полн товар. Моторот е најиздржливиот што AvtoVAZ го има - 1,6 литарски со 8 вентили и 87 коњски сили.

## ВАКВО НЕШТО НЕДОСТАСУВА НА НАШИОТ ПАЗАР!

По неодамнешното обновување на моделот Granta, AvtoVAZ лансираше и нејзина комерцијална изведба



Различни модификации на доставната Lada Granta се достапни за нарачување: со комбинирана платформа, отворени или затворени изотермални или индустриски товарни сандаци со зафатнина до 4 кубни метри, па и самата шасија без ништо на неа. Возачот доби седиште со подобро странично придржување, воздушно перниче, елек-

трично задвижувани стакла, централно заклучување, серво- управувач, филтер за полен, аудиопакет... Оваа верзија на Lada Granta е развиена од компанијата ВИС-Авто од Толјати, која за потребите на AvtoVAZ годишно произведува околу 3,5 илјади вакви возила. Цените започнуваат од 648 илјади рубли што изнесува околу 8.600 евра.

Karsan Jest и Atak Electric



**М**алку од нас имаат слушнато за турскиот Karsan, чии возила ретко, ама сепак можат да се сретнат и на нашите улици. Судејќи според активностите на овој производител, тоа бргу ќе се смени, благодарение на електричните технологии. Појавувањето на минибусот Jest Electric предизвика големо внимание – не само поради фактот од каде доаѓа туку и поради фактот дека во него се вградени компоненти од најдобро продаваното електрич-



Karsan со Atak Electric има сериозни планови за настап во земјите од Западна Европа

но возило во Европа, иновативниот BMW i3, кој досега е пласиран во преку 100.000 примероци. Така, Karsan Jest Electric е задвижуван со електромотор со сила од 125 kW и вртежен момент од 290 Nm. Купувачите можат да бираат меѓу четири батериски блока, со капацитет од 33, 44, 66 или 88 kWh. За полнење на класичен напојувач ќе бидат потребни најмалку 8 часа, а на брз, во зависност од пакетот батерии, 1 до 2 часа. Автономијата соодветно му изнесува 80, 105, 165 и 210 km, а системот за регенеративно сопирање овозможува регенерација на енергијата и до 25 %, во зависност од теренот по којшто се вози. Димензиите му се повеќе или помалку стандардни за оваа класа минибуси – должината му изнесува 5,85 метри, широчината 2,06 и висината 2,63, односно 2,8 метри со клима-уред. Внатрешната висина е меѓу 1.945 и 2.185 mm, а меѓуоскиното растојание од 3,75 метри му овозможува радиус на вртење од 6,8 метри. Karsan Jest Electric е тежок 5

## ЕЛЕКТРИЧЕН АТАК ОД KARSAN

Електричните технологии им дават голема надеж на многу нови или помалку познати производители на возила за остварување на амбициите

тони и има капацитет за 22 до 26 патници. Првите испораки се направени.

И вториот електричен автобус на Karsan, моделот Atak, е плод на соработката со BMW. Долг е 8 метри и е наменет за градски превоз. Има капацитет за 57 патници, а овозможени се различни комбинации на влезните/излезните врати, кои по потреба можат да бидат опремени и со платформа. За погон се користи електромотор од 230 kW, кој со вртежниот момент од 2400 Nm овозможува совладување на нагорнини од 25 %. Моторот се напојува од 5 батериски блока, секој со капацитет од 44 kWh. За нивно полнење со моќен напојувач се потребни 2,5 часа, по што Karsan Atak ќе може да помине 300 километри, колку што вообичаено изнесува целоднев-

ниот ангажман на градските автобуси. Првите испораки се очекуваат летово.

Karsan е основан во 1966 година во Бурса како производител на лесни комерцијални возила. На списокот на компаниите чии возила по лиценца ги има произведувало се: Peugeot, Fiat, Hyundai, Renault Trucks и Menarini. Пред една деценија има започнато со производство на сопствени модели, кои сега ги има три – во гамата покрај Jest и Atak е уште и поголемиот Star. Во нив, посебно во електричните верзии, гледаат надеж за остварување на амбициите кои досегаат дури до Соединетите Американски Држави. Во моментот Karsan извезува 45 % од своето производство, бројка за која Турците со електричните автобуси се надеваат дека ќе се искачи на 65 %.



Jest Electric е првиот производ на Karsan направен во соработка со BMW



УАЗ Буханка



## САКАТЕ ВЕРУВАЈТЕ САКАТЕ НЕ, НО ОВА ЧУДО СЕ УШТЕ СЕ ПРОИЗВЕДУВА

Во потрага по свежи вести од светот на комерцијалните возила, една како магнет ни го привлече вниманието

По повод 60-годишнината од почетокот на производството, рускиот УАЗ подготви специјална изведба на легендарната Буханка. Да, добро прочитавте – ова возило цели шест децении се произведува и продава и тоа не само во Русија. УАЗ има дистрибутери во повеќе европски земји, меѓу кои и во: Шведска, Холандија, Белгија, Италија, Германија... Од таму стигна уште поневверојатна вест – лани Германците купиле дури 70 примероци од ова праисториско комби, и тоа за цена од околу 20.000 евра од комби! Плус, се додава и дека меѓу купувачите скоро и немало луѓе со руско потекло, како што би можело да се претпостави.

Вестите за Буханка не завршуваат овде. УАЗ објави дека ја продолжил својата руска хомологација за уште три години – до 29 декември 2021 година. Но дали тогаш конечно ќе отиде во пензија не се знае – разни раководства на компанијата досега повеќепати имаа планови да го сторат тоа, за на крајот да се премислат и со скромни модификации да ѝ го продолжат животот.

