

TRANSPORT + LOGISTIKA

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ

РУФАТ ХУСЕИНИ

директор на Државен инспекторат за транспорт

**СЕКОЈ ДЕН РАБОТИМЕ НА
СУЗБИВАЊЕ НА НЕСАКАНИТЕ ПОЈАВИ
ВО ПАТНИОТ ПРЕВОЗ**



АКТУЕЛНО

Во организација на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, Здружението на превозници „ТРАНСПОРТ ЛЕГИС“ и Државниот инспекторат за транспорт

**ВО СТРУМИЦА ОДРЖАНО СОВЕТУВАЊЕ ЗА
СОСТОЈБИТЕ ВО ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ**

ТЕМА НА БРОЈОТ

Со затоплувањето на времето и раздвиженоста по патиштата и на границите

**КАМИОНИТЕ НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ
ПОСТОЈАНО ЗАГРОЗЕНИ ОД „СЛЕПИ
ПАТНИЦИ“**



ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



f MakedonijaSoobrakajAMERIT

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

MAN TGX ЕУРО 6 МЕГА
СО ГОЛЕМИНА НА
РЕЗЕРВОАРИ ДО 1090Л.



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

ЗАДОВОЛСТВО ПРИ УПРАВУВАЊЕТО

- *Mika Häkkinen*

NOKIAN TYRES

NEW TIRE
NOKIAN POWERPROOF

MOTOCENTAR
ПРВ ИЗБОР ЗА ГУМИ

тел: 3095 777
Motocentar.mk
www.motocentar.com.mk

ASSOCIATE TRAINING INSTITUTE

МАЈ/ЈУЛИ 2019				
	Возачи	Управители	АДР	Советници АДР
ОБУКА	22.05.2019 10 ч.	23.05.2019 10 ч.	/	/
ИСПИТ	30.05.2019	30.05.2019	/	/
ОБУКА	25.06.2019 10 ч	27.06.2019 10 ч	01.07.2019 10 ч	01.07.2019 10 ч
ИСПИТ	02.07 и 04.07.2019	05.07.2019	09.07 и 10.07.2019	08.07.2019

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА СЕРТИФИКАТИ МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

АКТУЕЛНО



8

Во организација на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, Здружението на превозници „ТРАНСПОРТ ЛЕГИС“ и Државниот инспекторат за транспорт

Во Струмица одржано советување за состојбите во патниот транспорт

9 АКТУЕЛНО

На тридневен семинар на Државниот инспекторат за транспорт одржан во Охрид Се дискутираше за регулаторниот, контролниот и безбедносниот сегмент на патниот сообраќај

17 Мониторинг на Стопанска комора на Македонија Неопходно е воведување заеднички гранични контроли со Србија и Албанија

18 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Како дел од финансиската поддршка од Светска банка за Македонија

Инвестиции за инфраструктурата и за олеснување на транспортот

19 На пролетните политички и бизнис-средби во земјава и во регионот

Патните транспортни проекти меѓу главните теми на разговорите

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

ТЕМА НА БРОЈОТ



10

Со затоплувањето на времето и раздвиженоста по патиштата и на границите

Камионите на транспортерите постојано загрозуваат од „слепи патници“

20 ЦАРИНА

Регионална конференција за интегрирано гранично управување

Царинската управа е за унапредување на соработката со сите институции

21 На свечена церемонија во Националната филхармонија во Скопје Царинската управа одбележа 27 години постоење

22 МЕТРОПОЛА

На првиот Самит на градоначалниците на главните градови на државите од ЈИЕ одржан во Сараево

Градоначалникот Шилегов ја презентираше визијата за Скопје како европска зелена престолнина

23 Град Скопје го објави тендерот за „смарт-сити“

Адреса:

бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје

Телефон: 02 32 98 224

Факс: 02 32 98 968

e-mail: amerit@amerit.org.mk

web: www.amerit.org.mk

facebook: MakedonijaSoobrakajAMERIT

жиро-сметка: 320100023724261

Депонент: Централна кооперативна банка АД

Даночен број: 403000394212

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ

ИНТЕРВЈУ



13

Руфат Хусеини директор на Државен инспекторат за транспорт

Секој ден работиме на сузбивање на несаканите појави во патниот превоз

24 МЕРИДИЈАНИ

На Европската конференција EUCAD 2019 ИРУ со дискусии за иднината на автоматизацијата на патниот транспорт

26 Историски момент во патниот сообраќај Реализиран првиот кинеско-руски ТИР-транспорт

28 БЕЗБЕДНОСТ

Пред почетокот на главната патувачка сезона – со потсетување

Во сообраќајот нема место за неисправни и нерегистрирани возила!

29 Наспроти малиот, речиси симболичен удел во вкупниот обем Мотористите се најзагрозени и најнебезбедни учесници во сообраќајот

30 КАМИОНИ

38 ТРАНСПОРТЕН БИЛТЕН

42 ТРАНСПОРТНА БЕРЗА

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



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.



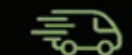
Авто-одговорност

Задолжителна регистрација на Вашето моторно возило



Животно осигурување

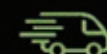
Заштитете се Вие и Вашето семејство со полиса за животно осигурување



Каско

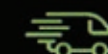
Доброволно осигурување од штета на сопственото моторно возило од најразлични оштетувања.

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

Во организација на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и Здружението на превозници „ТРАНСПОРТ ЛЕГИС“

ВО СТРУМИЦА ОДРЖАНО СОВЕТУВАЊЕ ЗА СОСТОЈБИТЕ ВО ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ



Со учество на претставници и на надлежните државни органи и на компании членки на двете транспортни асоцијации, на Советувањето беа разгледани повеќе прашања, кои се од круцијален интерес за патните транспортери во земјава

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и Здружението на превозници „ТРАНСПОРТ ЛЕГИС“ од Скопје неодамна во хотелот „Сириус“ во Струмица реализираа дводневно Советување за состојбите во превозот на патници во домашниот и во меѓународниот патен транспорт, со осврт на законските прописи и предлози за њивни измени и дополнувања.

Покрај претставници на организаторите – нашата најстара транспортна асоцијација АМЕРИТ и на Здружението „ТРАНСПОРТ ЛЕГИС“, а и на нивни членки, како гости на Советувањето земаа учество и претставници од компании од транспортната индустрија, кои вршат превоз на патници во домашниот и меѓународниот транспорт, како и од Државниот инспекторат за транспорт, Министер-

ството за транспорт и врски, Министерството за внатрешни работи и Царинската управа на Република Северна Македонија. Притоа, во обемната агенда на советувањето беа опфатени повеќе закони, кои се од големо значење за функционирањето на патниот сообраќај кај нас и во меѓународни рамки, како: Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата, со предлог-измени и дополнувања, Законот за работно време, задолжителните одмори на мобилните работници и возачите во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај, со осврт на воведување на смарт-тахографи, Законот за превоз во патниот сообраќај, начинот на распределба на автобуските линии, обуките за добивање на сертификат за учество на возачите во меѓународниот патен транспорт (законски промени). Стана збор и за категоризацијата на автобуските станици на територијата на Република Северна Македонија и за Е-автобуската примена на законските одредби. Темите на агендата на ова советување, кои инаку ги засегаат патните превозници и на патници и на стоки, се разгледуваа преку панел дискусии, во кои свој придонес дадоа сите учесници, преку искажување на проблемите со кои се соочуваат, како и со предлози за нивно решавање, а со цел унапредување и подобрување и на нивното работење и севкупно на состојбите во патниот сообраќај. Советувањето беше затворено со потпишување на Меморандум за соработка помеѓу Државниот инспекторат за транспорт и СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, со што се одбележа долгогодишното заедничко работење, а се потврди и понатамошната соработка.

J.B.

Со Меморандумот за соработка потпишан помеѓу ДИТ и АМЕРИТ се предвидува:

Директна комуникација и координација за унапредување на состојбата во патниот транспорт

Директна комуникација и координација помеѓу Државниот инспекторат за транспорт и членките на Стопанската интересна заедница за патен транспорт „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во земјата, предвидува Меморандумот за соработка што го потпишаа двете страни, по неодамнешното советување во Струмица, каде што се расправаше за состојбите за превоз на патници во домашниот и во меѓународниот патен сообраќај. Потписници на меморандумот се Руфат Хусеини, директор на Државниот инспекторат за транспорт и Лефтер Андонов, управителот на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ. Со овој документ, потписниците и организациите што тие ги претставуваат се обврзуваат на непосредна меѓусебна координација и соработка за целосна имплементација на целите опфатени во Меморандумот, а во чија основа е заложбата за подобро функционирање на патните транспортери и за севкупно унапредување на состојбите во областа на патниот транспорт во државата, како и за давање иницијативи и предлози за зголемување на конкурентноста на превозниците на стоки и патници, особено на територијата на Република Северна Македонија.



На тридневен семинар на Државниот инспекторат за транспорт одржан во Охрид



СЕ ДИСКУТИРАШЕ ЗА РЕГУЛАТОРНИОТ, КОНТРОЛНИОТ И БЕЗБЕДНОСНИОТ СЕГМЕНТ НА ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ

На семинарот беше разгледана цела палета од прашања и теми значајни не само за успешното работење на патните транспортери во земјава туку и при нивниот настап на странските транспортни пазари

Во непосредна организација на Државниот инспекторат за транспорт, на крајот на март во Охрид се одржа тридневен семинар со цел унапредување и подобрување на патничкиот и товарниот патен сообраќај во нашата земја, а на кој активно учество земаа и претставници од Министерство за транспорт и врски и вработени и членки на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ. На семинарот беше разгледана цела палета од прашања и теми значајни од аспект на регулаторниот, контролниот и безбедносниот дел на функционирањето на патниот транспорт во државава. Како што истакнаа и директорот на Државниот инспекторат за транспорт, Руфат Хусеини и управителот на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, Лефтер Андонов, кои го отворија семинарот, тоа е многу значаен сегмент што има клучна улога не само за успешното работење на патните транспортери во земјава туку и при

нивниот настап на странските транспортни пазари. Поради тоа, на семинарот во Охрид, преку заеднички дискусии се разгледуваа теми, кои го засегаат и патничкиот и товарниот патен сообраќај, со цел да се донесат заклучоци и да се изнајдат решенија за нивно унапредување и подобрување. А темите се однесуваа на: превозот на патници и мерките за унапредување на патничкиот сообраќај, одржувањето на јавните патишта и оцена за нивната безбедност, како и влијанието на безбедноста врз сите учесници во сообраќајот, потоа за превозот на стока и заштитата на јавните патишта при превозувањето на стоките, за режимот на сообраќајот на јавните патишта и негово регулирање и подобрување, за работното време на мобилните работници и за уредите за запишување во патниот сообраќај, како и за превозот на опасни материи во патниот и

во железничкиот сообраќај, а и за надзорот и прекршочните одредби што се однесуваат на превозот на опасни материи. Исто така, на семинарот се разгледуваа законите, кои се од суштинско значење за патничкиот и товарниот патен сообраќај, како: Законот за превоз во патниот сообраќај (превоз на патници и на стока), Законот за работно време на мобилните работници во патниот сообраќај, а и Законот за превоз на опасни материи во патниот и во железничкиот сообраќај. Триденевните дискусии на учесниците на семинарот резултираа со сумирање на заеднички заклучоци за темите, кои беа на дневен ред, како и за идните чекори што треба да се преземат и да се имплементираат, со цел унапредување и подобрување на патничкиот и товарниот патен сообраќај во земјава.

J.B.

Со затоплувањето на времето и раздвиженоста по патиштата и на границите



КАМИОНИТЕ НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ ПОСТОЈАНО ЗАГРОЗЕНИ ОД „СЛЕПИ ПАТНИЦИ“

Речиси редовно во овој период од годината се зголемува бројот на откриени имигранти во полициските контроли по патиштата и на граничните премини, а чија цел се развиените земји од Централна и од Западна Европа

Зачестија информациите дека повторно ги има. На тоа укажуваат и полициските и медиумските извештаи во земјите во регионот, а повремено и кај нас. Тие зборуваат за нови, откриени, притворени, односно уапсени нелегални мигранти и нивни превезувачи, односно криумчари, како и за некои од нив кои биле жртви на насилство или кои настрадале во трагични сообраќајни несреќи. Нивниот број расте особено со затоплувањето на времето, за што зборуваат и сè побројните информации за добро скриени „слепи патници“ во преправени и камуфлирани делови на камиони и комбиња. Се открива и како се превезуваат со такси, со приватни автомобили, а поретко и со автобус или воз. Крајната дестинација им се развиените земји на ЕУ, особено Германија, од каде што алармантно предупредуваат дека повремено се подготвора или, попрецизно, се одржува во живот „Балканската бегалска рута“, иако велат дека не е како пред четири години кога имаше масовни бранови од бегалци кои се влечеа во колони од југот кон срцето, западот, па и северот на Европа. Но, сепак ги има! Истовремено, тоа укажува и на сите последици што новиот бран на овие очајници од кризните свет-

ски жаришта главно дојдени од Блискиот Исток, но и од Африканскиот континент ги носи за земјите кои се дел од нивниот „пат до подобра иднина“, а на кој една од етапите што ја минуваат е и Македонија. За тоа дека нашата земја е постојано на удар од нов бегалски бран потврди и вицепремиерот за европски прашања, Бујар Османи, кој уште во февруари презентираше информација со која ги брифираше претставниците на земјите членки на ЕУ за состојбата со безбедноста на македонската граница, а во врска и со глобалната опасност од тероризам. Притоа, тој посочи дека 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 и до нивните возачи да внимаваат од можна наезда на нови „слепи патници“ во нивните возила.

Во последните три месеци забележуваме зголемени обиди за нелегално преминување на границата, од околу две илјади случаи на спречени илегални преминувања. Тоа е за 60 отсто зголемување во однос на претходната година, при што 90 отсто од нив се од Грција. Оттука, може да се каже

дека во најголем дел се спречени и Македонија дејствува во рамките на таа заедничка политика на ЕУ – истакна тогаш Османи. По ова следуваа информации за испраќање помош во полициски возила и припадници на полицијата од земји на ЕУ на нашата јужна граница. Веќе во почетокот на април, рапорот од МВР беше со посмирен тон што укажува на цикличниот карактер на случувањата со и околу бегалците, како и за непредвидливоста на нивните постапки, кои во тој период резултираа со ескалација во бегалските кампови на нашиот јужен сосед, каде што тие се истоваруваат од бродови, поради што грчката полиција употреби солзапец за да ги запре да одат кон границата со Северна Македонија. Тогаш околу илјада бегалци се обидоа да се пробијат до границата со Македонија, но по неколкудневните судири со грчката полиција, тие беа вратени во прифатните центри во Северна Грција.

Во Македонија, во моментот нема опасност од нов бегалски бран. Состојбата на јужната граница е стабилна, а македонската полиција е подготвена да реагира на евентуален нов наплив на имигранти – информираше по ова министерот за внатрешни Оливер Спасовски, како одговор на напливот од секакви информации за нова голема бегалска криза во регионот и кај нас и за мобилизирање на бегалци на македонско-грчката граница. Следуваше смирување на ситуацијата и во грчките бегалски кампови и на нашата јуж-

на граница, за веќе во втората половина на април да регистрираме ново раздвижување на бегалците. Најпрвин грчката полиција во камион со бугарски регистарски таблички, на околу 30 километри источно од Солун, откри 59 илегални мигранти. Половина од мигрантите биле од Сомалија, а останатите од: Авганистан, Бангладеш, Египет, Еритреја, Ирак, Судан и палестинските територии. Мигрантите на полицајците им изјавиле дека за транспортот од Турција со брод до Грција, а потоа и за превозот со камионот до некоја западноевропска земја, платиле по 1.500 евра поединечно. Веднаш потоа следуваа информации за слични заплени и кај нас и кај другите соседи, со помал или поголем број имигранти (дури стотина во Словенија), а во периодов што следува, со затоплувањето на времето, се претпоставува дека ќе се интензивираат и други илегални навлегувања преку балканските граници, меѓу кои е и нашата граница. Овие настани повторно нè враќаат на темата за транспортот на бегалците со камиони и други комерцијални друмски возила што се јавува и како организиран криминал и со учество на возачите на возилата во кои тие се превезуваат, но неретко, а особено кога станува збор за возила на транспортни фирми, најчесто е и без нивно знаење, што е голем удар за нивното работење. Имено, на патот кон Германија и околните земји од Централна и од Западна Европа, мигрантите се предмет на шверц и корупција, така што пристигнуваат и со камиони (и со ладилници, но и со „церадаши“), најчесто од Турција преку Романија, но и преку Бугарија и Грција. Така, тие потоа се обидуваат на секаков начин да минуваат и преку Македонија и Србија, од каде што сакаат да продолжат кон Хрватска или Унгарија и кон крајната цел Централна и Западна Европа. Ценовникот за нивната авантура, која за некои е вносен бизнис (ова го кажуваат самите бегалци), покажува дека шверц на бегалец од Србија во Германија чини 3.000 евра, до Франција – 7.000 евра, а до Велика Британија – 12.000 евра. За ваков илегален превоз и трансфер низ Македонија, со претходно префрлување преку грчко-македонската граница, како и за преминување на северната српска граница, се наплаќаат по околу 1.000 до 1.500 евра, а некогаш и повеќе што е примамлива сума, поради која поединци го преземаат ризикот и со своите возила (обични, такси, а неретко и камиони) влегуваат во ваквиот илегален бизнис, кој не само што е казнив за неговите извршители туку и многупати знае на патните транспортери да им нанесе несогледливи финансиски и други штети. Ова го посочуваат и самите превозници, кои транспортираат долж целата Балканска бегалска рута, на потегот од Турција и Грција преку целиот Балкан, сè до развиениот Запад и тоа секаде каде што се движат нивните возила, а најмногу по патиштата и околу граничните премини. Многумина од оваа армија на бедата и оч-

ајот, кои се директна последица на воени, климатски и други кризни состојби и страданија во своите земји затоа што не се многу финансиски моќни гледаат да дојдат до бегалските кампови на Балканот, па оттаму потоа да извршат притисок да бидат прифатени од некоја од економски развиените европски држави. Дел од нив, со денови, со недели, па и со месеци притаени во некои од непристапните планински предели се сконцентрирани околу легалните и нелегалните гранични премини и гледаат да добијат можност за влез во нечиј камион за да се префрлат од една во друга држава. Поради тоа, сè повеќе се нерегуларни условите за транспорт во меѓународниот сообраќај, па проблемот со бегалците го чувствуваат и македонските патни превозници, кои се соочуваат со многу непредвидени ситуации при превозите. Не се ретки случаите и кога, како што велат, од нигде-никаде и без своја вина наеднаш им се создаваат големи проблеми и на фирмите и на вработените, односно на возачите, кај кои сега е голема одговорноста и опасноста да бидат непријатно изненадени при некоја гранична, царинска или полициска контрола. Поради опасноста да се открие дека освен стока, превезуваат и патници, некои возачи нерадо се согласуваат да патуваат, односно да излегуваат од земјава, иако за тоа се добро платени. Ова е вака затоа што, на пример, во Грција освен што се запленива возилото, се апси и возачот дури и ако сам види бегалци во своето возило и непосредно пред царинската и полициската контрола. Процедурите за докажување на невиноста и за расчистување на случајот траат многу долго, за разлика од Турција, каде што тоа е

