



Универзитет „Гоце Делчев“ - Штип
Факултет за туризам и бизнис логистика



Зборник на трудови од втората меѓународна
научно-стручна конференција

“СОСТОЈБИ И ПЕРСПЕКТИВИ ВО ТУРИЗМОТ, ЕКОНОМИЈАТА И БИЗНИС ЛОГИСТИКАТА”

Штип, 2017

ЗБОРНИК

“Состојби и перспективи во туризмот, економијата и бизнис логистиката”



Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип
Факултет за туризам и бизнис логистика

ЗБОРНИК НА ТРУДОВИ ОД ВТОРАТА
МЕЃУНАРОДНА НАУЧНО-СТРУЧНА КОНФЕРЕНЦИЈА

**„СОСТОЈБИ И ПЕРСПЕКТИВИ ВО ТУРИЗМОТ,
ЕКОНОМИЈАТА И БИЗНИС ЛОГИСТИКАТА“**

Штип, 27.05.2017

Издавач:

Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип, Факултет за туризам и бизнис логистика

Уредници:

Проф. д-р Никола Димитров
Проф. д-р Дејан Методијески

Организациски одбор:

Проф. д-р Никола Димитров
Проф. д-р Дејан Методијески
Проф. д-р Нако Ташков
Проф. д-р Златко Јаковлев
Проф. д-р Цане Котески
Проф. д-р Драшко Атанасоски
Доц. д-р Марија Магдинчева Шопова
Доц. д-р Тања Ангелкова Петкова
Доц. д-р Оливер Филипоски
Доц. д-р Душко Јошески
Асистент докторант м-р Душица Санева
Асистент докторант м-р Наташа Колевска
Асистент докторант м-р Анета Стојановска Стефанова

Програмски одбор:

Nikola Dimitrov (University Goce Delcev, Stip),
Dejan Metodijeski (University Goce Delcev, Stip),
Suzana Djordjevic Milosevic (University Singidunum, Belgrade),
Georgi Michev (Enoteque Nature, Dolna Banya),
Ibish Mazreku (University Haxhi Zeka, Peć),
Halit Shabani (University Haxhi Zeka, Peć),
Nexhdet Shala (University Haxhi Zeka, Peć),
Fotis Kilipiris (Alexander Technological Educational Institute of Thessaloniki)

Печати:

2-ри Август, Штип

Тираж:

100

Дизајн на корица:

Бојан Матејин

Адаптација на текст од српски и бугарски јазик:

Доц. д-р Тања Ангелкова Петкова
Проф. д-р Дејан Методијески

Техничко уредување:

Проф. д-р Дејан Методијески

Лектор:

Вангелија Цавкова

CIP - Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент
Охридски", Скопје
338.48(497.7)(062)
НАУЧНО-стручна конференција "Состојби и перспективи во
туризмот, економијата и бизнис логистиката" (2 ; 2017 ; Штип)
Зборник на трудови од втората меѓународна научно-стручна
конференција "Состојби и перспективи во туризмот, економијата
и бизнис логистиката", Штип 27.05.2017 [Електронски извор] /
[уредници Никола Димитров, Дејан Методијески]. - Штип :
Универзитет "Гоце Делчев" - Штип, Факултет за туризам и бизнис
логистика, 2017
Начин на пристап (URL): <https://e-lib.ugd.edu.mk/zbornici.html>. -
Текст во PDF формат, содржи 272 стр., илустр. - Наслов преземен
од екранот. - Опис на изворот на ден 31.10.2017. - Фусноти кон
текстот. - Библиографија кон трудовите
ISBN 978-608-244-444-4
а) Туризам - Економски прилики - Македонија - Собири
COBISS.MK-ID 104741386