Последните вклучуваат додавање на ABS и уред за автоматско повикување помош во итни случаи. Погонскиот склоп не е сменет, т. е. и понатаму ќе се користи застарениот ЗМЗ-40911 бензински мотор од 2,7 литри

со 112 коњски сили сместен меѓу возачот и совозачот, за кој Русите тврдат дека е со Еуро 5 норми. Спарен е со 5-степен кинески менувач и редуктор и ги задвижува сите тркала. Од германскиот увозник на УАЗ велат дека пред испораката на секое возило, тројца механичари три дена работат на него за да го проверат и малку од малку да го потсредат.



Во техничките спецификации на ова возило е наведено дека при константна брзина од 80 km/h троши 11,4 литри гориво на 100 километри



Volkswagen I.D. Buzz Cargo



## ЕЛЕКТРИЧНА КАРГОРЕВОЛУЦИЈА

Volkswagen го прошири електричното I.D. семејство со доставната верзија на Buzz

Знаеме дека годинава Volkswagen со првите модели од I.D. семејството ќе ја започне својата електрична револуција. Но, според плановите на марката таа нема да биде ограничена само на патничката програма. Потврдата за тоа дојде во облик на доставната верзија на комбето Buzz, кое може да го очекуваме во 2022 година. Направено е на истата MEB-платформа како и другите модели од ова семејство, која според намената на возилото е растегната на 5 метри. Меѓускиното растојание му изнесува 3,3 м, а ширината и висината по два метри. Според прелиминарните технички податоци ќе има носивост од 800 kg. За погон ќе се користи електромотор со сила од 150 kW, кој ќе обезбеди максимална брзина од 160 km/h. Погонот ќе биде на задната оска, а како опција ќе се нуди и погон на сите тркала. За да се намали отпорот на тркалање, а со тоа да продолжи автономноста, I.D. Buzz Cargo ќе има големи тркала со пречник од 20 инчи и пневматици со димензии 235/55 R 20. Електромоторот ќе ја црпи

струјата од литиум-јонските батерии кои ќе доаѓаат во изведби со капацитет меѓу 48 и 111 kWh. Најмоќните ќе му обезбедат автономност од 550 km, а планирано е на покривот да се вградат и соларни панели кои во текот на денот ќе соберат енергија за

дополнителни 15 km. Иновативно е и решението за полнење на батериите, кое освен стандардните начини со обичен напојувач од 16 kW и брз напојувач од 150 kW, предвидува и индукциско безжично полнење со сила од 11 kW.

Volkswagen планира I.D. Buzz Cargo да се произведува во неговата фабрика, во Хановер.



За ова комби, Volkswagen очекува автономност од 550 km



Автомобил на 2019 година во Северна Македонија



## АВТОМОБИЛ НА ГОДИНАТА ВО МАКЕДОНИЈА 2019

### FOCUS И C5 AIRCROSS ЛАУРЕАТИ

**F**ord Focus е носител на 24-тата титула автомобил на годината во Северна Македонија. Тој ја освои во конкуренција со пет финалисти кои од страна на националното жири беа избрани меѓу моделите пристигнати лани на нашиот пазар. Согласно со правилникот за работа и критериумите на изборот, жирито на Focus му додели 69 поени. Два помалку имаше Citroen C5 Aircross, кој го доби признанието SUV на

годината во Северна Македонија. На третото место со 66 поени се најде Kia Ceed, а останатите финалисти Volvo XC40 и Opel Grandland X освоија 54 односно 44 поени. И импортерите чии возила учествуваа во изборот го дадоа своето мислење, но никој не го доби нивниот глас бидејќи сите од нив се изјаснија за различен модел. Во чест на доајенот на македонското автомобилско новинарство, националното жири за избор за автомобил

на годината во Северна Македонија по вторпат го додели признанието „Томислав Биљарац“. Наградата која се доделува за посебни придонеси и резултати во автомобилската индустрија ја доби Стеруди Бураку.

По Mondeo во 2015-тата година, за Форд, ова е втора титула „Автомобил на годината во Северна Македонија“. Најуспешни во досегашните избори со по 3 освоени титули се: Opel, Škoda, Seat и Kia.



## SUV НА ГОДИНАТА

## Bentley Bentayga Speed



Bentley Bentayga Speed постигнува 306 километри на час

## ПОБРЗ, НАЈБРЗ...

Кога во 2015 година го претстави, Bentley го нарече Bentayga најбрз кросовер на светот. Со право, затоа што тој постигнуваше дури 301 километар на час. Но Lamborghini Urus кој е побрз од него, го симна од тронот. Иако од исто семејство, Британците со тоа не можеа да се помират и ја подготвија Speed-верзијата на

Bentayga која повторно ја врати титулата, и тоа за само 1 километар на час. Неговиот 6-литарски мотор сега развива 635 коњски сили и 900 њутн-метри, кои до стотка ќе го лансираат за 3,9 секунди. Подобрени се и: менувачот, диференцијалите и потпирањето, а и тежината е намалена. Точната бројка од Bentley не ја споменуваат, туку како

пример наведуваат дека новите керамички сопирачки се за 20 килограми полесни. Сепак, луксузот и во ова издание на Bentayga остана на највисоко можно ниво. Најдобрите материјали, најфината кожа и безбројните додатоци и понатаму се заштитен знак на овој модел. Од стандардните изведби се разликува по затемнетите светла, изменетата маска и спојлерите, а во движење ќе го издава спортскиот звук. Различна ќе биде и цената, која ќе ја дознаеме наскоро.

