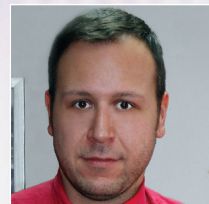


TRANСПОРТ ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ИНТЕРВЈУ



ИГОР ЈАНУШЕВ

Директор на ЈСП – Скопје и претседател на Собранието на
СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ

**МАКЕДОНСКИТЕ ТРАНСПОРТЕРИ
УСПЕШНО СЕ НОСАТ СО
КОНКУРЕНЦИЈАТА
НА ЕВРОПСКИОТ ПАЗАР**



АКТУЕЛНО

МотоАмерит во соработка со РСБСП

**БЕСПЛАТЕН ПРЕВЕНТИВЕН ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД
И ДРУГИ ПОВОЛНОСТИ ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ**

ТЕМА НА БРОЈОТ

Транспортерите и нивните регионални проблеми

**ШПАРТААТ ПО ЕВРОПА,
ЗАГЛАВУВААТ НА БАЛКАНОТ!**



Брза лента преку Хрватска!

DKV Euro Service фактури за патарини во Хрватска.

Предностите на вашата DKV картичка:

- » Добивање на ЕНС единица за НАС и АРЗ мрежните патарини преку DKV
- » Обезбедување до 35% попуст со користење на методот на пост-плаќање
- » Набавка на гориво со безготовинско плаќање на над 260 бензински пумпи во Хрватска
- » Сите услуги фактурирани на една DKV фактура

dkv-euroservice.com



You drive, we care.



**ЗГОЛЕТЕ ГИ
ПЕРФОРМАНСИТЕ И
ОБЕЗБЕДЕТЕ СО ОРИГИНАЛНИ ДЕЛОВИ ОД IVECO**

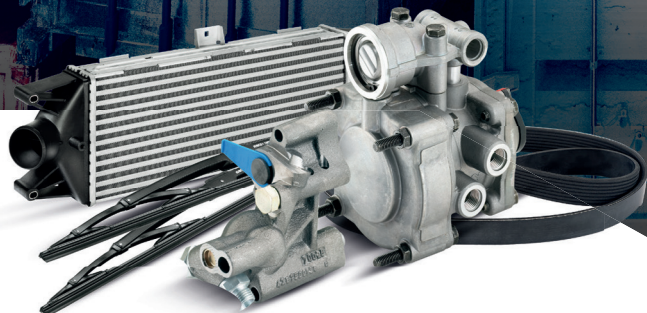


15% ПОПУСТ

ЛАДИЛНИЦИ ЗА ВОДА, ЗАТЕГНУВАЧИ И РЕМЕНИ, ВОДНИ ПУМПИ,
ПУМИ ЗА МАСЛО, ЦРЕВА, ЗАТЕГНУВАЧИ НА ПОГОНСКИТЕ РЕМЕНИ,
ЛАДИЛНИЦИ ЗА МОТОРНО МАСЛО, ХИДРАУЛИЧНИ ВЕНТИЛИ,
ПОГОНСКИ РЕМЕНИ, КОНТРОЛНИ ВЕНТИЛИ, КОМПРЕСОРИ ЗА
КЛИМАТИЗАЦИЈА, ШОФЕРШАЈБНИ, ЕДИНИЦИ НА БРИШАЧИТЕ,
РАКЕТИ НА БРИШАЧИ, МОТОРИ НА БРИШАЧИ, ИТН.

Наведената промоција во рекламата ќе трае од 01. 09. 2017 до 30. 11. 2017

CARGOMAX



IVECO | Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

IVECO IS A BRAND OF **CNH**
INDUSTRIAL



ЗА ЕДИНСТВЕНИОТ ВАЖЕН БИЗНИС – ВАШИОТ!

Совршенството е неограничено. Тоа го знаеме од памтивек. Познати сме по својата посветеност за подобрување и постојано поместување на границите. Нашите решенија се приспособени на Вашиот бизнис со само една цел – зголемување на вкупната економија на работење и подобрување на профитот на Вашата компанија.

Секој камион се користи на различен начин така што и сервисирањето треба да се разгледува поединечно. Со новата услуга и со флексибилниот план за одржување, ќе се погрижиме за Вашиот камион така како што треба. Врз основа на нашето искуство, знаење и добиените информации, ќе подготвиме план за одржување на Вашето возило, и ако биде потребно, ќе го приспособуваме на начин на кој се менува и Вашиот бизнис.

Откријте ја новата генерација на Scania камиони и услуги, креирани да бидат во согласност со Вашиот бизнис.

За повеќе информации посетете ја веб-страницата www.scania.com

SCANIA

Сканиа Македонија ДООЕЛ
ул. „34“ бр.7, Илинден, 1000 Скопје, Македонија
тел: +389 70 31 15 06 | e-mail: info@scania.mk

НОВО MAN EURO 6С ВОЗИЛО ВЕЌЕ СО МЕСЕЧНА РАТА ОД 850 ЕВРА

Финансирање

- Учество 10% од нето вредноста
- Финансирање на ДДВ : 6 месеци
- Камата: 3,49%
- Рата: 854 евра *
- Рок на отплата: 73 месеци
- 20 % од вредноста како последна рата

* месечната рата се однесува на финансирање на MAN TGX со цена 77.000,00 еур + ДДВ

Опрема во возилото:

- XLX – средна кабина
- Efficient line 3
- AS Tronic
- Retarder
- Фрижидер
- Резервоари за гориво 2 x 710 литри
- Спојлери на кабина



За сите дополнителни информации Ви
стоиме на располагање

MAN Импортер Македонија д.о.о.г.
Улица 2, број 84, Илинден
МК-1000 Скопје

Тел. +389 (0)2 5115 070
Факс +389 (0)2 2550 703
man@mantruck.mk
www.mantruck.mk

ПОРШЕ ЛИЗИНГ Д.О.О.Г. СКОПЈЕ
Бул. Босна и Херцеговина Бр. 3, 1000 Скопје
телефон: +389 (0)2 26 30 222
факс: +389 (0)2 26 30 444

www.porscheleasing.com.mk



PORSCHE
FINANCE GROUP MACEDONIA

• фотографијата е симболична



АКТУЕЛНО



8

МотоАмерит во соработка со РСВСП

ТЕМА НА БРОЈОТ



10

Транспортерите и нивните регионални проблеми

ИНТЕРВЈУ



13

Игор Јанушев, директор на ЈСП – Скопје и претседател на Собранието на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ

Бесплатен превентивен технички преглед и други поволности за транспортерите

Шпартаат по Европа, заглавуваат на Балканот!

Македонските транспортери успешно се носат со конкуренцијата на европскиот пазар

17 АКТУЕЛНО

За да поевтини давачката за сопствениците на моторни возила кои возат во странство **Зелен картон за сите или да се либерализира пазарот за автоодговорност!**

17 **МВР: Да не се патува со документи кои се претходно пријавени како изгубени!**

18 ЛОГИСТИКА

Со големиот и редок јубилеј – 25 години активно присуство на македонскиот пазар **МАН Импортер Македонија најавува нови пријатни изненадувања за коминтентите и партнерите**

19 **Дигитално спроведување на налози во ТС транспортната платформа TimoCom ја интегрира својата новина TC Transport Order®**

21 ЦАРИНА

Во првата половина од годинава **Царина со 8,6 % повисоки приходи од лани**

Од 6 до 8 јули во Брисел **Учество на Царинска управа на Македонија на седницата на СЦО**

22 СОВЕТИ

На страничните делови на пневматиците за патнички возила

Ознаки и симболи за техничките карактеристики, возните својства и намената

24 МЕРИДИЈАНИ

Глобалното партнерство за одржлив транспорт ја менува брзината **Јенс Хугел го презема водството со GPST**

26 БЕЗБЕДНОСТ

Многумина го потценуваат како можна причина за сообраќајка

Заморениот и поспан возач е неспособен да избегне критична ситуација

27 **На патиштата отсекаде демнат закани за безбедноста во сообраќајот**

„Црни точки“, времен режим, реконструкција и изградба...

28 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

По извршените анализи во Министерството за транспорт и врски

Сугарески најави зголемување на трошоците за новите автопатишта

29 **На самитот во Трст Македонија стана дел од договорот за формирање транспортна заедница за Западен Балкан**

ТРАНСПОРТИ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

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

Телефон: 02 32 98 224

Факс: 02 32 98 968

e-mail: amerit@amerit.org.mk

Web: www.amerit.org.mk

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

жиро-сметка: 320100023724261

Делопент: Централна кооперативна банка АД

Даночен број: 4030000394212

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

Телефон: 02 32 98 967

Издава:

СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ

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

Дизајн и печатење:
Експресив графикс, Скопје

Лектура:

Матилда Саздова

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ



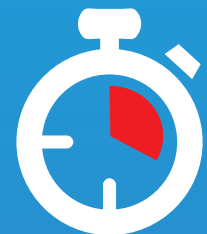


A
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

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

тел: +389 (0)2 32 98 967 лок. 109 | моб: +389 (0)76 34 40 40 | факс: +389 (0)2 32 98 968 | e-mail: dkv@amerit.org.mk

ТРАЕКТ.МК



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

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

МотоАмерит во соработка со РСБСП



БЕСПЛАТЕН ПРЕВЕНТИВЕН ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД И ДРУГИ ПОВОЛНОСТИ ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ

Летово, заклучно со 10 август, во Станицата за технички преглед на МотоАмерит во Момин Поток можеше да се користи бесплатен превентивен технички преглед на возилата

МотоАмерит, како организационен дел од СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во Република Македонија, во првата година од своето постоење реализира голема и повеќемесечна кампања со низа активности и бенефиции наменети за патните транспортери, но и за останатите моторизирани граѓани со цел поголема безбедност во

обраќајот на патиштата. Така, за сите нив до крајот на годинава, МотоАмерит нуди попуст од 30 % на техничкиот преглед на возилата во новоотворената Станица за технички преглед, која е во склоп на новиот комплекс на АМЕРИТ, лоциран крај скопската населба Момин Поток, а во соработка со Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП). Летово, заклучно со 10 август тука можеше да се

користи и бесплатен превентивен технички преглед. Во рамките на првата акција, АМЕРИТ ќе подели ваучери (меѓу другото и во нашето списание) за користење на наведениот попуст што веќе наидува на позитивен одзив кај сопствениците на возила, а кој се очекува да потрае сè до крајот на годината до кога е важноста на ваучерите. Интересирање имаше и за бесплатниот технички преглед, што беше пријатно изненадување, со оглед на тоа дека, како што велат во МотоАмерит, кај нас, особено оние што управуваат моторни возила немаат навика да вршат превентивен технички преглед туку доаѓаат само на задолжителните технички

Широк спектар на услуги во МотоАмерит

МотоАмерит, како нова организациона единица на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, е овластено правно лице за вршење на технички преглед на возила, како и за издавање на меѓународни документи. Модерниот и соодветно опремен деловен објект на АМЕРИТ крај Момин Поток е еден од најсовремените во државата од ваков вид (а велат и пошироко во регионот), опремен е со најсовремена опрема која ги исполнува сите строги критериуми што ги бараат домашните, а и меѓународните законски прописи.

– Современата опрема и стручноста на кадарот ни овозможува рекордно кратко време да ги добиеме сите потребни акредитации и овластувања од Институтот за акредитација на Република Македонија, како и од министерствата за економија и за внатрешни работи и секако од Министерството за транспорт и врски. Така, во МотоАмерит покрај технички преглед на возила може да се изврши и: хомологација и атест на возила, добивање на ЕКМТ ЦЕМТ-сертификати, АТП-сертификати, АДР-серти-

фикати за возила што вршат превоз на опасни материји, калибрација на аналогни и дигитални тахографи, како и мноштво други услуги, и тоа како за физички, така и за правни лица. Наша цел е обединување на сите потребни услуги на едно место, како за физички лица, така и за правни лица, кои вршат превоз на стока или на патници во домашниот и во меѓународниот транспорт. Со тоа во голема мера ќе им ја олесниме работата и ќе им заштедиме време и финансиски средства на клиентите. МотоАмерит располага со обучен и стручен кадар за професионална и брза услуга, а кај нас посебно внимание се обрнува и на делот на континуираните обуки, бидејќи оваа материја е променлива и бара секојдневно следење на сите промени, како во легислативата во Република Македонија, така и пошироко во Европа. За наредниот период, МотоАмерит има планови за проширување како на просторните капацитети така и за проширување на палетата од нови услуги, се разбира, согласно со пазарните потреби на корисниците – потенцира Илиевски.

прегледи што се предвидени со законските прописи.

ДО КРАЈОТ НА ГОДИНАВА, МОТОАМЕРИТ НУДИ ПОПУСТ ОД 30 % НА ТЕХНИЧКИОТ ПРЕГЛЕД НА ВОЗИЛАТА И ЗА ПАТНИТЕ ТРАНСПОРТЕРИ И ЗА ОСТАНАТИТЕ МОТОРИЗИРАНИ ГРАЃАНИ

– Идејата за покренување на ваква акција произлезе од тоа што во летниот период густината на сообраќајот неколкукратно се зголемува и најголемиот дел од граѓаните патуваат на летни одмори, како во земјава, така и во странство. Според статистиката, бројот на сообраќајни незгоди во летниот период е зголемен. Од друга страна, според одредбите во нашите законски прописи, дел од возилата подлежат на технички преглед на секои две години, па оттука сметаме дека нашата иницијатива и акција беа повеќе од потребни. МотоАмерит се реши за ваква кампања, за која се надеваме дека ќе прерасне во традиција, со цел зголемување за техничката исправност на возилата и со тоа зголемување на безбедноста во сообраќајот. Крајната цел е долгорочно да влијаеме врз свеста на граѓаните кои управуваат со моторни возила бидејќи само технички исправно возило е безбедно возило за учество во сообраќајот – истакнува м-р Иван Илиевски, раководител за развој во МотоАмерит.

За реализација на оваа кампања, АМЕРИТ потпиша Меморандум за соработка со

Во септември – регионална работилница на АМЕРИТ, ИРУ и на Царинска управа на Македонија

Зајакнување на мрежата на соработка за олеснување на меѓународниот транспорт и бенефиции од ТИР

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ и Меѓународната унија за патен транспорт (ИРУ), со поддршка од Царинска управа на Република Македонија, на 21 и 22 септември годинава во хотелот „Мериот“ во Скопје ќе организираат Регионална работилница за зајакнување на мрежата на соработка за олеснување на меѓународниот транспорт и нови ТИР-бенефиции. Учесници на овој настан ќе бидат претставници од царинските управи на земјите од регионот и пошироко, потоа транспортни асоцијации членки на ИРУ, шпедитери, транспортери и претставници од Меѓународната унија за патен транспорт, а меѓу големиот број теми што ќе бидат презентирани е и темата за компјутеризација на ТИР и ТИР-електронската преднајава (ТИР-ЕПД), која е задолжителна обврска за транспортерите кои работат во Европската Унија, Евроазиската царинска унија, Турција, Иран и Украина. Испраќањето на ТИР-ЕПД се препорачува и во многу други земји бидејќи го олеснува граничното преминување што е еднакво важно како за транспортните оператори, така и за царините бидејќи се овозможува анализа на ризик и поедноставување на транзитната постапка.

На работилницата ќе биде презентирани и новата перспективна соработка со шпедитерите и нивната улога во работењето со ТИР-карнети, а крајната цел на овој настан е да се крене свеста и соработката меѓу инволвираните, со цел транспортот и транзитот да бидат поефикасни и посигурни. Токму поради тоа, се покануваат транспортните фирми, кои се заинтересирани за учество во работилницата, без разлика дали веќе користат или сè уште не ги користеле бенефициите на ТИР-системот, да се пријават на amerit@amerit.org.mk, најдоцна до 10 септември оваа година. Најавите се навреме бидејќи местата се ограничени. Ве очекуваме!

РСБСП за унапредување и зголемување на безбедноста на патиштата, за поголема едукација на професионалните возачи и за намалување на бројот на жртви во сообраќајните незгоди. Во таа насока, меѓу другото, ќе се изведуваат и заеднички активности и иницијативи за промоција за безбедно учество на професионалните возачи во сообраќајот, одржување едукативни трибини, спроведување кампањи, едукација за правилна употреба на возачките картички на долг дестинации, како и користење нова технологија при обучување на младите.

– За таа цел, двете институции во иднина ќе разменуваат искуства, совети и информации во врска со позитивните прак-

тики што се користат и што можат да се употребат со цел да се зголеми безбедноста на патиштата. Се надеваме дека ова ќе биде поттик и за останатите компании во рамките на нивните активности од областа на општествената одговорност да го препознаат сообраќајот како сериозен проблем и да придонесат во рамките на своите можности кон поголема безбедност на сите учесници во сообраќајот на патиштата, каде што е најважно превентивното дејствување и едукацијата, како и ригорозното спроведување на законите и сообраќајните правила бидејќи последиците често се катастрофални и неадекватни – додава Илиевски.

J.C.B.

Номинација на возачи за ИРУ Диплома на честа за 2017

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ ги потсетува своите членки дека е во тек повикот за номинации за ИРУ Диплома на честа за 2017 што ја доделува Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, најголемата транспортна асоцијација во светот. Апликациите за оваа високопрестижна награда на ИРУ, се подготвуваат (на посебен формулар) преку нејзините национални асоцијации членки, а кај нас тоа е АМЕРИТ и тие треба да се поднесат до ИРУ со електронска пријава најдоцна до 31 август годинава. Во согласност со регулативата за доделување на оваа награда, возачите ангажирани во националниот или во меѓународниот патен превоз на патници или стоки (вклучувајќи ги и таксистите), треба да исполнуваат неколку услови и тоа: да се сопственици или вработени кај транспортни оператори, членови на национално здружение членка на ИРУ (АМЕРИТ), редовно и континуирано да се активни во својата професија најмалку 20 години, да се во служба на истата компанија најмалку пет години во континуитет, потоа да поминале минимум еден милион километри како професионални возачи во националниот или во меѓународниот патен сообраќај, да не предизвикале (по своја вина) сериозна сообраќајна несреќа (со телесни повреди) во текот на последните 20 години и да не направиле сериозна повреда на сообраќајните, царинските или административните прописи во последните пет години.

Од АМЕРИТ посочуваат дека Диплома на честа на ИРУ може да се добие само еднаш, при што за нејзиното доделување одлучува Извршниот одбор на ИРУ, а против неговата одлука не може да се поднесат



жалби. Од АМЕРИТ ги повикуваат возачите, кои ги исполнуваат условите, да ги испратат своите номинации на amerit@amerit.org.mk најдоцна до 30.8.2017 година. Телефон за контакт 02/ 3298-967 лок. 108.