СОДРЖИНА

УЧЕСНИЦИ НА КОНФЕРЕНЦИЈАТА	7
ПРЕДГОВОР ОД УРЕДНИЦИТЕ	20
ЕКОНОМИЈА И БИЗНИС ЛОГИСТИКА	22
АНАЛИЗА НА КОНКУРЕНЦИЈАТА ВО БИЗНИС СЕКТОРОТ	23
Симона Ѓуревска, Фросина Јакимовска, Оливер Филипоски КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ – LKW WALTER.....	30
Драшко Атанасоски, Моника Станковска ИМОТНОТО ОСИГУРУВАЊЕ КАКО ПРЕДМЕТ ВО ОСИГУРУВАЊЕТО И МЕТОДИ ЗА ПРОЦЕНКА И ШТЕТА.....	40
Адријана Мижорова, Тања Ангелкова Петкова СОВРЕМЕН ТРЕТМАН И ОДРЖЛИВО УПРАВУВАЊЕ СО КОМУНАЛЕН ЦВРСТ ОТПАД ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	46
Ристо Георгиев, Дарко Огнаноски, Никола Димитров ИСТРАЖУВАЊЕ НА МИСЛЕЊЕТО ЗА КВАЛИТЕТОТ НА КОМПАНИЈАТА NEO LIFE NUTRIENCE КАЈ ЧЛЕНОВИТЕ.....	56
Татјана Ѓорѓиева ЖЕНАТА КАКО ПРЕТПРИЕМАЧ ВО ТУРИЗМОТ.....	65
Марија Магдинчева-Шопова, Кирил Постолов, Симона Савиќ МЕЃУНАРОДНИТЕ САЕМИ КАКО ФАКТОР ЗА РАЗВОЈ НА БИЗНИСОТ И ТУРИЗМОТ.....	76
Дејан Методијески, Ердоан Целадин, Душица Санева СТРАТЕГИСКИТЕ АЛИЈАНСКИ И ПРОМЕНИТЕ НА КОНКУРЕНТСКОТО ОКРУЖУВАЊЕ	88
Халит Шабани, Афердита Шабани ТУРИЗАМ И УГОСТИТЕЛСТВО.....	99
УЧЕСТВОТО НА ВИНАРИЈАТА „ШАТО КАМНИК“ ВО ПОНУДАТА НА МАКЕДОНСКИОТ ВИНСКИ ТУРИЗАМ.....	100
Бисера Бозаревска КЕТЕРИНГОТ КАКО ТРЕНД ВО УГОСТИТЕЛСТВОТО И ФАКТОР ЗА РАЗВОЈОТ НА ТУРИЗМОТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА.....	105
Зоран Николовски, Билјана Николовска, Јулијана Саздова	

ИСТРАЖУВАЊЕ НА ТУРИСТИЧКАТА ПОНУДА НА ТИКВЕШКИОТ РЕГИОН..... 113

Цане Котески, Златко Јаковлев, Ивана Митева

РЕСТОРАНСКАТА ПОНУДА ПРЕКУ РАЗНОВИДНОСТА НА КАРТИ ЗА ИЗБОР НА УСЛУГИ ВО УГОСТИТЕЛСТВОТО 119

Јулијана Саздова, Горан Антониевски, Митко Коцев

СОМЕЛИЕРСТВО - СТРУЧНА СИМБИОЗА МЕЃУ КУЛИНАРСКИОТ И ВИНСКИОТ ТУРИЗАМ..... 128

Георги Мичев, Дејан Методијески

ЗНАЧЕЊЕТО НА ПЛАНИНАТА КОЖУФ ВРЗ РАЗВОЈОТ НА ТУРИЗМОТ ВО ОПШТИНА ГЕВГЕЛИЈА 138

Тања Ангелкова Петкова, Марија Станојкова, Љупка Атанасова

ТУРИСТИЧКИТЕ ПОТЕНЦИЈАЛИ НА ДОЦНОАНТИЧКИОТ ГРАД БАРГАЛА 146

Нако Ташков, Ивана Ананијева, Симона Атанасова

УНАПРЕДУВАЊЕ НА СОЦИЈАЛНА ЗАШТИТА ПРЕКУ РАЗВОЈОТ НА БЕСПЛАТНИТЕ ФОРМИ НА ТУРИЗАМ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА 156

Анета Стојановска-Стефанова

ИНОВАТИВНИ ИДЕИ ЗА РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ ВО ЈУГОИСТОЧНИОТ РЕГИОН НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА..... 169