## Mitsubishi ASX

Mitsubishi го подготви редизајнираниот и подобрен ASX. Новите лично го најави потпретседателот на компанијата задолжен за дизајн, кој истакна дека моделот, со измените, се доближува до нивниот слоган „Возете ја својата амбиција“. Уште на прв поглед е јасно дека предниот дел до столбовите на покривот е сосема нов. Донесувајќи ја актуелната интерпретација на дизајнерското изразување на Mitsubishi, постигнат е модерен и динамичен изглед. Предните светла се со ЛЕД-технологија, а целокупниот впечаток е многу посериозен. Назад корекциите се помали. Нов е браникот, а светлата добија потполно нова графика. Во редизајнираната внатрешност се среќаваат поквалитетни материјали, а најголема новост се подобрата поддршка за поврзување со телефон и поголемиот екран. На него сега е можно да се гледаат видеа преку УСБ-приклучокот додека возилото стои, а побогатите пакети опрема сериски ќе доаѓаат со Том Том-навигацијата. Под капакот на моторот се наоѓа познатиот дволитарски бензинец спарен со 5-степен мануелен или 6-степен CVT-менувач, а погонот може да биде на предните или на сите тркала. Продажбата на најмалиот кросовер на Mitsubishi ќе започне летово.

## НОВО ЛИЦЕ ЗА СТАРИОТ ПОЗНАЈНИК



Овој модел во Америка се продава под името Outlander Sport, а во Јапонија како Mitsubishi RVR



## Ford F Super Duty



Во Америка сè е големо, ама пикапите ептен!

## ПИКАП КАКО НИКОЈ ДРУГ

Со претставувањето на својата Super Duty серија, Ford го прекина докажувањето меѓу американските производители чиј пикап е поголем. Новиот 7,3 литарски V8 мотор, чија силина засега не е соопштена, не остава простор за никакви дилеми. Тој во гамата ќе им се придружи на досегашните 6,2 литарски бензински и 6,7 литарски ди-

зел-агрегати, заедно со новата 10-степен автоматска трансмисија. Освен дека ќе биде најсилен на пазарот, не се објавени никакви податоци ниту за перформансите. На возачот на располагање ќе му бидат пет режими на работа специјално приспособени за најчестото користење на овој пикап, чија тежина се искачува до 3,9 тони, а цената до 87 илјади долари.

Појавувањето на мастодонскиот бензинец во него, веднаш предизвика лавина прашања меѓу кои најчесто прашање беше дали ќе може да се вгради во Mustang. На провокациите од Ford, одговорија политички дека за него има место, но дека размислуваат гамата на спортскиот модел да биде проширена со уште една моторна верзија сместена меѓу сегашните две. Сепак, кога е во прашање икона како Mustang, ништо не смее да нè изненади.

### Мали автомобили

Двата најголеми европски производители на возила истовремено се огласија со црни прогнози за иднината на малите автомобили. Според Volkswagen и PSA-групата, заработувачката во овој сегмент, која е на минимално ниво, не дозволува тие и понатаму да ги произведуваат своите најевтини модели заради што размислуваат за нивно „гаснење“. Дополнителен отежнувачки симптом е и намалената побарувачка, заради што прашање е дали светот ќе ги види наследниците на: Volkswagen Up!, Peugeot 108 и Citroen C1. Toyota се изјасни дека нема да го произведува Aygo заедно со француските партнери во заедничката фабрика во Чешка, така што овој модел евентуално би бил првата вистинска жртва на заострените еколошки критериуми. Математиката поврзана со нив вели дека возилата од оваа класа би поскапеле за дури 3.500 евра по 2020 година. Тоа доволно кажува за нивната способност да опстанат на пазарот под притисокот на бројните технологии што мора да им бидат додадени. Постои надеж дека електрификацијата може да ја прероди оваа класа, но во поглед на тоа, сите се повеќе од воздржани. Во секој случај, сегментот мали автомобили сигурно ќе остане без својот главен адут – пристапноста.

## ГО ЗЕМААТ ЛИ СВОЈОТ ДАНОК НОВИТЕ НОРМИ ЗА ИЗДУВНИТЕ ГАСОВИ?



Построгите еколошки норми по 2020 година ќе ги поскапат малите автомобили за дури 3.500 евра