Транспортерите и нивните регионални проблеми



ШПАРТААТ ПО ЕВРОПА, ЗАГЛАВУВААТ НА БАЛКАНОТ!

Патната инфраструктура е еден од најголемите проблеми во делот на Западен Балкан, за кој беше најавено решавање на неодамнешниот 4. Самит во Трст, преку позначителни инвестиции и други бизнис и транспортни подобрувања

Навидум мирно и спокојно, иако пеколно топло, македонските транспортери и годинава имаат возбудливо лето. За среќа, тоа не е така трауматично како во годините кога постојано имавме проблеми на јужните граници, со грчките пристаништа, со тамошните нови такси, непланирани протести, застои и слично. Летово, токму среде јули и во почетокот на август се случија неколку настани, од кои два се издвојуваат како позитивни. Тие зборуваат многу сами за себе, и на некој начин се вистински предвесници на идни подобри денови за транспортот и за транспортерите и кај нас и пошироко во регионот. Транспортерите крстат, шпартат низ Европа, а неретко заглавуваат и дома, на Балканот. Станува збор за епилогот од 4. Самит ЕУ

– Западен Балкан и кусата, речиси едномесечна трговска, односно царинска војна предизвикана од драстичното зголемување на давачките за контрола на овошјето и зеленчукот во Хрватска, која исто така се однесуваше на земјите од регионот. И два тастани имаа голем одек во балканската јавност и беа најавени дека економиите во овие земји, а пред сè нивните транспортни компании треба да очекуваат подобро утре во периодот што следува и тоа од неколку аспекти.

Имено, самиот во Трст, каде што Македонија доби неповратни 70 милиони евра од европските пари наменети за транспортното поврзување, поточно за изградба на втората фаза од железничкото поврзување Куманово – граничен премин Дево Баир, е значаен по тоа што од него стигнаа најави дека за евроинтеграциите на регионот е

обезбеден фонд од 1,3 милијарди евра, средства кои треба да се искористат до крајот на 2020 година за проекти во повеќе области, а пред сè во транспортот и во инфраструктурата. Исто така, неговото значење е големо и поради договорот за формирање транспортна заедница на земјите од овој дел на Балканот, во кој покрај Македонија учествуваат уште и: Косово, Албанија, Србија, Црна Гора и Босна и Херцеговина. Тоа се земји со околу 20 милиони население, чија трговска размена со ЕУ била 44 милијарди евра во изминатите 10 години и чии најголеми проблеми се во делот на функционирањето на транспортот и во инфраструктурата. Така, како куриозитет се наведува дека од Скопје за Софија или за Тирана, коишто се оддалечени по 200 до 250 километри, се патува и по четири часа; од Сараево за Софија се вози и по 10 до 12 часа (со воз е уште полошо – дури 46 часа што е несфатливо ако се знае дека на релација Париз – Лондон се стигнува за само четири часа, Париз – Берлин за осум итн.). Несфатливо е и тоа што е многу компликувано да се допатува од Белград до Приштина или до Тирана, иако овие градо-

ви се всушност во држави, кои се во непосредно соседство. Токму тука се очекуваат промени што треба да ги донесе самитот од Трст и она што ќе следува по него, а во што се дава нагласок на регионалното здружување и поврзување како меѓусебно, така и со остатокот од Европа, а пред сè со земјите од ЕУ.

– Ги поздравуваме договорените проекти од Самитот во Трст за патната инфраструктура и енергетиката, како и поддршката кон пристапот на финансии за малите и за средните претпријатија, кои се чекор

работењето на нашите транспортери. По жестоките реакции на земјите од Западен Балкан, кои директно беа погодени со овој правилник: Македонија, Босна и Херцеговина, Србија и Црна Гора, но и со ургенција од ЕУ, тој беше повлечен од страна на министерот за земјоделство на Хрватска. Само за илустрација, со правилникот се предвидуваше цената за инспекцискиот надзор да изнесува по 2.000 куни (270 евра) за секој вид зеленчук или овошје што во практика значи дека еден камион, кој во Хрватска внесува пет различни видови земјоделски

што уследи на 10 август, цените за инспекцискиот надзор во Хрватска повторно се вратија на 90 куни или 12 евра. Сумите што ги наведуваме кажуваат сè.

Овие два настани ги издвоивме како позитивни, наспроти сето она што им се случуваше на патните транспортери во регионов, а имаа и доживувања како: хаос на границата со Црна Гора со километарски колони, чекање со часови, тепачки... Бевме информирани и дека на Косово, секој трет ден, по едно лице го губи животот во сообраќајна несреќа, а со километарски колони се соочуваа возачите од сите категории и кај нас на патарината Романовце, поради раскопаниот автопат Скопје – Куманово, кој се реконструира. На Косово, на влезот од Албанија, царинските работници блокираа 40 цистерни со милиони литри нафта. Во оваа неславна конкуренција, а поведени од споменатите два позитивни настани, кои се најава за надминување на инфраструктурните пречки меѓу земјите од регионот на Западен Балкан, но и за тоа како треба заеднички регионално да се решаваат проблемите што може да ги продуцираат политиката и администрациите, разговаравме со некои домашни превозници за тоа со какви сè проблеми се среќаваат по патиштата во



БРЗОТО СТОПИРАЊЕ НА ВЕЌЕ ЗАПОЧНАТА ТРГОВСКА ВОЈНА СО ХРВАТСКА, ИЗДЕЈСТВУВАНО СО ЗДРУЖЕНИ СИЛИ НА ЗЕМЈИТЕ ОД ЗАПАДЕН БАЛКАН, ПОКАЖА КАКО ТИЕ БРЗО, ЗАЕДНИЧКИ И КОНКРЕТНО ТРЕБА ДА ГИ РЕШАВААТ АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ПРОБЛЕМИ, КОИ МОЖАТ ДА ИМ НАНЕСАТ ТРГОВСКИ, ТРАНСПОРТНИ И ДРУГИ ШТЕТИ

напред кон економскиот развој на регионот. Поддршката на приватниот сектор и олеснувањето на патот и пристапот кон финансии за: нивниот развој, унапредувањето на патната инфраструктура, развојот на ИКТ-секторот и придонесот кон образованието во согласност со европските потреби на пазарот на трудот, претставуваат заеднички приоритети, кои ние, стопанските комори како претставници на бизнис-заедницата од регионот треба силно да ги поддржиме и заеднички да работиме преку сопствените инструменти за нивно унапредување – вели Данела Арсовска, претседателка на Сојузот на стопански комори на Македонија.

Вториот настан, кој се надоврзува на претходниот и кој укажува како овде на Западен Балкан знаат одеднаш да пламнат непредвидени случувања со далекусежни последици, е трговската, односно царинската војна што беше промовирана во средината на јули од страна на хрватското министерство за земјоделство, со донесениот Правилник за фитосанитарна контрола на овошјето и зеленчукот, увезени од државите што не се членки на ЕУ меѓу кои е и Република Македонија. Со овој правилник, цените на инспекциите беа зголемени за над 22 пати, со што тој имаше последици и врз



производи ќе мора за инспекцијата да плати 10.000 куни, или 1.350 евра. Министерите за земјоделство на Македонија, Босна и Херцеговина, Србија и Црна Гора на средба во Сараево побараа Хрватска под итно да го повлече правилникот и да ги приспособи своите цени за инспекциска контрола со просечната цена во земјите членки на ЕУ и апелираа до Унијата да се вклучи во надминувањето на спорот. Тие најавија и дека ако Загреб не го повлече правилникот ќе преземат реципрочни мерки кон Хрватска. Со одлуката за повлекување на Правилникот

секојдневното работење.

– Проблеми во регионот имаме, зависно од делниците каде што возиме – вели Зоран Јамандиев, управител на „Шефче транс“ од Велес.

– Ако не се инфраструктурни, тогаш се гранични проблеми кои се најизразени и најголеми на Хоргош, граничниот премин меѓу Србија и Унгарија, Батровце, меѓу Србија и Хрватска, но и нашиот Табановце, меѓу нас и Србија. Се разбира, македонските транспортери најмногу ги погодува последниов, зашто е наш и некако сите сме-

Со одлука на Владата

М-р Ѓоко Танасоски – директор на Царинска управа на Македонија

М-р Ѓоко Танасоски е нов директор на Царинската управа на Македонија, кој беше наименуван како вршител на оваа должност од Владата во средината на август. Танасоски е дипломиран машински инженер од Машинскиот факултет при Универзитетот „Кирил и Методиј“ во Скопје, каде 1997 година магистрира и машински науки на студиската програма „Индустриско инженерство и менаџмент“, а од 2003 до 2006 година посетувал и постдипломска универзитетска програма по бизнис администрација на Универзитетот Шефилд во Солун.

Во делот за работното искуство во неговата биографија стои дека работел како менаџер за маркетинг и продажба во Fulda ДООЕЛ Охрид – интернационална компанија специјализирана за индустриски набавки, а бил на раководни позиции во охридските подружници на SIMOS ДООЕЛ и на LTN Leagnica ДООЕЛ, интернационални групации специјализирани за делови за авомобилска индустрија. Последните осум години, Танасоски работи во друштва за неживотно осигурување, и тоа во ЕУРОЛИНК Осигурување АД Скопје, како агент за продажба и во Кроација Осигурување АД Скопје, како раководител на подружница, од каде и доаѓа на челната позиција на Царинската управа на Македонија.

таме дека не би требало да имаме никакви проблеми дома. Едноставно, се случува сè и сешто, па пред извесно време наши два камиони на овој граничен премин стоеја и по два саати, за ништо, за ситници и тоа административни поради кои и најчесто се случуваат курцшлуси, па така, има случаи грешка од едно евро, за српски цариник да биде огромен проблем и причина да те заглави на границата и по цел ден! Јас возам

главно во Германија, Шпанија, односно Македонија – ЕУ и обратно, што значи, не се врткам многу во регионот, но сепак на враќање доживувам сè и сешто. И како што реков, некои навидум ситници можат многу да изиритираат, па се чека шеф, или нема полицаец, цариник и сл. На тоа се надоврзуваат и тешкотиите во возењето поради лошата инфраструктура на Балканот и на границите меѓу државите во регионот. Ве-

МАКЕДОНСКИТЕ ПАТНИ ТРАНСПОРТЕРИ РЕАГИРААТ ДЕКА ВО РЕГИОНОТ ЗА МАЛИ НЕШТА ИМААТ ГОЛЕМИ ПРОБЛЕМИ, НЕЗАМИСЛИВИ ВО ЗЕМЈИТЕ НА ЕУ



лат, се модернизираат граничните премини со 10 ленти. Па што ако? Секако работи само една лента и постојано има долга непрегледна колона од возила – додава Јамандиев.

На ова искажување се надоврзува и изјавата на Трајче Темелков, сопственик и управител на транспортната фирма „Даса“ – Штип:

– Проблеми имаме секаде, и кога во зиме горе, во ЕУ, и овде во регионот. Таму, проблемите се најчесто во големите давачки, особено казните, кои се и по неколку илјади евра. Некогаш ќе те закачат, другпат – ништо! Но, овде на Балканот, се чини спецификата е во тоа што има многу недоразбирања за небитни нешта. Буквално за ситници или за нешто за што не си виновен ти – си плаќаш. Лично мене, камионите ми се во систем, односно работам со големи фирми со седишта во Македонија, па преку нив одат договорите за транспорт, каде, кога и како ќе се врши утовар и истовар, а нам само ни останува да го координираме времето за извршувањето на активностите, возачите, трошоците, така што сме ослободени од многу обврски, но главното е дека овде за ситен проблем многу ќе заглавиш, а таму и за поголем ќе се разбереш, ќе средиш... Таму проблемите се решаваат побрзо отколку овде. На пример, товариш стока од Македонија, а го забораваш Е1 документот што ги олеснува царинските формалности. Горе во Германија гледаат дека го нема, но сепак, ја ослободуваат стоката и возилото. Овде да се случи такво нешто ќе ти направат огромен проблем, ќе те направат криминалец. Има ситуации кога возач заборава гор да ја пријави стоката, а доаѓа овде, му ја одземаат стоката и го обвинуваат за криминал, иако од Германија е стасано јавување дека е нивен пропуст.

За Мевледим Алиов, сопственик на транспортната фирма „Дудо“ АГ од Скопје, прв и најголем проблем за транспортерите и во нашата земја и во регионот, како што вели, се ниските цени на транспортот.

– Што ќе транспортираш од Македонија? Нема некое производство, што ќе ти овозможи поголем превоз и соодветен профит... Затоа, јас со мојата фирма сум повеќе активен во земјите на ЕУ, а пред сè во Швајцарија, како и на Косово за чии фирми вршам превоз на разни видови стоки од Унијата. Покрај ниските цени, овде во регионот голема тешкотија е и лошата патна инфраструктура, а неретко и нерегулираните услови за работа за вршење на превозите, одвивањето на сообраќајот, преминот на границите, разните самоволија на надлежните органи и сл. Така, ти се случува да заглавуваш постојано и за сè и сешто. Чести се вонредните и конфликтни ситуации, а нашата дејност тоа не го трпи, зашто задоцнувањата имаат своја цена, па едноставно тие се или трошок и претрпена штета или загуба во работата – нагласува Алиов.

Ј.Б.

ИГОР ЈАНУШЕВ

Директор на ЈСП – Скопје и претседател на Собранието на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ



МАКЕДОНСКИТЕ ТРАНСПОРТЕРИ УСПЕШНО СЕ НОСАТ СО КОНКУРЕНЦИЈАТА НА ЕВРОПСКИОТ ПАЗАР

И покрај бројните ограничувања и проблеми во регионот и во Европа, што се косат со глобалните, но и нашите стремежи за овозможување на непречен проток на стоки и луѓе, како главен услов за функционирање на транспортот и економијата воопшто, нашите транспортери, со многу труд и напор покажуваат со исклучително голема професионалност и рационално работење

» Господине Јанушев, средината на годината, како впрочем и нејзиниот почеток и крај најчесто се периоди за анализи, рекапитулари и сведување на сметките. Од тој аспект, како ја оценувате во моментов состојбата во патниот сообраќај во домашни и во меѓународни рамки, со оглед на се почестите кризирања во регионот и пошироко во Европа по основ на

разни ембарга и санкции, проблеми со бегалците, политички, па дури и воени судири, тука и таму продукција на патни, еколошки и други такси, регулаторни новитети околу времето на возење и одмор, за минимална плата на возачите?

Па, со оглед дека е средина на годината, многу е тешко со еден збор или една рече-

ница да се даде оценка за така динамична област како што е патниот транспорт, каде што некој мал и навидум безначен детал знае да ве исфли од колосек. Сепак, со оглед дека кај нас, на границите со јужниот сосед ги немаме некои од оние познати транспортни блокади, кои изминатите години го десеткуваа работењето на увозно - извозните, а во голем дел и на транспортните фирми, а гледаме и туристичките конвои со сопствени возила и автобуси циркулираат горе – доле несметано сепак би ставил еден позитивен предзнак за моменталната состојба во патниот сообраќај и во домашни, а и во меѓународни рамки. Ова и покрај сето она што го наведувате како бројни ограничувања за македонските транспортери, кои возат надвор од границите на нашата земја, а што се коси со глобалните, но и нашите стремежи за овозможување на непречен проток на стоки и луѓе, како главен услов за функционирање на транспортот и економијата воопшто. Сметам дека и покрај овие проблеми, нашите транспортери, со многу труд и напор, со исклучително голема професионалност и рационално работење успеваат не само да стигнат на европските пазари, туку и успешно да се носат со своите колеги и со конкуренцијата од регионот, а и од поразвиените земји, односно од ЕУ.

» Дека во едно вакво немирно време, македонскиот патен транспорт и во товарниот и во патничкиот сегмент покажува една исклучителна и респектабилна виталност, динамичност и прилагодливост, се чини укажуваат и статистичките податоци. Сепак, како еден од првите луѓе на АМЕРИТ, а и предводник на ЈСП, не интересира и Вашето мислење за тоа кои се критичните точки во оваа област и што според Вас треба да се направи за нејзино подобро функционирање?

Вообичаено, кога зборуваме за критични точки и проблеми во оваа област, тогаш се посочува сивата економија во патниот сообраќај. Со неколку мерки во изминатиот период сузбивањето на дивите превозници во голема мера даде резултати, при што Министерството за транспорт и врски, МВР и Државниот инспекторат за транспорт, ангажирано го следеа спроведувањето на законските мерки и соодветно реагираа со строги казни и одземање на возилата на превозници, кои работат на своја рака и без да плаќаат давачки на државата, а што пак им овозможуваше со дампинг цени да им ја земаат работата на легалните превозници. Во законска рамка беа ставени и организаторите на превоз, кои претходно без возен парк правеа секакви еквилибристики со кои го рушеа пазарот особено во превозот на патници. надвор од пазарните законитости. Треба да се внимава, сето тоа е на сметка и на штета на другите легални превозници и не треба да се дозволи повторно да пламне сивата економија во транспортот.

» Последниве години и АМЕРИТ, а и ЈСП значително се модернизирала и ги

зголемија своите капацитети, што им овозможува давање поголем број на услуги за многу повеќе корисници?

Зголемувањето на капацитетите се должи пред се на зголемената побарувачка на пазарот. Нормално е секоја компанија да ги развива и модернизира своите производи, доколку сака да има прогрес во своето работење т.е. зголемување на добивката. Секако, многу важен фактор е и прилагодувањето на понуденото со побарувачката... колку поголема конекција на понуденото со побарувачката, толку подобро како за корисниците, така и за компанијата. За модернизацијата на нашите капацитети во ЈСП „Скопје“ не би сакал многу за зборувам, зашто тоа чинам е добро познато на секој граѓанин, жител на главниот град или негов посетител и тоа се гледа, што се вели и со голо око. Модернизацијата на возниот парк беше проследена и со соодветно подобрување на другите капацитети: на автобазите, контролните центри, автобуските стојалишта ...Нешто слично би рекол му се случи и на АМЕРИТ, кој, познато е лани во ноември свечено ги отвори вратите на новиот повеќенаменски деловен комплекс во скопската населба Момин Поток. АМЕРИТ, како сервис за транспортерите, а следејќи ги трендовите на пазарот, промената на флотите на транспортерите, со тоа дава свој придонес во олеснување на нивното секојдневно работење и тие на едно место да можат да добијат целосна услуга, зашто во склоп на овој објект е новата и модерна станица за технички преглед, МОТО АМЕРИТ, каде граѓаните - сопственици на возила, а и деловните субјекти, односно фирми, организации и институции ќе можат да вршат технички преглед на сите типови возила, како и хомологација на возилата. Исто така, тука ќе се врши и одобрување на: преправени и поправени возила, но и на возила што вршат превоз на опасни материи, како и испитување на цистерни, (што исто така превезуваат опасни материи), одобрување за ЦЕМТ, одобрување на возила што вршат превоз на расипливи стоки – АТП, а и калибрација на аналогни и дигитални тахографи ...Истовремено, АМЕРИТ изврши и значајна модернизација на својот Центар за обука, каде се врши доостручување на транспортните фирми, при што се набави најсовремен симулатор за камиони, што би се рекло последен збор на техниката, а се понагласена е и примената на информатичките технологии за информирање на транспортерите, како и за давање помош при вршењето на нивните транспорти на стоки, како и за превозниците на патници. транспортно олеснување за македонските патни превозници. Крајната цел и кај нас во ЈСП, а и во АМЕРИТ е подигање на квалитетот на услугите за нашите корисници на едно повисоко ниво, секако за нивно задоволство и во нивен интерес.