ност, туку напротив, се жртви, претрпуваат големи штети. Ваква некоректна практика постои и на граничните премини во другите земји, исто така членки на ЕУ, при што начинот на санкционирање е различен (со опомена или со драстично помали казни). За овој проблем, неколкупати се произнесе и Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), која донесе и резолуција, насловена „Неконтролираната миграција и меѓународната бегалска криза“ и даде насоки и предлози за превентивно дејствување и за намалување на последиците од овој светски хуманитарен, социјален, политички и економски предизвик врз индустријата за патен транспорт. Притоа, ИРУ ги повика владите да соработуваат и да преземаат заеднички активности за ефективна анализа на проблемот со нелегалната имиграција и за поголема заштита на: возачите, патниците, возилата и товарот во критичните подрачја. Исто така, да не доаѓа до прекин на снабдувачките и мобилните синџири со долгото чекање на граници и терминали поради честите контроли, а и да се обезбеди посебен третман на транспортните оператори, кои преземале превентивни безбедносни мерки за забрана на превоз на нелегални имигранти и/или патници со несоодветни документи и да имаат законски „нула“ толеранција при кривичното гонење на оние кои се активно вклучени во нелегална трговија со луѓе. Исто така, владите да бидат во постојана комуникација со индустријата за патен транспорт и да ги информираат навреме професионалните транспортери за мерките што планираат да ги воведат на граничните премини, а кои би влијаеле на слободниот и непречен



БАЛКАНСКАТА БЕГАЛСКА РУТА ЈА ОДРЖУВААТ ВО ЖИВОТ ПОСТОЈАНИТЕ ТРАНСФЕРИ НА БЕГАЛЦИ ВО РЕГИОНОТ, И ТОА НА СИТЕ МОЖНИ НАЧИНИ, ПА И СО КОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗИЛА

побрзо и се има разбирање за ненадејните и непријатни случки со бегалците. Мошне непријатни се случаите со откривање на имигранти во товарните возила на граничните премини во Хрватска, каде што транспортерите плаќаат казни во износ од 4.500 евра, а возачот и фирмата, кои немаат одговор-

проток на стока и на патници. ИРУ ги повика и транспортерите да им понудат помош на надлежните органи и агенции и да ги имплементираат најдобрите практики, мерки и процедури за нив и нивните возачи, за намалување на ризиците поврзани со транспортните операции. ИРУ се заложи и

за засилени гранични контроли, за редовно информирање на возачите, транспортните компании и нивните клиенти за мерките против неконтролираната миграција, за преземање на соодветни превентивни мерки и контроли на меѓународните автобуски терминали, за развивање безбедни зони, вклучувајќи паркинг-места и зголемени па-

маваме, но генерално земено има наплив на бегалци во регионот, па тешко можеме да се дотчуваме. Затоа, сакаме да се реши ова прашање со бегалците еднаш за секогаш зашто поради нивната нерешена состојба и ние имаме и стресови и штети во работењето – додава тој, информирајќи нè дека за јужниот сосед главно вози транзит, а кон

и за воведување контролни механизми и мерки од надлежните државни органи во регионот, се залага и Диме Стамков, шпедитер од „Конекс транс“ од Валандово, кој вели:

– Мора да се намалат ригорозните казни за оваа несакана појава во патниот транспорт, зашто одговорноста не е само на наша страна. Ние, превозниците со ладилници, сме позаштитени од упадите на бегалците, т. е. имигрантите во возилата, додека оние со камиони со церади, потешко можат да ги спречат овие лица, кои им ги сечат церадите и се уфрлуваат во возилата, криејќи се меѓу стоките што се превезуваат. Потребно е да се воведат и подобра контрола на границите и на целото подрачје каде што бегалците влегуваат во возилата, а загрижуваат примерите каде што ни пријавите од возачите не се прифаќаат и се санкционираат и тие и превозните фирми... Ние, како транспортери внимаваме да не бидеме изложени на таков ризик, па затоа набавивме специјални брави и клучеви за нашите камиони ладилници – потенцира Стамков, кој наведува дека со своите четири возила, валандовски „Конекс транс“ најчесто транспортира стоки за Русија и Белорусија. Овие исказувања од претставници на нашите реномирани транспортни компании, се најдобра илустрација дека проблемот со имигрантите им тежи како своевидна пречка и транспортна блокада на патиштата до крајните дестинации и назад во земјава.



Поради тоа, треба да се потсетат на упатството што организаторите на превозот во компаниите им го повторуваат на своите возачи, а тоа е да бидат крајно внимателни и претпазливи и да не дозволат да им влезат „слепи патници“ во возилата. Исто така, постојано „да се на штрек“ за да не бидат непријатно изненадени. Битен е и советот кога возачот прави пауза, т. е. пред секое тргнување да изврши проверка на возилото, на церадата, од долу, а и меѓу влекачот и приколката. Значи, убаво систематски да го прегледа возилото, па да продолжи со патувањето. Ова ни оддалеку не е соодветна стопроцентна заштита од нечие уфрлување во возилото, но сепак, е каква-таква помош за да се спречи и да нема лоши последици ни за возачот ни за возилото, а ни за стоката во него.

J.B.

и од Турција почесто транспортира стоки. Дека бегалците се сериозна закана за нормалното работење на нашите превозници, потврдува и Васка Минева, управител на транспортната фирма „Риве транспорт“ од Богданци.

– Воопшто не е пријатно да работиш во вакви услови. Ние возиме главно низ цела Европа, не сме имале таква непријатна случка со превоз или уфрлување на имигранти во наши возила, но слушаме од колегите дека по некој се соочил со тоа. Евентуално решение гледаме во она што го прават Србите со „ЏиПиЕс“ (GPS) уред што тие го ставаат на возилото кога влегува во Србија, а кој им сигнализира на безбедносните служби на Србија кога има насилно отворање на возилото. Тоа, од една страна, е вид безбедносна плomba што реагира веднаш по насилното отворање на возилото, но од друга страна, е нов издоток и трошок за државата. На излез од државата возачот го раздолжува уредот и го продолжува патот. Сепак, неговото поставување и издавање одзема време и е финансиски трошок, иако мора да се каже дека е какво-такво технолошко решение, кое е од помош за транспортерот – нагласува Минева.

За неминовноста од надминувањето на овој проблем, преку глобална акција на ниво на држави, а пред сè на водечките од ЕУ, како

МАКЕДОНСКИТЕ ПАТНИ ПРЕВОЗНИЦИ СТРАВУВААТ ОД УПАДИ НА БЕГАЛЦИ ВО НИВНИТЕ ВОЗИЛА, ПРИ ШТО ТРПАТ ГОЛЕМИ ШТЕТИ ВО РАБОТЕЊЕТО, ПА ПОРАДИ ТОА ОД СВОИТЕ ВОЗАЧИ БАРААТ ПОСТОЈАНО ДА СЕ НА ШТРЕК И ДА НЕ БИДАТ НЕПРИЈАТНО ИЗНЕНАДЕНИ

троли, како и ефикасно да се борат заедно со надлежните национални органи против нелегалната миграција, справувајќи се со трговијата со луѓе, која е извршена од организирани криминални групи.

Заложбите, барањата и мерките се едно, а состојбите не терен се сосема друго. Ова го посочуваат и нашите транспортери, кои велат дека се чувствува дека проблемот со имигрантите постои, а некои од нив ги погодува најдиректно, со променлива среќа во неговото надминување и решавање.

– Да, ми се има случено таков проблем, и тоа скоро, пред некоја недела во Турција, односно на граничниот премин Ипсала, со Грција – вели Даут Арифовски, управител на транспортната фирма „Мајанца шпед“ од Скопје.

– Возачот почувствувал дека не е сам во возилото, по што пријавил во полиција и биле откриени пет лица, кои се качиле додека тој ги средувал граничните формалности. За два-три часа беа ослободени и возачот и возилото – истакнува Арифовски, кој нагласува дека и да се изгуби денот е помало зло, отколку да заглави возачот во затвор „ни крив ни должен“ или камионот да биде запленил, со што штетата би била исто така голема.

– Следуваат глоби и за едното и за другото, за што дознаваме, се случува во Грција. Вни-

РУФАТ ХУСЕИНИ

директор на Државниот инспекторат за транспорт



СЕКОЈ ДЕН РАБОТИМЕ НА СУЗБИВАЊЕ НА НЕСАКАНИТЕ ПОЈАВИ ВО ПАТНИОТ ПРЕВОЗ

Од извршените надзори во последните два месеци врз превозниците кои вршат превоз на патници, најчесто утврдени прекршоци се: неодржување на линиите во меѓународниот превоз на патници, непочитување на возните редови, спојување на линиите, незаверување на патните налози на категоризирани автобуски станици, пречекорување на работното време и времето на возење на мобилните работници

» Господин Хусеини, работењето на Државниот инспекторат за транспорт е во фокусот на вниманието на јавноста особено по трагичната автобуска несреќа кај Ласкарци. Што покажуваат последните рапорти од контролите на вашите инспектори за февруари и за март, во однос на девијантните појави и илегалните активности во сферата на патниот сообраќај и нивното влијание врз состојбите во овој сообраќаен сегмент? Кои се најчестите прекршоци што ги евидентирате и како ги санкционирате?

Државните инспектори при Државниот инспекторат за транспорт вршат надзор

во спроведувањето на: Законот за превоз во патниот сообраќај, Законот за превоз на опасни материи во патниот и во железничкиот сообраќај, Законот за работното време на мобилните работници во патниот сообраќај и уредите за запишување во патниот сообраќај, Законот за јавни патишта, Законот за жичници и ски-лифтови и другите прописи од областа на сообраќајот, патиштата, жичниците и ски-лифтовите и Законот за забрана и спречување на вршење на нерегистрирана дејност. Надлежностите на државните инспектори произлегуваат од наведените материјални закони и подзаконски уредби, билатералните и му-

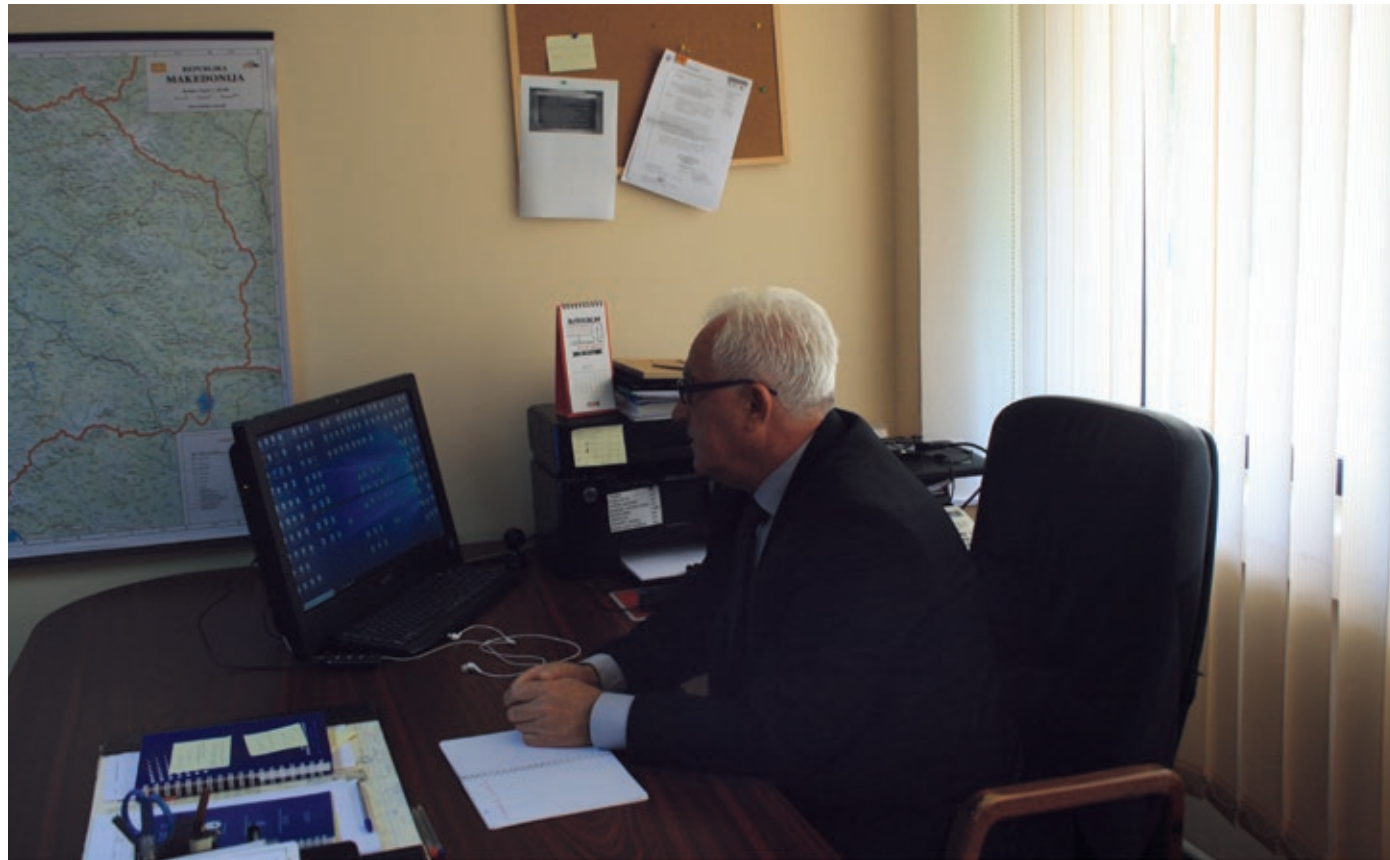
лтилатералните договори, потпишани со странски земји и меѓународни организации. Инспекторатот врши надзор над меѓуопштинскиот и меѓународниот превоз на патници и стока, превозот на опасни материи, надзорот над работното време на мобилните работници односно на аналогните и дигиталните тахографи, надзорот над заштитата и одржувањето на јавните државни патишта (автопат, магистрален пат и регионален пат), контрола над жичниците и ски-лифтовите и другата опрема за нивно безбедно користење, сè со цел спроведување на законите, прописите и меѓународните договори и спогодби потпишани од Владата на Република Северна Македонија, ратификувани од Собранието на Република Северна Македонија, а за кои е надлежен Државниот инспекторат за транспорт. Надзорите на државните инспектори опфаќаат проверка дали превозникот поседува лиценца за видот на превозот кој го извршува, дали превозникот има извод од лиценца за соодветното возило, дали превозникот вози

согласно со дозволата и возниот ред, дали возилата се опремени со соодветен тип на тахограф, дали возачите го пречекоруваат работното време и времето на возење, како и други елементи кои се пропишани во законите во нашата надлежност.

Од извршените надзори во последните два месеци врз превозниците кои вршат превоз на патници, согласно со Законот за превоз во патниот сообраќај и Законот за

сот на вниманието на јавноста особено по трагичната автобуска несреќа што се случи кај с. Ласкарци, но наведеното образложување на почетокот на интервјуто намерно го започнавме со подетално опишување на нашите законски овластувања, кои документи ние ги контролираме од што се гледа дека нашите инспекциски надзори и работата немаат влијание врз безбедноста во патниот сообраќај.

информацијата поднесена од наша страна, која ја поднесуваме секоја година пред да се одржува состанокот на Поткомитетот за транспорт, животна средина, енергетика и регионален развој помеѓу Европската Унија и Република Северна Македонија, за моменталниот статус на административните и оперативните капацитети и одлучи да се обезбедат услови за спроведување на Стратешкиот план за развој на ДИТ.



ПРВО Е ПОТРЕБНО ПРЕВЕНТИВНО ДЕЈСТВУВАЊЕ И УКАЖУВАЊЕ, КАКО ОПОМЕНА, ЕДУКАЦИЈА И СЛИЧНО, А ДОКОЛКУ ОВИЕ ПРЕВЕНТИВНИ МЕРКИ НЕ ДАВААТ РЕЗУЛТАТИ ТОГАШ ТРЕБА ДА СЕ ПРИМЕНУВААТ ПОСТРОГИ МЕРКИ И САНКЦИИ ЗА ПОВТОРЕНИТЕ ПРЕКРШОЦИ ОД ТРАНСПОРТНИТЕ КОМПАНИИ

работното време на мобилните работници во патниот сообраќај, се утврдени многу неправилности кои се однесуваат на работното време на мобилните работници и на другите обврски на превозниците, кои произлегуваат согласно со законите. Најчесто утврдени прекршоци се: неодржување на линиите во меѓународниот превоз на патници, непочитување на возните редови, спојување на линиите, незаверување на патните налози на категоризирани автобуски станици, пречекорување на работното време и времето на возење на мобилните работници. Инспекторите поднесуваат барања за поведување на прекршочна постапка во согласност со закон, а санкционирањето е во надлежност на судовите и комисијата за прекршоци при Министерството за транспорт и врски. Точно е дека бевме во фоку-

» Дали има некакви активности околу можните мерки за сузбивање на несаканите појави во оваа сфера и за поуспешното постапување на Инспекторатот во таа насока? За што расправаше и Владата непосредно пред кобната сообраќајка, но и потоа? Дали сметате дека е потребно носење построга регулатива за контрола и санкционирање на прекршоците во оваа област?

Државните инспектори секој ден работат на сузбивање на несаканите појави и за поефективна и поуспешна работа на Државниот инспекторат за транспорт, потребно е зајакнување на административните и оперативните капацитети на инспекторатот кои се предвидени во Стратешкиот план за развој. Владата на Република Северна Македонија ја разгледа

Сметам дека прво е потребно превентивно дејствување и укажување, како опомена, едукација и слично, а доколку овие превентивни мерки не даваат резултати тогаш треба да се применуваат построги мерки и санкции за повторените прекршоци од транспортните компании.

» Имаше многу реакции околу дадената можност сопственик на превозна фирма да ја контролира техничката исправност на своите возила во сопствена станица за технички преглед, иако таа работи како независен стопански субјект. Инспекторатот нема надлежност врз контролата на работењето на овие станици, но не интересира Вашиот став за ваквата можност инаку дадена со законска основа. Дали овде треба нешто да се менува?