## БЕЛОРУСИЈА – Царински канцеларии отворени за ТИР сообраќај

Име на граничен премин во Република Белорусија (соседна држава)	Област	Вид на меѓународен сообраќај	Работно време	Патот на локацијата на граничниот премин	Контакт
<b>на границата на Република Белорусија и Република Латвија:</b>					
Grigorovshchina (Patarnieki)	Vitebsk Region, Verkhniadzvinsk District, Grigorovshchina village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-20	Оддел за царинење и контрола на Verhnedvinsk царинска точка на Vitebsk Царинска канцеларија +375-2151- 61121 +375-2151- 61127
Urbany (Silene)	Vitebsk Region, Braslaw District, Urbany village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-3	Оддел за царинење и контрола на №1 Braslav царинска точка на Vitebsk Царинска канцеларија +375-2153-35033 +375-2153-35035
<b>на границата на Република Белорусија и Република Литванија:</b>					
Kamenny Log (Medininkai)	Grodno Region, Ashmiany District, Murav'yevka village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	M-7	Државна царинска точка «Kamenny Log» +375-1593-49101 +375-1593-49105
Kotlovka (Lavorishkes)	Grodno Region, Astravets District, Kotlovka village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-45	Државна царинска точка «Kotlovka» +375-1593-49029 +375-1593-49068
Benjakoni (Shalchininkai)	Grodno Region, Voranava District, Benjakoni village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	M-11	Државна царинска точка «Benjakoni» +375-1594-50100 +375-1594-94107
Privalka (Raigardas)	Grodno Region, Grodno District, Privalki village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-42	Државна царинска точка «Privalka» +375-152-607446
<b>на границата на Република Белорусија и Република Полска:</b>					
Bruzgi (KUŹNICA BIAŁOSTOCKA)	Grodno Region, Grodno District, Bruzhi village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	M-6	Државна царинска точка «Bruzgi» +375-152-798210 +375-152-757022
Berestovica (Bobrowniki)	Grodno Region, Berastavitsa District, Pogranichniy	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-99	Државна царинска точка «Berestovica» +375-152-798250 +375-1511-70212
Peschatka (Polowce)	Brest Region, Kamianets District, Peschatka village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-16	Државна царинска точка «Peschatka» +375-162-470314
Kozlovichi (Kukuryki)	Brest Region, Brest District, Kozlovichi village	товарен патен сообраќај	24 часа	M-1	Државна царинска точка «Kozlovichi» +375-162-470004
Domachevo (Slawatycze)	Brest Region, Brest District, Domachevo village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-94	Државна царинска точка «Domachevo» +375-162-470552
<b>на границата на Република Белорусија и Украина:</b>					
Tomashovka (Pulemets)	Brest Region, Brest District, Tomashovka village	патнички и товарен патен сообраќај (користени за автомобили, автобуси и автомобили со носивост до 3,5 тони и вкупна тежина не повеќе од 6 тони)	24 часа	P-94	Оддел за царинење и контрола №5 «Tomashovka» +375-162-470369
Oltush (Pishcha)	Brest Region, Malaryta District, Oltush village	патнички и товарен патен сообраќај (наменети само за граѓаните на Република Белорусија и Украина)	24 часа	P-17	Државна царинска точка «Oltush» +375-165-165101
Mokrany (Domanovo)	Brest Region, Malaryta District, Mokrany village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	M12/E85	Државна царинска точка «Mokrany» +375-0162-470503
Mohro (Dolsk)	Brest Region, Ivanovo District, Koleno village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-144	Државен оддел за царинење и контрола № 4 «Pinsk» Царинска точка Brest Царинска канцеларија + 375-165-312507 + 375-165-312517 + 375 165-312520 +375-162-470183 +375-162-470184
Nevel (Prikladniki)	Brest Region, Pinsk District, Nevel village	патнички и товарен патен сообраќај (наменети само за граѓаните на Република Белорусија и Украина)	24 часа	P-147	Државен царинење и контрола оддел № 5 «Pinsk» Царинска точка Brest Царинска канцеларија + 375-165-312506 + 375-165-312516 + 375-162-470183 + 375-162-470184



Verhnij Terebezhov (Gorodische)	Brest Region, Stolin District, Nizhnij Terebezhov village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-88	Државен царинење и контрола оддел №6 of «Pinsk» Царинска точка Brest Царинска канцеларија +375-1655-46350
Glushkevichi (Maidan Kopishanskii)	Gomel Region, Lelchitsy District, Glushkevichi village	патнички и товарен патен сообраќај (наменети само за граѓаните на Република Белорусија и Украина)	24 часа	P-36	Државна царинска точка «Glushkevichi» Царинска канцеларија Gomel +375-232-700977 +375-232-792109
Novaja Rudnja (Vystupovich)	Gomel Region, Elsk District, Novaja Rudnja village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-31	Државна царинска точка «Novaja Rudnja» Царинска канцеларија Gomel +375-232-700977 +375-232-792109
Aleksandrovka (Vilcha)	Gomel Region, Narovlya District, Aleksandrovka village	патнички и товарен патен сообраќај (наменети само за граѓаните на Република Белорусија и Украина)	24 часа	P-37	Државна царинска точка «Aleksandrovka» Царинска канцеларија Gomel +375-2355-93553
Komarin (Slavutich)	Gomel Region, Bragin District, Kirovo village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-35	Државна царинска точка «Komarin» Царинска канцеларија Gomel +375-232-700977 +375-232-792109
Novaja Guta (Novye Jarylovichi)	Gomel Region, Gomel District, Novaja Guta village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	M-8/E95	Државна царинска точка «Novaja Guta» Царинска канцеларија Gomel +375-0232-700977 +375-0232-792109
Veselovka (Senkovka)	Gomel Region, Dobrush District, Veselovka village	патнички и товарен патен сообраќај	24 часа	P-124	Државна царинска точка «Veselovka» Царинска канцеларија Gomel +375-232-700977 +375-232-792109

Извор: **ВАМАР**

## ЛУКСЕМБУРГ – Ограничувања во товарниот транспорт во 2019 година

<b>Возила</b>	Сите товарни возила што пристигнуваат од Белгија или Германија и се движат кон Франција, а чиј MPW, со или без приколка, надминува 7,5 т
<b>Забрана</b>	Од 21:30 ч. во саботите и ноќите на државните празници до 21:45 ч. во неделите и на државните празници

<b>Возила</b>	Сите товарни возила што пристигнуваат од Белгија или Франција и се движат кон Германија, а чиј MPW, со или без приколка, надминува 7,5 т
<b>Забрана</b>	Од 23:30 ч. во саботите и во пресрет на државните празници до 21:45 ч. во неделите и на државните празници
<b>Област</b>	На целата автопатна мрежа