» И во АМЕРИТ, а и во ЈСП секако се посетува внимание не само на модернизацијата на услугите, туку и на обуката на кадрите, односно на менаџерите и возачите. АМЕРИТ на тој план особено годинава се етаблира и како значаен чинител во регионот, меѓу другото и со организација на разни меѓународни, регионални состаноци и конференции. Од какво значење се, според Вас, ваквите ангажмани и на АМЕРИТ и на ЈСП, кои изминатите години и пројавуваа интерес, па и заеднички организираа вакви големи меѓународни настани ?



И ЈСП – „СКОПЈЕ“ И АМЕРИТ ЗНАЧИТЕЛНО ГИ МОДЕРНИЗИРАА И ГИ ЗГОЛЕМИЈА СВОИТЕ КАПАЦИТЕТИ, ВО ИНТЕРЕС И НА ЗАДОВОЛСТВО НА КОРИСНИЦИТЕ НА НИВНИТЕ УСЛУГИ

цијата на услугите, туку и на обуката на кадрите, односно на менаџерите и возачите. АМЕРИТ на тој план особено годинава се етаблира и како значаен чинител во регионот, меѓу другото и со организација на разни меѓународни, регионални состаноци и конференции. Од какво значење се, според Вас, ваквите ангажмани и на АМЕРИТ и на ЈСП, кои изминатите години и пројавуваа интерес, па и заеднички организираа вакви големи меѓународни настани ?

Живееме во свет каде што технологијата е во енормен подем, каде што главен акцент на побарувачката на корисниците е ставен токму на модернизацијата на патниот транспорт, вклучувајќи го тука и јавниот превоз. Како претседател на АМЕРИТ и воедно директор на ЈСП – Скопје, заедно со мојот тим, вложуваме големи напори што е можно повеќе да го поедноставиме транспортот преку неколку, според мене, важни сегменти. Еден од нив е секако обуката на кадрите. Доколку сакаме постојан развој на транспортот, општо земено, лицата кои се занимаваат со оваа гранка мораат постојано да ги следат трендовите, па преку разни домашни и меѓународни семинари, конференции, обуки и сл. да се разменуваат искуства, за да може следствено да се прилагодат на условите и нормално, потоа да се применат во пракса. Ова е особено важно ако веќе е задоволен еден од најбитните

предуслови за нормално функционирање на една фирма, компанија, организација, а тоа е, како што веќе споменав, модернизацијата на капацитетите, што веќе е извршена и во АМЕРИТ и во ЈСП – Скопје.

» АМЕРИТ и ЈСП реализираа и некои заеднички конкретни проекти и зафати за популаризација на јавниот градски превоз, за безбедност во сообраќајот на патиштата, потоа перална за автобуси и други возила во автобазата на ЈСП во Ѓорче Петров ...Што можеме уште да очекуваме на планот на заедничката практична реализација на проекти во сферата на патниот сообраќај кај нас?

Покрај ова што веќе го споменавте, смарт тикетингот е проект кој беше разработуван долго време пред да биде пуштен во употреба. Од август 2015, па се до крајот на истата година, беше тест период на системот, во кој добивме исклучително позитивни резултати. Од почетокот на 2017 година, кон смарт тикетингот се приклучија и приватните превозници, при што според укажувањата на корисниците, можам слободно да кажам дека ваквиот начин на наплата одлично е прифатен од потрошувачите, пред се заради брзиот начин на валидирање на картичката. Дополнително и предложеното идејно решение за Паметна автобуска постојка, лоцирана на „Рекорд“ во Скопје, инспирирано е од идејата за паметен јавен превоз како дел од актуелните

концепти за паметни градови. Клучните појдовни насоки во нашиот дизајн се квалитетно и современо обликуван простор, пристап до информации, поврзаност и интеракција на корисниот со системот на градски превоз. Од техно-економски аспект, решението значително би ја подобрило работата на ЈСП – Скопје и позитивно би влијаело врз имиџот на претпријатието бидејќи паметната постојка промовира современо користење на нејзиниот простор, што е значајно за подигнување на задоволството на корисниците на јавниот превоз.

» И во двата главни сегменти на патниот транспорт – товарниот и патничкиот почнувајќи од јуни, па со крајот на ноември се операционализираат двете големи административни операции: распределбата на меѓуградски и меѓународ-

сите апликанти, со цел праведна, рамномерна и транспарентна распределба на овие најбарани дозволи. Со цел да не дозволиме превозниците да ги префрлаат своите бизниси во соседните земји, со регистрирање на фирми таму и пренасочување на финансиското работење, ќе настојваме и во иднина на блиска соработка со Министерството за транспорт и врски за ажурирање на критериумите и системот за распределба, со воведување на новини предложени од самите транспортери. Транспортните дозволи за наредната година традиционално ќе се распределуваат кон крајот на годината и подготовките за оваа административна операција и на надлежните, а и на транспортерите на стоки се во тек.

Во делот на линискиот автобуски превоз, пред извесно време автобуските пре-

на тој план се изврши подмладување на возниот парк со владините мерки за намалување на царинските и увозните, односно акцизните давачки, но сега се погласни се барањата за субвенции и во оваа област?

Да, подмладувањето на возниот парк и во товарниот и во патничкиот сегмент на патниот транспорт кај нас е евидентно, за што последниве години придонесоа и владините мерки за увоз на употребувани возила. Секако, кај транспортерите на стоки за модернизацијата на нивниот возен парк свој придонес имаше и распределбата на транспортните дозволи, а особено на годишните ЦЕМТ дозволи, кои ги добиваме преку ЕКМТ Конференцијата на министрите за транспорт, која фаворизира поседување транспортни возила од највисоките стандарди. Но, напредок и евидентен чекор напред има и кај автобуските превозници, каде со повеќе новини во делот на регулативата, како и со воведувањето на електронската распределба на автобуските линии, но и со дадените поволности за увоз на автобуси и минибуси овој сегмент од транспортната дејност се подигна на едно повисоко ниво. Се разбира, свој придонес во тоа имаше воведувањето на лиценците за транспортните компании, со што се намали бројот на нелегални превозници, а подобрување на условите за работа на автобуските превозници се овозможи и со тоа што Владата во неколку наврати дозволи увоз на автобуси и минибуси, најпрво со стандарди „еуро 2“, а потоа и „еуро 3“, што им овозможи автотранспортните компании да го обноват сопствениот возен парк со поквалитетни автобуси, минибуси и комби возила. И, се разбира, да понудат поквалитетен превоз за патниците, кој влијае и на намалувањето на загадувањето во животната средина, покрај удобноста, експедитивноста и квалитетот на превозот на патниците. Меѓутоа, со оглед дека овие мерки се веќе исцрпени, а се погласни се барањата за субвенционирање во набавката и на товарни возила, но и на автобуси, секако веќе е време да се размислува во таа насока, односно да се бараат нови мерки за дополнителна модернизација на возниот парк за комерцијален транспорт во нашата земја.

» Значаен сегмент во патниот сообраќај е патната инфраструктура, каде Република Македонија реализира силен инвестициски циклус особено последниве години. Неодамна, пак, познато е, големи надежи за обезбедување на значителни финансии од ЕУ, односно капитални инвестиции за патиштата и патните коридори што минуваат низ регионот, а и низ нашата земја побуди Конференцијата за Западен Балкан во Трст. Какви се Вашите очекувања по овие бомбастични најави?

Последните неколку години беа ги реализирани зацртаните планови за изградба и реконструкција на автопатите, магистралните, регионалните и локалните па-

ИНВЕСТИЦИИТЕ ВО ПАТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА СЕ ПОТТИК ЗА ЕКОНОМСКИ РАСТ ВО ДРЖАВАТА, А МОДЕРНИЗАЦИЈАТА, ОДНОСНО ИЗГРАДБАТА И РЕВИТАЛИЗАЦИЈАТА НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ПРАКТИЧНО Е И ЕДЕН ОД ОСНОВНИТЕ ПРЕДУСЛОВИ ДА ОЧЕКУВАМЕ ЗГОЛЕМУВАЊЕ КАКО НА ДОМАШНИТЕ, ТАКА И НА СТРАНСКИТЕ ИНВЕСТИЦИИ



ни автобуски линии и возни редови и на транспортните дозволи за меѓународен сообраќај. Какви се Вашите очекувања од овие две значајни операции од кои зависи и нормалното функционирање на македонските патни транспортери во наредниот период?

Станува збор за две мошне значајни административни операции на надлежните органи, а пред се Министерството за транспорт и врски, кои би рекол дека се од клучно и круцијално значаење за работењето на транспортерите, како товарните така и превозниците на патници. АМЕРИТ активно учествува во работата на Комисијата за распределба на транспортните дозволи при Министерството за транспорт и врски, која прави значителни напори и проверки на

возници аплицираа за одобрување на возни редови за нови линии и за промена на одобрени линии во меѓуопштинскиот и меѓународниот превоз на патници и со нетрпение очекуваат врз основа на добиените резултати од компјутерски обработените апликации, да се произнесе надлежната Комисија, која доставува на одобрување предлог листа на одобрени, односно одбиени барања до министерот за транспорт и врски. Ова особено што во распределбата на возните редови за внатрешните, односно домашните и меѓународните линии, имаше пауза од над 1,5 година.

» Патните превозници постојано ја нагласуваат потребата од државна помош за модернизација на возниот парк со кој располагаат. Последниве години

БЕЗБЕДНОСТА ВО СООБРАЌАЈОТ Е ЕДНА ОД НАЈВАЖНИТЕ РАБОТИ, НА КОИ ПОСВЕТУВААТ ПОСЕБНО ВНИМАНИЕ И ВО АМЕРИТ, НО И ЦЕЛИОТ МЕНАЏМЕНТ НА ЈСП – „СКОПЈЕ“

тишта. Познато е, инвестициите во патната инфраструктура се поттик за економски раст во државата, а модернизацијата, односно изградбата и ревитализацијата на транспортната инфраструктура, практично е и еден од основните предуслови да очекуваме зголемување како на домашните, така и на странските инвестиции. А, тоа ни ги носи и толку посакуваните вработувања. Од тие причини, во изминатите пет – шест години и Владата преку своите годишни буџети посветуваше завидно внимание и на реализацијата на капиталните инвестиции, со кои се овозможува и инфраструктурен развој, но и дополнително ангажирање на домашните компании, пред се од градежниот сектор, како и на придружните дејности и стопански гранки. Бенефитите од таквата стратегија веќе ги чувствуваме, а тие во уште поголем обем ќе следат и во годините што се пред нас и во таа насока се надеваме ќе придонесат и заклучоците и договорените активности од неодамна одржаната Конференцијата за Западен Балкан во Трст. Би додале дека и во главниот град, каде што

оперира ЈСП беше очигледна градежната офанзива на Град Скопје, при што во сите скопски општини, се прошируваат улици и булевари, се реконструираат мостови, што, морам да кажам некогаш ни соодава проблеми во сообраќајот, но во суштина е голем исчекор кон модернизацијата на градот и на јавниот превоз во него.

» **Безбедноста во патниот сообраќај несомнено е рак рана на македонскиот патен транспорт, а и регионот се чини не може многу да се пофали на овој план. Какви се размислувањата во ЈСП, а и во АМЕРИТ за подобрување на безбедноста во функционирањето на домашниот, а и во меѓународниот патен превоз на патници и стоки?**

Да, безбедноста во сообраќајот е една од најважните работи, на кои целиот менаџмент на ЈСП – Скопје посветува посебно внимание. Имено, во соработка со РСБСП имаме кампања со назив „Едукативен автобус“, која трае веќе две години. Целната група се децата до 10 години, а целта е уште од мали нозе учесниците во оваа кампања

да ги научиме на правилата во сообраќајот. Од основните училишта добиваме позитивни критики за проектот, за што се надеваме дека истиот ќе продолжи и во наредниот период.

На почетокот на летото, ЈСП – Скопје во соработка со РСБСП ја стартуваше кампањата „Зошто јавен превоз?“, преку која граѓаните ќе бидат информирани кои се бенефитите и предностите од користење на јавен градски превоз. Оваа кампања го опфаќа економскиот, еколошкиот, социјалниот и безбедносниот аспект на секојдневниот живот на граѓаните во Градот Скопје, а преку кој граѓаните ќе се информираат и поттикнат нивните навики што почесто да користат јавен превоз. Што се однесува пак до АМЕРИТ, кој инаку има потпишано меморандум за соработка со РСБСП, активно дејствува и со своето секојдневно работење во овој мошне важен сегмент на патниот транспорт, редовно се вклучува и во кампањите на РСБСП. А, меѓу другото, поддршка и помош на учесниците во сообраќајот им даваме и преку страниците на ова наше списание, во рубриката „Безбедност“, каде што постојано апелираме за поголема безбедност во сообраќајот на патиштата, преку прилози и разговори со официјални лица од РСБСП.

Ј.Б.

A
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

ASSOCIATE
TRAINING
INSTITUTE

RJ



**ЗА ПОВЕЌЕ
ИНФОРМАЦИИ
ЗА ОБУКИ И ИСПИТИ
ВЕ МОЛИМЕ
КОНТАКТИРАЈТЕ НÈ.**

ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

СЕРТИФИКАТИ

МЕЃУНАРОДНА СОРАБОТКА И АКРЕДИТАЦИИ

АМЕРИТ
ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

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

За да поевтини давачката за сопствениците на моторни возила кои возат во странство

Либерализација на пазарот на осигурувањето од автоодговорност или воведување на зелениот картон како обврска за сите сопственици на возила, се двете можни опции што ги посочува Агенцијата за супервизија на осигурување (АСО) како долгорочно решение на проблемот со висината на цената на зелените картони. Ова неодамна го соопшти и директорот на Агенцијата, Климе Попоски, според кого, единствено долгорочно решение за поевтинување на зелениот картон за патничките возила е неговата цена да ја одредуваат осигурителните компании, а не државата. Според пресметките на АСО, во регионот, нашата земја има најниска просечна цена на зелената карта и на задолжителното осигурување од автоодговорност за патничко возило – изнесува 89 евра, додека во Србија е 110 евра, во БиХ е 147 евра, во Црна Гора е 150 евра и во Албанија е 135 евра.

Во сите овие земји цената на зелениот картон е регулирана, односно ја одредува државата. Во Бугарија, која е членка на ЕУ, цената е либерализирана и картонот во просек чини 125 евра, појаснува Попоски. Цената во Македонија ја одредува Комисијата за автоодговорност при Министерството за финансии, а според Попоски, ако оваа задача им се даде на осигурителните компании, кои би ја определувале според ризикот и другите карактеристики на секој поединечен возач или возило, цената ќе се намали и тоа би било единственото долгорочно решение за благодет на сите. Има и друг предлог, зелената карта да биде задолжителна за сите возила. Тогаш автоматски има математика да се спушти премијата. Но, имајте предвид дека сега само една третина од патничките возила земаат зелен картон, а останатите две третини од возилата не излегуваат од државата. Дали тие две третини ќе треба да платат повеќе е предмет на политичко одлучување, а за тоа



ЗЕЛЕН КАРТОН ЗА СИТЕ ИЛИ ДА СЕ ЛИБЕРАЛИЗИРА ПАЗАРОТ ЗА АВТООДГОВОРНОСТ!

Ова се двете можни опции што ги посочува Агенцијата за супервизија на осигурување (АСО) како долгорочно решение на проблемот со висината на цената на зелените картони

треба да се направи добра анализа – додава Попоски.

Дополнителното осигурување за зелен картон предизвикува низа реакции од возачите, особено кај транспортерите, при што едни се да остане овој систем на осигурување бидејќи им овозможува на луѓето кои не патуваат во странство да не плаќаат дополнително осигурување, а други сметаат дека заедничкото осигурување, кое би било поскапо за 20 до 30 отсто би ги намалило проблемите на лицата, кои често патуваат во странство. Претходната влада се обиде да го реши овој проблем со воведување едногодишен зелен картон, па потоа откако имаше големи реакции предложи да се издаваат и месечни и тримесечни зе-

лени картони. Инаку, премијата (цената на осигурување) на полисата за зелен картон зависи од силината на моторот кај патничките возила, додека кај товарните возила таа е фиксна. Цената на зелен картон за патничко возило до 66 KW на годишно ниво изнесува 3.690 денари, а за над 66 KW за една година е 5.536 денари. Зелениот картон за патничко возило до 66 KW на месечно ниво има цена од 1.850 денари, а за возило над 66 KW е 3.075 денари. Цената за товарните возила и автобусите е 17.222 денари, а за влечните и специјалните возила, мотоциклите, приклучните и работните возила цената е 5.536 денари.

J.C.B.

МВР: Да не се патува со документи кои се претходно пријавени како изгубени!

Министерството за внатрешни работи апелира до граѓаните да не патуваат со патни исправи или лични карти што претходно ги пријавиле како изгубени или украдени бидејќи се неважечки и се одземаат, а на граѓаните не им се дозволува продолжување на патувањето во земјата каде што се употребени. Од МВР наведуваат и дека во текот на летната туристичка сезона е зачестена појавата на граничните премини во Европа кога наши граѓани користат патни исправи што претходно ги пријавиле како изгубени или украдени, а откако ќе ги пронајдат се обидуваат да патуваат со истите, без притоа да го пријават пронаоѓањето кај надлежните служби на МВР каде што се издадени документите.