Никола Димитров, Марија Магдинчева-Шопова, Јованка Цуклева-Анастасовска

МЕНАЏМЕНТ СО БИЗНИС ИЗВОНРЕДНОСТА НА ХОТЕЛИТЕ..... 179

Хајра Шкриељ, Ибиш Мазреку, Неџет Шала

ЕКОТУРИЗМОТ КАКО СОВРЕМЕН КОНЦЕПТ ЗА РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА..... 192

Љупчо Јаневски

НОВИ ПЕРСПЕКТИВИ ВО ЕКОТУРИЗМОТ – „OFF THE GRID“ ТУРИЗАМ 204

Николчо Петров, Тања Ангелкова Петкова

БИОДИВЕРЗИТЕТОТ КАКО РЕСУРС ЗА РАЗВОЈ НА ТУРИЗМОТ, ПРЕКУ ПРИМЕРОТ ЗА НАЦИОНАЛЕН ПАРК „СТАРА ПЛАНИНА“ 213

Невена Симиќ, Наташа Вулиќ, Сузана Ѓорѓевиќ Милошевиќ

МОЖНОСТИ ЗА ПОДДРШКА И ЗАЧУВУВАЊЕ НА БИОДИВЕРЗИТЕТОТ
ПРЕКУ ИНТЕГРИРАН РАЗВОЈ НА ПРОИЗВОДСТВОТО НА ХРАНА И
ТУРИЗАМ..... 221

Душица Рајковиќ, Сузана Ѓорѓевиќ Милошевиќ

КОН БИОКЛИМАТСКИТЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ОДРЕДЕН ТУРИСТИЧКИ
РЕГИОН НА ОСНОВА НА КОРИСТЕНИ ПОДАТОЦИ..... 233

Пламен Лаков

SOME PROBLEMS OF BULGARIAN CULTURAL TOURISM..... 244

Evgeniy Stojanov

ПРОСТОРНИ И РЕГИОНАЛНИ ПЕРСПЕКТИВИ НА ШТИП И ОЧЕКУВАНИ
ТУРИСТИЧКИ ИМПЛИКАЦИИ..... 253

Никола Димитров, Душко Јошески, Наташа Митева

КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ – LKW WALTER

Драшко Атанасоски, Моника Станковска

drasko.atanasoski@ugd.edu.mk

monika.stankovska@yahoo.com

Клучни зборови:

Транспортни гранки,
транспортни средства,
транспортен ланец,
товарни листови,
документи

Апстракт

Комбинираниот транспорт се однесува на превоз на стока со превозни средства на различни видови транспорт. Овој вид транспорт се извршува со најмалку два вида транспортни средства каде што стоката се претовара од едно на друго транспортно средство. За комбинираниот транспорт значи дека се склучуваат толку договори за превоз колку што транспортни гранки, односно средства учествуваат во реализација на транспортот од изворот до целта. Исто така, во истиот се издаваат толку товарни листови колку што се склучени договори за превоз и се обезбедуваат толку документи за превоз колку што се склучени договори за превоз.

Предностите на комбинираниот транспорт лежат во можноста на искористувањето на специфичните предности на транспортните средства кои учествуваат во транспортниот ланец, додека како слабости можеме да наведеме дека вкупното време на комбинираниот транспорт е многу подолго во однос на тоа кога е вклучен само еден носител на транспорт.

Сето ова погоре наведено ќе биде прикажано преку примерот со најголемата водечка австриска компанија – LKW WALTER.

Вовед

Размената на стоките во светот се зголемува од година во година. Благодарение на модерната комуникациска технологија, бизнис поврзувањето на глобално ниво станува сè поедноставно и полесно. Брзата и сигурна размена на стоки бара и оптимални и флексибилни транспортни решенија. Тоа е поврзано со многу професионални предизвици, но во истовреме и со сигурна перспектива за иднината.

LKW WALTER е целосно независна од цикличните флукуации. Причината за ова е нивната специјализација во рамките на транспортната индустрија, во широк спектар на индустриски гранки на кои припаѓаат нивните клиенти, но исто така и во самата структура на нивните клиенти, меѓу кои, покрај мали и средни претпријатија подеднакво припаѓаат и меѓународните корпорации. Оваа компанија нуди сигурност и овозможува долгорочен успех.