### Исклучоци

- Возила што превезуваат стока, животинска лесно расиплива стока без оглед на нивната состојба (свежо, замрзнато, длабоко замрзнато или солено, чадено, сушено или стерилизирано), свежа или нетретирана растителна стока (овошје и зеленчук), сечено цвеќе или сакиски растенија и цвеќиња,
- Празни возила што патуваат во врска со превозните операции наведени погоре, под услов возилата да се движат кон Германија,
- Возила што за време на жетвата вршат собирање и транспорт на земјоделски производи од местото на жетвата до нивното складирање, пакување, преработка или трансформација,
- Возила што превезуваат товар што е неопходен за поставување на соодветно овластени економски, спортски, културни, образовни или политички настани,
- Возила што носат само весници,
- Возила што вршат фабрика или фабрика за отстранување (???),
- Возила што припаѓаат на трговци и што се користат за продажба на нивните производи на саеми или пазари,
- Возила што се вклучени во комбинирана операција на железничко-патен транспорт помеѓу местото на товарење и станицата на пренос, или помеѓу станицата за пренос и дестинацијата на стоката, под услов покриеното растојание да не надминува 200 km и транспортот да биде во правец на Германија,
- Возила за итна употреба од страна на: полицијата, армијата, царината, цивилната одбрана и противпожарната бригада, како и оние што се користат за транспорт на возила што се распаднале или биле вклучени во несреќа,
- Возила што се движат под покритието на исклучително овластување од министерот за транспорт и кои ја надминуваат максималната законска тежина како што е наведено погоре, особено за транспортни операции на-

менети за непречено функционирање на фабриките за да се спречи каков било дефект во снабдувањето или да придонесе за извршување на јавните услуги како одговор на непосредните локални потреби; овластувањето на министерството мора да биде прикажано на барање на службениците одговорни за контрола на патниот сообраќај.

### Државни празници, 2019

<b>1 јануари</b>	Нова година
<b>22 април</b>	Велигден
<b>1 мај</b>	Ден на трудот
<b>9 мај</b>	Ден на Европа (ќе биде потврдено)
<b>30 мај</b>	Вознесение
<b>10 јуни</b>	Задушница
<b>23 June</b>	Национален ден*
<b>15 август</b>	Успение
<b>1 ноември</b>	Сите светци
<b>25 декември</b>	Божик
<b>26 декември</b>	Божик *

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

### Забелешки:

- Покрај официјалните државни празници во Луксембург, горенаведените ограничувања ќе стапат во сила на 14 јули и на 11 ноември за транспортните операции во Франција и на 19 април (Велики петок), 20 јуни (Корпус Кристи), 3 октомври и 26 декември за транспортните операции во Германија,
- Возилата засегнати од горенаведените возни ограничувања не смеат да застанат или да паркираат на јавни патишта, во текот на периодот на овие ограничувања. Оваа мерка се применува и за возила чиј MPW, со или без приколка, надминува 7,5 т, кои се регистрирани или подлежат на прекин на товарот во Луксембург и имаат намера да превезат стока во Франција или во Германија,
- Полициските службеници имаат право да им наредат на возачите на возила, кои ги прекршуваат погореспоменатите ограничувања за возење и забрани за паркирање да се вратат во нивната земја на потекло, нивните деловни простории или место на товар/истовар во Луксембург,
- Прекршувањето на овие правила ќе се казни во согласност со одредбите од изменетиот член 7 од законот од 14 февруари 1955 година во врска со прописите за сообраќај на сите јавни патишта.

# 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

<b>Возила</b>	Товарни возила чиј МРВ надминува 3,5 т, со исклучок на возилата што припаѓаат на резидентите и возилата за испорака
<b>Забрана</b>	Трајна
<b>Област</b>	<p>Забранет е пристап до следниве делници во двете насоки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CR150, помеѓу нејзиниот пресек со CR152 во Burmerange и нејзиниот пресек со CR152 во Remerschen,</li> <li>• CR152, помеѓу нејзиниот пресек со CR150 во Burmerange и нејзиниот пресек со CR152B во Шенген,</li> <li>• N16, помеѓу пресекот со N16A во Mondorf-les-Bains и размена на Mondor, поврзувајќи се со автопатот A13 со N16.</li> </ul> <p>Забранет е пристап до следните патни делници во насоката:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Шенгенска размена на A13, влез на автопатот во насока на Croix de Bettembourg, помеѓу N10 и A13,</li> <li>• CR151, од пресекот со N16 на локацијата Kapebësch до пресекот со CR152 во Bech-Kleinmacher,</li> <li>• CR162, од пресекот со CR150A во Elvange до пресекот со CR152 во Wintrange.</li> </ul> <p><b>Забелешка:</b> Оваа забрана е јасно обележана</p>

<b>Возила</b>	Товарни возила во транзит чиј МРВ, со или без приколка, надминува 3,5 т, со исклучок на оние што влегуваат во Луксембург од патот што се наоѓа на север од граничниот премин Штанфорт – Розенберг на N6 и граничниот премин Ехтернах – Ехтернахербрук на N11. Меѓутоа, регулативата се однесува на возилата што се движат во транзит кон Франција и кои влегуваат во Луксембург од страна на N5, возила кои пристигнуваат од: Германија, Франција или Белгија и кои се движат кон европскиот развоен столб и возила кои минуваат низ Луксембург од Рајнланд – Пфалц во насока на Сарланд и обратно.
<b>Забрана</b>	Трајна
<b>Област</b>	Транзитниот сообраќај е забранет на дел од јавната патна мрежа. Задолжителните патишта се означени со ознаки со слика 3,5 т на силуетата на возилото, како и наведување на насоката „Транзит Белгија“, „Транзит Франција“, „Транзит Германија“ или „Транзит Германија / Франција“.

Прекршувањето на овие правила ќе се казни во согласност со одредбите од изменетиот член 7 од законот од 14 февруари 1955 година, во врска со прописите за сообраќај на сите јавни патишта.

### Предупредување

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

#### Член 1

На автопатот A3, низводно од разводната Ливанж (ПК 5740) и до крстот Бетембург (ПК 9700), кон граничната точка Дуделанж – Зуфтерген, возачите на возила на автономни патни возила, чија максимална дозволена маса, со или без приколка, надминува 3,5 тони, врзани за индустриските зони на: Волцер, Шелкек, Ридген, Кракелшаф и Ливанге, Еврохоб или железничкиот терминал, мора да ја следат задолжителната рута.