Со оглед на фактот дека сите патни исправи и лични документи кои се пријавени како изгубени или украдени, претставуваат нева-



жечки документи и се внесуваат во базата на ИНТЕРПОЛ, при употреба на овие документи пред надлежни полициски органи насекаде низ

светот – тие се одземаат и на граѓаните не им се дозволува продолжување на патувањето во земјата каде што се употребени – појаснуваат од МВР и додаваат дека со цел избегнување дополнителни финансиски трошоци за нашите граѓани за вадење патен лист во амбасадите на Република Македонија, пропаднати туристички аранжмани и сл., до граѓаните, кои претходно ги пријавиле своите патни исправи или лични документи за изгубени или украдени, се апелира, во случај на нивно пронаоѓање, задолжително да пријават кај надлежните служби на МВР каде што се издадени документите.

Инаку, летово МВР го продолжи работното време, односно почнувајќи од 10 јули и заклучно со 31 август годинава, Отсеците за управни работи Битола, Велес, Куманово, Охрид, Струмица, Тетово и Штип работат во две смени, т.е. од 8:30 ч. до 20:00 часот.

Со големиот и редок јубилеј – 25 години активно присуство на македонскиот пазар



МАН ИМПОРТЕР МАКЕДОНИЈА НАЈАВУВА НОВИ ПРИЈАТНИ ИЗНЕНАДУВАЊА ЗА КОМИНТЕНТИТЕ И ПАРТНЕРИТЕ

Од МАН најавуваат увоз на нови типови возила, со поволни услови на финансирање, увоз на веќе користени возила и низа повожности за сервисирање на возилата на МАН, како и за снабдување на македонскиот пазар со МАН оригинални резервни делови

МАН Импортер Македонија, ексклузивниот увозник на комерцијални возила од реномираниот производител MAN Truck&Bus AG од Минхен во нашата земја, годинава одбележува голем и редок јубилеј – 25 години активно присуство на македонскиот пазар. По тој повод, а со оглед на тоа дека МАН возилата ги среќаваме во различни стопански гранки, како што се меѓународниот превоз, превозот на специјални товари, пошта, градежни материјали, комунални дејности, шумарство, прехрана, земјоделство и слично, разговораме со одговорните лица на носечките сегменти во МАН Импортер Македонија.

ТРИФКО РОБЕВ

Раководител за продажба на МАН камиони



» Господин Робев, колку е МАН застапен на македонскиот пазар на нови возила?

– Почнувајќи од 2011 година, во секоја наредна година имаме подобри резултати од претходната, а минатата година имавме пазарен удел од 25 %, односно секој четврти продаден, нов камион е МАН.

» По што сте препознатливи?

– Нудиме комерцијални возила, ками-

они во товарен распон од 7,49 до 50 тони носивост, со висок степен на квалитет во изработката, нагласена економичност, голема издржливост и трајност во најтешките услови на работа. Задоволни сме со добрите резултати во дистрибутивниот сектор, а посебно со резултатите во градежниот сектор, каде што купувачите препознаа квалитет, кој се потврди при експлоатацијата на МАН возилата. Секако дека сакаме да учествуваме во меѓународниот превоз со продажбата на нашите „еуро 6“ возила, кои секогаш ги имаме на лагер со неколку нивоа на опрема. Така, транспортерите можат веднаш да добијат ново возило, наместо да го чекаат по неколку месеци.

» Дали заедно со возилото нудите и негово финансирање?

– Континуирано нудиме одлични услови за финансирање на нашите партнери преку финансиските куќи во Македонија. Моментално, во соработка со Porsche Leasing нудиме финансирање со камата од 3,49 %, со само 10 % учество од нето- вредноста на возилото и шест месеци одложено плаќање на ДДВ-то. На пример, ново возило со XLX кабина, со хромирани лајсни на предниот браник, спојлери на кабина, мотор 420 кс, автоматски менувач, ретардер, Efficient line 3, Efficient roll, 2 x 710 резервоари за гориво, фрижидер, клима... може да се добие за месечна рата од 850 евра, со рок за финансирање од шест години и со остаток од 20 % од вредноста.

» На прославата на 25 години МАН во Македонија го претставивте и новиот изглед на МАН TGX.

– Да, го претставивме новиот редиран изглед на МАН TGX со подобрени мотори „еуро 6с“, кои се помоќни и посилни од претходните, изразени со плус 20 кс и 200 нм, а со новите технички решенија и до 6,25 % помала потрошувачка на гориво.

САЛАИ АРИФ

Раководител за продажба на користени возила:



» Господин Ариф, што претставува МАН TopUsed?

– МАН TopUsed е меѓународната ознака за користени возила од МАН Truck & Bus AG. Нашите TopUsed користени возила се со извршена проверка во работилница, сигурни и потврдени на пазарот. Ние како TopUsed експерти со искуство, можеме да им понудиме целокупно решение, вклучувајќи различни адаптации и измени на возилата според потребите на нашите клиенти.

» Која е целта на таквиот пристап?

– Целта е нашите партнери да им веруваат на нашите експерти. Сите возила се подложени на обемни проверки пред да бидат понудени како МАН TopUsed возила. Без разлика дали станува збор за поново или постаро користено возило, даваме максимални напори нашите партнери секогаш да добијат врвен квалитет по фер-цена. МАН TopUsed знакот за квалитет секогаш гарантира поголема безбедност.

» Што нудите притоа?

– Преку MAN TopUsed нудиме широк опсег на користени комерцијални возила од брендвите на MAN и NEOPLAN, но и од други релевантни брендови на користени полуприколки, приколки и надградби на шасии. Истовремено, посредуваме и помагаме во изнаоѓањето на најадекватното индивидуално финансирање за нашите клиенти, со приспособени услови по нивно барање, при што на располагање сме 365 дена во годината, во секое време од денот, со повеќе од 2.000 сервисни работилници низ целиот свет и 36 MAN TopUsed центри низ Европа. Во делот на комерцијални возила, ние продолжуваме со нашите инвестиции, проширување, школување на кадар, како и со натамошно зајакнување на довербата кај нашите партнери.

» Ваша препорака за наредниот период?

– При изборот на купување на користено возило, секако препорачувам инвестирање во MAN TopUsed докупена гаранција, при што корисникот може да одлучи кој спектар на услуги му одговараат најдобро. Докупената гаранција за користени возила

вор од нашата земја. Таму, вработените во MAN сервисот покрај теоретскиот и практичниот дел од обуките имаат можност да разменат искуства со огромен број сервисери од повеќе држави. Овие искуства се собираат во централата на MAN Truck&Bus AG и им стојат на располагање на сите сервисни работилници, при отстранување на проблемите со кои се соочуваат. Со гордост може да се пофалиме дека квалитетот и компетенцијата на сервисот ја потврдиле во 2015 година со освојеното 4-то место на Service Quality Award, натпреварот на MAN сервисни работилници, а и оваа година со пласман во финалето на овој натпревар што се одржа во Австрија.

» Што можат да очекуваат Вашите клиенти во следниот период?

– Со зголемувањето на обемот на работата во MAN сервисот за да можеме квалитетно и навремено да одговориме на барањата на нашите клиенти постојано го зголемуваме бројот на вработените, така што во моментот имаме 12 сервисери и три соработници. Континуирано сме во потрага по нови сервисери, кои се подготвени да

НИКОЛА СТОЈАНОВСКИ

Раководител на
продажбата на MAN
резервни делови



Господин Стојановски, зошто токму MAN оригиналните резервни делови? – Кога станува збор за оригиналните резервни делови, главните карактеристики, кои треба да се очекуваат од нив, се максимална сигурност, екстремна издржливост, најдобар квалитет и долготрајност. MAN оригиналните резервни делови ги исполнуваат овие карактеристики и совршено се вклопуваат со останатите компоненти бидејќи се произведени по најсовремена технологија и сите делови поминуваат најстроги контроли за квалитет. Така сте сигурни дека во возилото го вградувате она што е проектирано за вашето возило од страна на производителот. Со помош на оригиналниот софтвер и документација на MAN возилата, која ни е достапна во секое време, а исто така и со стручноста на колегите од мојот оддел, ќе го добиете идентичниот дел што бил вграден во вашето возило. Најважната причина, зошто токму MAN оригиналните делови, е во тоа што за MAN оригиналните резервни делови добивате 24 месеци гаранција во кои зад вас стои тимот на MAN Импортер Македонија.

» Лагер и рок на испорака на резервните делови?

– Разбирајќи ја потребата возилото да биде на пат во најскоро време, поседуваме голем лагер оригинални MAN резервни делови, како за товарни возила така и за автобуси. На територијата на Република Македонија вршиме бесплатна достава на резервни делови во вредност од над 6.000 денари (+ ДДВ), во рок од 24 часа, се разбира, доколку деловите се на нашиот лагер во MAN Сервисниот центар Скопје. Стандардната набавка на резервните делови за лагер и по нарачка е еднаш неделно од нашиот принципал MAN Truck&Bus, а тенденција е таа да се сведе на што покус рок што би значело намалување на трошоците на клиентите и во време и во пари.

» Вашите цели за во иднина?

– Наш приоритет е партнерскиот однос да го подигнеме на што повисоко ниво, при што заедно ќе си помагаме со клиентите и партнерите, кои со своите предлози ќе ни помогнат во подобрувањето на нашата понуда, а ние ќе им помогнеме во реализацијата на нивните барања и во решавањето на проблемите. За таа цел, во соработка со нашиот принципал MAN, во текот на секоја година правиме неколку промотивни акции на MAN оригиналните резервни делови, за кои ги известуваме партнерите. Нашиот тим не застанува тука туку заедно со комитентите го продолжуваме патот со нови предизвици во градењето на меѓусебна соработка и на што подобар меѓусебен партнерски однос.

J.B.



може да се купи само во текот на продажбата на возилото исклучиво преку организацијата на TopUsed. Корисникот може да одбере TopUsed докупена гаранција на погонска група или на целокупно возило, со можност за докуп во три различни периоди од 6, 12 и 24 месеци.

ИВИЦА ДАВИДОВИЌ

Раководител на MAN
Сервис:



» Господин Давидовиќ, како го оценувате работењето на MAN сервисот во досегашниот период?

– Уште од самиот почеток се инвестираше во обуките на нашите сервисери, кои користејќи ги најновите компјутерски дијагностики, опремата и специјалниот алат се подготвени за сите можни предизвици. Дел од овие обуки се вршат од MAN специјалисти на наша локација, а поголемиот дел над-

инвестираат во своето знаење и во својот идеен квалитетен професионален развој. Заедно со MAN Truck&Bus AG работиме на проширувањето на досегашната палета сервисни пакети, кои беа одлично прифатени од клиентите, па наесен очекуваме да излеземе со нови поволности за нив. Покрај зголемените сервисни капацитети имаме и високософистицирана опрема за мesteње на подвозјето на возилата од реномираната марка JOSAM, која е најдобар производител на оваа опрема, со чија помош, освен центрање на предните управувачки и на задните погонски неуправувачки осовини, може да се мести и цела возна композиција. Покрај одржување и сервисирање на камиони и приклучни возила, нудиме и услуги на одржување и сервисирање на MAN, Неоплан и Отокар автобусите. За да можеме да одговориме на какво било барање за поддршка од производителот, во и надвор од гарантниот рок, најважен предуслов е возилото да биде сервисирано во овластена MAN сервисна работилница.

Дигитално спроведување на налози во TC транспортната платформа



TIMOCOM ЈА ИНТЕГРИРА СВОЈАТА НОВИНА TC TRANSPORT ORDER®

Корисниците на услугите на TimoCom сега со TC Transport Order® за првпат имаат можност да ги спроведуваат своите транспортни налози централно во нејзината платформа и со новата дигитална постапка да ги оптимизираат дневните деловни процеси

Софтверската фирма TimoCom ја прошири својата транспортна платформа за уште една нова функција при што со помош на TC Transport Order® за првпат повеќе од 120.000 корисници на фирмата имаат можност да ги спроведуваат своите транспортни налози централно во платформата и со новата дигитална постапка да ги оптимизираат дневните деловни процеси. На тој начин TC Transport Order® им овозможува на корисниците целосно дигитално спроведување на зделките директно внатре во транспортната платформа. Со тоа, транспортните зделки директно ќе се склучуваат на едно централно место, каде што се наоѓаат утоварниот простор и утоварот.

– Новата апликација се состои од управување со налози и барање за транспорти. Тие обединуваат корисни функции за двата деловни партнери, така што TC Transport Order® ги исполнува специфичните потреби на налогоземачите и налогодавачите – објаснува Даниел Крисина, TimoCom продукт менаџер.

Дигитално барање за транспорти

Налогодавачите можат во TC Transport Order®, истовремено, на повеќе деловни партнери, да им испраќаат барања за транспорти. Така добиваат релевантни информации со понуди, кои можат да ги споредат и да се одлучат кој на крајот би го добил транспортниот налог. Корисниците, кои

имаат да понудат сопствена стока, можат во претходно дефинираните шаблони со транспортни налози да го одберат соодветниот и да го употребат. Потенцијалните даватели на услугата ги предаваат своите транспортни налози и со тоа си обезбедуваат можност за дополнителни зделки. Сите процеси се видливи веднаш бидејќи централно се покажуваат кај деловните партнери.

Централно спроведување на налози

Во управувањето со налози, налогодавачите на своите деловни партнери им ги до-

делуваат своите транспортни налози брзо и едноставно дигитално. Налозите можат да ги персонализираат со сопственото лого, фусноста и документи како и да креираат шаблони за транспортни налози кои се повторуваат. Налогодавачот ја има можноста, да го прифати пристигнатиот транспортен налог, дополнително да го сторнира или да го одбие. По добиената согласност од налогоземачот кон транспортниот налог се прикачува обврзувачки договорен документ, како осигурување за двете страни. Двата деловни партнери во секое време имаат преглед врз сите процеси преку централниот дел.

За над 38.500 TimoCom клиенти, има уште една причина за радост бидејќи новата апликација ќе можат бесплатно да ја тестираат до крајот на август и да се убедат во многуте предности и можности што произлегуваат од неа.

Повеќе информации за TimoCom на www.timocom.de/транспортни_налози.

T.C.



ЦАРИНА СО 8,6 % ПОВИСОКИ ПРИХОДИ ОД ЛАНИ

Царина продолжи со успешната реализација на наплатата на давачки при увоз и наплата на акциза не само при увоз туку и во внатрешниот промет

Царинска управа на Република Македонија во првата половина од 2017 година оствари приходи од 36,8 милијарди денари, што е за 8,6 % или за околу 2,9 милијарди денари повеќе од истиот период во 2016 година, односно за 5,7 % или за околу две милијарди денари над планираните приходи за овој период од годината. Со тоа, Царина продолжи со успешната реализација на наплатата на давачките при увоз (царина, данок на додадена вредност, акцизи и надоместоци) и наплата

на акцизата не само при увоз туку и во внатрешниот промет. Оттаму појаснуваат дека износот на наплатени давачки по видови за првите шест месеци од 2017 година изнесува: ДДВ – 22,05 милијарди денари, што претставува за 11,5 %, односно за 2,3 милијарди денари повеќе од наплатените во истиот период во 2016 година и за 6,3 % повеќе од планираните приходи од оваа давачка, царина – 2,5 милијарди денари или за 8,9 %, односно за 204 милиони денари повеќе од наплатените во истиот период лани и за 4,5 %

повеќе од планираните приходи од царина, потоа акцизи – 11,9 милијарди денари, што е за 4 %, односно за 454,1 милиони денари повеќе од наплатените во истиот период лани и за 5,1 % повеќе од планираните приходи од акцизи. Од надоместоци се наплатени 307,7 милиони денари и за 6,6 %, односно за 21,9 милиони денари помалку од наплатените во истиот период во 2016 година и за 1,8 % помалку од планираните приходи од надоместоци.

Царинска управа информира и дека здружувајќи го постојаниот тренд на зголемување на наплатата, очекува да го исполни и да го надмине планот за наплата на давачки за 2017 година.

Од 6 до 8 јули во Брисел

Учество на Царинска управа на Македонија на седницата на СЦО



На маргините од седницата, на која беше одбележана и 65-годишнината од постоењето на СЦО, беше потпишан протокол со Федералната царинска служба на Руската Федерација за размена на документи и информации, поврзани со царинската вредност на стоката и беше направен Работен план за негова реализација

На јулската седница на Советот за царинска соработка при Светската царинска организација (СЦО) што се одржа од 6 до 8 јули во Брисел, учествуваа и претставници од Царинска управа на Република Македонија, кои имаа билатерални средби со претставниците на другите царински управи, а на маргините на седницата беше потпишан протокол со Федералната царинска служба на Руската Федерација. Протоколот, кој е во согласност со Договорот на Владата на Република Македонија и Владата на Руската Федерација за соработка и заемна помош за царински прашања, го потпишаа директорката на Царинска управа на Република Македонија и првиот заменик директор на Федералната царинска служба на Руската Федерација, а се однесува на размена на документи и информации поврзани со царинската вредност на стоката и со Работниот план за негова

реализација. Целта на Протоколот е да се обезбеди ефективна контрола при пријавувањето на царинската вредност на стоката што се разменува помеѓу двете земји, со што се намалува ризикот од измами, шверц, корупција, односно затајување на царинските давачки, даноците и другите надоместоци, а се олеснува легалната трговија меѓу двете земји. Годинава, Светската царинска организација одбележа 65 години од своето постоење, а по овој повод, генералниот секретар на СЦО, Кунио Микурија во своето обраќање истакна дека од 17 земји членки, кои присуствувале на инаугуративната седница во 1953 година, сега, во 2017 година СЦО е организација со над 180 земји членки, со што стана глобален центар за експертиза на царината и важен фактор во меѓународната трговија. Инаку, на седницата се дискутирале за стратешките цели на Организацијата, и тоа: промовирање на сигурност и олеснување на меѓународната трговија, вклучувајќи поедноставување и хармонизација на царинските постапки, промовирање на фер, ефикасно и ефективно собирање на јавните приходи, заштита на општеството, здравјето и животот на луѓето, придонес во борбата со криминалот и тероризмот, промоција на дигиталната царина, особено за поддршка на координираното управување со границите, зајакнување на капацитетите на царинските администрации, унапредување на соработката на царинските со даночните и другите владини институции, како и соработка со билатералните и интернационалните институции.

Во знак на одбележувањето на десетгодишнината од пристапувањето на ЕУ во СЦО, обраќање имаше и Пјер Москович, комесар за економски и финансиски прашања, даноци и царина на Европската Унија, кој говореше за иднината на царинската унија, со посебен акцент на е-трговијата, Царинскиот закон на унијата, дигиталната царина и безбедноста, вклучувајќи ги тековните и идните иницијативи за борба со тероризмот, како и состојбата во однос на Договорот за олеснување на трговијата на СТО.