Појава и развој на комбиниран транспорт

Првите истражувања и обиди за да се дојде до што поефикасни решенија во реализирање на стоковниот транспорт и тоа сè со цел да се намалат трошоците на транспортот, датирале уште пред Првата светска војна во тогашните развиени земји (САД, Англија, Русија и Франција). Стручните лица во тоа време почнале да се занимаваат со прашањето за развојот на транспортните садови (контејнери) кои би можеле да се извадат од шасијата на патничкото моторно возило. Ваквиот начин на превоз почнал да се применува од 1908 година⁶, со цел да се намали бројот на претовари, со помош на т.н. комбинирани патнички моторни возила.

Вистинскиот развој на комбинираниот транспорт започнал кај палетите, бокс-палети и мали контејнери. Првите транспортни садови кои можеле да се извадат од шасијата на патничките моторни возила, биле произведени во 1920 година⁷. Па, така, во тоа време била остварена првата транспортна услуга во комбинираниот сообраќај. Во работните денови, со такви возила се превезувала денчана стока или стока во рефузна состојба или мебел, додека во недела возилата служеле за патнички излетнички сообраќај. Подоцна, кога комбинираниот транспорт веќе бил дефиниран и кога започнал превозот на хомогени транспортни единици во кој учествувале поголем број учесници, започнало и производството на специјални патнички моторни товарни возила и транспортни садови кои што можеле да се извадат од шасијата на тие возила.

Во 1930 година, се појавиле првите големи контејнери со должина од 6 до 12 м, од страна на Malcolm McLean – основач на сообраќајот „Sea – Land“⁸. Со нивна појава, претпријатијата на патниот сообраќај биле

⁶ Цветановски, И. (2008), ИНТЕГРАЛЕН ТРАНСПОРТ, Универзитет „Св. Климент Охридски“ - Битола, Технички факултет, Битола, стр. 104.

⁷ Цветановски, И. (2008), ИНТЕГРАЛЕН ТРАНСПОРТ, Универзитет „Св. Климент Охридски“ - Битола, Технички факултет, Битола, стр. 104.

⁸ „SeaLand“ е основан од страна на Malcolm McLean, американски камионски претприемач, кој допринел за големата револуција во индустријата за превоз, со пакување на стоки во контејнери, кои можат да се транспортираат брзо и

принудени своите сообраќајни средства да ги прилагодат според постоечките можности.

Современ комбиниран транспорт

Во современи услови на транспорт на стока, кога примената на повеќе видови стандардизирани контејнери и палети ја достигна својата полна примена во голем број земји, како и развојот на техниката на вилушкарите и останатата опрема за манипулирање со стока, ускладување и претоварот на контејнери и палети, конечно е пронајден и вистинскиот поим за комбиниран транспорт.

Под поимот „комбиниран транспорт“ се подразбира превоз кој овозможува елиминирање на недостатоците поради претоварот на стока (високи трошоци за претовар, губење во време, голема потрошувачка на материјалот за пакување на стоката, итн.) при промена на транспортно средство, и тоа на тој начин што не се претоварува само стоката, туку стоката заедно со транспортниот сад во кој што е натоварена⁹.

Слика 1.: Компанија LKW WALTER¹⁰



LKW WALTER – Австрија

„При давање услуги на нашите клиенти, ние сакаме да посветиме поголемо внимание на нивните желби во однос на она што им го нуди нашата конкуренција“ – Водечки принцип на основачот на компанијата LKW WALTER.

беспрекорно помеѓу различните начини на транспорт. Достапно на <http://www.containerhomeplans.org/2015/03/a-complete-history-of-the-shipping-container/>

⁹ Стојќиќ, Г., Диманоски, К. (2010), КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ, III година техничар за транспорт и шпедиција, Министерство за образование и наука на Република Македонија, Скопје - 274стр.