#### Член 2

Од делниците, наведени подолу, од нормалниот пат што води до автопатот, возачите на возила со самопроменлив патен превоз, чија максимална дозволена маса, со или без приколка, надминува 3,5 тони, врзани за индустриските зони на: Волцер, Шелкек, Ридген, Кракелшаф и Ливанге, Евтрохоб или железничкиот терминал, мора да ја следат задолжителната рута:

- 1) од N13 низводно од крстосницата Pontpierre на автопатот A4, во насока на Pontpierre,
- 2) од CR179 низводно од Schiffange крстосницата на автопатот A13, во насока на Dumontshaff,
- 3) од CP164 низводно од „Z.I. Lëtzeburger Heck“, низводно од Schiffange крстосницата, во насока на автопатот A13,
- 4) од CR165 низводно од крстосницата Kayl на автопатот A13, во насока Noertzange.

#### Член 3

Горенаведените одредби се означени со знакот D 1a, приспособен, дополнет со дополнителен знак, кој го покажува симболот за возила за самоодни патни возила означени со споменатите 3,5 т и натписите „Wolser“, „Schéleck“, „Riedgen“, „Kraekelshaff“, индустриска зона на „Livange“, „Eurohub“ или „Terminal ferroviaire“.

Овие знаци ги поставува и одржува Одделот за национални патишта.

#### Член 4

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

Извор: CLC





## ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 09/2019

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	173	-	172
Андора	EUR	1.08	1.25	1.02
Аргентина	ARS	40.63	-	36.41
Ерменија	AMD	434	454	424
Австрија	EUR	1.18	1.33	1.2
Белорусија	EUR	0.64	0.68	0.64
Белгија	EUR	1.428	1.508	1.541
БиХ	BAM	2.16	2.31	2.26
Бразил	BRL	4.17	-	3.44
Бугарија	BGN	2.04	2.34	2.24
Чиле	CLP	778	814	579
Хрватска	HRK	9.15	10.05	9.74
Чешка	CZK	29.64	32.31	30.38
Данска	DKK	10.79	11.48	9.89
Естонија	EUR	1.274	1.324	1.314
Финска	EUR	1.435	1.517	1.397
Франција	EUR	1.491	1.533	1.47
Грузија	GEL	2.45	2.55	2.5
Германија	EUR	1.332	1.553	1.257
Грција	EUR	1.487	1.708	1.343
Унгарија	HUF	352.2	368.3	388.8
Ирска	EUR	1.349	-	1.299
Италија	EUR	1.564	-	1.504
Јапонија	JPY	143	153.8	124.2
Казахстан	KZT	180	-	191
Косово	EUR	1.05	-	1
Летонија	EUR	1.194	1.249	1.194
Литванија	EUR	1.074	1.16	1.074
Луксембург	EUR	1.165	1.259	1.101
Северна Македонија	MKD	62.5	64.5	60
Мексико	MXN	20.16	-	20.32
Молдавија	MDL	18.89	19.84	16.77
Црна Гора	EUR	1.23	1.26	1.19
Холандија	EUR	1.706	1.789	1.463
Норвешка	NOK	16.11	17.1	15.88
Перу	EUR	3.52	3.95	3.41
Полска	PLN	4.73	5.07	4.99
Португалија	EUR	1.488	1.525	1.419
Романија	RON	5.03	5.69	5.5
Русија	RUB	46.18	52.57	46.95
Србија	RSD	142.7	153.2	159.4
Словачка	EUR	1.24	1.46	1.21
Словенија	EUR	1.21	1.35	1.24
Шпанија	EUR	1.246	1.396	1.233
Шведска	SEK	15.09	15.69	15.84
Швајцарија	CHF	1.52	1.62	1.7
Турција	TRY	6.37	6.42	6.1
Украина	UAH	28.47	29.55	28.35
В. Британија	GBP	1.197	1.321	1.291
САД	USD	0.61	-	0.8
Уругвај	UYU	54.95	57.01	40.4

## КАМИОНИ



### Продавам

**Волво ФХ Мега**, 3, црвена боја, поминати околу 1.000.000 км, од 2008 година.  
Цена 10.000 евра.

**070/205-857**

**Волво ФХ 440**, од 2007 година, еуро 5, со ладилник Шмитц максима, 2005 година и ладилник Шмитц вектор 1850, од 2003 година.  
**070/394-245**

**Волво ФХ 420**, во во многу добра состојба, променет сет-ламела, променети сопирачки, фабричка кипер-пумпа, добри гуми.  
**070/213-106**

**ДАФ ХФ**, комплет со Кроне полуприколка, од 2007 година, 120 м3 тандем (730+820) 38 еуро-палети или 30 индустриски, редовно одржуван во сервис во Хрватска, со сервисна историја, во одлична состојба.  
**071/208-968**

**ДАФ ХФ**, од 2011 година, на бугарски таблички, со автоматски менувач, ХЛ кабина, со поминати околу 700.000 км, со ретардер и дополнителна кровна клима. Камионот е стандард со две предни сосема нови гуми и четири задни на 80 %, редовно сервисиран и во одлична возна состојба.  
**078/444-766**

**Ивеко Стралис**, бела боја, од 2009 година, со поминати 750.000 км за цена 8.000 евра и **Ивеко АЦ 440**, од 2007 година, со поминати 660.000 км за цена 10.000 евра.  
**070/205-857**

**Ивеко карго**, со кран 4,5 тони, регистриран.  
**070/999-184**

**Ивеко Стралис 450**, од 2007 година, во одлична состојба, се наоѓа во Шведска, има четири нови задни гуми, а предните се во одлична состојба. Може и замена, зависи од понудата.  
**078/341-570**