Сегашните законски решенија кај нас се такви. Нивната работа не спаѓа во доменот на нашите надлежности. Треба подлабока анализа на работата на Станиците за технички преглед од надлежните институции, во сите сегменти на нивното работење, а особено во делот за возилата кои се користат за јавен превоз на патници.

» Во Вашиот извештај до Владата, а и во своите настапувања пред јавноста, посочивте низа проблеми во функционирањето на Државниот инспекторат за транспорт, во делот на капацитетите и ресурсите со кои располагате, почнувајќи од кадровската (не)екипираност, оскудниот и лош возен парк на Инспекторатот, па сè до недостатоците во делот на комуникациски средства и врски, со кои треба да работат инспекторите. За да не звучи ова како еден вид оправдување, кажете ни, кои се Вашитевидувања и предлози за надминување на овие проблеми и недостатоци и се работи ли нешто на тој план со другите надлежни државни органи, а пред сè со Владата?

Во соработка со канцеларијата на ЕУ-Таиб програмата 2009 од ИПА-фондовите, со поддршка на Министерството за финансии и Министерството за транспорт и врски во 2013 година беше подготвен Стратешки план за јакнење на административните и оперативните капацитети на Државниот инспекторат за транспорт, за ефективно спроведување на законодавството од областа на патниот сообраќај. Акцискиот план ги пропишува сите мерки за стратешки развој, исходи, резултати и влијанија. Исто така, Стратешкиот план беше усвоен од страна на Владата на Република Северна Македонија. Не станува збор за каков било вид оправдување бидејќи ние секоја година имаме обврска да доставуваме информација до Владата на Република Северна Македонија за моменталниот статус на административните и оперативните капацитети и предложените мерки за имплементација на Стратешкиот план за развој. Во доставените информации се гледа дека секоја година се намалува бројот на инспектори. Возилата кои ги користат инспекторите се во просек до 25-години стари, а е потребна и набавка на ИТ-опрема. По разгледувањето на истата, Владата го задолжи Министерството за финансии, при идното буџетирање, да предвиди средства за нови вработувања, нови возила и нова ИТ-опрема.

» Неретко, и од Ваша страна, а и од претходниците имавме реакции за постапувањето на судовите по санкциите донесени од Државниот инспекторат за транспорт за сторителите на прекршоци во патниот сообраќај. Според некои информации, се чини дека овде работите стојат уште полошо по одлуката на Уставниот суд, донесена пред четири години, за укинување на мерката за трајно одземање, односно за заплена на возила-



ПО ОДЛУКАТА НА УСТАВНИОТ СУД ЗА УКИНУВАЊЕ НА ТРАЈНОТО ОДЗЕМАЊЕ НА ВОЗИЛАТА, ДИВИТЕ ПРЕВОЗНИЦИ ПОДНЕСОА ТУЖБИ ДО НАДЛЕЖНИТЕ СУДОВИ ПРОТИВ ДРЖАВНИОТ ИНСПЕКТОРАТ ЗА ТРАНСПОРТ ЗА ИЗГУБЕНА ДОБИВКА ИЛИ ОБЕСШТЕТУВАЊЕ. НЕКОЛКУ ТАКВИ ТУЖБИ БЕА РЕШЕНИ ВО НИВНА КОРИСТ, А НЕКОИ СЕ УШТЕ СЕ ВО ПОСТАПКА, СО ШТО СЕ МОТИВИРА ТАКВОТО НЕЗАКОНСКО РАБОТЕЊЕ И НОРМАЛНО Е ДА СЕ ОЧЕКУВА НИВНО ЗГОЛЕМУВАЊЕ

та со кои се прават повеќекратни прекршоци во патниот сообраќај?

Државните инспектори, за неправилностите откриени при извршување на надзори поднесуваат барања за поведување на прекршочна постапка до надлежните судови и до Комисијата за прекршоци при Министерството за транспорт и врски. Најголем проблем претставува ненавременото решавање на предметите, кое трае со години, а не висината на изречената глоба. Исто така, ако сторителот на прекршокот извршува нелегален превоз на патници и стока и ако УЈП не ги извршува судските или комисиските решенија, нашата работа не дава никакви ефекти. Државниот инспекторат за транспорт во соработка со Министерството за внатрешни работи, вложи големи напори за решавање на проблемот со т.н. „див превоз“ на патници. проблемот беше до 90 % решен. По одлуката на Уставниот суд за укинување на трајното одземање на возилата, дивите превозници поднесоа тужби до надлежните судови против Државниот инспекторат за транспорт за изгубена добивка или обесштетување. Неколку такви тужби беа решени во нивна корист, а некои уште се во постапка, со што се мотивира таквото незаконско работење и нормално е да се очекува нивно зголемување.

» Борбата со сивата економија во патниот транспорт е вечна тема во оваа област и несакана појава на која никако да ѝ се најде крајот, иако на запад таа е сосема непозната. Како да им се застане

на патот на дивите превозници во патниот сообраќај кај нас, а за што пред извесно време укажавте и на потребата од координирана акција на сите надлежни органи во државата, вклучувајќи ги и: УЈП, Трудовата инспекција, Комисијата за прекршоци при ресорното министерство, општинските инспекторати?

За успешно сузбивање на сивата економија односно т.н. „див превоз“ во патниот транспорт, неопходна е координирана соработка на институциите кои се директно или индиректно поврзани и кои можат да дадат придонес во решавањето на овој голем проблем. Координираната акција треба да почнува од овластените општински инспектори кои со закон се надлежни за такси-превозот. проблемот почнува „од нивниот двор“ и потоа се проширува „во дворовите“ на другите општини, каде што исто така, има овластени општински инспектори. Нашата работа започнува надвор од територијата на општината од којашто е издадена лиценцата. Моментално имаме само 15 инспектори за патен сообраќај, а преку 80 овластени општински инспектори. Трудовата инспекција е надлежна во делот на непријавени работници или корисници на социјална помош, а кои вршат превоз на патници. Комисијата за прекршоци со приоритет треба да ги решава овие барања. Исто така, УЈП треба да најде начини за извршување на изречените глоби од судовите и комисиите за прекршоци.



ДИТ СЕКОГАШ БЕШЕ ОТВОРЕН ЗА СОРАБОТКА СО СИТЕ ТРАНСПОРТНИ АСОЦИЈАЦИИ И ЗДРУЖЕНИЈА, МЕЃУ КОИ Е И СИЗ „МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ“ – АМЕРИТ, СО ЧИЕ РАКОВОДСТВО ИМАМЕ МНОГУ ДОБРА МЕЃУСЕБНА СОРАБОТКА

» Во јавноста владее мислењето дека генерално слабата економија ја зголемува можноста за кршење на законите и во сообраќајната сфера, па затоа се бара покрај зголемување на контролите и глобите да има и субвенции и за граѓаните, но и за компаниите кои инвестираат во нови и поеколошки возила. Каков е Вашиот став за ова прашање?

Слабата економија, невработеноста и слабиот стандард се елементи кои придонесуваат за зголемување на сивата економија и во патниот транспорт. Со зголемување на контролите и глобите не се решаваат проблемите. Треба, во целост, да се либерализира меѓународниот превоз на патници, а делумно и меѓуопштинскиот. Исто така, треба да се намалуваат давачките на превозниците и патниците кон категоризирани автобуски станици, кои 90 % се од прва категорија. Бидејќи, превозниците кои извршуваат превоз на патници истовремено се и стопанственици на автобуските станици, тие се во поприлегирана состојба во однос на превозниците кои немаат автобуски станици што значи дека ги немаат истите услови за работа на пазарот на трудот. Нееднаквите услови за работа на пазарот на трудот ги условуваат превозниците со почесто кршење на законот. Треба да се анализира можноста за разни видови субвенционирања за набавка на нови еколошки возила од страна на превозниците и поради зачувување на животната средина и безбедноста при јавниот превоз на патници.

» Какви се релациите и односите на Инспекторатот со Царината, но и со МВР и со другите надлежни органи во државата од кои, меѓу другото, зависи нормал-

ното функционирање на патниот транспорт во државава?

Соработката на Инспекторатот со Царинската управа и Пограничната полиција е многу добра. Во последно време, со МВР имаме проблеми бидејќи тие бараат нашата соработка да се третира како асистенција, со што дополнително не оптоваруваат со плаќање на финансиски трошоци, согласно со нивните трошковници. Соработката со МТВ, која ни е најпотребна за пристап до нивната база на податоци, моментално не функционира, но се надеваме дека во иднина ќе се создадат можности за поврзување.

» Каква е соработката со транспортните асоциации во земјава, меѓу кои е и СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и дали тие може некако да се вклучат и да помогнат во една поширока акција за севкупно подобрување на состојбите во патниот транспорт во државава. Со АМЕРИТ неодамна во Струмица потпишавте и меморандум за меѓусебна соработка?

ДИТ секогаш беше отворен за соработка со сите транспортни асоциации и здруженија, меѓу кои и СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ. Соработката и дијалогот со сите, секогаш е корисен за подобрување на законската регулатива и за севкупните услови за работа во патниот транспорт, а истовремено и за намалување на негативните појави. Со новото раководство на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ имавме многу добра меѓусебна соработка и пред потпишувањето на меморандумот, а со самиот меморандум ги прецизираме областите на соработка во интерес на превозниците во патниот транспорт.

Мониторинг на Стопанска комора на Македонија

НЕОПХОДНО Е ВОВЕДУВАЊЕ ЗАЕДНИЧКИ ГРАНИЧНИ КОНТРОЛИ СО СРБИЈА И АЛБАНИЈА

Од Стопанска комора на Македонија, од каде што неодамна извршија мониторинг на протокот на возила на Табановце и Кафасан, апелираат најдоцна од 1 октомври годинава да се реализира најавата за заеднички контроли на овие гранични премини

З а да се скрати времето на чекање на граничните премини Табановце и Кафасан, неопходно е што поскоро, а најдоцна до 1 октомври годинава, да започне постапката за спроведување на заеднички гранични контроли со Србија и Албанија, за што е веќе разговарано меѓу нашите и надлежните органи на двете соседни држави. Ова го покажува мониторингот на протокот на возила на двата гранични премини што го реализираа тимови на Стопанска комора на Македонија во средината на април, а според кој, најголем дел од чекањето на возилата отпаѓа на процедурите за фитосанитарна и ветеринарна контрола, каде што главно има проблеми на српска и на албанска страна. Поради тоа, од Комората апелираат по потпишувањето на билатералните договори помеѓу институциите на Македонија, Србија и Албанија, што поитно да започнат заедничките контроли на овие гранични премини. Тоа ќе овозможи во исто време, на едно место, односно на заедничка локација, со помалку ресурси на државните администрации и преку едно застанување на возилата со стоките, тие побрзо да бидат контролирани и побрзо да поминуваат на граничните премини.

Камионците чекаат долго на граничните премини кон Србија и Албанија што ги чини и време и пари. Притоа, најголем дел од чекањето отпаѓа на процедурите за фитосанитарна и ветеринарна контрола што неретко ги задржува на границите или околу три часа или подолго од еден ден. Ова го покажуваат резултатите од мониторингот на протокот на товарните возила на граничните премини Кафасан



– Неминовна е потребата државите од регионот да го олеснат транзитот и да го скратат времето на минување ако сакаме нашите економии да создадат конкурентни производи наменети за странските пазари – истакна Анета Трајковска, оперативен директор во Стопанска комора на Македонија, која наведе примери за проблемите со кои се соочуваат превозниците, посочувајќи дека од македонска страна, ветеринарните и фитосанитарните контроли работат од 7 до 19 часот секој ден, но оти според укажувањата на превозниците, во Србија таквите контроли не функционираат во викендите, а на Кафасан нема постојано лице за овој вид контрола, така што е потребна претходна најава.

За разлика од слабостите на српските и на албанските служби, бројките за работата на македонските гранични власти се задоволителни.

– Иако на ГП „Табановце“ од македонска страна е воведена втора, т.н. зелена лента за камионските превозници со приоритет, и постапката е релативно брза, кога камионите ќе се упатат на српска страна се пренасочуваат на една лента и настанува тесно грло и зголемено чекање. Дополнително, веќе последниот месец од српска страна и при влез и излез се поставуваат уреди за следење на сите товарни возила кои влегуваат или ја напуштаат Србија, така што и тој процес доведува до зголемување на времето на чекање на граничните премини – нагласи Трајковска.

Мониторингот на СКМ покажал дека застој на преминот Кафасан предизвикуваат и скенирањата на возилата на албанска страна затоа што тамошните служби чекаат да се соберат повеќе камиони и откако ќе заврши царинската процедура ги пуштаат одеднаш на македонска страна.

– Во одреден дел од денот буквално нема ниту еден камион, а потоа наеднаш доаѓаат шест-седум. Затоа е и оваа иницијатива да се спроведуваат заеднички контроли, со

што би се преполовило сегашното време за процедурите – потенцира Анета Димовска, советник во Комората, која наведе и дека со фитосанитарната и ветеринарната контрола, проблем се создава и кај нас.

– Доколку одреден камион пристигне во текот на нокта на Кафасан, нотираме дека не постои постојано присутно лице за ветеринарна контрола, а превозниците треба претходно да се најават за да дојдат надлежни лица за таква контрола. Всушност, превозниците кои превезуваат ваква стока и чекаат некогаш повеќе од еден ден, условно речено ги создават гужвите на граничните премини – додава Димовска. Според резултатите од мониторингот, преку ГП „Кафасан“, од 10 до 20 часот на 15 април излегле 67 возила, а просечното време за спроведување на царинските и полицијските формалности изнесувало 13 минути. За влез во државава, биле евидентирани 147 возила, а спроведувањето на сите царински постапки и пред органите на МВР на наша

и Табановце што во средината на април го спровеле тимови на Стопанската комора на Македонија, од каде што апелираа што поскоро, најдоцна од 1 октомври годинава, да се реализира најавата за заеднички гранични контроли со Србија и Албанија со цел да се намали и времето на чекање и транспортните трошоци, кои влијаат на конкурентноста на производите. Иако имаме потпишан договор за заедничка контрола и со двата соседи, овој систем сè уште не е воспоставен поради незавршени административни процедури.

страна траело 23 минути, додека според кажувањата на транспортерите, за истите постапки од албанска страна тие потрошиле 40 минути. На ГП „Табановце“, за излез се евидентирани 380 товарни возила, најдолгото регистрирано време на чекање во колона изнесувало 15 минути, а царинската и контролата на МВР не траела подолго од две минути. При влез се регистрирани 231 товарно возило, просечното време на чекање за сите царински формалности за транзит во просек изнесувало 40 минути, за транзитна постапка со царинење во внатрешноста на државата на формалностите се чекало 60-тина минути.

Стопанска комора на Македонија смета дека треба да се направи и дополнителна компаративна анализа за времетраењето на процедурите на граничните премини во државава, во: Србија, Албанија, Косово, БиХ и Црна Гора. Инаку, поттик за спроведениот мониторинг биле податоците што минатата година ги објави Светска банка, а според кои, товарните возила губат 80 проценти од времето чекајќи на граничните премини, а останатите 20 проценти им се во движење по автопатиштата. Чекањето, особено во балканските држави, според тие податоци, ја намалува вредноста на извозот за еден процент, а кај земјоделските производи намалувањето може да достигне и до седум проценти.

Ј.Б.

Агенција за храна и ветеринарство:

Поддршка на бизнис-секторот за заеднички инспекциски контроли со соседите!

Агенција за храна и ветеринарство појаснува дека согласно со законските одредби, при извоз на храна од животинско потекло, официјалните ветеринари не вршат контроли на граничните премини, туку на местото на утовар на пратката, за што издаваат и сертификат. На граничните премини, контроли се вршат исклучиво при увоз во Република Северна Македонија, за што компаниите имаат обврска претходно, најдоцна 24 часа пред пристигнувањето на пратката на граница, да се најават во електронскиот EXIM-систем. Работното време на инспекциските служби на АХВ е усогласено со тоа на царинските служби. За увоз на храна од неживотинско потекло, неодамна директорот на АХВ, Зоран Атанасов, донесе решение за определување на 16 инспекциски места за вршење на контроли при увоз. Избор за место каде

што ќе се врши контролата прави компанијата која увезува во Македонија. Од АХВ велат, дека како одговорна институција, ја поддржуваат иницијативата на бизнис-секторот за вршење на заеднички инспекциски контроли со соседните земји. Според планираното, за оваа намена, на граничниот премин Кафасан со Република Албанија ќе се гради нов објект за вршење на заеднички контроли, а за да нема задржување на пратки од животинско потекло, кои се извезуваат од Република Северна Македонија, неодамна, АХВ писмено се обратила до Ветеринарната управа на Република Србија, со барање за пролонгирање на работното време на нивните официјални ветеринари на граничниот премин Табановце – Прешево. На барањето на Агенцијата, за жал, не беше позитивно одговорено – додаваат од АХВ.

Како дел од финансиската поддршка од Светска банка за Македонија

ИНВЕСТИЦИИ ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ЗА ОЛЕСНУВАЊЕ НА ТРАНСПОРТОТ



Од транспортен аспект, особено е значаен Проектот за олеснување на трговијата и транспортот на Западен Балкан, со кој трошоците за трговија за фирмите во регионот се очекува да се намалат за околу 10 отсто

Бордот на извршни директори на Групацијата Светска банка неодамна ја одобри четиригодишната рамка за партнерство со Република Северна Македонија, која ќе овозможи реализација на проекти вредни околу 420 милиони за изградба на инфраструктура, вложување во човечки капитал, фискална и еколошка одржливост. – Овде спаѓаат и некои инфраструктурни проекти, кои ги најавивме и за кои веќе имаме започнато постапка. Тука е проектот за олеснување на трговија и транспорт на Запа-

транспортот на Западен Балкан, со кој, трошоците за трговија за фирмите во регионот се очекува да се намалат за околу 10 отсто. Вкупната вредност на проектот е 140 милиони долари, од кои за првата фаза се предвидени 90 милиони долари. Од нив 30 милиони долари се за Македонија, за Србија се 40 милиони и за Албанија 20 милиони долари. – Со подобрување на инфраструктурата, воведување на едно застанување на граница, унапредување на соработката меѓу институциите од земјите во регионот, значително ќе



ден Балкан, за кој законот е веќе подготвен и е во собраниска процедура. Исто така, тука е изградбата и рехабилитацијата на локалните патишта од 70 милиони евра – истакна министерот за финансии Драган Тевдовски. Од транспортен аспект е особено значаен Проектот за олеснување на трговијата и

се подобри бизнис-климата во регионот. Со добра инфраструктура и воведување нови технологии, ќе се интензивираат трговската соработка и економскиот раст во регионот – вели министерот Тевдовски. Проектот има четири компоненти. Првата се однесува на олеснување на движењето

на стоките и услугите низ Западен Балкан, преку едношалтерско решение и модернизација на царината. Втората на подобрување на транспортната ефикасност преку развојот на интелигентниот транспортен систем – ИТС на дел од Коридорот 10. Третата компонента се однесува на подобрување на пристапот до пазарот за трговијата и инвестициите и четвртата се однесува на имплементацијата на проектот.