На седницата беше избран и нов претседател со Советот за царинска соработка, Енрике Канон, генералниот директор на уругвајската царина, а беа потпишани и меморандуми за соработка со царините на САД, Мексико и Турција. Делегатите од Буркина Фасо го депонираа својот инструмент за пристапување кон ревидираната Кјото конвенција – глобален стандард на СЦО за модернизација на царината, кој е меѓународно признаен како клучна алатка за олеснување на трговијата, со што станаа 111-та Договорна страна на оваа Конвенција. Исто така, на седницата на Советот за царинска соработка се дискутираше околу начинот на пристапување на нови членки во СЦО, а дискусијата на ова прашање ќе продолжи и на дополнителна седница на Советот, во декември 2017 година, на која ќе се избира и заменик генерален секретар на СЦО.

На страничните делови на пневматичите за патнички возила



ОЗНАКИ И СИМБОЛИ ЗА ТЕХНИЧКИТЕ КАРАКТЕРИСТИКИ, ВОЗНИТЕ СВОЈСТВА И НАМЕНАТА

Многумина барем еднаш биле во дилема за значењето на овие ознаки и симболи на пневматичите, па поради тоа, со помош на шематски цртеж, преку пример, ќе се обидеме да ги објасниме поважните ознаки и симболи, кои се втиснати на секој пневматик

внатрешна гума.

4) **E13 025593** = хомологациска ознака.

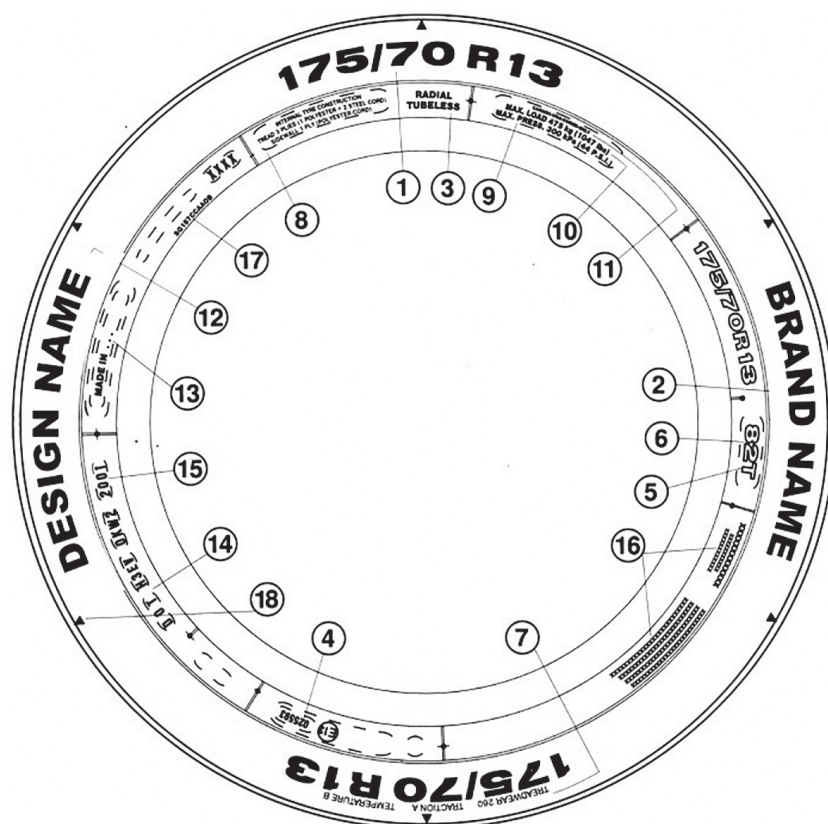
E13 ја означува државата во која е извршено хомологациското одобрение според меѓународните ECE-регулативи. Во овој случај,

Секој производител на пневматичи, на страничните делови задолжително втиснува повеќе ознаки и симболи, од кои се добиваат важни информации за техничките карактеристики, возните својства и намената на пневматикот. Многумина барем еднаш биле во дилема за нивното значење, па поради тоа, со помош на шематски цртеж, преку пример, ќе се обидеме да ги објасниме поважните ознаки и симболи, кои се втиснати на секој пневматик. Значењето, односно толкувањето на ознаките е дадено во листата подолу, според позицискиот број означен на сликата:

1) **175/70 R13** = 175 ја означува ширината на гумата изразена во mm, 70 е односот помеѓу ширината и висината изразен во проценти. Во конкретниот пример, висината на профилот е: $70\% \text{ од } 175 \text{ mm} = 122,5 \text{ mm}$, R е ознака за радијалната конструкција на гумата, 13 е дијаметарот на наплатката „бандажот“ изразен во inch, 13» = 330,2 mm.

2) **BRAND NAME** = име на производителот на пневматикот.

3) **TUBELESS** = гумата е tubeless, може да се монтира без внатрешна. Ако наместо TUBELESS стои ознаката TUBE TYPE, тогаш неопходна е употреба и на дополнителна



код	држава	код	држава
E1	Germany	E21	Portugal
E2	France	E22	Russian Federation
E3	Italy	E23	Greece
E4	Netherlands	E24	Ireland
E5	Sweden	E25	Croatia
E6	Belgium	E26	Slovenia
E7	Hungary	E27	Slovakia
E8	Czech Republic	E28	Belarus
E9	Spain	E29	Estonia
E10	Yugoslavija	E30	Bosnia and Herzegovina
E11	United Kingdom	E31	Latvia
E12	Austria	E34	Bulgaria
E13	Luxemburg	E37	Turkey
E14	Switzerland	E40	Macedonia
E16	Norway	E43	Japan
E17	Finland	E45	Australia
E18	Denmark	E46	Ukraine
E19	Romania	E47	South Africa
E20	Poland	E48	New Zealand

Табела 1 – Хомологациски кодови и држави на кои соодветствуваат

индекс на носивост	оптоварување (kg)	индекс на носивост	оптоварување (kg)
66	300	M	130
70	335	N	140
72	355	P	150
74	375	Q	160
76	400	R	170
78	425	S	180
80	450	T	190
82	475	H	210
84	500	V	240
86	530	W	270
88	560	Y	300
92	630		
96	710	ZR	над 240

Табела 2 – Најчесто употребувани вредности на индексот на носивост (оптоварувањето на гумата) прикажани во kg и брзинскиот индекс во km/h

со E13 е претставен Luxembourg, а 025593 е одобрен, доделен хомологациски број (повеќе информации во табелата 1).

5) **T** = брзински индекс – максимална дозволена брзина при потполно оптоварување на гумата, T = 190 km/h (за повеќе вредности види табела 2).

6) **82** = индекс на носивост, 82 = 475 kg (види табела 2).

7) **TREADWEAR 260** = релативен индекс на трошење на гумата, добиен при тестирање на гумата во контролирани лабораториски услови. Овој индекс е специфичен и определен во рамките на конкретниот бренд (производител) на гумата и не може да се споредува со останатите брендови. На пример, пневматик со индекс 200 би се тро-

шел (абел) двојно повеќе отколку пневматик рангиран со индекс 100. Рангирањето е во чекор од 20 поени. Согласно со ова, може да се заклучи дека овој индекс зависи од шарата и од тврдината на нагазната површина. Поголем индекс значи побрзо абеење, подобро држење на патот, а помал индекс значи побавно трошење, повеќе поминати километри, но намалена стабилност.

TRACTION A = индекс на прилепување на гумата во услови на мокра подлога – дожд, базиран при тестови на сопирање. Вообичаени индекси се: AA, A, B, и C. Индексот AA е највисоко рангиран.

TEMPERATURE B = индекс кој ја покажува промената на карактеристиките во зависност од порастот на температурата

на гумата. Вообичаени индекси се: A, B, и C, каде што A е највисоко рангиран.

8) **INTERNAL TYRE CONSTRUCTION** = информации за внатрешната градба и конструкција на гумата.

9) **MAX PRES** = максималниот дозволен притисок на полнење на гумата со работен флуид. Во конкретниот пример, изнесува 300 kPa, односно 44 P.S.I. Околниот воздух, а во последно време и азотот се најчесто работен флуид.

10) **MAX LOAD** = максимално дозволено оптоварување 475 kg, односно 1047lbs.

11) **CANADA USA CODES ONLY** = референтни вредности на максималниот притисок и оптоварување за Canada и USA.

12) **BRAND NAME (DESIGN NAME)** = име на моделот (дизајнот) на гумата.

13) **MADE IN...** = земја на производство.

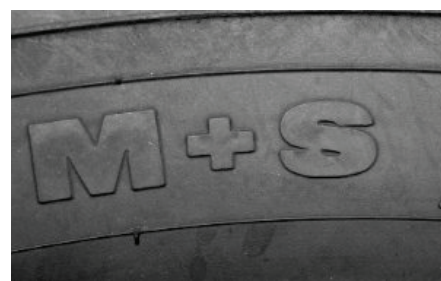
14) **DOT H3EV OKW2** = DOT број: H3 е ознака за производителот, OKW2 е број што го означува типот на производот. Овие ознаки се согласни со одобрените USA-стандарди.

15) **2001** = дата на производство. Првите две бројки ја означуваат неделата, вторите две -годината на производство, во конкретниот пример: 20 = дваесетта недела, 01 = 2001 година.

16) **SAFETY WARNING** = важни предупредувања, за начинот на монтирање, експлоатирање, итн.

17) **SG15CCAAOB** = ознака за внатрешна употреба на производителот.

18) **TREAD WEAR INDICATOR (TWI)** = индикаторот за потрошеност на нагазната површина (шарата) на гумата, вобичаено е 1,6 до 2,0 mm.



M+S = дополнителна ознака, која се среќава кај зимските гуми, а означува дека гумата е конструирана за употреба во зимски услови, M = mud што значи кал, и S = snow што значи снег. Ваква ознака имаат и гумите што се наменети за употреба во текот на сите четири годишни времиња, таканаречените ALL SEASON гуми, но дополнително кај нив, наместо „стилизирана снегулка“ (на сликата десно) има четири симболи, кои асоцираат на четирите годишни времиња.

K.M.



Глобалното партнерство за одржлив транспорт ја менува брзината



ЈЕНС ХУГЕЛ ГО ПРЕЗЕМА ВОДСТВОТО СО GPST

Хугел, кој од јуни ја предводи GPST, моментално е шеф за одржлив транспорт во ИРУ

Иницијативата за глобалното партнерство за одржлив транспорт (GPST), формирана од страна на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ и Глобалниот договор на

ОН во 2015 година, од јуни ја предводи Јенс Хугел, моментално шеф за одржлив транспорт во ИРУ. Со повеќе од 16 години искуство во ИРУ, вклучувајќи и девет години во одржлива мобилност и градење на односи

со Обединетите нации и меѓународните организации, Јенс Хугел го презема водењето на GPST во време на битни развојни цели на ОН за Агендата 2030 и одржлив развој.

Транспортот и транспортната индустрија, ќе играат важна улога во обезбедувањето на голем број цели за одржлив развој во светот. Од ИРУ изразуваат верба дека оваа, во светски рамки најголема транспортна асоцијација, ќе продолжи со процесот на заедничко дејствување на чинителите преку GPST за да се унапреди одржливата мобилност во целиот свет.

Хугел ја презема позицијата од Игор Рунов, кој претходно ја предводеше GPST како заменик генерален секретар на ИРУ и шеф на делегацијата на Обединетите нации во Њујорк. Рунов го најави своето заминување пред членовите на ИРУ на последното Генерално собрание на организацијата. Од ИРУ истакнуваат дека ќе продолжат да даваат поддршка на GPST, како и финансирање и хостинг услуги, заедно со членовите и партнерите на платформата, особено со партнерите основачи на платформата, Глобалниот договор на ОН, како и другите два големи партнери на Меѓународната комора за трговија и ОН-Хабитат. На Хугел ќе му бидат од помош Мари Елен Вандерпул и Милан Паршина од тимот на ИРУ Њујорк, заедно со другите експерти на ИРУ во Женева и на други места.

С.П.Т.

Економската комисија на ОН за Европа (UNECE) со поддршка од ИРУ

SafeFITS – нова алатка за подобрување на безбедноста на патиштата

Примарната цел на SafeFITS ќе биде да им помогне на владите и донесувачите на одлуки да ги проценат резултатите од политиките и мерките наменети за подобрување на безбедноста на патиштата

Економската комисија на Обединетите нации за Европа (UNECE), со поддршка од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ развива систем за безбедност SafeFITS, кој претставува нова алатка за поддршка при донесувањето одлуки за транспортната политика, заснована на знаење во намалувањето на бројот на жртвите на патиштата. Со тоа, владите наскоро ќе имаат нова алатка на UNECE за борба против оваа глобална криза за да помогнат во спасувањето на животи во патниот сообраќај, каде што секоја година 1,25 милиони луѓе се убиени, а околу 50 милиони се повредени во сообраќајни несреќи, правејќи ја оваа област една од најважните здравствени итни случаи на нашето време. Покрај тоа, 500 деца секојдневно го губат животот поради сообраќајни несреќи и тоа е водечка причина за смрт кај младите луѓе на возраст од 15 до 29 години.

Примарната цел на SafeFITS ќе биде да им помогне на владите и донесувачите на одлуки да ги проценат резултатите од политиките и мерките наменети за подобрување на безбедноста на патиштата. Влегувајќи во завршната фаза на развој, моделот SafeFITS беше презентираан на тркалезната маса на експерти за безбедност на патиштата и донесувачи на одлуки во Женева во јуни. Притоа, претставниците на научната заедница за безбедност на патиштата, меѓу кои и меѓународните организации, ака-



демијата и меѓународните финансиски институции, обезбедија повратна информација за SafeFITS и дискутираа за статистиката за безбедност на патиштата, моделирањето и мерењето на влијанието на политиките за безбедност на патиштата. Овие повратни информации ќе помогнат да се рафинираат SafeFITS и да се нагласат начините за подобрување на достапноста на робусни, висококвалитетни податоци за безбедноста на патиштата и статистиката.

С.П.Т.

На конференција во Брисел во организација на СЦО



НАГЛАСУВАЊЕ НА ЗНАЧЕЊЕТО НА ТИР-КОНВЕНЦИЈАТА ЗА ГЛОБАЛНИОТ ЦАРИНСКИ ТРАНЗИТ

И на оваа конференција беше посочено дека ТИР-Конвенцијата и по речиси шест децении постојќето останува единствениот вистински глобален царински транзитен систем

Иако постапките за царински транзит не добиваат поголемо внимание во медиумите, сепак се камен-темелник на ефикасните глобални синџири на снабдување, овозможувајќи ја меѓународната трговија. Ова, меѓу другото, беше истакнато на Конференцијата за глобален транзит што се одржа во Брисел на 10 и 11 јули годинава, во организација на Светската царинска организација

(SCO), а на која уште еднаш беше признаена и потврдена потребата за подобрување на царинскиот транзит ширум светот. На конференцијата, Економската комисија за Европа при Обединетите нации (UNECE) претстави разни правни инструменти развиени под покровителство на Комитетот за внатрешен транспорт, особено кон ТИР-Конвенцијата, која по речиси шест децении постојќето останува единствениот вистински

глобален царински транзитен систем.

Притоа, на овој значаен настан во транспортната и во царинската област беше посочено дека во последните три години: Пакистан, Кина и Индија, земјите кои претставуваат дом на речиси 40 % од светската популација, пристапија кон ТИР-Конвенцијата. Оваа значајна промена во географскиот опсег на ТИР-Конвенцијата обезбедува дополнителен поттик за другите земји од целиот свет да се приклучат на ТИР-системот за да ги надополнат сите регионални иницијативи за олеснување на транзитот.

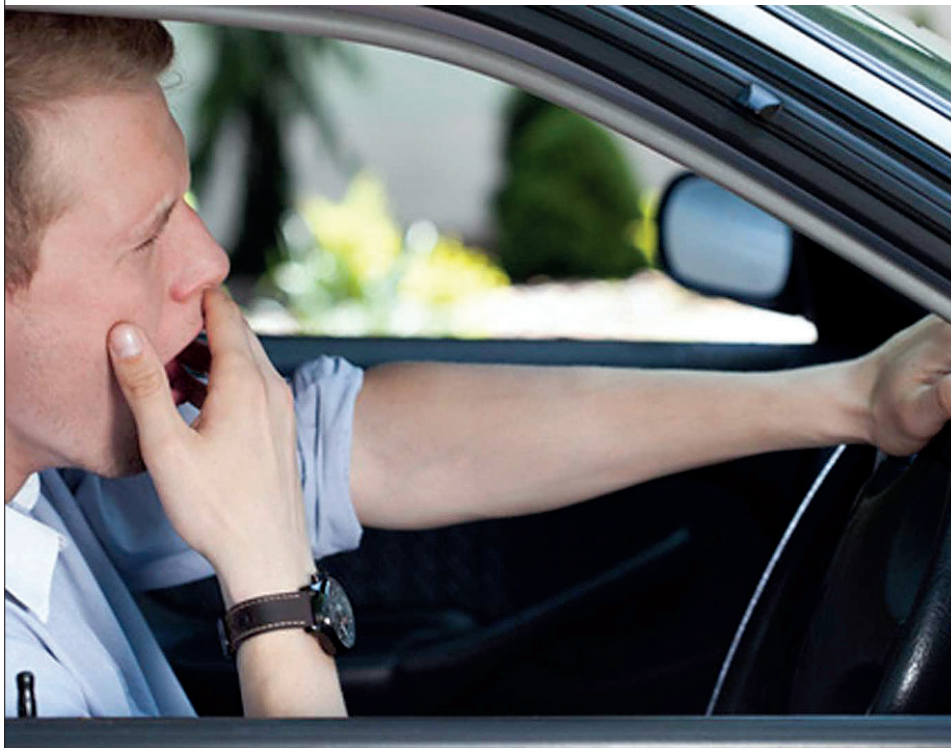
Земајќи го предвид големиот број учесници на глобалната транзитна конференција, UNECE и Меѓународната унија за патен транспорт (ИПУ) организираа паралелен настан, овозможувајќи им на заинтересираните земји да ги слушнат сите придобивки на ТИР-системот за царинските администрации, како и за транспортниот сектор. UNECE, исто така, учествуваше на придружниот настан организиран од Канцеларијата на Обединетите нации на високиот претставник за најмалку развиените, континентални и малоостровски држави во развој – UN-OHRLLS за „важноста на ефикасната транзитна соработка за постигнување на SDG (целите за одржлив развој) од страна на земјите во развој без излез на море“.

ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



MakedonijaSoobrakajAMERIT

Многумина го потценуваат како можна причина за сообраќајка



ЗАМОРЕНИОТ И ПОСПАН ВОЗАЧ Е НЕСПОСОБЕН ДА ИЗБЕГНЕ КРИТИЧНА СИТУАЦИЈА

Според една глобална статистика, заморот е примарна причина за повеќе од 20 % од смртните случаи на патиштата во светот

Заморениот и поспан возач е неспособен да направи нешто за да избегне критична ситуација или судар со друго возило, па затоа, возачите, кои ќе осетат замор, треба да запрат со возењето, да се одморат и по можност малку да поспијат пред да продолжат да возат. Ваквите препораки од надлежните, а пред сè од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) се разбирливи зашто според една глобална статистика заморот е примарна причина за повеќе од 20 % од смртните случаи на патиштата во светот. На нашето поднебје, како што посочуваат од РСБСП, заморот како причина за сообраќајна незгода е потценет, а исто така е невозможно да се утврди точниот број на сообраќајни незгоди што се случиле само затоа што возачите биле премногу уморни или заспале зад воланот. Сепак, голем дел од сообраќајките кои се случуваат, особено во летниот период, наведуваат на тоа дека заморот е причина за незгоди, кои често се со многу сериозни последици, бидејќи поспаноста и заморот го прават возачот полусвесен и неспособен да направи нешто за да

избегне судар со друго возило или излетување од патот – велат од РСБСП.

Според експертите, заморот обично се јавува по два часа возење, меѓу вториот и седмиот час или откако возачот ќе помине од 200 до 500 километри, во зависност од тоа на каков пат вози. Притоа, велат од РСБСП, заморот се манифестира многу слично кај сите возачи, така што на почетокот тие имаат желба за спиење, се јавува боцкање во очите, чувство на топлина и учочување на вратот, рамената и рацете, слаба циркулација, трнење на носете и болка во долниот дел на грбот. Сето ова, појаснуваат од РСБСП, може да доведе до полусвесна состојба и до намалување на способноста за расудување, а најлошо е возачот да заспие зад волан бидејќи тогаш последиците се најчесто трагични.

Постојат главно две причини за замор кај возачот: недостаток на квалитетен сон (или доволна наспаност) и редовно спиење и возење во дел од денот (ноќта) кој е предвиден за спиење. Никој не е имун на ефектите од заморот на возачот, меѓутоа некои групи луѓе или категории професионални возачи

се повеќе изложени на ризик од другите. Тоа се најчесто младите неискусни возачи кои практикуваат ноќно возење или работниците кои работат во смени и ги менуваат работните часови. Овие категории возачи, имаат шестпати поголеми шанси да бидат вклучени во сообраќајна незгода поврзана со умор, без разлика дали тоа е на работа (машини за управување или возило) или работните обврски им се поврзани со патување. Истото важи и за комерцијалните возачи, кои возат на долги релации, често и во лоши временски услови, а некогаш и ноќе, како и деловните патници или професионални возачи, кои освен што возат во секакви временски услови, возат и деном и ноќе. Притоа, се случува подолг временски период да се наоѓаат на гранични премини, царински служби, да менуваат временски зони и сл. поради што често страдаат од ограничен и/или слаб сон.

Од РСБСП алармираат на следниве предупредувачки знаци, кои укажуваат на замореност кај возачот, а кои не треба да се игнорираат: проблеми со фокусирање или стеснување на вниманието, „паѓање на главата“ или неможност да се отворат очите, несеквавање на последните неколку минути, лоша проценка, побавно време на реакција, „зумирање“, несвесност (спиене со отворени очи), постојано зевање или триење на очите. За намалување на заморот (поспаност), нагласуваат од РСБСП, корисен ефект има пријатната атмосфера во возилото, разговорот со сопатниците, слушање соодветна музика, како и разни промени што се случуваат за време на возењето (менување на околината, вегетацијата, условите на патот, ограничување на брзината, менување режими на возење и слично).

– Вентилацијата во возилото треба редовно да се проверува и приспособува, така што секогаш ќе има свеж воздух и ќе се создаде поволна микроклима. Не претерувајте со прекумерно ладење или греење на просторот во возилото. Многу е важно да одморате во соодветни интервали, да правите кратки паузи, да се освежите и размрдате. При пауза, пешачењето и вежбите се покорисни отколку седењето. Добро е и да седнете, но во друга положба од таа што сте ја имале во возилото. За време на паузите препорачливо е да се земаат помали оброци лесносварлива храна (млечни производи, овошје, зеленчук) и освежителни пијалаци (сокови, чај), препорачуваат од РСБСП. На ова треба да се додаде и дека единствен начин за справување со заморот е доброто спиење. Ниту еден кофеински производ не може да го замени добриот сон пред тргнување на пат. Затоа, РСБСП апелира до сите учесници во сообраќајот добро да размислат пред да тргнат на пат, внимателно да го испланираат своето патување и да прават чести одмори. Зашто, краткиот одмор значи – малку подоцна, но безбедно и одговорно пристигнување онаму каде што сте тргнале.

J.C.B.

На патиштата отсекаде демнат закани за безбедноста во сообраќајот



„ЦРНИ ТОЧКИ“, ВРЕМЕН РЕЖИМ, РЕКОНСТРУКЦИЈА И ИЗГРАДБА...

Одредени делници од патната мрежа во Република Македонија веќе подолг временски период претставуваат потенцијално опасни места за учесниците во сообраќајот, и тоа од неколку причини: дел од нив имаат т.н. „црни точки“, други користат времен режим за возење зашто таму има оштетувања или се вршат градежни работи, односно реконструкција на постојните и изградба на нови делници... Поради тоа, од Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштата (РСБСП) препорачуваат секаде, во секое време и секој учесник во сообраќајот секогаш да биде максимално одговорен и внимателен, да ја приспособува брзината кон условите на патот, да биде сконцентриран и да ги следи случувањата во сообраќајот, да држи безбедно растојание, максимално да ги почитува сообраќајните правила и прописи, како и поставената сообраќајна сигнализација.

Притоа, од РСБСП ги потсетуваат возачите кои се „црните точки“ (места) каде што најчесто се случуваат сообраќајните незгоди на патиштата во Република Македонија и каде најмногу треба да се внимава. Ги издвојуваат делниците: клучките кај Хиподром и Илинден, потегот од наплатната станица Петровец до клучката Кадино, мостот кај Катланово, делниците Демир Капија – Удово и Штип – Радовиш (местата викани „8-ми километар“ и „Пилафтепе“). Во насока од Скопје кон Охрид, како посебно опасни места се издвојуваат: патниот правец Желино – Тетово, потегот од наплатната станица Тетово Југ до наплатната станица Гостивар, кај селата Зајас (Гостивар – Кичево) и Мешешта, (Кичево – Охрид), мостот на реката Сатеска, село Ботун (Кичево – Охрид), клучката за влез во Охрид кај село Подмоље на делницата Охрид – Струга. На патот Охрид – Свети Наум најопасни

Од РСБСП препорачуваат секаде и во секое време секој учесник во сообраќајот секогаш да биде максимално одговорен и внимателен и да се приспособува кон условите на патот, да ги следи случувањата во сообраќајот и да ги почитува сообраќајните правила и прописи, како и сигнализацијата

се деловите кај Свети Стефан, односно кај хотел „Гранит“, раскрсницата на влезот кон комплексот „Инекс Горица“, населбата Рача и селото Пештани. Како посебно опасни места се издвојуваат и регионалниот пат Кичево – Демир Хисар со местата Чакор, Прибилечки кривини, Зли дол, потоа на регионалниот пат Дебар – Струга, најкритично е кај село Велешта и кај село Враништа и на регионалниот пат Прилеп – Крушево местото Смилевски трла.

Во Република Македонија во фаза на изградба или на реконструкција се и голем број локални, регионални и магистрални патиштата, а се реконструираат и постојните автопати, но се градат и нови. Тоа придонесува бројот и локациите на „црните точки“ динамично да се менува. Токму затоа, РСБСП ги повикува возачите да бидат особено внимателни на сите делници од патната мрежа каде што се изведуваат градежни работи, да ја намалат брзината и да ја следат поставената сообраќајна сигнализација, која дава дополнителни насоки и упатства за безбедно одвивање на сообраќајот на тие делови од патната мрежа. Оттаму укажуваат дека за овој период од годината се најавени градежни активности на неколку локации од кои поважни се: реконструкцијата на десната страна на коловозот од граничниот премин „Богородица“ до клучката Гевгелија, во должина од пет километри, рехабилитацијата на сообраќајната возна лента на државниот пат А1, делницата Велес (Штипска клучка) – Градско и Градско – Велес (Штипска клучка), изведување на градежните работи на патниот правец (и на мостовите) А2

Гостивар – Кичево (делница Гостивар до с. Колари) во должина од 28,5 км. Изведување електрично осветлување кај клучката Белви на автопатот А2, Е65, делница Хиподром – Миладиновци, изградба на магистралниот пат А4, делница Свети Николе – Штип, со пренасочување на сообраќајот на делницата-клучка кај село Кадрифаково од регионалниот пат Р526 на магистралниот пат А3 и обратно до клучката кај село Три чешми, по новоизградената коловозна лента. Има градежни работи и на магистралниот пат А4, делницата меѓу клучките Кадино и Хиподром, на магистралниот пат А2, делницата Гостивар – Кичево, по раскрсницата Маврово на патот кон Кичево (сообраќајот ќе се одвива по една сообраќајна лента во должина од 800 метри), како и на автопатот А1, коридор 10, каде што е воспоставен времен режим на сообраќај помеѓу клучките Неготино и Демир Капија, а сообраќајот се одвива во насока од Скопје кон Гевгелија и Атина по регионалниот пат Р1102. Времена измена на режим на сообраќајот (со девијации, односно преминување од една на друга коловозна лента, во должина од 2,5 км) има и на магистралниот пат А2, делница Кичево – Охрид (Пресека – Песочани), потоа на дел од делницата автопат Куманово – Скопје, населбата Миладиновци, а и на државниот пат А4, делница Свети Николе – Штип (целосно е затворена делницата од Свети Николе до клучката Кадрифаково) и целокупниот сообраќај се пренасочува преку регионалниот пат Р 1204.

Ј.Б.

По извршените анализи во Министерството за транспорт и врски



СУГАРЕСКИ НАЈАВИ ЗГОЛЕМУВАЊЕ НА ТРОШОЦИТЕ ЗА НОВИТЕ АВТОПАТИШТА

Според првичните пресметки во Министерството за транспорт и врски, за довршување на трите автопати, чија изградба е во тек, како и за надминување на направените пропусти кај нив, ќе бидат потребни дополнителни 120 милиони евра

Во изградбата на новите автопатишта се направени пропусти за чие надминување ќе бидат потребни дополнителни 120 милиони евра. Ова се првичните пресметки по анализите од Министерството за транспорт и врски, чии резултати беа соопштени неодамна, при што првиот човек на овој владин ресор, Горан Сугарески соопшти дека за автопатот Миладиновци – Штип ќе бидат потребни дополнителни над 20 милиони евра. Сугарески истакна дека при проверката на архивата е најден документ со кој се

бара склучување анекс за продолжување на изградбата на оваа автопатска делница, зашто 32 проценти од работите на патот не се завршени според планираното. При тоа, тој обвини за неодговорно и нестручно однесување од претходната Влада, која според него знаела за пропустите, а не ја информирала јавноста и соопшти дека веќе имале средба со претставници на кинеската компанија „Синохидро“ и оти од нивна страна е побаран период од уште една година работа на терен.

– Сепак, ќе ги надминеме проблемите

што ги наследивме и автопатиштата ќе бидат изградени – рече министерот Сугарески, кој вели дека иако со пролонгирањето на рокот на изградбата на автопатот Миладиновци – Штип за една година, оваа делница треба да биде готова до 1 мај 2018 година, тој се сомнева дека ќе биде завршена до тогаш со оглед на направените пропусти на терен. Претходно, министерот информираше дека има пропусти во изградбата и на автопатот Охрид – Кичево, каде што според првичните проценки се потребни дополнителни 100 милиони евра, поради промашувањето на трасата, изведбата на кривините во тунелите со екстра-дополнителни потпори, како и поради појавата на огромните количини подземни води. Што се однесува на автопатот Демир Капија – Смоквица, тој очекува пречките за градба на контролниот центар во Неготино да бидат отстранети и да се дислоцира еден 400 киловолтен далекувод на МЕПСО, по што овој автопат ќе може да биде пуштен во употреба, во декември годинава.

Како реакција на ова, од претходната власт, која ги започна овие инфраструктурни проекти, посочија дека изведувачот на автопатот Миладиновци – Штип се согласил да не покренува какви било финансиски побарувања поради загуби од режиски трошоци или изгубен надомест за пролонгирање на градбата, односно дека за секоја дополнителна работа нема да биде потрошен ниту денар државни пари за изградба на овој автопат. Истовремено, обвинија дека за автопатот Демир Капија – Смоквица, кој според нив, веќе требало да биде пуштен во употреба, изградбата во моментот е запрена поради две банални и смешни причини: со развлекување на административните процедури за обезбедување на потребната документација за дислоцирање електричен столб на МЕПСО, и за добивање одобрение за градба за диспечерски центар во Неготино, за контрола на сообраќајот по автопатот Демир Капија – Смоквица.

J.C.B.

Министерство за транспорт и врски

Средба со Рејмонд Џоб од Светска банка

Министерот за транспорт и врски, Горан Сугарески, кон крајот на јули имаше средба со претставници од Светска банка, предводени од Рејмонд Соамс Џоб, глобален лидер на Групацијата за патна безбедност на Светска банка. На средбата се разговараше за плановите за подобрување на безбедноста на патиштата во Република Македонија.

– Недозволиво е дури 39 % од патиштата во Република Македонија, согласно со мерењата од Европската Унија да бидат крајно небезбедни. Токму затоа, проектот „Македонија без црни точки“, Владата го смета за еден од главните приоритети и е подготвена активно да поддржува инвестиции за подобрување на патната мрежа, како и да воспостави поефикасен систем за справување со безбедноста на патиштата – истакна Сугарески. Тој појасни и дека преку ЈП за државни патишта, поддржано со кредит од Светска банка, се спроведува анализа на безбедноста на целата патна мрежа, со цел Владата да има детална информација за потребните инвестиции во мрежата, но и за транспарентно информирање



на граѓаните за безбедноста на патиштата. По ова, веќе во почетокот на следната година ќе биде реализирана инвестиција за намалување на црните точки на државните патишта, а се разговараше и за неопходноста од создавање координативен систем во државата што ќе овозможи целосна соработка меѓу ЈПДП, МВР, министерствата за здравство и за образование, и Републичкиот совет за безбедност на патиштата.



МАКЕДОНИЈА СТАНА ДЕЛ ОД ДОГОВОРОТ ЗА ФОРМИРАЊЕ ТРАНСПОРТНА ЗАЕДНИЦА ЗА ЗАПАДЕН БАЛКАН

Оваа транспортна заедница ја сочинуваат: Македонија, Косово, Албанија, Србија, Црна Гора и Босна и Херцеговина, а со договорот се опфаќа слободно движење на стоки, услуги, капитал и работници за регионот да стане попривлечен за инвестиции и трговија

Македонија доби неповратни 70 милиони евра од европските пари наменети за транспортно поврзување, а стана дел и од Договорот за формирање транспортна заедница што беше потпишан на 4. Самит ЕУ – Западен Балкан што во средината на јули се одржа во италијанскиот пристаништен град Трст. На овој мошне значаен настан, учествуваше делегација на нашата земја предводена од премиерот Зоран Заев, а добиените средства што претставуваат 46 отсто од вкупниот грант во висина од 194 милиони евра за транспортното поврзување со Западен Балкан, се за изградба на втората фаза од железничкото поврзување Куманово – граничен премин Деве Баир, додека во договорот за транспортната заедница покрај Македонија учествуваат уште и: Косово, Албанија, Србија, Црна Гора и Босна и Херцеговина. Притоа, на Самитот во Трст, каде што учество земаа и највисоките претставници на ЕУ, шесте лидери на Западен Балкан го усвоија долгогодишниот План на дејствување во еден економски регионален простор, чијашто цел ќе биде да

се овозможи слободно движење на стоки, услуги, капитал и работници за регионот да стане попривлечен за инвестиции и трговија. Во таа насока, договорот предвидува четири мошне важни чекори: промовирање на понатамошната интеграција на трговијата, презентирање на динамичен простор за регионалните инвестиции, олеснување на регионалното движење и создавање на дигитална агенда за интегрирање.

За Македонија, како што беше оценето, самитот во Трст е од исклучително значење, и тоа не само поради споменатата финасиска инјекција и најавата за кредити од Светска банка туку и поради поддршката од европскиот политички крем од ЕУ и неговите членки, од каде што стигнаа најави за 1,3 милијарди инвестиции во неколку сектори, а пред сè во транспортот и во инфраструктурата на Западен Балкан. Оттука се и високите оценки од македонската делегација, од премиерот Зоран Заев, како и од вицепремиерот за економски прашања, Кочо Ангџушев, кои сметаат дека Македонија е голем добитник во Трст. Спо-

ред Ангџушев, по Самитот во Трст, се очекува и целосно одблокирање на изградбата на патната инфраструктура во нашата земја, која досега е финансирана со кредити од Светска банка, а со чии претставници исто така се водени важни разговори. Имено, договорот со Светка банка во последниве две - три години бил целосно заглавен поради политичката криза кај нас, па оттаму имале забелешки дека во овој период не се доделени нови пари наменети за транспортот и инфраструктурата.

Инаку, во рамките на самитот во Трст се одржа и панел-дискусија на тема „Регионална економска област на Западен Балкан – патоказ кон членството во ЕУ“, на која заедно со претставниците на компаниите од: Словенија, Хрватска, БиХ, Црна Гора, Косово, Албанија и Србија, учествуваше и Живко Мукаетов, генерален директор и претседател на УО на „Алкалоид“ АД Скопје. То ги покани присутните на претстојниот „Самит 100 на бизнис-лидери од Југоисточна Европа“, што на 16-ти и 17-ти октомври ќе се одржува во Скопје. На овој самит, како гостин ќе биде поканета и Виолета Булц, европски комесар за транспорт, а ќе се дискутира за транспортот, инфраструктурата, проектот „зелена Балканика“, слободното карго, брендирањето на регионот, мобилноста на работната сила, дигитализацијата и енергетиката.