¹⁰ Company profile, достапно на http://www.lkw-walter.co.uk/en/about-us/company-profile?_ga=2.162147519.2009411013.1497635526-1622340929.1493072836

LKW WALTER Internationale Transportorganization AG (LKW WALTER Меѓународно организирање на транспорт AG)¹¹ е австриска водечка транспортна компанија во Европа, во патниот сообраќај, специјализирана за комплетни товари. Со 100 % приватна семејна сопственост, компанијата е основана во 1924 година, со седиште во Wiener Neudorf – Виена, и филијала во Kufstein, Тирол. Воедно припаѓа и во една од најголемите европски компании во областа на транспорт на комплетни товари, како и меѓу 100-те најдобри компании во Австрија.

Од 1986 год. истата е носител на Австриски државен амблем – Медал за достигнувања и придонеси во австриската економија. Компанијата брои вкупно 1.613 вработени. За 2016 година, имаат вкупно речиси над 1.350.000 комплетни утовари на годишно ниво или поточно 1.442.917, од кои 308.743 припаѓаат на комбинираниот транспорт. Оваа компанија, за минатата 2016 година и тековната 2017 година има остварено промет од 1.96 милијарди евра¹².

Комбиниран транспорт – LKW WALTER

Со цел реализирање на транспортот кој во помала мера би ја загадувал животната средина и со намалување т.е. сведување на трошоците на минимум, во комбинираниот транспорт на LKW WALTER, на најоптимален начин се комбинираат различни видови на транспорт – патен, железнички и морски/речен.

Со повеќе од 300 дневни заминувања на повеќе од 200 рути - кратки морски поврзувања и железнички линии, LKW WALTER во комбинираниот транспорт ги поврзува сите важни европски деловни центри.

¹¹ LKW WALTER Internationale Transportorganisation AG, достапно на <http://www.stepstone.de/stellenangebote--Transport-Management-Skandinavien-Trainee-Wien-Kufstein-Tirol-LKW-WALTER-Internationale-Transportorganisation-AG--4067601-inline.html>

¹² Informacija o preduzeću LKW WALTER, достапно на <http://www.lkw-walter.mk/sr/o-nama/informacija-o-preduzecu>

Слика 2.: Поедноставен приказ на европски мрежи на компанијата LKW WALTER во комбиниран транспорт¹³



■ AT - Австрија	■ BE – Белгија	■ CH - Швајцарија	■ CZ - Чешка
■ DE - Германија	■ ES – Шпанија	■ FI – Финска	■ FR - Франција
■ GB – В. Брит.	■ GR – Грција	■ HU - Унгарија	■ IE - Ирска
■ IT – Италија	■ LU - Луксембург	■ MA – Мароко	■ NL - Холандија
■ NO - Норвешка	■ PL – Полска	■ PT - Португалија	■ RO - Романија
■ RU – Русија	■ SE – Шведска	■ SI - Словенија	■ SK - Словачка
■ TN - Тунис	■ TR – Турција		

Возен парк на приколки во LKW WALTER

Со повеќе од 7.000 полуприколки кои можат да се пренесуваат со кран, LKW WALTER е еден од најголемите учесници во Европскиот комбиниран транспорт (во друмско-железнички и испораки на краток морски пат):

- Стандардна приколка – опремена со телематски систем; ги исполнува условите за заштита на товар во комбиниран транспорт (контрола во согласност со EN 12642 XL); 20 парчиња фиксни монтирани ремени за затегнување; multilock – лента за

¹³ Veze u kombinovanom transportu, достапно на <http://www.lkw-walter.mk/sr/klijenti/kombinovani-prevoz/veze>

- обезбедување на товар; залемен перфориран под; димензии: 13,62/2,48/2,70 м¹⁴;
- Полуприколка пренослива со кран – максимални палетни места – 34 EUR-палети¹⁵; максимална тежина на товар – 29 тони; димензии: 13,62/2,48/2,70 м;
 - Мега приколка¹⁶ – максимална тежина на товар – 29 тони; максимални палетни места – 34 EUR-палети; димензии: 13,62/2,48/3,00 м;
 - Приколка за превоз на ролни – максимална тежина на товар – 29 тони; максимални палетни места – 34 EUR-палети; должина на коритото за ролни – 8,84 м; димензии: 13,62/2,48/2,65 м.