J.B.

Половина милијарда евра во патишта и железница само во кривоपालанечко



Инфраструктурата е најголем приоритет во Крива Паланка и регионот. Тоа го потврдува фактот што само во овој регион инвестираме преку половина милијарда евра во изградба на патишта и железница – истакна министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, кој неодамна изврши увид во изградбата на експресниот пат Ранковце – Крива Паланка, која започна во минатата година.

– Изградбата се одвива со добра динамика. Ова е многу значаен патен правец со кој ќе го забрзаме протокот на стоки и услуги особено преку граничниот премин Деве Баир – Сугарески додавајќи дека исто така е интензивирана и изградбата на пругата од Куманово до Бељаковце. Во оваа или во почетокот на следната година, се очекува да започне изградбата од Бељаковце до Крива Паланка, а потоа ќе се започне и со третата фаза до границата со Бугарија.

Според директорот на ЈП за државни патишта, Зоран Китанов, годинава ќе се започне со изградбата на третата лента на патниот првек од Крива Паланка до граничниот премин Деве Баир, понатаму со реконструкција на државниот пат од Ранковце до Крива Паланка како и со реконструкција на патниот правец Куманово до Страцин, за што ќе се инвестираат вкупно 28,6 милиони евра.

– Со изградбата на овој експресен пат како и со реконструкциите на овие патишта ќе покриеме преку 80 проценти од патната мрежа во овој регион – изјави Китанов.

На пролетните политички и бизнис-средби во земјава и во регионот

ПАТНИТЕ ТРАНСПОРТНИ ПРОЕКТИ МЕЃУ ГЛАВНИТЕ ТЕМИ НА РАЗГОВОРИТЕ

За овие проекти, меѓу другото стана збор и при посетата на нашата земја на грчката владина делегација предводена од премиерот Алексис Ципрас и на Балканскиот форум што се одржа во Солун



Конкретни инвестиции и проекти, но и идеи и размисли за нови, во изградбата на инфраструктурните зафати и патните поврзувања на и со нашата земја провејуваа на пролетните априлски политички и бизнис-средби во регионот, на кои учество земаа и македонски делегации. Тоа се случи при првата посета на грчкиот премиер, Алексис Ципрас на нашата земја и при неговата средба со домаќинот на нашата земја, Зоран Заев, до која дојде во почетокот на април како резултат на Договорот од Преспа потпишан со јужниот сосед, а во чии рамки се одржа и македонско-грчкиот бизнис форум во Скопје, на кој учествуваа околу 400 стопанственици од двете земји. Како што посочија и двајцата премиери, грчките компании веќе покажале интерес за инвестирање на повеќе од 500 милиони евра во енергетскиот сектор во Северна Македонија, а има интерес за вложувања и кај нас и во градежништвото, прехранбената индустрија и новите технологии. На оваа средба на владините делегации на двете земји, беше потпишан и Меморандум за соработка, со кој се формира заедничкиот Комитет за економски прашања, под водство на вицепремиерите за економски прашања, Кочо Ангџев и Јанис Драгасакис. – Нашата држава е упатена да соработува со Грција пред сè заради пристапот на море и до Солунското пристаниште и затоа мно-

гу е важно да имаме и инфраструктурно поврзување со Република Грција. Во Република Северна Македонија се добредојдени сите инвеститори од Грција, а преку Законот за финансиска поддршка на инвестициите во кој има цела една палета на можности за инвестирање како за домашни така и за странски компании – нагласи вицепремиерот Ангџев и соопшти дека во рамките на остварените средби со грчките претставници се разговарало и за намалување на административните бариери за да се намали времето на чекање на границите за граѓаните и компаниите.



По оваа средба, во Солун, се одржа и дводневниот Балкански форум за инфраструктура, развојни мрежи и за промоција на претприемништво и иновации, на кој учествуваа министри, претставници на комори и организации од: Северна Македонија, Бугарија, Романија, Србија и домаќинот Грција, а кои разговараа на тема „Постојното ниво на бизнис, транспортните, индустриските, технолошките и енергетските инфраструктури и мрежи на Балканот“. Форумот претставуваше промоција на транс-балканската соработка во областите на инфраструктурата, претприемништвото и иновациите, врз основа на Стратегијата Европа 2020 и Европската стратегија за Западен Балкан.

J.C.B.

И пред комплетното завршување најавено за средината на 2021 година

Дел од автопатот Кичево – Охрид порано ќе биде отворен за сообраќај



Иако автопатот Кичево – Охрид комплетно треба да биде завршен во средината на

2021 година, сепак на околу 30 километри, во делот од охридската страна, каде што работите се во поодмината фаза ќе се вози и порано.

– Оваа охридска делница ќе биде целосно завршена и пред планираниот рок за целиот автопат. На овој начин ќе им помогне на патниците што побргу да пристигнат до посакуваната одредница. Се надевам дека оваа информација ќе ги изразува нашите граѓани кои почесто сообраќаат на овој па-

На 8. Самит на шефови на влади од процесот за соработка на Народна Република Кина со земјите од Централна и од Источна Европа (16+1)



Средба Заев – Кечијанг

За инвестициите во инфраструктурата, стана збор и на средбата на премиерот Зоран Заев со кинескиот премиер, Ли Кечијанг, во рамките на 8. Самит на шефови на влади од процесот за соработка на Народна Република Кина со земјите од Централна и од Источна Европа (16+1) што се одржа неодамна во Дубровник. Дел од македонската владина делегација беа и вицепремиерот Кочо Ангџев и министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески. Премиерот Заев на средбата ја потенцираше важноста на поддршката којашто во континуитет НР Кина ѝ ја дава на Република Северна Македонија, а кинескиот премиер го поздрави решавањето на билатералниот спор со Грција и порача дека Кина ги поддржува напорите на нашата земја за интеграција во Европската Унија. Двајцата премиери изразија интерес за унапредување на трговската и економската соработка помеѓу НР Кина и Северна Македонија во областа на инфраструктурата, земјоделството, енергетиката, образованието, културата и туризмот.

Кина на Балканот дејствува преку иницијативата „Еден појас – еден пат“ и по таа основа 4,2 милијарди евра веќе се инвестирани во Грција, во Србија 2,6 милијарди евра, во Македонија 640 милиони евра (претежно за автопатиштата Миладиновци – Штип и Кичево – Охрид, кои ги следеа одредени контроверзи), а во Босна и Херцеговина досега до 350 милиони евра.

тен правец, а ги има во огромен број, да не размислуваат на тешкотиите на кои досега наидуваа – најави министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, кој најави дека во западниот дел на државата ќе се гради и железничка пруга на релација од Кичево до границата со Албанија. Сепак, поради високата цена на чинење (530 милиони евра) министерот за транспорт и врски, не може со сигурност да потврди кога таа ќе се реализира.

Регионална конференција за интегрирано гранично управување

ЦАРИНСКАТА УПРАВА Е ЗА УНАПРЕДУВАЊЕ НА СОРАБОТКАТА СО СИТЕ ИНСТИТУЦИИ



На тема „Зајакнување на капацитетите на Координативните центри за интегрирано гранично управување“, на почетокот на април се одржа дводневна регионална конференција во организација на ОБСЕ и на Националниот координативен центар за гранично управување на Република Северна Македонија. Свои обраќања на конференцијата имаа директорот на Царинската управа, м-р Ѓоко Танасоски, премиерот, Зоран Заев и амбасадорот на Мисијата на ОБСЕ во Скопје, Клеменс Која, а учесниците, претставници на граничните и царинските управи од: Северна Македонија, Албанија, Босна и Херцеговина, Бугарија,

Грција, Косово, Романија и Турција ги споделија најдобрите меѓународни практики за спречување на организираниот криминал и корупција. Поздравувајќи ги присутните, директорот Танасоски истакна дека Царинската управа, го поддржува концептот на Интегрираното гранично управување бидејќи тој се заснова на постигнување на вистинска рамнотежа помеѓу олеснувањето на легалните движења на трговијата и патниците преку границите, од една, и контрола на границите со цел да се идентификува и спречи прекуграничниот криминал, од друга страна. Како краен резултат, со Интегрираното гранично управување треба да се постигне полесно и непречено преминување на границата за патниците и затоа Царинската управа инвестира и прави напори за унапредување на соработката со сите институции вклучени во управувањето со границите.

Премиерот Заев посочи дека од особено значење е присуството на претставниците на највисоките оперативни структури од земјите учеснички на конференцијата, чија долж-

ност е превенирање, откривање и докажување на кривичните дела од организираниот криминал, корупцијата и илегалната миграција, трговијата со оружје, со луѓе и шверцот на дрога. Од конференцијата се очекува владите на земјите од регионот да ги добијат најдобрите насоки и препораки од размената на искуствата помеѓу присутните оперативни структури, со што во иднина, сите земји би имале придобивки за безбедни граници.

Амбасадорот на Мисијата на ОБСЕ, Клеменс Која, нагласи дека ваквите настани се од големо значење поради размената на искуствата и најдобрите практики за интегрирано гранично работење, како и за одржување на безбедноста на границите и подобрување на граничните услуги.



Средба со бизнис-заедницата од гевгелискиот регион

КОМПАНИИТЕ ТРЕБА ДА ГИ ИСКОРИСТАТ МЕРКИТЕ ЗА СОРАБОТКА СО ГРЧКИТЕ ПАРТНЕРИ

Директорот на Царинската управа, Ѓоко Танасоски, заедно со премиерот Зоран Заев, вицепремиерот за економски прашања, Кочо Анѓушев и градоначалникот на Општина Гевгелија, Сашо Поцков, остварија средба со бизнисмени и деловни луѓе од гевгелискиот регион. Состанокот се одржа два дена по билатералната средба помеѓу делегации на Царинските управи на Република Северна Македонија и Република Грција, каде што започнаа првите чекори во насока на остварување на стратешкото партнерство и зајакнување на соработката помеѓу двете земји,



воспоставена во рамките на Договорот од Преспа и Акцискиот план за интензивирање

на соработката помеѓу нашата земја и јужниот сосед. Притоа, се зборуваше за мерките за поддршка на конкурентноста на домашните компании од Планот за економски раст, за важноста од меѓуграничната соработка помеѓу граѓаните и компаниите од двете земји, а се разменија и предлози и мислења за надминување на одредени проблеми. Царинската управа продолжува да ја унапредува својата улога како постојан партнер на деловната заедница и ќе продолжи да ја врши својата мисија, насочена кон промовирање на економскиот раст и развој на државата.

Билатерална средба помеѓу царинските служби на Република Северна Македонија и Република Грција во Атина

РАЗГОВОРИ ЗА ПОБРЗО ПРЕМИНУВАЊЕ НА ГРАНИЦИТЕ И ЗА УЧЕСТВО ВО ЗАЕДНИЧКИ ПРОЕКТИ



Во Атина, во средината на април се одржа билатерална средба помеѓу делегации на Царинските управи на Република Северна Македо-

нија и Република Грција, предводени од директорите Ѓоко Танасоски и Константинос Муртидис. Средбата се реализира во насока на остварување на стратешкото партнерство и за зајакнување на соработката помеѓу двете земји, воспоставена во рамките на Договорот од Преспа, согласно со Акцискиот план за интензивирање и збогатување на соработката помеѓу двата соседи (што исто така е предвидено со Преспанскиот договор), како и за унапредување на соработката на граничните премини. Во разговорите за повеќе теми

од заеднички интерес, стана збор и за придонесот кон понатамошно забрзување на преминувањето на границата на граничните премини, за соработката во насока на градење на царинските капацитети на Царинската управа на Република Северна Македонија, за учество во заедничките проекти и активности за постигнување на поголема брзина при размената на податоците и за поголема оперативност во борбата против царинските измами и недоволната трговија.

На свечена церемонија во Националната филхармонија во Скопје

ЦАРИНСКАТА УПРАВА ОДБЕЛЕЖА 27 ГОДИНИ ПОСТОЕЊЕ И НАЈАВИ ПОВЕЌЕ НОВИТЕТИ ВО РАБОТЕЊЕТО



Од Царинската управа најавија забрзување на царинската постапка за економските оператори и намалување на нивните трошоци, со новиот систем што ќе почне да функционира од јуни оваа година, а кој ќе креира поефикасна и модерна царинска контрола во согласност со глобалниот развој и дигиталната ера

По повод Денот на Царината – 14 Април, во просториите на Националната филхармонија во Скопје, во организација на Царинската управа се одржа традиционалната свечена церемонија, на која присуствуваа претставници на Владата, на дипломатскиот кор, на бизнис-заедницата и соработници на Управата. Свечениот настан го отвори претседателот на Владата на Република Северна Македонија, Зоран Заев, кој честитајќи им го празникот на царинските работници, го истакна значењето на овој ден за нашата држава и за граѓаните, бидејќи, како што рече, Царинската управа и царинските работници се првиот контакт со земјата.

Тие се лицето на Република Северна Македонија, а царинското работење е поттик и важен предуслов за унапредување на меѓународната трговија на земјата – истакна премиерот Заев и порача дека Владата ќе продолжи со поддршка и промовирање на сите соодветни инструменти, иницијативи и алатки за развој на Царинската управа, преку дигитализација, автоматизација, бесхартиено работење и градење на капацитети. Директорот на Царинската управа, Ѓоко Танасоски, даде осврт на резултатите и активностите во текот на минатата година, кога Управата посвети повеќе внимание на најзначајниот и најкомплексниот развоен проект наречен „Дигитална царина“.

Ако лани најавивме дигитализација, оваа година не очекува нејзина реализација – рече Танасоски, најавувајќи забрзување на царинската постапка за економските оператори и намалување на нивните трошоци, со новиот систем што ќе почне да

функционира од јуни оваа година, а кој ќе креира поефикасна и модерна царинска контрола во согласност со глобалниот развој и дигиталната ера.

Изминатата, 2018 година, продолжи тој, ја обележаа неколку крупни проекти од различни области, кои доведоа до огромен напредок и модернизација, при што Царинската управа започна ново поглавје во своето работење, со финализирањето и развојот на Системот за обработка на царински декларации и акцизни документи, кој ќе го замени досегашниот систем АСИКУДА. Со тоа, сите царински постапки што досега се реализираа на хартија ќе бидат заменети со електронски – посочи Танасоски, кој ги презентираше и останатите постигнати резултати, како што е остварениот приход во 2018 година од 1,43 милијарди евра, што е за 87 милиони евра повеќе, односно со раст за 11,1 % во однос на 2017 година, кога биле наплатени 1,27 милијарди евра. Потоа, имавме и многубројни заплени, меѓу кои и на над еден тон дрога, па усогласување на царинското законодавство со ЕУ, остварени бројни состаноци со бизнис-заедницата и реализирани проекти – напомена Танасоски.

Обраќајќи се пред присутните, Ширет Елези, заменичката на министерот за финансии, истакна дека Министерството за финансии и Царинската управа ќе продолжат со спроведувањето на реформите во овој сектор.

Само заедно ќе можеме да одговориме на новите предизвици, како резултат на брзата глобализација на трговијата и финансиските системи – нагласи Елези. Како дел од подготовките за влез во Европската

Унија, беше презентирано видео на кое беа претставени придобивките од воведувањето на новиот Систем за обработка на царински декларации и акцизни документи. Покрај ова, присутните имаа можност да погледнат и видео во кое беа претставени спецификите на неколку царински постапки што се применуваат при увоз, извоз и транзит на стоки од и во државата.

Во рамките на овогодешното одбележување на царинскиот празник, успешно беа организирани неколку настани, како: крводарителска акција, во која својата хуманост ја покажаа над 100 царински службеници, потоа фудбалски натпревари меѓу царинските и полициските службеници на граничните премини, а Царинската управа беше домаќин и на децата од СОС Детско село, кои се запознаа со работата на Царината, т. е. присуствуваа на проверката на патниците и се запознаа со правата и обврските на патниците при поминување на граничните премини. Со цел подигнување на јавната свест на граѓаните во борбата против фалсификатите, Царинската управа продолжи со спроведување на кампањата „Стоп за фалсификуваните производи“ низ средните училишта и поголемите трговски центри во Скопје. Традиционално, на денот на Царината беше искажана и благодарност на институциите и поединците кои со својата работа дадоа придонес за успешната работа на Царинската управа и за поддршка на реформите во царинското работење. Од името на Царинската управа, директорот Танасоски додели признајнија во вид на плакета и пофалница на царинските службеници и компании, со кои соработува Управата, за постигнати исклучителни резултати во работењето, со што придонесуваат кон нејзино порационално, поефикасно и поквалитетно функционирање.

Работен состанок на комисиите на Северна Македонија и Србија

Разговорано за воспоставување заеднички контроли на ГП Табановце/Прешево

На ГП Табановце неодамна се одржа работен состанок на комисиите на Република Северна Македонија и Република Србија, со цел да се воспостават заеднички контроли на граничниот премин Табановце/Прешево. Притоа, на состанокот се разговараше за предлог-договорот за воспоставување на заеднички контроли, при што се заклучи, во најкус можен рок, сите служби кои се присутни на овој граничен премин, односно кои вршат одредени овластувања од двете страни да ги дадат своите евентуални забелешки или дополнувања на предлог-договорот и тие да се усогласат, а по усогласувањето да се закаже заедничка средба на двете комисији со цел да се потпише договорот.

На првиот Самит на градоначалниците на главните градови на државите од ЈИЕ одржан во Сараево

ГРАДОНАЧАЛНИКОТ ШИЛЕГОВ ЈА ПРЕЗЕНТИРАШЕ ВИЗИЈАТА ЗА СКОПЈЕ КАКО ЕВРОПСКА ЗЕЛЕНА ПРЕСТОЛНИНА



На Самитот на градоначалниците во Сараево, Шилегов зборуваше за проектот за Скопје „Паметен град“, како и за набавката на 35 автобуси на природен гас (CNG) за ЈСП

Градоначалникот на Град Скопје, Петре Шилегов, во почетокот на април учествуваше на првиот Самит на градоначалниците на главните градови на државите од Југоисточна Европа што се одржа во Сараево, каде што го презентираше проектот за Скопје „Паметен град“, а зборуваше и за визијата Скопје да стане европска зелена престолнина. На состанокот присуствуваа градоначалници и претставници на градските собранија на: Љубљана, Белград, Загреб, Подгорица, Тирана, Белград, а почесен гостин на Самитот беше градоначалникот на Куала Лумпур, Дато` Нор Хишам А Далан. Притоа, Шилегов истакна дека Скопје е прв град од Северна Македонија кој се приклучува на мрежата зелени градови и ја започнува изработката на Акцискиот план за зелен град, кој е фокусиран на низата предизвици во рамките на урбаниот одржлив развој и животната средина. Исто така, ја спомена и реализацијата на проектот на Град Скопје и ЈСП за набавка на 35 автобуси на природен гас (CNG) во висина од 10 милиони евра, средства обезбедени преку заем од ЕБОР.