**МАН 19.343**, 235 кв, 322 кс, од 1994 година, кран марка Палфингер, капацитет 2,3 x 5,8 x 12,1 м, 840 кг, увезен од Грција 2011 година.  
**02/3233-200**

**МАН ТГА 41.480**, со пет осовини, увезено од Чешка. Сè е платено до регистрација. Цена на самото место, а може и замена за помало возило + доплата.  
**070/365-600**

**МАН ТГС 18 440**, од 2010 година, еуро 5, нов увоз, многу сочуван.  
**070/304-271**

**МАН ТГХ 440**, од ноември 2011 година, со ретардер, интардер, со моќност за влечење мега и стандард приколка, во многу добра состојба, со поминати 860.000 км, со сменети инјектори, турбина, нови дискови и плочки.  
**070/258-791**

**МАН 8.163**, од 1998 година, со нови гуми и нови акумулатори, кутија 6,5 м. На фирма е регистриран цела година. Цена 5.000 евра со ДДВ.  
**078/200-037**

**МАН ТГМ 15.240**, од 2007 година, носивост од 9.050 кг, мотор 240 кс, еуро 4, со поминати 51.000 км, каросерија 6,3x2,45x2,6 тристрана ролетна, менувач со осум брзини, клима и темпомат, гуми 80 %, дупли команди за авто школа, платено сè до регистрација. Камионот е во супер-состојба. Цена 24.000 евра + ДДВ.  
**070/898-642, 078/398-642**

**МАН ТГХ 18 440**, еуро 6, од 2011 година, гуми 70 % добри, сервисиран, регистриран цела година, со поминати 844.000 км.  
**070/242-898**

**МАН ТГА 460**, од 2003 година, регистриран во топ-состојба.  
**075/221-715**



**Мерцедес Бенз 14 19**, камион во одлична состојба, регистриран до 12.9.2019 година. Цена по договор.  
**070/328-751**

**Мерцедес аксор 1843**, од 2006 година и **Стралис 430 АДР**, од 2005 година. Влекачите се редовно сервисирани.  
**075/219-116**  
**Мерцедес 12 13**, во исправна состојба.  
**076/929-761**

**Сканија Г 400 АДР**, во одлична состојба, од 2011 година.  
**075/219-116**

**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 124Л470 топлајн**, веуро 3, од 2003 година, комплетно исфарбана, со мотор од 2012 година, со 300.000 км поминати, во топ-состојба, подготвен за ЕУ, нови гуми, ламела, комплетно претресен за релации во ЕУ и полуприколка ладилник Шмитц, од 1995 година, со мотор Термо кинг СБ III, со еко-осовини, висина 2,65 м, алуминумски бандажи, во одлична состојба. Се продаваат комплет, а може и посебно. Итно!  
**070/218-008**



## АВТОБУСИ



### Продавам



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

**Мерцедес Травего (Неокар)**, автобус 53+1 седишта, од 2007 година, со две врати, клима, кожени седишта прва класа. Цена по договор.  
**078/763-110**

## ДЕЛОВИ



### Продавам

**Полуприколки Шмитц**.  
**075/219-209**

**Мерцедес Бенз 24 28**, за делови.  
**070/999-184**

**Шмитц полуприколки**, од 2007 и 2008 година, со страници и без страници, со дигање покрив и предната осовина се дига, во добра состојба, само за сериозни купувачи. Ве молиме без замени.  
**075/230-484**

**Кроне приколка**, од 2007 година, во одлична состојба, регистрирана до октомври 2019 година.  
**078/347-254**

**Приколки Бергер и Шварцмулер** ролетарка со алуминиумски бандажи, осовината се дига, Бергер 5.100 кг, од 2007 година и **Шварцмулер**, 5.900 кг, од 2006 година.  
**070/304-271**

## 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



Прва помош за возачите при долгите патувања

Овој уред не им дозволува на возачите да заспијат во текот на возењето, што е особено битно, бидејќи според светската статистика дури 25 % од сите сообраќајни незгоди се предизвикани од заспани возачи. Сообраќајните незгоди со катастрофални последици станаа наше секојдневие. Сега тие ќе можат да се избегнат со помош на најновата технологија, уредот Steer – алка за возачите. Овој уред Steer, е достапен од скоро и е вистински чувар на животот на возачите, и тоа како на аматерите, така и на професионалците кои редовно возат на долги релации, поради што опасноста од заспивање зад воланот им е постојана закана. За сите нив, технолошката компанија од Латвија, дизајнираше алка што не им дозволува да заспијат во текот на возењето, што е особено битно, бидејќи според светската статистика дури 25 % од сите сообраќајни незгоди се предизвикани од заспани возачи. Steer е незабележителен и не реагира сè додека возачот не стане поспан, а таа состојба ја одредуваат 16 сензори коишто благодарение на спроводливоста на кожата ги следат отчукувањата на срцето. Уредот ги споредува резултатите со нормалните параметри и доколку детектира дека бројот на срцеви отчукувања



## УРЕДОТ STEER НЕ ДОЗВОЛУВА ДА ЗАСПИЕТЕ ЗАД ВОЛАНОТ!

се намалува, го предупредува возачот со силни вибрации и со активирање на жолта светилка. Ако бројот на отчукувањата на срцето продолжи да се намалува и покрај предупредувањето, Steer ќе го „разбуди“ поспаниот возач со електричен шок, односно со пецкање со нискофреквентна струја.

Креаторот на оваа алка, Влад Ајлин, вели дека уредот ќе ја спречи поспаноста на возачот и ќе овозможи побезбедно возење.

Steer може да спаси илјадници животи на патиштата и да го намали бројот на сообраќајни несреќи предизвикани од поспаноста на возачите – додава Ајлин.

J.C.B.