Mercedes-Benz Tourismo RHD



БЛЕСНА СВЕЗДАТА НА НОВИОТ MERCEDES-BENZ TOURISMO

Во развојот на новата генерација автобуси од туристичката класа, Mercedes-Benz инвестираше 400 милиони евра



Во гамата на Mercedes-Benz за Европа, новиот модел истовремено ги заменува сегашната генерација на Tourismo и знаменосецот Travego

Mercedes-Benz Tourismo е присутен на пазарот повеќе од 20 години и е еден од најуспешните автобуси во својата класа. За тоа сведочи фактот дека од воведувањето на овој модел досега се произведени 26.000 примероци, а само во текот на минатата година на купувачите им се испорачани повеќе од две илјади со кои тој освои 20 % од пазарното учество во Европа. „Mercedes-Benz Tourismo“ е најуспешниот европски туристички автобус на сите времиња и клучен играч, двигател на успехот на автобусите на Daimler. За да ја заштитиме нашата лидерска позиција на пазарот во овој сегмент за во иднина, вложивме 400 милиони евра во развојот и производството на потполно новата негова генерација, со што сега нашиот бестселер стана уште поекономичен, покомфорен и посигурен“, објаснува Хартмут Шик, шефот на Daimler Buses.

Новиот Tourismo пред сè го красат нов атрактивен дизајн и подобрена аеродинамика со коефициент на отпор на воздухот од 0,33 што придонесува за намалена потрошувачка, особено на долги патувања на автопат. Во тоа помага и потпирањето кое при брзини поголеми од 95 km/h го спушта автобусот за 20 mm со што се намалува челната површина. Кога брзината на движење ќе падне под 70 km/h, системот за потпирање ја враќа каросеријата на почетната висина.

Ford Model TT



За да биде новиот Tourismo RHD што по-економичен, продолжени се сервисните интервали, а во опремата како опција може да се добијат и темпомат со превентивно однесување PPC (Predictive Powertrain Control) и EDF-систем (Eco Driver Feedback) кој го следи стилот на возење во реално време. Ке биде понуден и Active Brake Assist 3 систем што ги препознава подвижните и статичните објекти и препреки и сам запира до колку е тоа потребно, како и Front Collision Guard (FCG)-системот кој нуди заштита на возачите и патниците во случај на судар. Стандардни се AEBS (Advanced Emergency Braking System), ABS (Anti-lock Braking System), ASR (Acceleration Skid Control), ESP (Electronic Stability Program), SPA (Lane Assistant) и EBS (Electronic Braking System) кој ги вклучува и BAS (Brake Assist) и DBL (Continuous Braking Limiter) системите. Големо внимание е посветено и на пасивната безбедност и овој автобус ги задоволува претстојните ECE-R 66.02 норми.

Понудата на погонски агрегати ја сочинуваат редни шестцилиндрични мотори, сите со Еуро 6 стандарди за емисиите. Новиот OM 936 има зафатнина од 7,7 литри и максимални 354 KS, додека поголемиот OM 470 од 10,7 литри е достапен во изведби со 360, 394, 428 и 456 коњски сили. Трансмисијата може да биде механичка шестстепенна, автоматизирана PowerShift 3 со 8 степени или ZF Ecolife 6-степенна автоматска. Модуларниот систем на градба е заснован на две основни меѓусоскини растојанија од 6.090 и 6.910 mm, во комбинација со две или три оски и заден превис од 2.785 и 3.315 mm. На тој начин, се добиваат повеќе конфигурации со капацитет од 53 до 60 патници, багажен простор од 9,9 до 12,1 m³ и максимална дозволена тежина од 19,5 тони за верзиите со две и 24,75 тони за оние со три оски.



ПИКАП ВОЗИЛАТА НАПОЛНИЈА 100 ГОДИНИ

Пред еден век во Ford го приспособија народниот Model T за превоз на тешки товари. Така се роди првиот пикап

Како роденден на пикапот се смета 26 јули 1917 година, кога во Ford го направија првиот примерок од Model TT. Со него се роди и еден сосема нов сегмент возила, кој прерасна во неизоставен дел од начинот на живеење на Амери-

канците. Идејата на Хенри Форд беше да се направи лесен фармерски камионет со отворен товарен дел каков што дотогаш немаше. Беше наречен Model TT и беше заснован на суперуспешниот Model T, но имаше поцврсти шасија и задна оска кои му обезбеду-



Ford Model TT го трасираше патот за цел еден нов сегмент возила



Пикап возилата по Втората светска војна станаа симбол на начинот на живот во Америка

ри), до 1926 година се намали на 325 долари. Најголема заслуга за тоа имаше порастот на производството, кое од неколку десетици илјади примероци годишно до 1925 година се искачи на повеќе од 300 илјади. Во 1928 година беше заменет со многу успешниот Model AA.

До Втората светска војна во Ford беа направени преку 4 милиони пикапи, кога производството премина на воен режим, исклучиво за потребите на армијата. Цивилното производство се врати во 1947 година, а во 1965 година беше понуден првиот пикап од F-серијата, која се произведува и ден-денес. Иако моментално во глобален подем, пикапите во Европа никогаш не се ни доближија на славата што ја имаа во остатокот од светот – за купувачите на Стариот Континент повеќе одговараа доставните возила, кои Ford ги има од сите категории и големини.



Во САД пикапите од F-серијата на Ford се најпродавано возило од 1977 година наваму. Всушност, трите најпродавани возила се пикапи

ваат носивост од еден тон. Во однос на него имаше и зголемено меѓуоскино растојание од 2,5 на 3,2 метри, како и поинаков преносен механизам. Имаше менувач со само два степена на пренос, но често во него се вградуваше и дополнителен менувач со што му се зголемуваше употребливоста на терени полни со нагорници.

Ford Model TT важеше како многу издржлив, но беше бавен до бесвест – со моторот со 20 коњски сили едвај постигнуваше 24 километри на час, а постоеше и специјална „брза“ изведба со максимални 35 km/h. Првите години од производството се продаваше само како шасија, без кабина, седишта и надградба, кои купувачите сами си ги обезбедуваа. Неговата цена која на почетокот изнесуваше 600 долари (што е во вредност од сегашни околу 11.500 дола-





Fuso eCanter е развиван со голема помош од португалските власти

ЗАПОЧНА ПРОИЗВОДСТВОТО НА ПРВИОТ ЕЛЕКТРИЧЕН КАМИОН ВО СВЕТОТ

Во своите погони во Јапонија и во Португалија, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation започна со производството на лесниот електричен камион Fuso eCanter

Сè што постоеше досега беа само прототипи или малосериски возила произведени во ограничени количини – првиот камион во светот на електричен погон за кој веќе пристигнуваат бројни нарачки започна да се произведува. Станува збор за Fuso eCanter, кој не создава бучава и не ја загадува околината со издувни гасови заради што е идеален за достава во градските средини. Fuso започна со развој на овој модел уште во 2010 година. Првите количини тест-возила наменети за неколку флотни корисници беа направени во фабриката на овој голем јапонски производител на товарни возила во местото Кавасаки, од каде што на почетокот на јули започнаа да излегуваат и сериските возила. Тестната фаза на моделот наменет за европскиот пазар започна во 2014 година во Португалија, со поддршка и во соработка со градските власти на Лисабон. Затоа и не треба да чуди присуството на свечената манифестација во фабриката во местото Трамагал на околу 150 километри североисточно од главниот град, од страна на претседателот на републиката Марселу Ребелу де Соза и на бројните политичари.

На манифестацијата, претседателот и извршен директор на Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation и шеф на Daimler Trucks Asia, Марк Листосела, изјави: „Со почетокот на производството на eCanter станавме првиот глобален производител кој сериски

произведува електрични камиони. Отсета, може да кажеме дека побарувачката за камиони со нулта-емисија ќе расте, особено во големите градови. Веќе ги примивме првите нарачки од купувачите и ја подготвуваме светската премиера на овој камион во еден од најпознатите мегаполиси, Њујорк, бидејќи нашата португалска фабрика произведува камиони за Европа и САД, а имаме и блиска соработка со властите во земјата и Лисабон, каде што овие камиони се тестираа подолго време.“

Целосно електричниот Fuso eCanter е одговор на потребите за лесни камиони наменети за дистрибуција во градските центри, каде што сè повеќе важат строги

ограничувања во поглед на бучавата и загадувањето. Plus, тој е и многу економичен во споредба со конвенционалните камиони со слични перформанси. Камионот eCanter има пониски оперативни трошоци за околу 1.000 евра на секои 10.000 поминати километри. Има автономија од околу сто километри кои ја обезбедуваат шест блока литиум-јонски батерии со напон од 420 V и капацитет од по 13,8 kWh секој. Во зависност од конфигурацијата и изведбата, носивоста му изнесува помеѓу два и три тони. Значајно е и тоа што батериите се од сопствено производство и доаѓаат од фабриката на Daimler во Каменц, Германија, кој е сопственик на 89,3 % од Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation. До крајот на годината е планирано да се произведат 150 примероци од овој 7,5-тонски камион.



Фабриката на Fuso во Португалија во која работат околу 400 луѓе, извезува 95 % од произведените камиони

Honda Accord



Драматично различниот дизајн е главната карактеристика на новата генерација на Honda Accord

ДРАМАТИЧЕН ПРЕСВРТ

Honda ја претстави новата генерација на Accord за Америка

Американците ја добија новата, десетта генерација на Honda Accord. Првиот впечаток е под силно влијание на дизајнот кој

на оваа таму популарна лимузина ѝ овозможува нов пазарен пристап. Драматично обликувана, таа ќе се обиде да раскине со досегашното позиционирање на моделот



Во своите соопштенија за јавноста, Honda никаде не ги споменува ниту Европа ниту Јапонија

како семејно-конзервативен. Во согласност со тоа, ќе биде и позабавна за возење благодарение на тежината која во зависност од верзијата е намалена за 50 до 80 килограми. Новата конструкција со поголемо присуство на алуминиум обезбедува и пониско тежиште, а адаптивното потпирање, освен за возните својства, ќе помогне и кај комфорот. Подолгото меѓуоскино растојание, на патниците назад им обезбедува повеќе место за нозете. Во новиот ентериер во кој преовладуваат поквалитетните материјали се забележуваат нов трикрак управувач, хромирани детали, head-up дисплеј, безжичен напојувач за смартфон и 4G LTE конекција, а седиштата имаат опција за греење и вентилација.

Што се однесува на погонските компоненти, главниот новитет е 1,5 литарскиот турбо-мотор кој располага со 192 коњски сили, во пар со шестстепенa мануелна или CVT трансмисија. Во понудата ќе има уште дволитарски турбо со 252 KS, а нов е и десетстепениот автоматски менувач. Најавена е и хибридна верзија во која дволитарскиот бензинец ќе биде искombиниран со два електромотори, но спецификациите засега не се соопштени.

Toyota & Mazda

НА ПОВИДОК НОВА АВТОМОБИЛСКА АЛИЈАНСА

Соработката меѓу двајцата јапонски производители се проширува и продлабочува

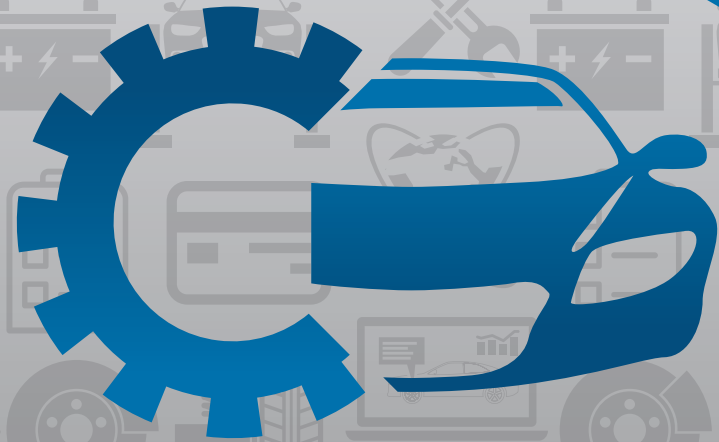


Партнерството помеѓу Toyota и Mazda ќе им го олесни инвестициското оптоварување и ќе им овозможи да ги поделат силите во поедини сегменти на развојот на технологиите

Toyota Motor Corporation и Mazda Motor Corporation потпишаа договор за бизнис и финансиска алијанса на долгорочни основи. Утврдени се неколку области каде што ќе се соработува: основање заедничка фирма во САД за производство на возила, заеднички развој на технологии за електричните возила – за комуникација меѓу возилата, напредни безбедносни системи и проширување на понудата со дополнителни продукти наменети за глобалниот пазар. Во моментот, Mazda за Toyota за некои пазари ја произведува седан-верзијата на Yaris, која всушност, е ребрендирана Mazda2 од претходната генерација. Фабриката во САД се предвидува со годишен капацитет од 300.000 возила, а ќе вработи околу 4.000 луѓе. Инвестицијата би изнесувала околу 1,6 милијарди долари, а планираниот почеток на работа би бил во 2021 година. Финансискиот дел од договорот предвидува меѓусебна размена на акции во еднаква вредност, но и целосно задржување на независноста на компаниите. Официјално објавените детали потврдуваат 5,05 % од акциите на Mazda и 0,25 % од акциите на Toyota, со идентична вредност од 50 милијарди јени.

ВАУЧЕР*

30% ПОПУСТ
НА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД
НА ВОЗИЛА



РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

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

* Ваучерот е со важност до 31.12.2017 година.

Zarooq Motors SandRacer 500 GT



„ПЕСОЧНА ЗМИЈА“ ВРЕДНА 450.000 ДОЛАРИ

Изгледа како змија, а така навистина и се вика – Zarooq е арапско име за шокари-змијата, која е најбрза во пустината

Пред две години, светот го обиколи една вест која беше игнорирана – во Емиратите беше најавено раѓањето на новата автомобилска марка Zarooq Motors. Беше познато и името на нивниот модел – SandRacer, а концептот најавуваше бесно баги во кое, на арапски својствен начин, се искombинирани луксузот и брзината. За овој модел, сега подготвен за производство, се знае повеќе и веќе не смее да се игнорира. Не ни може, бидејќи првата бројка која љубопитниот поглед ќе ја сретне е 525, колку што коњски сили развива централно поставениот 6,2 литарски V8 мотор. Последната е 450.000, која ја изразува цената во американски долари. Меѓу нив уште ќе се сретне и тежината од 1.200 килограми постигната благодарение на каросеријата од јаглородни влакна. Тука е и тркачкото потпирање со клиренс од 45 сантиметри, со опција за негово регулирање во зависност од теренот по кој се вози, а секвенционалниот петстепен менувач и покрај теренскиот изглед ја пренесува силната само на задните тркала, што не е случајно, бидејќи на тој начин пустинската забава е брутално загарантирана.



Овој откачен двосед забрзува до 100 km/h за приближно четири секунди и постигнува максимални 220 km/h

Seat Arona

Втора шпанска офанзива

Seat го претстави својот SUV од Б-сегментот, втор во понудата на марката

Шпанците тргнаа во сериозна офанзива – по успешниот старт на Ateca пристигнува и вториот модел од SUV-сегментот. Својата официјална премиера Seat Arona ќе ја има на салонот на автомобилите во Франкфурт овој месец. Во основа е кросовер-изведба на новата Ibiza, со која ги делат подвозјето и моторите. Тоа автоматски значи и дека Arona нема да биде достапна во верзија со погон на сите тркала што меѓу ваквите модели од Б-сегментот е честа појава. Ваквата стратегија има покривање во фактот дека купувачите од оваа класа се урбани луѓе кои немаат скоро никакви амбиции за симнување од асфалтот. На него Arona добро ќе се снајде со избраната палета мотори – 1.6 TDi со 95 и 115 KS и еднолитарските бензинци со три цилиндри и истата сила. Секако, за најпорните е наменет новиот 1.5 TSi мотор со 150 KS од Ibiza FR.

Должината од 4,14 метри ја истакнува урбаната намена на Arona, а за просторноста на ентериерот сведочи висината за 10 сантиметри поголема од онаа на Ibiza. Јасно е дека комфорот е за класа подобар, а целокупниот впечаток го дополнува багажникот од литри. Основната опрема ќе биде збогатена и со додатоците за уживање во возењето и со оние безбедносните.



Arona е вториот кросовер модел на Seat

„Das Kartell“

Германската автоиндустрија дејствувала картелски

Автомобилските производители во Германија се соочуваат со сериозни обвиненија за кои следуваат огромни казни

Германските медиуми изнесоа сериозни обвинувања на сметка на домашната автомобилска индустрија. Според нив, тие наводно со години тајно се состанувале и договарале за своите постапки против заедничките конкуренти. Картелот дејствувал уште од деведесеттите години и го сочинувале германски автомобилски производители: Audi, BMW, Mercedes, Porsche и Volkswagen. Се наведува дека во 60-ина работни групи биле вклучени околу 200 лица. Сите тие меѓу другото редовно ги договарале и техниките, цените и пристапот спрема добавувачите за да ги стават пред свршен чин и да ги прифатат нивните услови. Така била договорена и измамата со издвуните гасови, во која VW го извлече најдебелиот крај. Допрва ќе видиме што ќе се испили од ова, но повеќе од сигурно е дека нема сè. Германската автомобилска индустрија само во Германија вработува 800.000 луѓе.



Пет големи германски производители на автомобили со години се договарале како да настапуваат на пазарот

Романија

Патарини при транспорт на стоки

Надоместок за користење на пат

Надоместокот за користење на патниот сообраќај во Романија е наречен „ровиниета“ (rovinieta), која е задолжителна низ целата романска патна мрежа. „Ровиниетата“ може да се добие од канцелариите на Националната управа за патишта, и тоа на граничните премини, на некои бензински пумпи, како и од регионалните филијали на UNTRR, која разви онлајн апликација на англиски, германски, унгарски, руски, турски, бугарски, полски и српски, а таа може да се купи со кредитна картичка до 30 дена пред датумот на започнување на користењето на оваа вињета.

Од 1 октомври 2010 година, системот за хартиена вињета (налепница која се лепи на ветробранското стакло) е заменета со електронски систем. Сепак, возачот треба да оди на едно од горенаведените продажни места со цел да ја плати електронската вињета по негов избор. Од возачот ќе биде побарано да го обезбеди регистарскиот број на возилото, како и типот на вињетата и периодот на важење. Овие податоци ќе бидат внесени во Националната управа за патишта и во полициската база. По уплатата на соодветната такса, возачот прима потврда и анекс, кој ги содржи сите релевантни податоци што треба да ги чува во возилото. Плаќањето автоматски се регистрира во централниот систем и се одржува во текот на перио-

дот на важност за кој е платена таксата. Откако ќе истече важноста, возачот треба да се врати на едно од продажните места и да плати за друга вињета.