– Кога се кандидирав за градоначалник, на

моите сограѓани им ветив дека Скопје ќе биде функционален и паметен град, безбеден за растење и спокоен за пензионерите. Проектот „Паметен град“ прерасна во основен мотив на градската администрација за остварување на главната цел, да го претвориме Скопје во функционален град кој целосно ќе излегува во пресрет на потребите на граѓаните. Со реализација на овој проект, Скопје ќе стане модерна престолнина, каде што основен двигател се напредните информатички технологии. Крајната цел е граѓаните да добијат ефикасни и евтини јавни услуги, со целосен увид во перформансите на градската администрација. Работиме на воспоставувањето концепт на централен комунален сервис кој има за цел да им овозможи на граѓаните простор каде што ќе можат да пријават проблем поврзан со комуналните услуги на градот Скопје и веднаш да добијат решение. Тоа вклучува функционални кол-центри, мобилни и веб-апликации кои ќе овозможуваат редовни известувања за информации од комуналната сфера, плаќање комунални услуги и следење на статусот на решавање на

пријавените проблеми – рече Шилегов, додавајќи дека неговата визија за Скопје има за цел да обезбеди и модерно управување со паркинг-местата во надлежност на градот, при што дигитализацијата на градските паркинг-места, со централизиран систем на мониторинг и наплата, е еден од клучните предуслови за тоа, затоа што ќе ја зголеми ефикасноста на услугите за граѓаните. Шилегов се осврна и на зазеленувањето на јавните површини и на подигањето нови паркови како приоритет на Градот Скопје, но и на збогатувањето на културната понуда која го раздвижи градот.

Учесниците на Самитот се определија за интензивирање на соработката и за континуирано и редовно транспортно и друго поврзување на главните градови од регионот, како и за воспоставување формална рамка за соработка под мотото „Градови без граници“, а се обврзаа ваквите средби да се организираат најмалку еднаш во годината, во еден од градовите учесници.

Ј.С.Б.

ГРАД СКОПЈЕ ГО ОБЈАВИ ТЕНДЕРОТ ЗА „СМАРТ-СИТИ“



Град Скопје објави тендер за набавка и имплементација на систем за паметно осветлување и платформа за дигитален град или смарт-сити. Според проценетата вредност во тендерската документација, имплементацијата на проектот „Паметен град“ ќе чини 5,5 милиони евра. Во тендерот се бара платформата за дигитален град да опфати системи за паметно осветлување, за паметно паркирање, за мониторинг на квалитетот на воздухот, за јавно мислење и задоволство на граѓаните, за паметно мерење на потрошувачката на вода, како и за изработка на градски портал.

– Со цел да се унапреди енергетската ефикасност на Скопје, а притоа да се оствари заштеда во потрошувачката на електрична енергија и во однос на одржувањето на уличното осветлување, како и да се подобри квалитетот на животната средина, Град Скопје има потреба од набавка и инсталација на нови 9.434 ЛЕД-светилки и имплементација на систем за паметно осветлување.

– Согласно со иницијалните анализи, имплементацијата на ЛЕД-светилки носи потенцијал за заштеди на потрошувачката на енергија за јавното осветлување, од околу 70 отсто во однос на постојниот систем – се вели во тендерската документација. Лед-светилките ќе се постават на сите улици што се во надлежност на Градот, во должина од 186 километри, јачината на светлината ќе се адаптира на временските услови, а ќе се контролира од софтверска апликација за управување со паметно осветлување. Системот за паметно паркирање, кој најпрво ќе се примени на пилот-модел од 100 паркинг-места, се состои од веб-апликација за мониторирање и мобилна апликација за возачите. Вградените магнетни батериски сензори под земја на паркинзите ќе се вклучуваат за слободен паркинг-простор. Со овој систем се очекува побрзо и поедноставно лоцирање на слободните паркинг-места од страна на граѓаните, намалување на сообраќај-

ниот метеж и помало загадување. Со системот за мониторинг на квалитетот на воздухот ќе се направи мобилна апликација за граѓаните, сензори за мерење на квалитетот на воздухот и ќе се постават 10 сензори за мерење на загадувањето. – Во иднина, Град Скопје сака да имплементира вакви технологии во областа на креирање на централниот комунален сервис, кој ќе има цел да им овозможи на граѓаните простор каде што ќе можат да пријават проблем поврзан со комуналните услуги на Град Скопје и веднаш да добијат решение. Тоа вклучува функционални кол-центри, мобилни и веб-апликации кои ќе овозможуваат редовни известувања за информации од комуналната сфера, плаќање комунални услуги и следење на статусот на решавање на пријавените проблеми – изјавија од Град Скопје. Инаку, покрај главниот град, неодамна и Советот на Општина Велес ја усвои „Стратегијата Велес паметен град 2019 – 2030 година“, со која се трасира развојот на градот во следниот период, со максимално искористување на предностите што ги дава информациско-комуникациската технологија.



Во првите три месеци

По 84 санкции за непрописно паркирање на ден



Во просек, по 84 казни дневно изречеа сообраќајната полиција во Скопје за неправилно паркирани возила во периодот јануари – март. Како што се посочува во податоците од Министерството за внатрешни работи, во првите три месеци годинава, за непрописно паркирање биле санкционирани вкупно 7.604 граѓани, при што во јануари се напишани 1.838 казни, во февруари 2.725, а во март 3.041. Тоа е повеќе од дневниот просек во минатата година, кога вкупно биле изречени 26.431 казна за непро-

писно пакирање или по 72 на ден. Притоа, како што е познато, според Законот за безбедност во сообраќајот, казната за непрописно паркирање на улица е 45 евра, а на пешачка зона 150 евра. Неправилно паркирани возила, автомобили, ципови и комбиња може да се забележат низ целиот град, и тоа во пешачки зони, по тротоари, па и на улици, пред речиси секое кафеуле и на плоштадот Филип Втори, на кејот 13 Ноември, низ Дебар Маало, во строгот центар: на улиците Ленинова и Орце Николов...

Поради тоа, покрај превентивните и едукативни акции, како „Паркирај совесно“, што ги реализираа МВР, Град Скопје, Општина Центар, како и јавните претпријатија „Паркинзи на Општина Центар“ и „Градски паркинг“ и полицијата продолжува со интензивни активности што беа воведени минатата година во делот на надлежностите за откривање и санкционирање на овие сообраќајни прекршоци, со цел, како што истакна пред извесно време и министерот за внатрешни работи, Оливер Спасовски, да се зголеми безбедноста на пешаците и велосипедистите, чишто простори за движење се узурпирани од непрописно паркирани возила. На овој проблем, инаку, се надоврзува и тоа што веќе подолг временски период градот се соочува со сериозен недостиг од обележани паркинг-места, а статистиките покажуваат дека во него девет до десет возила „конкурираат“ за едно обележано паркинг-место. Дали во оваа насока нешто ќе можат да подобрат новитетите што ги лансираат двете паркинг-претпријатија, како и Град Скопје, а и веќе најјавениот систем за паметно паркирање во рамките на проектот „Паметен град“ – останува да видиме во наредниот период.

На Европската конференција EUCAD 2019



ИРУ СО ДИСКУСИИ ЗА ИДНИНАТА НА АВТОМАТИЗАЦИЈАТА НА ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ

ИРУ го поздравил фокусот на иднината на професијата „возач на камион“ и ја истакнал подготвеноста на секторот за патен транспорт да прифати иновации, сè додека обезбедува сигурно и одржливо функционирање на автономните возила

Технологиите за автоматизација и нивниот потенцијал за трансформација на бизнисот во товарниот транспорт беа разгледани на сесијата организирана од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ и Volvo на Европ-

ската конференција за поврзано и автоматско возење (EUCAD 2019), водечки настан за автоматизација во ЕУ. На седницата се собраа производители на камиони, владини претставници и истражувачки институти за решавање на прашањата како што се:

сопственост на податоци, регулација и потенцијалното последично влијание врз животната средина и работна сила. ИРУ го поздравил фокусот на иднината на професијата „возач на камион“ како централна точка за дискусија на настанот. Како што пишува во неодамна објавениот извештај на ИРУ, секторот се соочува со еден од најакутните недостатоци на професионални возачи во последните децении. Автоматизацијата нема да го реши проблемот, но има потенцијал фундаментално да ја промени природата на професијата, со што таа ќе биде попривлечна за помладите возачи, особено со отворањето можности кои бараат нови вештини. Во последната стратешка сесија на конференцијата, ИРУ ја истакнал подготвеноста на секторот за патен транспорт да прифати иновации, сè додека обезбедува сигурно и одржливо функционирање на автономните возила. Покрај тоа, ИРУ се залагаше за јасна рамка во однос на одговорноста и ги повика креаторите на политики да преземат акција за сопственост на податоците. Преку својата вклученост во различни иницијативи за автоматизација, како што е проектот ARCADE, њефинансиран од ЕУ, ИРУ се стреми секторот да ги разбере можностите што ги има автоматизацијата во однос на безбедноста, ефикасноста и влијанието врз животната средина. ARCADE беше главен спонзор на EUCAD 2019.

Дискусиите за безбедноста и технолошките иновации, како можност за бизнис за секторот за комерцијален транспорт, ќе продолжат на Форумот за логистика и иновации на ИРУ на 3 октомври, во Лондон.

ЕП го проби кор-сокакот на Пакетот за мобилност 1

НАПРЕДОК НА ПРАВИЛАТА ЗА ФУНКЦИОНИРАЊЕ НА ПАЗАРОТ НА ЕУ ЗА ПАТНИОТ СООБРАЌАЈ

Европскиот парламент ги одобрил клучните извештаи за функционирањето на пазарот за комерцијален патен сообраќај

Европскиот парламент (ЕП) успеа да го пробие кор-сокакот на Пакетот за мобилност 1 и ги одобрил клучните извештаи за функционирањето на пазарот за комерцијален патен сообраќај. Иако е далеку од совршен, заедничките компромиси овозможуваат дискусиите да се движат напред, така што ќе се одржат преговори за понатамошно усовршување



на предлозите. – Овој состав на Европскиот парламент, не дозволи претстојниот тим да почне повторно од почеток со разгледување на датотеките и тоа мора да се почитува – истакна во врска со ова прашање, Матијас Мец, кој ги води активностите на ИРУ во ЕУ.

– Позитивно е тоа што уште неколку години ќе се избегнува дополнителната неизвесност за национални решенија. Ставовите на ЕП не се стриктни и оставаат многу неодагворени прашања – рече Мец.

Мец додаде и дека ИРУ ќе се обедини со Европската комисија со цел да го забрза овој процес и нема да троши време за изнаоѓање правила приспособени на специфичната природа на туристичкиот сектор.

Поддршката на ЕП за возачите кои имаат право да го поминат својот редовен неделен одмор дома, на секои четири недели, е добредојдена. Сепак, помала флексибилност при намалени неделни одмори би била контрпродуктивна. И покрај тоа што ги почитува различните гледишта, ИРУ жали што амандманите кои ја нагласуваат важноста на безбедните паркинзи за камиони биле отфрлени. ИРУ ги повикува законодавците да обезбедат посилна поддршка за значително зголемување на бројот на безбедни паркинзи за камиони, долж мрежата на ЕУ. Секторот за европски патен транспорт се соочува со недостиг од професионални возачи со децении, при што 20 % од возачките позиции не се исполнети. Широката достапност на безбедни и удобни места за паркирање е најважна за обезбедување на соодветни работни услови за професионалните возачи. Тековните преговори за Пакетот за мобилност 1 не смеат да го игнорират тој факт.

Неодамнешното гласање го отвора патот за започнување на меѓуинституционалните преговори. ИРУ ќе продолжи да работи со законодавците на ЕУ за да најдат практични решенија, со фокус на спроведливоста и практичната примена на новите правила за комерцијални товарни и патнички транспортни оператори.

Нови ЕУ прописи

ЗАОБЛЕНИ НАМЕСТО КОЦКАСТИ КАБИНИ



Новите прописи ќе овозможат кабината на камионите да биде продолжена заради зголемување на прегледноста и подобрување на аеродинамиката

Европскиот парламент во последно време е многу активен кога се во прашање камионите. Една од одлуките што се однесуваат за нивната иднина се новите прописи кои ќе доведат до промена на обликот на кабините со цел зголемување на видливоста. Според нив, на производителите ќе им биде овозможено да ја продолжат кабината за 80 – 90 см, но само ако тој простор се искористи за наведеното зголемување на прегледноста на возачот. Се очекува дека со тоа ќе се зголеми безбедноста, односно ќе се намалат можностите за налетување на пешаците и велосипедистите. Иако тешките товарни возила сочинуваат само околу 2 % од возилата на патиштата, тие учествуваат во 15 % од несреќите со смрт-

ни последици. Според статистиката, секоја година, во Европа, во несреќи во кои учествуваат камиони, смртно страдаат 4.000 луѓе, од кои околу илјада се токму пешаци и велосипедисти.

Промените во дизајнот на кабината, истовремено, ќе можат да се искористат и за подобрување на аеродинамиката што ќе придонесе за помала потрошувачка на гориво и почисти издувни гасови. Тие ќе бидат овозможени по 1 септември идната година, иако засега ниту еден производител нема најавено кога би излегол со сериски камион со нов изглед. Концепти сепак постојат, и тоа многу – овој на сликата е од 2012 година.

Појаснување од ЕК

„Обврска на возачите е да го обележат времето за почеток на одморање на автопатиштата во Словенија“

Службите на Европската комисија ја појаснуваат обврската на возачите да го обележат времето за почеток на одморање на автопатиштата во Словенија:

1. Словенечкиот закон не го ограничува времето за паркирање на паркинзи, кое е под неделниот минимален одмор од 45 часа. Членот 5.5 (6) на тој закон предвидува дека дозволеното време за паркирање е двојно помало од легалното време за одмор. Словенечките власти потврдиле дека максималното време за паркирање може да биде 90 часа.

2. Обврската на хартија да се означат времето за почеток и крај на паркирање, служи за контрола на временскиот период што го поминува возилото на паркингот. Тоа се врши аналогно на сините дискови во градовите.

Возачот мора да значи само почеток на времето на паркирање (време и датум).

3. Немањето такво обележување на хартија е казниво. Казната за возачот е 1.000 €, за правното лице – 4.000 € и за одговорното лице во правното лице – 1.000 €. Според словенечкиот закон за прекршоци, сторителот може да плати само половина од износот на паричната казна доколку ја плати во рок од 8 (осум) дена по правосилноста на одлуката, така што казните всушност, се преполовуваат. Бидејќи ова е национално правило за ограничување на времето за паркирање, кое не води кон нарушување на правото на ЕУ, словенечките власти нема да ги оспорот казните поврзани со овој закон.

Историски момент во патниот сообраќај

РЕАЛИЗИРАН ПРВИОТ КИНЕСКО-РУСКИ ТИР-ТРАНСПОРТ



Овој прв кинеско-руски транспорт со ТИР, од Тијанџин во Кина, до Твер во Русија, го спроведе московскиот транспортен оператор „Д-Транс“ и тој траеше вкупно 12 дена, а помина 9.300 километри

Првиот транспорт со ТИР, од внатрешноста на Кина до Русија, што го спроведе московскиот транспортен оператор „Д-Транс“, член на АСМАП, Руската асоцијација на меѓународни патни превозници, прис-

тигна на одредиштето, обележувајќи ја трговската пресвртница меѓу двете земји. Притоа, целокупниот патен транспорт со ТИР од Тијанџин во Кина, до Твер во Русија, траеше вкупно 12 дена и помина 9.300 километри.

Оваа историска пресвртница доаѓа со потпишувањето на новиот меѓународен договор за патен транспорт помеѓу кинеските и руските власти, кои имаат за цел да ги отстранат ограничувањата на товарните патишта и да го олеснат пристапот до териториите на двете земји. Транспортните оператори сега можат слободно да избираат рути меѓу Кина и Русија, во согласност со потребите на пазарот и истовремено, лесно да превезуваат стоки без претовар на границата меѓу Кина и Русија, со што се зголемува ефикасноста, се снижуваат транспортните и други трошоци и се намалува времето на патување. Според експертите, транспортот на стоки по пат со ТИР, ќе биде во просек три и пол пати побрз во споредба со поморскиот и еден и пол пат побрз во споредба со железничкиот сообраќај. Со оглед на тоа што следувааше отворање на уште четири дополнителни гранични премини за ТИР во Кина, овој прв превоз од ваков вид ги прикажува економските и останатите придобивки како за Кина и Русија, така и за земјите по должината на патот помеѓу овие две држави со големи територии.

М. Д.



Дигиталните решенија за транспортниот свет како мотор на развојот



ТИМОСОМ РАСТЕ ДВОЦИФРЕНО И ДОСТИГНА НОВИ ВИСОЧИНИ

Бројот на корисници на Smart Logistics System, на операторот ТИМОСОМ, е зголемен на повеќе од 130.000 во споредба со претходната 2017 година кога беше 127.000

ТИМОСОМ, водечката европска ИТ-компанија за логистика, останува на курсот за раст. Минатата година, операторот на Smart Logistics System забележа поголемо движење на својата транспортна берза. Најголемиот скок во 2018 година, од страна на агилната ИТ-компанија беше направен со апликациите за дигитализација на управувањето во логистиката. Притоа, бројот на корисници кои своите транспортни потреби ги спроведуваат дигитално преку ИТ-системот е зголемен на повеќе од 130.000 во споредба со претходната година (во 2017 год. беше 127.000). Обртот се зголеми за цели десет проценти во 2018 година и порасна за 6,7 милиони евра или вкупно 74,6 милиони евра. Денес ИТ-фирмата брои околу 43.000 клиенти (во 2017 год. броеше 40.000). – Трансформацијата од транспортна до

системска платформа носи плодови – коментира Гунар Гбурек, портпаролот на ТИМОСОМ за резултатите од неодамна објавениот годишен биланс на состојбата. – Денес, нашите клиенти, односно клиентите на ТИМОСОМ, ќе најдат сè што им е потребно за дигитално поврзување на партнерите и процесите во логистиката – додава Гбурек. Бројот на транспортни налози дигитално управувани од страна на клиентите на ТИМОСОМ преку апликацијата TC Transport Order се зголеми петкратно, на 60.869 налози од почетокот во 2017 година (во 2017 год. имаше 12.900 транспортни налози). Апликацијата на корисниците им овозможува да управуваат со нивните административни процеси со сите вклучени актери – од барање за транспорт и доделување на налог до фактурирање – преку единствен систем

без менување на медиумите. Исто така, многу беа користени и апликациите за оптимизација на релациите или за актуелна локација на возилата, при што беа пресметани 32,7 милиони релации, а беа следени 133.295 TMB. И транспортната берза, камен-темелникот на компанијата, основана во 1997 година, покажа уште поголемо движење во изминатата година. Така, бројот на понуди на утовари и утоварен простор се зголеми на вкупно 93,9 милиони (во претходната година 90,7 милиони). Ново нешто се дополнителните телематички интерфејси. Во меѓувреме, на ТИМОСОМ има 245 оператори за телематика, додека во 2017 година имало 230. Со 508 вработени (во 2017 имало 460) од 30 земји, нов рекорд беше постигнат и кај вкупниот број на вработени во компанијата.