## ВИЦОВИ

На 8 Март маж минува покрај цвеќарница.

Продавачката го погледнува и му вели:

- Зарем нема да ѝ купите букет цвеќе на пријателката?

- Нема!

- Зошто?

- Зашто немам пријателка!

- Како може толку убав млад маж да нема пријателка?

- Па немам, жена ми не ми дозволува!

\*\*\*

Пред 8 Март маж избира подарок во една продавница. Продавачката го прашува:

- За жена ви е или сакате нешто поскапо?

\*\*\*

Боки ја прашува Ботка:

- Душо, каков подарок сакаш за 8 Март?

- Ах срцка, многу ми е мило што ме праша. Па, сакам некое подароche што ќе засјаи на моите тенки прстиња, на мојот нежен врат и на моите розевки ушиња!

- Ахааа, значи пак сапун!

\*\*\*

Боки го прашува својот колега возачот Коки:

- Што ѝ зема на жена ти за 8 Март?

- Само 50 евра, толку имаше во чантата!

Боки му објаснува на Коки:

- Види брат, мене ми е многу лесно со Ботка за 8 Март?

- Како тоа?

- Е така, откако положи за возачка, осмомартовски подароци кај мене ѝ се: нови гуми, полн резервоар, нови трепкачи, антифриз...

\*\*\*

Боки се прибира на 8 Март утрото по тридневна пијанка со другарите и веднаш ѝ се правда на Ботка:

- Жено, досега ги обиколував цвеќарниците и верувај – поубаво цвеќе од тебе не можев да најдам!

\*\*\*

Боки ѝ вели на Ботка

вечерта на Денот на жената:

- Душо, со Коки решивме да ви дадеме заеднички подарок за 8 Март на вас, нашите сакани сопруги!

- Е каков подарок?

- Срце, вечерва нема да готвите зашто јас и тој ќе одиме во кафана да каснеме нешто!

\*\*\*

Боки ѝ подарува цвеќе на Ботка за 8 Март, а таа:

- Добро бе, знаеш дека не сакам цвеќе. Подобро ќе беше да ми земеш нешто друго...не мора да е голем и скап подарок. Нешто, кое си го смислил специјално за мене, макар и скромно. Нешто, кое кога ќе го видам, ќе извикам:

- Аааа, каква кола!

Денот на жената 8 Март е

единствениот ден во годината кога од мажите масовно можете да го чуete ова:

- Колку чинат ружите? Штоооо? Колкууууу?

\*\*\*

-Ботка заводнички:

- Миличок, утре е 8 Март !

Боки занесен во весникот пред него:

- Ќе го преживееме душо, што сè не сме преживеале.

\*\*\*

Кои жени добиваат најмногу цвеќиња за 8 Март?

- Сопственичките на цвеќарници, кога ја примаат нарачката за цвеќето што ќе го продаваат на 8 Март!

\*\*\*

Девојка и момче се шетаат и таа одеднаш го прашува:

- Каде е мојот подарок за 8 Март?

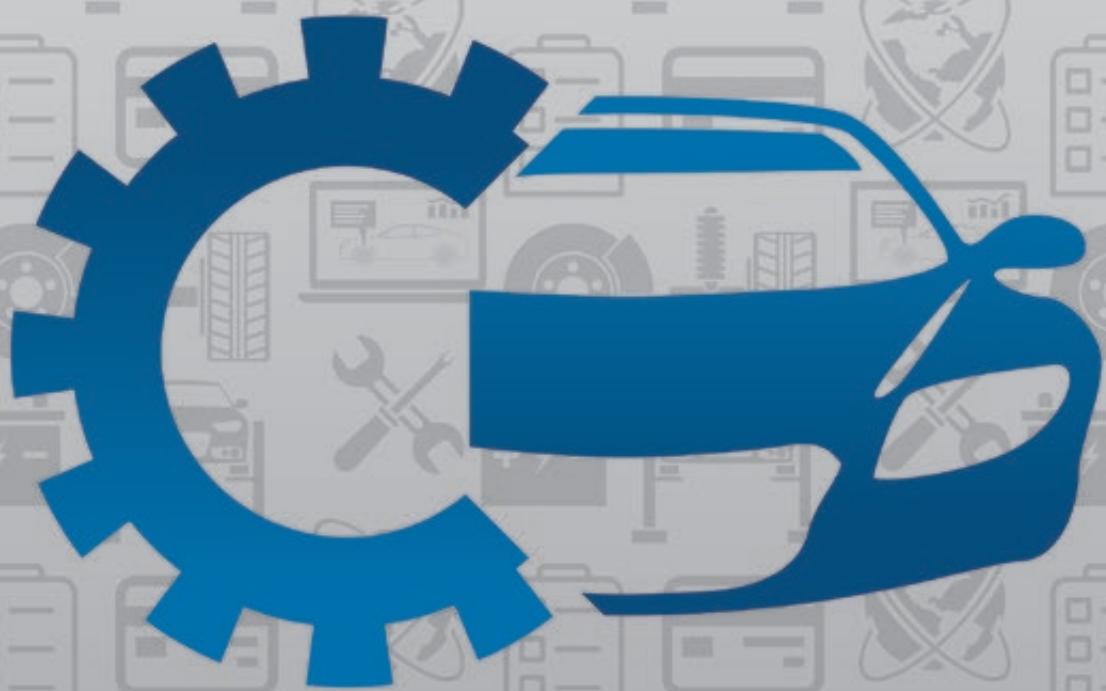
- Ќе го добиеш кога ќе одиме дома кај мене!

- А што ми купи?

- Го гледаш она црвено количе паркирано пред зградана?

- Да, да, го гледам!

- Епа, ти купив во иста таква боја – лак за нокти!



## РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

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