Инспекциите се вршат или преку камери или од инспекциски службеници. Возачите, кои немаат важечка „ровиниета“ ќе бидат санкционирани со парична казна од 250 до 4.500 RON (€ 57 до € 1.050)

Категории на возила:

- А – Автомобили;
- В – Возила за превоз на стоки со максимална вкупна дозволена тежина помалку или еднаква на 3,5 т;
- С – Возила за превоз на стоки со максимална вкупна дозволена тежина повеќе од 3,5 т и помалку или еднаква на 7,5 т;
- D – Возила за транспорт на стока со максимална вкупна тежина од над 7,5 т и помала од 12 т;
- Е – Возила за превоз на стока со максимална вкупна тежина од над 12 т, со максимум три оски (вклучително);
- F – Возила за превоз на стока со вкупна максимална дозволена тежина поголема или еднаква на 12 т, минимум четири оски (вклучително).

Тарифите за „ровиниетите“ се:

(Тарифи во евра, вклучувајќи ДДВ)

Категорија	Важност	Тарифа	Категорија	Важност	Тарифа
B	7 дена	6	E	1 ден	9
	30 дена	16		7 дена	36
	90 дена	36		30 дена	72
	12 месеци	96		90 дена	206
C	1 ден	4	F	12 месеци	720
	7 дена	16		1 ден	11
	30 дена	32		7 дена	55
	90 дена	92		30 дена	121
D	12 месеци	320	90 дена	345	
	1 ден	7	12 месеци	1210	
	7 дена	28			
	30 дена	56			
	90 дена	160			
	12 месеци	560			



Патарини, мостови

Џурџу – Русе (романско - бугарска граница)

Тарифи, вклучено ДДВ

Тип на возило	За еден премин			За еден премин (важност до 31 декември)		
MPW од 3,5 т или помалку	€ 6	USD 7	RON 27	€ 96	USD 107	RON 428
MPW > 3,5 т до < 7,5 т	€ 12	USD 13	RON 53	€ 209	USD 233	RON 931
MPW ≥ 7,5 т до < 12 т	€ 18	USD 20	RON 80	€ 314	USD 350	RON 1398
MPW ≥ 12 т max. 3 оски	€ 25	USD 28	RON 111	€ 435	USD 485	RON 1937
MPW ≥ 12 т 4 оски или повеќе	€ 37	USD 41	RON 165	€ 644	USD 719	RON 2868

Забелешка:

- Патарините се наплаќаат пред да се премине мостот во правец на Русе. Тие се наплаќаат на сите возила, без оглед на нивната земја на регистрација.
- Тарифите за 20 премини важат за истиот тип на возило, врз основа на припејд-налепниците, валидни до 31 декември секоја година.
- Припејд-налепниците ќе бидат издадени на следните локации:
 - Агенцијата за контрола и собирање на Џурџу (А.С.И. Џурџу);
 - Одделот за национални патишта Јужен Букурешт (С.Д.Н. Букурешт Суд);
 - Регионална дирекција за патишта и мостови – Букурешт (Д.Р.Д.П. Букурешт).

Ѓургени – Мост Вадул Оии (кој се наоѓа на патот Е60)

Тарифи во RON со вклучен ДДВ:

Тип на возило	За еден премин	За 20 премини	„Денот на мостот“ (23 декември)
MPW од 3,5 т или помалку	RON 11	RON 176	Бесплатни и неограничени премини
MPW >3,5 т до < 12 т	RON 26	RON 453	–
MPW ≥ 12 т max. 3 оски	RON 43	RON 749	–
MPW ≥ 12 т 4 оски или повеќе	RON 64	RON 1114	–

Забелешка:

- Патарини се наплаќаат на сите возила, без оглед на нивната земја на регистрација.
- Тарифите за 20 премини важат за истиот тип на возило, врз основа на припејд-налепниците, валидни до 31 декември секоја година.
- Припејд-налепниците ќе бидат издадени на локациите:
 - Агенција за контрола и собирање на „Ѓурѓина“ Вадул Оки (А.С.И. Ѓургени – Вадул Оии);

Проценка на транспортни средства и недвижен имот

- брзо
- ефикасно
- чесно
- економично
- законски

МОЖНОСТ ЗА ПОВРАТ НА ДДВ



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

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

071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk

ИНФО

- Оддел за национални патишта – Фетести (С.Д.Н.Н. Фетести);
- Регионална дирекција за патишта и мостови – Констанца (Д.Р.Д.П. Констанца).

Фетести – мост Чернавода

Тарифи во RON со вклучен ДДВ:

Тип на возило	За еден премин	За 20 премини
MPW од 3,5 т или помалку	RON 13	RON 208
MPW >3,5 т до < 12 т	RON 47	RON 818
MPW ≥ 12 т max. 3 оски	RON 64	RON 1114
MPW ≥ 12 т 4 оски или повеќе	RON 91	RON 1584

Забелешка:

- Патарини се наплаќаат на сите возила, без оглед на нивната земја на регистрација.
- Тарифите за 20 премини важат за истиот тип на возило, врз основа на припејд-налепниците, валидни до 31 декември секоја година.
- Припејд-налепниците ќе бидат издадени на следните локации:
 - Фетести – Агенција за контрола и наплата на Чернавода (А.С.И. Fetesti – Чернавода);
 - Оддел за национални патишта – Фетести (С.Д.Н.Н. Фетести);
 - Регионална дирекција за патишта и мостови – Констанца (Д.Р.Д.П. Констанца).

Дунавски мост:

Тарифите со вклучен ДДВ за мостот преку реката Дунав помеѓу градовите Калафат (Романија) и Видин (Бугарија) се:

Тип на возило	За еден премин (во Euro)	За еден премин (во RON)
MPW од 3,5 т или помалку, вклучувајќи приколка	€ 6	RON 27
MPW > 3,5 т до < 7,5 т	€ 12	RON 54
MPW ≥ 7,5 т до < 12 т	€ 18	RON 81
MPW ≥ 12 т max. 3 оски	€ 25	RON 113
MPW ≥ 12 т 4 оски или повеќе (min. 4 оски)	€ 37	RON 167

Повеќе информации за продажните места на „ровиениетата“ се достапни на веб-страницата на Националната администрација за патишта <http://www.cnadnr.ro/en/pages/page-not-found>.

Извор : UNTRR, јули 2017

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА
02 32 98 224



ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 33/2017



ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	172.00	-	169.00
Андора	EUR	1.058	1.118	0.883
Аргентина	ARS	-	-	-
Ерменија	AMD	400.00	420.00	360.00
Австрија	EUR	1.142	1.301	1.058
Белорусија	EUR	0.553	-	0.570
Белгија	EUR	1.378	1.454	1.303
БиХ	BAM	2.15	2.25	2.10
Бразил	BRL	3.75	-	3.06
Бугарија	BGN	2.09	2.35	2.07
Чиле	CLP	725	761	470
Хрватска	HRK	9.23	9.77	8.62
Чешка	CZK	27.70	31.60	27.82
Данска	DKK	10.19	10.62	8.29
Естонија	EUR	1.159	1.209	1.149
Финска	EUR	1.421	1.499	1.227
Франција	EUR	1.356	1.414	1.219
Грузија	GEL	2.09	2.19	1.89
Германија	EUR	1.308	1.457	1.114
Грција	EUR	1.456	1.688	1.212
Унгарија	HUF	339.00	-	376.00
Ирска	EUR	1.329	-	1.199
Италија	EUR	1.532	-	1.376
Јапонија	JPY	145.10	134.90	113.30
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.086	1.141	0.954
Литванија	EUR	1.099	1.168	0.999
Луксембург	EUR	1.118	1.199	0.968
Македонија	MKD	62.00	63.50	48.00
Мексико	MXN	17.45	-	16.49
Молдавија	MDL	16.95	17.51	14.75
Црна Гора	EUR	1.220	1.290	1.090
Холандија	EUR	1.632	1.745	1.279
Норвешка	NOK	16.04	17.03	14.82
Перу	PEN	3.16	3.55	2.56
Полска	PLN	4.47	4.79	4.29
Португалија	EUR	1.478	1.520	1.267
Романија	RON	4.38	4.78	4.62
Русија	RUB	40.69	-	38.36
Србија	RSD	141.90	-	146.90
Словачка	EUR	1.144	-	0.997
Словенија	EUR	1.244	1.341	1.167
Шпанија	EUR	1.186	1.329	1.085
Шведска	SEK	13.72	14.32	13.20
Швајцарија	CHF	1.440	1.530	1.530
Турција	TRY	5.20	5.22	4.61
Украина	UAH	24.57	25.70	21.88
В. Британија	GBP	1.161	1.262	1.170
САД	USD	0.628	-	0.682
Уругвај	UYU	47.60	45.90	38.50

КАМИОНИ



Продавам

Волво 440, еуро 5, од 2008 година, може комплет со приколка Шмитц, од 2004 година, мега, регистрирани до 4.8.2017 година. Цена 21.800 евра комплет.

078/215-729

Волво ФХ 14 420 кс, во исправна состојба, со нови гуми и полуприколка ладилник Шмитц, во исправна состојба. Се продаваат одделно.

078/335-287

ДАФ ХФ еуро 5 460, автоматик, произведен на 26.10.2017 година, со поминати 800.000 км, на БГ-таблички, може и со фирма и лиценца. Камионот е во Шведска.

077/545-588



Ивеко Стралис, од 2008 година, еуро 5, редовно сервисиран, во одлична состојба.

075/219-209

МАН 18.460, еуро 3, во одлична состојба, може и замена за возилото, од 2003 година. Регистриран е до 1.2.2018 година.

078/247-288

МАН 27.414, еуро 2, комплет со приколка, може и одделно, камионот е во одлична состојба, регистриран до јануари 2018 година, со зелен картон и нови гуми.

078/392-172

МАН ТГА, од 2005 година, кипер, ретардер, со 16 брзини. За повеќе информации јавете се на

076/225-435

МАН ТГА 460, од 2003 година, регистриран до 12.7.2017 година, со интардер, клима, темпомат, вебасто, со одлични гуми, сменети плочки, масло, турбина, ламела, компресор од клима, ладилник, водна пумпа, со еден збор во одлична состојба без дополнителни вложувања.

075/281-679

МАН 18.430, во одлична состојба, еуро 3, комплет со приколка, со нови гуми, регистриран.

075/414-930

МАН ТГА 18.440, еуро 5, од 2007 година, поминати 927.000 км, со ХХЛ кабина, ретардер, резервоари 1.200 л, одлични гуми, редовно сервисиран, во екстра-состојба. Камионот е во наша сопственост од 2012 година, купен од МАН Импортер Македонија, нема никаква мана, подготвен е за работа.

078/221-978

МАН ТГА 440, од 2006 година, во одлична состојба, комплетно сервисиран, на БГ-таблички. Камионот е во Скопје, може да се види.

075/355-641

МАН 463, во перфектна состојба, со нови дискови, акумулатори, предни и задни гуми, темпомат и ретардер, плочки нови, гуртни, фрижидер, регистриран до октомври 2017 година. Возилото е во одлична состојба. Цена по договор.

070/303-027, 070/216-536

Мерцедес Атего 13 17, од 1999 година, со федери напред и назад, во одлична состојба.

070/212-407, 070/261-157

Мерцедес 817 со рампа, од 1998 година, регистриран до ноември 2017 година, во одлична состојба.

070/715-115

Мерцедес кипер, од 1981 година, во одлична состојба.

071/372-806

Мерцедес 13 17, во топ-состојба, регистриран, сервисиран, екстра-гуми и церада, пали – вози. За повеќе информации јавете се на

070/545-827

Мерцедес Бенз Актрос еуро 5, од 2007 година, мегаспејс кабина, ретардер, интардер, два резервоари 120 л, со одлични гуми, редовно сервисиран, во екстра-состојба. Камионот е во наша сопственост од 2011 година, увезен од Траксторе Холандија, подготвен за работа.

078/221-978

Сканија Р124, еуро 3, од 2000 година, редовно сервисирана, во одлична состојба и Шмитц полуприколка, со нови гуми, нова церада, од 2004 година. За двете возила има комплетна историја на дефекти и поправки од 2005 година.

070/718-332



Сканија 124.400, во одлична состојба, од 1999 година, регистрирана до август 2017 година, со ретардер, клима, предни гуми нови, погон 60 % здрави и полуприколка Лангендорф, во одлична состојба, од 1999 година, триосовинка, регистрирана до 23.1.2017 година, гуми 70 – 80 % добри, тежина на комплет 13.900 кг.

070/324-503, 071/324-503

Сканија 93-210, во перфектна состојба, регистрирана цела година, сервисирана, со добри гуми, нова церада, пали-вози. Може да се види и повози во секое време.

070/545-827

АВТОБУСИ



ПРОДАВАМ

Високутуристички автобус Неоплан 516 схд, од 1998 година, со Мерцедес мотор, 59 седишта. Можна е замена за понов автобус.

070/258-536



Сетра 431 ДТ, двокатен, од 2003 година, мотор „еуро 3“ Мерцедес, менувач Ас – троник со 12 брзини, број на седишта 79+2, во супер-состојба.

071/230-240

ДЕЛОВИ



Приколка Когел мега, од 2001 година, регистрирана до 11 месец, со зелен картон, со четири нови гуми, нов покрив. За повеќе информации јавете се на

076/222-067

Полуприколка Кроне мега 10, од 2008 година, на БГ-таблички. На приколката се сменети сите гуртни и амортизери пред една година во Германија, гуми 70 %, регистрирана до 23.1.2018 година. Приколката е подготвена за на пат. Цена по договор.

078/203-668

Производство и репарирање/гумирање на секаков вид балансери, баланс штангли за сите видови камиони, приколки, автобуси со одличен квалитет и прифатливи цени.

070/702-456

Полуприколка од три страни ролетна, од 1998 година, во добра состојба, регистрирана цела година, со зелен картон.

070/955-103

Полуприколка Шмитц, од 2002 година, со страници, не е регистрирана, внатрешна висина 2,85 м.

070/216-124

Полуприколка Кроне мега, од 2007 година, со комплетно нова церада, од страна и на покривот, гуми 80 %, на БГ-таблички.

078/367-575

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.

Революционерно откритие со големи еко-бенефити

ПАТИШТА ОД РЕЦИКЛИРАНА ПЛАСТИКА!?

Шкотскиот инженер Тоби Макартни создал смеса во која е додадена отпадна пластика и така успеал да добие посилна, потрајна и поотпорна асфалтна маса



Со цел изнаоѓање решение како да се поправат оштетените патишта, но во исто време, и да се намали огромната количина пластичен отпад во светот, шкотскиот инженер Тоби Ма-

картни, дошол до револуционерно откритие за надминување на обата проблеми. Имено, тој создал асфалтна смеса во која е додадена отпадна пластика и така успеал да добие посилна, потрајна и поотпорна асфалтна маса.

Макартни дошол на оваа идеја кога во една пригода во Индија забележал дека локалното население ги пополнува ударните дупки во патиштата со отпадна пластика, која потоа ја палеле за да се стопи и така да ја пополни дупката. Тоа го инспирирало Макартни да развие индустриски метод за производство на асфалт со помош на отпадна пластика, при што додал мешавина од пластични гранули во асфалтната маса.

Гранулитите од пластика заменуваат одреден процент на битумен што ги поврзува сите останати состојки, како ризлата, песокот и друго. Шкотскиот инженер својот изум најпрво го испробал асфалтирајќи го патот пред својата куќа, а две општини од Англија веќе почнале со изградба на патишта користејќи го неговиот пронајдок.

Инаку, моментално во светот постојат 40 милиони километри патишта, во чија градба досега се потрошени стотици милиони буриња нафта, односно битумен, што се произведува од неа. Ова иновативно решение на Макартни, кое има и свои еко-бенефити околу складирањето, односно одлагањето на пластичниот отпад во светот, значително ќе го унапреди делот на изградбата на патиштата, а истовремено и во делот на еколошката заштита на населението.

J.C.B.

ВИЦОВИ

* * *

На возачот Боки му звони телефонот:

- Ало, кој е?

Пријатен женски глас нежно му вели:

- Среќен роденден, срце!

- А кој е на телефон?

- Твојата неостварена желба!

- „Харли Дејвидсон“?

* * *

Си разговараат пријателките Ботка и Мица:

- Еее, мори Мицо, готово е, остарев и јас!

- Ај ма Ботке, не лупај сешто, супер изгледаш за своите 50 години! Зошто мислиш така?

- Мори сериозно ти велам. Еве, вчеравечер дома ми влегоа двајца маскирани!

- Леле Боткеее...И?

- И, шо и? Само ме ограбија!

* * *

Боки и Коки во интересен муабет.

- Коки, имав многу умен дедо, навистина цар беше... Знаеш, уште ги паметам неговите последни зборови кога го возев накај викендикката!

- Е кажи бе Боки, кои беа тие?!

- КОЧИ МАЈМУНЕ, КЕ НЕ УБИЕШ!

* * *



Боки конечно се решил да се ожени за неговата девојка Ботка. Набргу по медениот месец, тој си ги подготвува „голфот“ и опремата за првиот викенд риболов, со пријателите.

Невестата Ботка:

- Слушај Боки срце, мислам дека сега кога сме во брак треба да се откажеш од тие глупости: лов, риболов, фудбал, кафеани и карти со пријателите. И размисли можеби треба и да ги продадеш сите овие трактанци: трски, јадници, пушката...

Лицето на Боки одеднаш добило мрачен израз.

Ботка:

- А, бе Боки, што ти е? Добро ли си?

Боки:

- Знаеш, одеднаш ти ми прозвуче исто како мојата бивша, прва жена.

Ботка:

- Штоооо!? Каква бивша жена бе море!? Не знаев дека си бил женет претходно!

Боки:

- Па не сум бил женет претходно и не сум разведен, ама...

* * *

Разговараат Боки и Ботка:

- Ботке жено, нешто ми падна крвниот притисок!

- Не се секирај срце ќе средиме. Кажи што сакаш повеќе: една убава кавга или да одам да го удрам „голфот“ некаде?

* * *

Во болница медицинската сестра доаѓа кај пациент кој е со скршени раце и нозе, главата му е целата во завои, а само мал дел од неговото лице се гледа:

- Не ми е јасно како може толку денови да лежите тука, а жена ви да не дојде да ве види!?

- Па и таа е во болница! - вели повредениот.

- Аууу, извинете, не знаев. Па, тоа е страшно!

- Да, да, страшно е. Ама да знаете - таа прва почна!

Вашите дигитални налози во најдобри раце!

Со TC Transport Order® Вашите транспортни налози сосема едноставно ги спроведувате во рамките на транспортната платформа на TimoCom.



TC Transport Order® тестирајте го сега бесплатно!

mk.timocom.com/Транспортни-налози