Пред почетокот на главната патувачка сезона – со потсетување



ВО СООБРАЌАЈОТ НЕМА МЕСТО ЗА НЕИСПРАВНИ И НЕРЕГИСТРИРАНИ ВОЗИЛА!

Од РСБСП укажуваат и предупредуваат дека безбедноста во сообраќајот во голема мера зависи од исправноста на возилото и неретко, токму тоа е причина за сообраќајни незгоди со тешки и фатални последици

Пролетта и раздвиженоста што ја носи таа, која беше евидентна по улиците и патиштата низ државава и за Велигденските празници на крајот на април, а која ја најави и главната патувачка сезона годинава, и овојпат не принудува да се потсетиме на едно од најбитните сообраќајни правила: на патиштата нема место за неисправни и нерегистрирани возила! Безбедноста во сообраќајот во голема мера зависи од исправноста на возилото и неретко, токму тоа е причината за сообраќајните незгоди со тешки и фатални последици. Како што посочуваат од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП), и покрај тоа, одредена група возачи ги користи возилата и активно учествува во сообраќајот, избегнувајќи или „заборавајќи“ на задолжителниот технички преглед, на редовниот сервис, како и на осигурувањето и регистрацијата на возилото. Ваквиот однос кон возилото и воопшто кон безбедноста во сообраќајот е неодговорен и опасен. Како што истакнуваат од РСБСП, точните мотиви за ваквиот начин на однесување тешко се откриваат, но сигурно е дека станува збор за неодговорни возачи кои го потценуваат и ризикот и последиците од евентуална сообраќајна незгода, па и покрај тоа што забележува-

ат дека на нивното возило има одредени неправилности или одреден негов систем не функционира, сепак, се одлучуваат да се вклучат во сообраќајот и притоа да ја загорзат и својата и безбедноста на сите негови учесници.

– Неразумност, себичност, желба да се заштедат финансиски средства на сметка на сите ризици и закани за безбедноста во сообраќајот, непромисленост... Како и да се објасни оваа појава, нема да се погреша – велат од РСБСП и предупредуваат дека треба да се земе предвид фактот за големината на санкциите за учество во сообраќајот со нерегистрирано возило и за

последите и загубите ако се учествува во сообраќајна незгода со неисправно, нерегистрирано и неосигурано возило. Ако тоа се има предвид, тогаш може да се заклучи дека учеството во сообраќајот со неисправно и нерегистрирано возило е опасно, ризично, неисплатливо и ниту еден изговор не е доволно добар како оправдување за таквата постапка. Напротив, сите се празни и неиздржани, а тоа ќе го разбере секој возач – пред или по трагедијата што може да ја предизвика со таквиот неодговорен однос.

Од РСБСП наведуваат и дека бројот на возила во државава е во постојан пораст и тој веќе надминува 550.000 возила. Поголем број возила значи зголемен интензитет на сообраќајот, а со тоа и на потенцијалниот ризик од сообраќајни незгоди. За жал, паралелно со зголемувањето на бројот на возила, расте и бројот на нерегистрирани, технички неисправни и неосигурани возила, кои активно учествуваат во сообраќајот. Според проценките на осигурителните компании во земјава, нивниот број изнесува околу 40.000 и тие претставуваат закана за безбедното одвивање на сообраќајот.



Затоа, од РСБСП укажуваат и по којзнае кој пат повторуваат дека за учество во сообраќајот на патиштата, возилата задолжително треба да бидат регистрирани, да имаат важечка сообраќајна дозвола или потврда за пробно возење и треба да бидат означени со пропишани регистарски таблички. Непочитувањето на оваа законска одредба се санкционира со парична казна од 500 евра во денарска противвредност, а полицискиот службеник ќе го исклучи од сообраќај возилото: што не е регистрирано, за кое не е продолжен рокот на важност на сообраќајната дозвола, за кое е утврдена техничка неисправност и за кое нема пропишани регистарски таблички.

Ј.С.Б.



Наспроти малиот, речиси симболичен удел во вкупниот обем

МОТОРИСТИТЕ СЕ НАЈЗАГРОЗЕНИ И НАЈНЕБЕЗБЕДНИ УЧЕСНИЦИ ВО СООБРАЌАЈОТ



Во просек, годишно, околу 15 мотористи го губат животот во сообраќајни незгоди по нашите патишта

Со повеќе од 10 % од жртвите во сообраќајни незгоди, а наспроти незначителниот, речиси симболичен удел од само околу 0,5 % во вкупниот патен сообраќај кај нас, мотористите, несомнено, се негови најзагрозени и најнебезбедни учесници. Оттука, може да се заклучи дека тие се ранлива категорија, директно изложена на опасностите

што постојано демнат во сообраќајот и кај која ризикот за здобивање со смртоносни повреди е исклучително висок зашто во просек околу 15 мотористи годишно го губат животот во сообраќајни незгоди. Поради тоа, а бидејќи сезоната за мотористите е на самиот почеток, РСБСП се обрати со апел и совети до нив да внимаваат и да ги почитуваат сообраќајните правила.

Притоа, оттаму напоменуваат дека законските прописи предвидуваат обврска за задолжително користење заштитен шлем (кацига), како за возачот, така и за сопатникот, а непочитувањето на оваа одредба предвидува санкција од 50 евра во денарска противвредност, потсетувајќи дека користењето заштитна кацига го намалува ризикот од здобивање со смртоносни повреди на главата и во исто време, овозможува безбедно да се управува со мотоциклот. РСБСП наведува и дека е неопходно користење на останатата опрема, како: заштитна јакна, облека, елече и други додатоци: чизми, наочари, кожени панталони, ракавици итн., иако нивното користење не е задолжително според Законот за безбедност во патиот сообраќај. Во исто време, се апелира и на почитувањето на сообраќајните правила и прописи за: брзината на движење, за користењето на трепкачите и на двете сопирачки, за одржувањето на растојание, за избегнувањето на „мртвите агли“, за носењето рефлектирачки елемент, за движењето во група (еден зад друг), како и другите правила предвидени со Законот за безбедност во сообраќајот на патиштата. РСБСП потсетува и дека во овој период од годината, особено е важно одржувањето на мотоциклот, а до останатите учесници во сообраќајот апелира да внимаваат на мотористите и да ги почитуваат како рамноправни учесници во сообраќајот.

Б.С.

Обука на пожарникарите за поефикасно справување при сообраќајни несреќи

Дирекцијата за заштита и спасување, неодамна, со посредство на Холандската амбасада во Скопје, организираше дводневна обука на пожарникарите од територијалните противпожарни единици во државата, за користење на хидрауличен алат за спасување при сообраќајни незгоди. Обуката се одржа во просториите на Противпожарната бригада на Град Скопје во Автокоманда, а со неа се подигнува готовноста на тимовите за брз одговор во Дирекцијата за заштита и спасување и се очекува поефикасно справување со кризните ситуации, како што беше онаа со големата сообраќајна несреќа кај селото Ласкарци. Оваа обука ја извршија овластени лица од компанијата ХОЛМАТРО од Холандија, а на неа учествуваа 59 пожарникари од ТПП Бригада на Скопје и ТППЕ Тетово, Прилеп, Гевгелија, Струмица, Кичево, Битола, Куманово, Велес, Кавадарци, Охрид, Кочани, Штип и Гостивар. Поздравувајќи ги присутните учесници, директорот на Дирекцијата за заштита и спасување, Аднан Џафероски и командантот на ПП бригадата на Град Скопје најавија промени во системот на организацијата, поставеноста, структурата и законската регулатива во областа на заштитата и спасувањето, коишто во иднина ќе придонесат за подобро справување со кризни моменти како оној со сообраќајката кај Ласкарци. Истовремено, државата ќе се насочи и кон поинтензивна обука и доедукација на вработените во ПП-службите, како и кон обнова на нивниот возен парк, чија просечна старост, на пример, кај скопските пожарникарски возила е 29 години.



DAF за градежниците

МНОГУ ОСКИ ЗА ТЕШКИ ТОВАРИ



За да им излезе во пресрет на градежниците, DAF значително ја прошири својата гама во овој сектор

Барањата на градежниците се специфични и одредени со тешките услови за работа. Камиионите возат по неуреден терен и мора да ги издржат сите предизвици со кои ќе се соочат (од долгата и непрекината работа до товарот што не се мери). Поради тоа, имаат поинакви конструктивни решенија кои по правило вклучуваат поробусни компоненти и повеќе оски. Оваа формула ја примени и DAF, кој значително ја прошири својата понуда во овој сектор.



Холандската компанија развива и произведува сопствени оски уште од 1958 година. Долгото искуство прави тие совршено да бидат приспособени на шасиите и конфигурациите во понудата. Така покрај веќе постојните со носивост 7,5 и 9 тони, DAF од сега нуди и нова предна оска со носивост од 10 тони и параболични пружини. За неа, посебен интерес ќе покажат оние кои имаат потреба од вградување дигалка непосредно зад кабината на камионот. Нова е и при-

дружната неуправувачка оска со носивост од 7,5 тони која има лиено кукиште, поголема крутост и помала тежина за 10 kg во однос на претходната, но и статичка носивост поголема за 25 %. Подобрени се и задните оски кои се достапни со вкупно 10 различни преносни односи (од 3,46:1 до 7,21:1) и имаат сервисен интервал од 450.000 km. Овие компоненти му овозможува на DAF значително проширување на градежничката понуда со нови конфигурации. Најзна-



чајниот новитет, барем според габаритите и тежината, е моделот CF 10x4 со носивост од 30 тони. Има две управливи предни оски со носивост од по 10 тони, хидраулички водена придружна оска и две задни погонски оски. Друг интересен новитет е XF FTM 8x4 влекачот, кој има три задни оски и е наменет за превоз на големи и тешки товари. Подготвени се и нови изведби на малку полесните камиони и влекачи од сериите CF и LF, кои се достапни со 2, 3 или 4 оски и

различни конфигурации приспособени на сечии потреби.

За сите нив, во согласност со задачите, се нуди и широк избор на погонски агрегати. Најбарани се најсилните Paccar MX-11 и MX-13 мотори, со работна зафатнина од 10,8 и 12,9 литри и моќност меѓу 300 и 530 коњски сили. Значајно за нив е што можат максималниот вртежен момент да го испорачаат при помалку од 1.000 вртежи во минута. Доаѓаат во комбинации со новата генерација автоматизирани TraXon менувачи со 12 и 16 степени на пренос. За полесните работи и помалите камиони на располагање се помалиот PX-7 и 4-цилиндричните PX-5 и PX-4 агрегати, достапни со мануелни, автоматизирани и автоматски менувачи со 5, 6, 9 или 12 степени на пренос. На камионите во градежниот сектор чести се надградбите за кои е потребен погон. DAF во својата понуда има различни варијанти на PTO (Power Take Off) разделниците, меѓу кои најголемиот може да испорача дури 1.000 Nm вртежен момент.

Со ваква понуда DAF сосема сигурно дополнително ќе го засили своето присуство на конкурентниот пазар. Со рекордни 67.000 единици и 16,6 % учество во тешката класа, лани, компанијата стана втор по големина камионски производител во Европа. Плановите предвидуваат натамошен раст, особено во секторите со високи потенцијали, како што е градежништвото.

Unimog

НЕПРИКОСНОВЕН СИМБОЛ ЗА УНИВЕРЗАЛНОСТА



Како енциклопедиски пример за универзално возило, германскиот Unimog навлезе во осмата деценија

Unimog настана во поствоените години како одговор на потребите на разрушената земја за една машина која може да работи сè. Ознаката е скратеница од германски за универзален моторен апарат и најдобро го опишува. Првобитно беше замислен како вид трактор со еднакви тркала и кабина како на камионче. Неговиот креатор, инженерот Алберт Фридрих, го виде примарно како земјоделска машина, заради што и тркалата му се раздалечени точно колку растојанието меѓу два реда насад од компири. Можеше да ора, жнее и да го носи родот од нивите до трпезите. Но, не случајно, неговото име го содржеше зборот „универзален“ и не требаше да помине многу време за да се осознаат мултиталентите на ова возило. Голема корист од него имаше и во градежништвото, спасувачките служби и секаде каде што обичен камион не можеше да одговори на потребите. Затоа, освен на секаков терен, можеше да вози и по железнички шини. Приказната на вистинско ниво ја издигна Daimler, кој во 1951 година го презеде



производство на Unimog. Новите перспективи кои се отворија пред него, го направија легенда која сè уште живее. Голема заслуга за тоа имаа брилијантните технички решенија. Првите повоени возила имаа мотор со 25

коњски сили и максимална брзина од 50 километри на час. Погонот на сите тркала беше дополнет со блокирачки диференцијали на двете оски. На крутата шасија беше монтирана кабина со платнен покрив и две седишта, а можеше да носи еден тон. Вистинската универзалност му ја даваа приклучоците за разни орудија кои ги имаше три: напред, на средина и назад. Тоа овозможи, за кратко време, да се појават бројни додатоци, со кои Unimog можеше да работи буквално сè. Измените и техничкиот прогрес како константен негов придружник придонесоа низ децениите да се појават триесетина различни модели. Од нив се продадени околу 400.000 примероци. Можеби оваа бројка изгледа мала со оглед на временската дистанца, но за тоа има две причини. Првата е дека Unimog е сè само не евтин ни како возило, ни со додатоците за него. Втората е дека практично е неуништулив – широм светот во голем број и во најтешки услови се користат возила кои се постари и од самите возачи.

За Unimog на располагање се преку четири илјади различни приклучни уреди. За него може да зборуваме до утре и повторно нема



да кажеме ни половина процент од тоа што сè може. Затоа ќе додадеме само уште дека неговиот управувач со инструментите и педалите, за 30 секунди може да се премести од левата на десната страна или обратно.

Hyundai

КОРЕЈСКИ ПОГЛЕД КОН ИДНИНАТА



Hyundai најавува пресвртница во лидерството во технологиите

Во Европа сосема непознати, камионите на Hyundai на домашниот и воопшто на сите пазари каде што се извезуваат, важат за издржливи, но не и напредни. Сепак, овој епитет кој ексклузивно се врзува за европските производители, наскоро би можел да помине во рацете на Корејците. Дека посакуваат тоа да се случи тие покажаа со два свои проекти кои навистина заслужуваат да се наречат напредни. Првиот е експериментален камион со погон на горивни ќелии кој ќе биде претставен годинава. Едноставниот, но препознатлив ди-

зајн треба да го издвои од останатите комерцијални возила на Hyundai. Предната маска која низ геометриски облици го симболизира водородот му дава моќен изглед, а затворените страни долж каросеријата го визуализираат неговиот динамичен карактер. Иновациите што ги подготвува Hyundai не се само во погонската механика – компанијата се вклучи и во автономната трка со својот самовозечки камион. Означен како Xcient, тој веќе ги демонстрираше своите можности кои значително ќе придонесат за технолошкиот напредок на овој производи-



тел. Успешно поминувајќи 40 километри на еден корејски автопат, овој влекач кој има дозволена тежина од 40 тони може да управува, забрзува и забавува, па дури и целосно да застане без човечка помош. Возачот кој мора да биде присутен во кабината, во кое било време може да ја преземе контролата над возилото. Навигацијата е овозможена и низ тунелите што е проблем кај ваквите возила. Освен веќе добро познатите системи за следење на сообраќајот со помош на радар и камери, камионот заради својата природа е опремен и со дополнителни сензори оптимизирани за тешки товари кои ги следат аголот на полуприколката при свртување и ситуацијата зад неа. Можностите за вклучување на овие технологии во реалниот сообраќај засега сè уште се лимитирани. Според предвидувањата, одржувајќи најефикасна брзина и возење без замор на возачот, автономните камиони ќе ги намалат трошоците и времето за транспорт дури и за една третина.



Iveco Daily

НОВ ИЗГЛЕД И МАКСИМАЛНА БЕЗБЕДНОСТ

Iveco во обновениот Daily за моделската 2019 година ги вгради сите, денес познати, безбедносни системи, а сето тоа го спакува во нов поатрактивен изглед



Новиот Daily остана препознатлив по дизајнот, кој веќе стана дел од неговиот идентитет. Познатата маска сега е поголема, а дополнителна атрактивност му даваат и новите ЛЕД-светла. Браникот е од три дела што значително ќе ги олесни и поевтини евентуалните поправки. Најголема новост е електричниот сервоуправувач кој беше неопходен за да можат да се вградат сите системи за активна безбедност, а и потрошувачката ќе биде нешто помала. Од електрониката, за безбедноста значително ќе придонесе системот за задржување на

коловозната лента со активно водење со кој Daily практично сам вози. Овде е и помошта при удари на страничен ветер и адаптивниот темпомат кој овозможува возење без напор во сообраќај со застои, кога возилото само ја следи колоната што се движи бавно. При паркирање, електричната рачна сопирачка, сама се активира. Во внатрешноста се забележуваат новиот помал управувач, бројните прекинувачи и дотераната инструмент-табла. На средината е големиот повеќенаменски екран кој служи освен за навигација или прикажување на сликата од задната камера, и за број-

ни функции за менаџирање со флотата кои Iveco им ги нуди на своите купувачи. Како и порано, Daily се нуди со 2,3 литарски мотори со 116, 136 и 156 KS и со поголемите 3-литарски со 160, 180 и 210 KS. Постои и верзија со погон на природен гас со 136 KS. За различни примени на располагање е во многу конфигурации како: фургон, камионет со отворен или затворен товарен дел, минибус, кипер... Во зависност од варијантата, има максимална дозволена носивост меѓу 3,5 и 7 тони и зафатнина на товарниот простор од 9 до 18 m³. За обновениот Daily, на Iveco му беа потребни 3 години, повеќе од 900.000 инженерски часа работа, 800 виртуелни и физички тестови, а беа подготвени и 200 прототипови кои поминаа 3,5 милиони тест-километри. Потрошувачката и трошоците за одржување се намалени за 10 %, а сервисните интервали се продолжени на 60.000 km.



Технолошкиот напредок на овој производител. Успешно поминувајќи 40 километри на еден корејски автопат, овој влекач кој има дозволена тежина од 40 тони може да управува, забрзува и забавува, па дури и целосно да застане без човечка помош. Возачот кој мора да биде присутен во кабината, во кое било време може да ја преземе контролата над возилото. Навигацијата е овозможена и низ тунелите што е проблем кај ваквите возила. Освен веќе добро познатите системи за следење на сообраќајот со помош на радар и камери, камионот заради својата природа е опремен и со дополнителни сензори оптимизирани за тешки товари кои ги следат аголот на полуприколката при свртување и ситуацијата зад неа. Можностите за вклучување на овие технологии во реалниот сообраќај засега сè уште се лимитирани. Според предвидувањата, одржувајќи најефикасна брзина и возење без замор на возачот, автономните камиони ќе ги намалат трошоците и времето за транспорт дури и за една третина.





КИНЕЗИ ГО ПРЕЗЕДОА IKARBUS

Најголемиот производител на автобуси во Југоисточна Европа, премина во кинески раце. Компанијата Lanzhou Guangdong New Energy Automobile ги исполни условите и стана мнозински сопственик и стратешки партнер на Ikarbus. Според министерството за стопанство на Србија, таа ги плати

долговите на земунскиот производител на автобуси во висина од 9,5 милиони евра, за што доби 51 % од акциите. Државата и понатаму останува во Ikarbus, со 26 % сопственост. Кинезите истовремено, дадоа гаранција дека производството на автобуси ќе продолжи, а освен постојните дизел-модели ќе бидат воведени и електрични. Се

споменува и дека нивните амбиции се поголеми – во игра е земјиште во околината на Лозница каде што би се градела фабрика за батерии, како и купување на белградското пристаниште преку кое би се вршел извозот на автобуси во земјите од Централна и од Западна Европа, но и во светот. Сите автобуси и понатаму ќе ги носат ознаките на Ikarbus.

Првиот автобус во Ikarbus, тогашен Ikarus, е произведен во 1954 година, по лиценца на австрискиот Saurer. Досега таму се направени повеќе од 20.000 автобуси. Во моментот во оваа фабрика работат едвај 120 луѓе.

BYD K12 A

НАЈГОЛЕМ ВО СВЕТОТ

Кинескиот BYD го претстави најголемиот електричен автобус во светот

Со намера да ги електрифицира популарните системи за брз транспорт на патници, кинескиот производител BYD го лансираше електричниот автобус K12A, кој со својата должина од 27 метри е најголем во светот. Заради двозглобната конструкција изгледа како гигантска гасеница, но тоа му овозможува да има погон на две оски, кој во зависност од условите на патот може да се исклучи. Спецификациите за електромоторите и батериите не се објавени, но е нагласено дека тие му овозможуваат максимална брзина од 70 km/h и автономија од скоро 300 km. Може да собере 250 луѓе, бројка за која е заслужна алуминиумската конструкција со која е намалена тежината. BYD K12 A првите свои километри ќе ги помине во Колумбија.



За помалку несреќи

ЕУ ВОВЕДУВА ОГРАНИЧУВАЧИ НА БРЗИНАТА



Коњските сили ја загубија битката со администрацијата

Веќе е сосема извесно дека сите нови автомобили од 2022 година ќе мора да имаат ограничувачи на максималната брзина. Начелниот договор на европските институции задолжени за безбедност е постигнат, по што треба да биде разгледан и одобрен од страна на Европскиот парламент. По тоа, новите безбедносни технологии и официјално ќе станат задолжителни. Листата е подолга, а на неа меѓу другото се и црните кутии кои ќе го бележат работењето на возилото во итни случаи, но и уредите за алкотест кои нема да дозволат стартување на моторот. Најзначајно сепак, е воведувањето на системите за автоматско запирање и споменатите ограничувачи на брзината. Тие ќе бидат задолжителни за сите типови возила – од патнички автомобили до камиони. Ќе функционираат со помош на ГПС-лоцирање и камери кои ќе ги препознаваат сообраќајните знаци. Овој систем треба да дозволи привремено побрзо возење од дозволеното, а ќе може и целосно да се исклучи.

– Воведувањето на новите безбедносни технологии треба да ги намали повредите и смртните случаи при сообраќајните несреќи.

Електричните возила пред нови предизвици

СЕ ВМЕША И AMNESTY INTERNATIONAL

Во моментите кога Европа е пред првиот бран на масовна електрификација, автоиндустријата се соочува со нови проблеми



Во последно време актуелното прашање за зависноста на производителите на електричните возила од азиските производители на батерии, добива нови димензии. Производствените капацитети за батерии, во Европа се недовол-

ни, а за да се создадат нови за целиот циклус ќе треба да поминат четири до пет години. Производителите на возила тоа време го немаат, така што решението мора да го бараат кај постојните набавувачи кои се главно од Јужна Кореја и Кина. Загриженоста за ова, доаѓа оттаму што во моментот батериите чинат околу 40 % од цената на електричните возила што значи дека добар дел од вредноста на автомобилите ќе се прелее во Азија. Проблем во батериите гледа и Amnesty International, од каде што предупредуваат дека тие директно се поврзани со кршењето на човековите права. Таа јавно ги повика сите производители на компоненти и возила да ги објават податоците за тоа од каде се набавуваат репроматеријалите за батериите што некои веќе го сторија. Електричните автомобили ќе имаат важна улога во

решавањето на климатските кризи заради што се потребни навремени промени во начинот на производството на нивните батерии, заклучуваат од Amnesty International. Дополнително на ова, тие посочуваат и на еколошките ризици бидејќи земјите каде што се одвива тоа како извор на електрична енергија, главно користат јаглен и други загадувачки горива. Според нив, потребно е да се вложат дополнителни напори во секоја фаза на производствениот циклус на батерии и на електрични возила, за решенијата за иднината да не бидат засновани на неправдите од минатото.

– Amnesty International тврди дека во некои земји минералите потребни за производство на батерии за возилата се вадат на неетички начин, односно со користење на детска работна сила.

Издувни гасови

МАНИПУЛАЦИЈА, АМА НЕ ТАКВА КАКВА ШТО ПОМИСЛИВТЕ

Не е никаква тајна дека се манипулира со тестовите за количините штетни материи во издувните гасови

Сепак, неодамнешниот извештај на една бриселска организација за заштита на околината ги изненади сите бидејќи беше откриено дека производителите на возила прикажуваат поголеми емисии јаглерод диоксид од реалните. Имено, тие при тестирањата намерно исклучувале некои функции на моторот кои влијаат на еколошките параметри, како што е на пример старт-стоп системот. Причина за оваа навидум нелогична работа е да се прикаже поголем напредок во иднина. Заради тоа новата тест-процедура, само неколку месеци по нејзиното воведување, доживеа промени. Така сега при хомологирањето на декларираните вредности за потрошувачката и емисиите, задолжително треба да се активираат сите вградени технологии. Освен тоа, различни верзии на еден ист модел треба да се тестираат на идентичен начин, на пример со одбирањето нормален или еко, а не спортски режим на работа. Реагираше и европската асоцијација на производители на возила која го поздрави заострувањето на правилата за тестирање, на тој начин признавајќи индиректно дека во сето ова има вистина.



– Според анализите, со преоѓањето на новиот систем на тестирање емисиите на јаглерод диоксид кај возилата се имаат зголемено меѓу 1 и 81 отсто.

Половни автомобили

КУПУВАТЕ ЛИ ПАМЕТНО?

Кои модели најмногу губат на вредноста?

Купувањето автомобил секогаш е уживање и во тој момент никој не се оптоварува со негативни економски математики. Најновите истражувања, сепак покажуваат дека во првите пет години автомобилите во просек губат дури 52 отсто од својата вредност. Секако, разликите се големи во зависност од марката, моделот, класата и моторот, кои се главните параметри што ја диктираат цената на половните возила. Влијание имаат и предрасудите и одржувањето, а изненадувачки е колку малку поминатата километража и опременоста на возилото се ценат.

Генерално гледано, својата цена најдобро ја држат германските возила. Во предност



се премиум-марките: Mercedes, Audi, BMW, Porsche и секако Volkswagen. По нив, купувачите најмногу ја вреднуваат јапонската Toyota, а спротивно на врежаното уверу-

вање, релативно добро се држат и Французите. Зад нив се производителите од Јужна Кореја, додека купувачите најмалку доверба имаат во половните возила од Италија и Америка. Кога е во прашање класата, цената најмногу им паѓа на луксузните автомобили – тие во просек губат цели 61 % од вредноста во првите пет години. Логично, најдобро се држат најбараните возила – малите градски автомобили, а следуваат компактните и средната класа. Својата вредност одлично ја чуваат и спортско-корисните модели, што е и очекувано со оглед на нивната популарност во последниве години. Интересно е и што вредноста на електричните автомобили брзо паѓа – во просек за 53 отсто во првите пет години.

– Класичните автомобили во првите пет години во просек губат 52 отсто од својата вредност.

Toyota

БЕСПЛАТНИ ПАТЕНТИ ЗА ХИБРИДНИТЕ ТЕХНОЛОГИИ



Дали знаевте дека Toyota има дури 24.000 патенти поврзани со хибридните технологии?

Сите тие вклучително и новите чие регистрирање е во процедура, ќе бидат бесплатно достапни за секој што е заинтересиран, а бесплатна ќе биде и техничката поддршка за оние што своите електрифицирани возила ќе ги втемелат на нивните технологии. Со ова јапонскиот производител му овозможува на индустрискиот свет побрзо да се електрифицира и да направи голем исчекор кон возилата со нулти-емисии. Во моментов, автомобилската индустрија е драстично раслоена на ова поле. Едни, како Toyota, се далеку напред. Други, имаат искуства, но се мачат со големите трошоци потребни за развој и за технологиите за помасовно производство. Трети, од истите причини, се сосема исклучени од овој процес од кој зависи каков воздух ќе дишеме во иднина. Политичкиот притисок во облик на нови норми за издувните гасови не секогаш е целосно делотворен бидејќи заострувањето на прописите може да ги исфрли од игра оние што немаат доволно ресурси да се подготват за нив.

– Бесплатните патенти на Toyota се однесуваат на сите хибридни технологии – моторите, батериите, контролните единици и сè што е поврзано со тоа, а ќе важат до 2030 година.

Fiat Chrysler се договори со Tesla

ФИКТИВНО ПАРТНЕРСТВО ЗА ПОМАЛИ КАЗНИ



Во пресрет на високите казни за пречекорување на емисиите на јаглерод диоксид, производителите на автомобили се снаоѓаат на разни начини

Fiat Chrysler ќе плати стотици милиони евра на Tesla за да ги вклучи неговите модели во сопствената гама со цел да се намалат просечните емисии во издувните гасови. Точната сума не е објавена, а вклучувањето на возилата на Tesla во производствената програма на Fiat Chrysler ќе биде само фиктивно и двете компании и понатаму ќе дејствуваат целосно независно. Овој договор е постигнат како превентива да се избегнат високите казни за пречекорување на емисиите на јаглерод диоксид кои во Европа ќе стапат

во сила во 2021 година. Тој не предвидува никаква соработка или евентуално делење на технологиите. Ваквите тргувања со еколошките лимити не се новост во индустријата. Во нив, законодавците не гледаат ништо лошо бидејќи сметаат дека на тој начин еколошки освестените компании се наградуваат со екстраприходи за своите напори за помали емисии, кои кај автомобилите е предвидено да се намалат на просечни 95 грама јаглерод диоксид на километар. Секој грам над лимитот, повлекува големи казни, кои

можат да се искачат до неколку милијарди евра. Во недостиг од хибридни и електрични возила во својата програма, тоа го натера Fiat Chrysler интензивно да бара партнер за заеднички административен настап на пазарот.

за заеднички административен настап на пазарот.

– Фиктивното здружување со Tesla драстично ќе ја намали просечната емисија на Fiat Chrysler, а со тоа и евентуалните казни.

ГРЦИЈА – Ограничувања за товарни возила со носивост над 1,5 т



Забрана

Период	Ден	Област
8 и 22 март 9, 12 и 13 август 25 октомври 20, 24, 27 и 31 декември 2019 3 јануари 2020.		Автопатот А8 (Атина – Патра) во насока на Патра помеѓу Елефси на патарина (км 26 + 500) и Рио патарина станица (км199 + 660);
	Од 16:00 до 21:00 ч. 25 април, од 15:00 до 22:00 ч. 26 април, од 6:00 до 16:00 ч.	– Автопатот А1 (Атина – Солун – Евзони) во насока на Солун помеѓу спојот на Агиос Стефанос (Крионери) (км 27 + 960) и раскрсница Бралос (км 203 + 065), од крстосницата Родица (Ламија) (км 212 + 625) до раскрсницата Фтиотидос (км 242 + 479) и од Макрихори (км 374 + 219) до раскрсница Лептокарија (км 410 + 359)
	14 јуни, од 16:00 до 22:00 ч.	– Солун – автопат Неа Мудања, во насока на Неа Мудања помеѓу Терми мост и км 34,
	14 август, од 16:00 до 23:00 ч.	– Автопат А11 (Шиматари – Халкида) во насока на Халкида помеѓу пресекот со автопатот А1 (км 65 + 820) и Халкида мост (км 12 + 300),
	9, 23 и 24 март/15 јуни/10 и 11 август/26 и 27 октомври/21 и 28 декември 2019/4 – 5 јануари 2020 од 8:00 до 13:00 ч.	– Солун – Кавала автопатот во насока на Кавала меѓу км11 (11 + 340) и раскрсница Леон Амфиполи (км 97 + 550).
		– Автопат А5 во насока на Јанина помеѓу Мостот „Шарилаос Трикуполис“ (км 0 + 000) и крајот на Јонскиот пат (км 200 + 991)

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

Забрана

Период	Област
на 11 март 2019/25 март 2019/1 мај 2019/28 октомври 2019/26 декември 2019/1 јануари 2020/6 и 7 јануари 2020 година од 15:00 до 21:00 часот 29 април 2019 година од 12:00 до 22:00 часот 17 јуни 2019 и 15 август 2019 година од 16:00 до 23:00 часот 30 април 2019 година од 11:00 до 23:00 часот	– Автопатот А8 (Атина – Патрас), во насока на Атина, помеѓу Рио патарина (км 199 + 660) и патарина Елефсина (км 26 + 500);
	– Автопатот А1 (Атина – Солун – Евзони), во насока на Атина, помеѓу раскрсницата Лептокарија (км 410 + 359) и патарината Макричири (км 374 + 291) од раскрсницата Рати Фтиотидос (км 242 + 479) до раскрсницата Родица (Ламија) (км 212 + 625) и помеѓу раскрсницата Бралос (км 203 + 065) и Агиос Стефанос (Крионери) крстосница (км 27 + 960),
	– Солун – автопатот Неа Мудања во насока на Солун помеѓу км 34 и Терми мостот,
	– Автопатот А11 (Шиматари – Халкида), во насока на Шиматари, помеѓу мостот Халкида (км 12 + 300) и пресекот со автопат А1 (км 65 + 820),
	– Автопатот Кавала – Солун, во насока на Солун помеѓу Леон Амфиполи (км 97 + 550) и км 11 (11 + 340),
	– Автопатот А5 (Јонски пат), во насока на Антирио, помеѓу крајот на Јонски пат (км 200 + 991) и мостот „Шарилаос Трикуполис“ (км 0 + 000),

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

Државни празници во Република Грција, 2019 година

1 јануари	Нова година
6 јануари	Водици
11 март	Пречиста (православен)
25 март	Национален ден
26 април	Велики петок (православен)
28 април	Велигден (православен)
29 април	Велигден понеделник (православен)
1 Мај	Ден на трудот
17 јуни	Духовден
15 август	Успение
28 октомври	Национален ден
25 декември	Божик



ГРУЗИЈА – Максимални тежини, димензии и други карактеристики на возилата кои стапуваат во сила на 1 јуни



1. Максимално дозволени димензии за возилата

- 1.1.** Максимална должина:
- моторно возило (освен автобус) 12,00 м;
 - приколка 12,00 м;
 - зглобно возило 16,50 м;
 - патен воз 18,75 м;
 - специјализиран патен воз 20,00 м;
 - зглобен автобус 18,75 м;
 - автобус со две оски 13,50 м;
 - автобус со повеќе од две оски 15,00 м;
 - автобус + приколка 18,75 м.

1.2. Максимална ширина:

- (а) сите возила 2,55 м;
- (б) надградби на возила кои исполнуваат услови 2,60 м.

1.3. Максимална висина (сите возила) 4,00 м

Во случај на автопревозник или превоз на контејнер 4,30 м.

1.4. Отстранливи надградби и стандардизирани товарни предмети како контејнери се вклучени во димензиите наведени во точките 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 и 4.4.

1.4.а Ако какви било отстранливи додатоци се вградени на автобусот, неговата должина, вклучувајќи ги прилозите, не смее да ја надмине максималната должина утврдена во точка 1.1.

1.5. Секое моторно возило што е во движење мора да биде во можност да сврти круг кој има надворешен радиус од 12,50 м и внатрешен радиус од 5,30 м.

1.5.а Дополнителни барања за автобусите

Кога возилото е во мирување, вертикалната рамнина која не е поврзана со страната на возилото и е свртена кон надвор од кругот, треба биде утврдена со означување на линијата на земјата. Кога станува збор за зглобно возило, двата нееластични дела треба да бидат усогласени со рамнината.

Кога возилото се движи по права линија во подрачјето опишано во точка 1.5, ниту еден дел од него не смее да се движи надвор од таа вертикална рамнина за повеќе од 0,60 м.

1.6. Максималното растојание помеѓу оската на крајната линија и задниот дел на полуприколката е 12,00 м.

1.7. Максималната дистанца мерена паралелно со надолжната оска на патот од највисоката надворешна точка на местото за товарење зад кабината до крајната надворешна точка 15,65 м од приколката, минус растојанието помеѓу задниот дел на влечното возило и предната страна на приколката.





ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 19/2019

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	178.00	-	177.00
Андора	EUR	1.190	1.250	1.060
Аргентина	ARS	43.640	-	39.910
Ерменија	AMD	440.00	460.00	430.00
Австрија	EUR	1.270	1.426	1.232
Белорусија	EUR	0.698	0.745	0.698
Белгија	EUR	1.565	1.647	1.567
БиХ	BAM	2.16	2.31	2.26
Бразил	BRL	4.50	-	3.61
Бугарија	BGN	2.25	2.50	2.32
Чиле	CLP	812	846	595
Хрватска	HRK	10.46	11.04	10.00
Чешка	CZK	32.21	34.31	31.36
Данска	DKK	11.89	12.48	9.99
Естонија	EUR	1.435	1.485	1.395
Финска	EUR	1.604	1.685	1.435
Франција	EUR	1.594	1.661	1.501
Грузија	GEL	2.39	2.49	2.53
Германија	EUR	1.476	1.523	1.288
Грција	EUR	1.642	1.771	1.411
Унгарија	HUF	407.50	419.70	412.10
Ирска	EUR	1.300	-	1.340
Италија	EUR	1.665	-	1.553
Јапонија	JPY	148.40	159.20	129.00
Казахстан	KZT	174.00	-	193.00
Летонија	EUR	1.294	1.349	1.244
Литванија	EUR	1.169	1.279	1.124
Луксембург	EUR	1.275	1.366	1.108
Македонија	MKD	20.73	-	21.02
Мексико	MXN	18.37	19.29	16.74
Молдавија	MDL	1.340	1.380	1.250
Црна Гора	EUR	1.833	1.914	1.491
Холандија	EUR	71.50	73.00	62.50
Норвешка	NOK	17.10	18.29	15.85
Перу	EUR	1.040	1.160	0.900
Полска	PLN	5.20	5.54	5.19
Португалија	EUR	1.641	1.667	1.464
Романија	RON	5.62	5.71	5.72
Русија	RUB	46.99	51.99	46.91
Србија	RSD	152.90	161.90	163.90
Словачка	EUR	1.390	1.460	1.260
Словенија	EUR	1.320	1.440	1.260
Шпанија	EUR	1.351	1.497	1.271
Шведска	SEK	16.64	17.24	16.29
Швајцарија	CHF	1.640	1.710	1.760
Турција	TRY	7.06	7.10	6.43
Украина	UAH	29.80	30.99	29.38
В. Британија	GBP	1.240	1.330	1.330
САД	USD	0.760	-	0.830



Извор: BSEC-URTA

1.8. Максималната дистанца мерена паралелно со надолжната оска на патот од највисоката надворешна точка на површината за товарење од 16,40 м зад кабината до крајната надворешна точка на комбинираната приколка.

2. Максимална дозволена тежина на возилото (во тони)

2.1. Возила што се дел од комбинација на возила

2.1.1. Приколка со две оски 18 тони

2.1.2. Приколка со три оски 24 тони

2.2. Комбинација на возила

2.2.1. Патнички возови со пет или шест оски

(а) двоосно моторно возило со приколка со три оски 40 тони;

(б) триосно моторно возило со приколка со две или со три оски 40 тони.

2.2.2. Возила со пет или шест оски

(а) двоосно моторно возило со полуприколка со три оски 40 тони;

(б) триосно моторно возило со полуприколка со две или три оски 40 тони;

(в) двоосно моторно возило со полуприколка со три оски, во интермодални транспортни операции, еден или повеќе контејнери или разменувачки тела, со вкупна максимална должина од 45 метри и тежина 42 тони;

(г) триосно моторно возило со полуприколка со две или три оски, во интермодални транспортни операции, еден или повеќе контејнери или разменувачки тела, со вкупна максимална должина од 45 метри и тежина 44 тони.

2.2.3. Возови со четири оски кои се состојат од двоосно моторно возило и приколка со две оски и тежина 36 тони

2.2.4. Зглобни возила со четири оски кои се состојат од двоосно моторно возило и полуприколка со две оски, ако растојанието помеѓу оските на полуприколката е:

2.2.4.1. 1,3 м или поголема, но не повеќе од 1,8 м и тежина од 36 тони

2.2.4.2. поголема од 1,8 м и 36 тони + маргина од два тона кога се почитуваат максималната дозволена тежина (MAW) на моторното возило (18 тони) и MAW на тандемската оска на полуприколката (20 тони) и погонската оска опремена со двојни гуми и воздушна суспензија или суспензија признаена како еквивалентна во рамките на заедницата како што е дефинирано.

2.3. Моторни возила

2.3.1. Двоосни моторни возила 18 тони

2.3.2. Триосни моторни возила, 25 тони – 26 тони каде што погонската оска е опремена со двојни гуми и воздушна суспензија или суспензија признаена како еквивалентна во Заедницата, како што е дефинирано во Анекс II или кога секоја погонска осовина е опремена со двојни гуми, а максимум тежината на секоја оска не надминува 9,5 тони.

2.3.3. Четириосни моторни возила со две управувачки оски, 32 тони, каде што погонската оска е опремена со двојни гуми и воздушно потпирање, признаено како еквивалентно во Заедницата како што е дефинирано во Анекс II или кога секоја погонска оска е опремена со двојни гуми, а максималната тежина на секоја оска не надминува 9,5 тони.

2.4. Триосни зглобни автобуси 28 тони

3. Максимална дозволена тежина на оската на возилата наведено во член 1 (1) (б) (во тони)

3.1. Единечни оски

– Една оска 10 тони

3.2. Повеќе од две оски на приколки и полуприколки

– Збирот на тежините на оските не смее да надмине 11 тони, ако растојанието помеѓу оските е:

3.2.1. помалку од 1 м (d <1,0) 11 тони

КАМИОНИ



Продавам

Кипер Волво 440ХП, произведен 2007 година, еуро 5, 8 х 4. Цена 45.000 евра. **071/390-313**

Волво ФХ12, со еуро 3, регистрирано пред една недела, со зелен картон, фрижидер, клима, вебасто, сè исправно функционира. **075/225-759**

ДАФ ХФ 105/460, со нови предни гуми, задни 40 %, сменето турбо, затегнувачи, каиши и водна пумпа, нови плочки, променета сет-ламела. Камионот е мега, работи на сам скип на загарантирани километри, може и да продолжи со работата, без никакво екстра-вложување. Цена 22.500 евра, а може и на рати. **078/306-457**

ДАФ ХФ, од 2011 година, на бугарски таблички. Камионот е со автоматски менувач, ХЛ кабина и поминати околу 700.000 км. Со ретардер и дополнителна кровна клима. Камионот е Стандард со две предни нови гуми и четири задни гуми на 80 проценти. Редовно сервисиран и е во одлична возна состојба. Цена 21.000 евра. **078/444-766**

Ивеко Стралис, сменета турбина, дискови, плочки, амортизери, гуми, сите на 90 %, без вложувања. Може да се види и проба во секое време. **078/259-562**

Магирус Деутз - 4 х 4, во суперсостојба, со пумпа 1.600 литри/мин. Цена 5.999 евра. **078/312-903**

МАН ТГХ440 ЕВВ, произведен 2011 год., на БГ-таблички, со поминати 690.000 км, автоматик, два резервоари, два кревета, фрижидер, регистриран до август 2019 год, каско осигуран, сменета ламела сет, дискови плочки, нови гуми, акумулатори, во одлична состојба. Камионот е во Македонија. Цена 25.000 евра. **077/646-356**

МАН 33 422 оригинал кипер голема Европа, диференцијали 14 КБ, носивост 20 тони, регистриран цела година до 2020 год. Цена 21.500 евра. **078/200-684**

МАН кипер 26-240 подготвен за работа. Регистриран, одлично сочуван, направен комплет сервис, во добра состојба. Цена 8.000 евра. **070/260-387**

МАН ТГХ 480-ЕЕВ со интардер, произведен во ноември 2013 год., поминати 460.000 км, со автоматски менувач, гуми: 315-70-22,5 проценти 70 %, предни и задни. Направен комплет сервис, камионот е во топ-состојба и моментално работи на релација Данска – Германија. Може со работа, а може и да се доведе во Македонија по ваша желба. Цена 27.400 евра. **078/306-457**

МАН 19.403, произведен во 1998 година, во топ-кондиција и сè уште вози, сменета му е ламела, корпа и тулјак, нов алансер, нов алтернатор, нова турбина и нов интеркулер. Цена 3.500 евра. **071/219-940**

МАН 403, влекач, произведен 1998 година со интардер, регистриран со кипер-систем. **075/225-759**

Мерцедес Актрос 2543, произведен во 1997 година. **071/222-602 и 076/876-635**

Мерцедес-Бенз Варио, 8.160 кс, бруто 7.490 кг, произведен во 2007 год. Донесен со возење, во одлична состојба, одлични гуми, фургон со должина од 5,5 метри, со еуро 4, има хидраулична рампа – лифт. Платени сите давачки до регистрација. Цена 9.800 евра. **070/237-310**

Мерцедес Бенз АХОР 1824, произведен 2011 година, ладилник со фриго супра 950, димензии 7620 х 3500 х 2480, со рампа, во одлична состојба, нов увоз, поминати 390.000 км. Цена 21.000 евра. **075/335-144**

Мерцедес-Бенз 13-20, произведен 1996 година, регистриран, нови гуми, во екстра-состојба, менувач со половинки спер. Цена по договор. **070/372-936**

Мерцедес – Бенз Атего, со церада, рачен менувач, донесен со возење од Германија, во одлична состојба, темпомат, вебасто, кабина за спиење, централно, АБЦ. Произведен во 2008 година, дизел, поминати 412.000 км, еуро 4 + АДБЛУ. Со церада должина на приколка 6,20 метри, дозволена носивост 2.400 кг, со хидраулична рампа-лифт. Платени давачки до регистрација. Цена + ДДВ – 9.500 евра. **070/237-310**

Мерцедес 1922 В6 мотор, регистриран уште шест месеци, прва регистрација 1994 година, луфт федери, должина на сандак 6,5 метри. **071/332-500**

Сканиа 112 Дуплак, во суперсостојба, со осум нови гуми. **071/246-901**

Сканиа Р420, регистрирана, нови гуми и полуприколка платформа. **071/838-862**

Сканиа 124Л 470 Топлине, еуро 3, произведен 2003 год., комплетно исфарбан, со мотор од 2012 год., поминати 300.000 км, камионот е во топ-состојба, спремен за ЕУ, нови гуми, ламела, комплетно претресен за релации во ЕУ. Се продава и **полуприколка ладилник Шмиц** од 1995 год, мотор Термо Кинг СБ III, со еко-осовини, висина 2,65, алуминиумски бандажи, во одлична состојба. Се продаваат комплет, а може и посебно. **070/218-008**

Сканиа Р 420 со еуро 5 од 2007 година, со поминати еден милион км. Возилото е многу сочувано, со комплетна сервис-историја, регистриран само во Сканиа, поминати 400.000 км. Цена 10.600 евра. **00393889306605 вибер**

Сканиа Хајлајн Р500, произведен 2007 год., гуми 315 80 22.5, во исправна состојба, сервисиран само во Сканиа, поминати 400.000 км. Цена 10.600 евра. **00393889306605 вибер**

Сканиа, три влекачи: Сканиа Р500 В8, еуро 5, од 2009 год., поминати 800.000 км, прв газда – **Сканиа Р420**, еуро 5, од 2008 год., со поминати 790.000 км, прв газда и **Сканиа Р420**, еуро 4 од 2007 год., со поминати 1.050.000 км, прв газда. Возилата се наоѓаат во Шведска, се продаваат поединечно, а може и комплет трите со фирма по екстра-цена. **070/218-008**

Три камиони: Сканиа Р420 со еуро 5, **Сканиа Р420** со еуро 3 – ХПИ мотор, **ДАФ ЦФ95 430** со еуро 3. Цена по договор, екстра-цена за комплет. **078/447-340**

АВТОБУСИ



Продавам

Мерцедес Бенз Цитаро, година 2004, регистриран цела година, гориво метан ЦНГ, автобусот е во одлична состојба вреди да се види. Цена 17.500 евра. **072/531-886**

Сетра с315хд, во многу добра состојба, купен од Швајцарија, возен е на редовна линија Швајцарија – Македонија, може замена. Цена 7.700 евра. **070/253-362**

Минибус Ивеко Санос 80Е18, во одлична состојба, 30 седишта, произведен 1998 година, може замена за автомобил. Цена 2.000 евра. **077/805 - 433**

Три туристички автобуси: МАН Лион'с коуч Р07 во перфектна состојба, 49+2 седишта, произведен 2005 година, еко 3 мотор, поминати 778.000 км, редовно сервисиран, фул-опрема, нови гуми. **Автобус МАН** од 2004 година со 57+2 седишта, поминати 900.000 км. **Автобус НЕОКАР** од 2002 година во перфектна состојба со 39+1 седишта, поминати 390.000 км. Се продаваат по многу поволни цени. **070/218-080**

Мерцедес-Бенз 0405Н, 213 кс, еуро 2, произведен 1997 година. **070/262-987**

МАН со 35 седишта, регистриран до октомври 2019 година. Може замена за комбе над 20 седишта. **070/205-171**

МАН Лион топ коуч, во беспрекорна состојба, нема нешто што не функционира, без замена. Производство 2001 година, еуро 2 со 57+2 седишта. Цена 25.900 евра – не е фиксна. **075/462-655**

ДЕЛОВИ



Продавам

Гуми за градски и туристички автобуси со број 275/70Р22.5 и 295/80Р22.5 од кинеско производство. На лагер имаме и други гуми за туристички автобуси и камиони со следните димензии: 295/80Р22.5, 315/80Р22.5, 315/70Р22.5, 11Р22.5, 12Р22.5, 13Р22.5, 385/65Р22.5. Цена 180 евра. **02/3109-912 и 076/434-741**

Производство и репарирање на гумени и гумено-метални производи: држачи за мотор, за ауспуси, за хладњаци, разни спојки, балансери, баланс-штангли за теретни возила и автобуси, а по порачка произведуваме секаков вид на производи од гума, гума-метал за камиони, автобуси и автомобили со одличен квалитет во најкраток можен рок и прифатливи цени за секого. **070/702-456**

Мотор за МАН ТГА 480, произведен 2003 година, може и цел камион, пали вози е. **078/399-998**

Две добри гуми Мишелин во добра состојба, возени се напред. Гумите се со димензија 315 70 р22,5, може заедно со бандажи, може и одделно. Бандажите се 9 00 р22,5 здрави се, не се варени, ни пукнати, може и замена. Цена 35 евра. **078/811-166**

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

Како новитет во светски рамки

ОСЛО ЌЕ ЈА ДОБИЕ ПРВАТА БЕЗЖИЧНА МРЕЖА ЗА ПОЛНЕЊЕ ЕЛЕКТРИЧНИ ТАКСИ-ВОЗИЛА



Станува збор за подлога за безжично полнење на батериите на електричните возила што ќе се поставува на паркинзите за такси-возила, додека во автомобилите ќе се вгради технологија која ќе овозможи безжично полнење

Во Осло, главниот град на Норвешка, наскоро ќе започне поставувањето на подлога за безжично полнење на батериите на електричните возила. Таа ќе се поставува на паркинзите за такси-возила, додека во автомобилите ќе се вгради технологија која ќе овозможи безжично полнење. Со тоа ќе се олесни транзицијата во погонска, возна

состојба за корисниците на овие возила. Ова е одлична идеја за таксистите на кои ќе им се овозможи кога ќе превезуваат патници да можат во секој момент да се паркираат и да ја наполнат батеријата на своето електрично возило. Истовремено, ова ќе биде првиот проект во светот кој вклучува брза безжична инфраструктура за полнење електрично такси, а со пона-

тамошниот развој на технологијата таа ќе се приспособи за сите електрични возила. Проектот го работи финската енергетска компанија Fortum, од каде што додаваат дека со оглед на бројот на електрични такси-возила во Осло, токму инфраструктурата и бројот на напојувачи се голем проблем затоа што таксистите губат многу време барајќи слободни напојувачи по градот. Градот Осло склучи партнерство со Fortum и со американската компанија Momentum Dynamics, која развива инфраструктура за безжично полнење. Инаку, благодарение на субвенциите за електричните автомобили и можноста за користење на сообраќајните ленти за јавен превоз и слично, Норвежаните се свртеа кон хибридни и електрични возила, чија продажба во последниве години порасна за дури 40 %. Во иднина, тие очекуваат уште повеќе електрични автомобили на патиштата, како и поголем развој на инфраструктурата, поставување нови напојувачи (и безжични) за полнење на батериите на возилата, при што, еден од плановите за намалување на загадувањето во Норвешка и електрификација на земјата се однесува на јавниот превоз. И од 2023 година, во Осло повеќе нема да се возат такси-возила со мотори со внатрешно согорување, а по 2025 година, во земјата повеќе нема да се продаваат бензинци и дизелаши, туку главниот акцент ќе биде ставен на електричните возила.

J.C.B.

ВИЦОВИ

Ботка оди на гости кај својата пријателка Мица и ја прашува:
- Каде е ма маж ти, уште ли сте скарани?
- Неее, ене го таму во дворот!
- Во дворот? Не го гледам.
- Во дворот е ма, таму е, раскопај малку ќе го видиш!

* * *

Судијата ја прашува Ботка:
- Зошто госпоѓо му го помодревте лицето на маж ви?
- Како да не го удрам судија? Само што излегов на кафе со другарките, тој ми звони да дојдам бргу дома. Дојдов дома, а тој почна да ме гушка, да си игра со мојата коса и да ми го бакнува вратот. Ме одвлече во спалната, легнавме, ме расоблече, ме загреа, ме распамети и кога требаше да се случи најубавото - наеднаш се раздра: Априлилилиииии...

* * *

Првиот ден од април, рано наутро. Боки: - Боткеее, те изневерив. Ботка: - И јааааас. Боки: - Први април, априлили, априлилили... Ботка: - Јас лани у септември!

* * *

Боки и Коки заседнале во кафана, па по некоја ракиичка почнале разговор за жените. Боки се жали од својата Ботка, а Коки на тоа му вели: - Е мене, брат, мојата Мица ме слуша редовно и реагира „на прва“!

Боки го гледа под око и му вели: - А бе, ај не лупај! Како тоа те слуша редовно и реагира „на прва“? Коки си налева уште една жолта: -Така брат, „на прва“. Еве утрово јас и викам: „топла водааа“ и таа веднаш ми ја донесе! Боки го гледа збунето: - Е што ќе ти топла вода! А Коки слегнувајќи со рамениците: - Пта нема да ги мијам садовите со ладна бе!

* * *

Малиот Рики се буди среде ноќ и нешто чудно му мириса, па тој сфаќа дека избил пожар. Истрчува брзо од својата соба и вика на цел глас: - Пожааар, татооо, пожааар! Татко му Боки целиот во бунило излетал од спалната и му залепил една врукa преку уста:

- Добро бе, знам! Бегај надвор и не се дери толку силно, ќе ја разбудиш мајка ти!



TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

Првиот
Smart Logistics System
за Европа!

mk.timocom.com