Шест добри причини за користење комбиниран транспорт во LKW WALTER

1. Непостоење на сообраќајни метежи, забрани за возење и сообраќајни рестрикции – Железничкиот и бродскиот сообраќај не подлежат на никакви сообраќајни забрани за време на викендите, ноќните возења и за време на празниците, и за нив не постои метеж во сообраќајот;
2. Современа опрема – едноставен и сигурен утовар – Оваа компанија има над 7.000 свои приколки кои можат да се пренесуваат со кран и што е најбитно сите тие се сертифицирани во согласност со EN 12642 XL стандардот¹⁷ – овозможувајќи брзо и безбедно вчитување на пратките;
3. GPS локализација за клиенти – Сите приколки на оваа компанија се опремени со телематски системи и на тој начин клиентите постојано знаат каде се наоѓа нивната стока;
4. Зголемен капацитет за утовар – намалување на вложувања – Комбинираниот транспорт овозможува превоз со поголема утоварна тежина – до 29 тони. На тој начин се намалува бројот на утовари и истовари, администрација и трошоци;

¹⁴ Според најновите Европски стандарди пропишано е дека секоја приколка треба да е со должина од 13,62 м, ширина – 2,48 м (внатрешен дел) т.е. 2,55 м (вкупна ширина) и 2,70 м (висина).

¹⁵ Секоја стандардна EUR-палета е со димензии од 1,20 x 1,00 м.

¹⁶ Мега приколка – приколка со ниски пневматици, поголема висина (најчесто од 3–4 м). Оваа приколка се користи за превоз на лесна и габаритна стока.

¹⁷ BS EN 12642 е Европски стандард за заштита на товар за комплетна каросериска структура на комерцијални возила и приколки. Од страна на EN 12642:2006 L & XL е дефинирано: „Овој европски стандард се однесува на каросериски структури на комерцијални возила и на приколки, со максимална вкупна тежина, повеќе од 3.500 кг“. Повеќе на <http://www.donbur.co.uk/gb-en/features/en12642xl.php>

5. Искористување на поголема флексибилност – Со помош на системот „Standtrailer“ – полуприколка, клиентите сами одлучуваат дали сакаат нивната стока да биде натоварена веднаш, подоцна или пак во текот на ноќта. На овој начин, оптимално се вклучуваат вработените, избегнувајќи драгоцено време на чекање и трошоци за дополнителен персонал;

6. Придонесување за заштита на животната средина и социјална одговорност – Во однос на патниот сообраќај, во голема мера се намалува испуштањето на штетни материји во животната средина, особено гасови во стаклена градина – CO₂. На тој начин ќе бидат благодарни и животната средина, општеството и, се разбира, не и помалку важно, клиентите.

ДРЖАВНИ МЕРКИ ЗА ПРОМОВИРАЊЕ НА КОМБИНИРАНИОТ ТРАНСПОРТ - Транспортна политика на Австрија

Имајќи ја предвид поволната географска положба од една, и тешките теренски услови за реализирање на сообраќајот од друга страна, комбинираниот транспорт во рамките на австриската транспортна политика е од големо значење за решавање на постоечките и намалување на идните сообраќајни проблеми.

Како што се зголемувал интензитетот на интерните и транзитните сообраќајни текови во Австрија, особено во мрежата на патните сообраќајници, оваа земја започнала со воведување на таканаречена мерка „поддршка“ на алтернативните видови на транспорт како што е железничкиот, односно комбинираниот транспорт.

Целта на програмата за промовирање на комбинираниот транспорт, која била започната во почетокот на 1999 год., е трансферот на товарниот превоз од патот на еколошки поволни видови превози (железнички, воден). Во рамките на оваа програма, австриската држава инвестирала во развојот на инфраструктурата, системот и опремата, кои се неопходни за транспорт и ракување со товарот, а од сето тоа, очекувани резултати се:

- Зголемена безбедност на патот;
- Подобра кооперација помеѓу патниот и останатите видови транспорт;
- Растоварена мрежа на патните сообраќајници и
- Помали негативни влијанија на животната средина.

За оваа програма, австриската влада издвоила приближно 2,9 милиони евра годишно. Според сознанијата и директните инвестирања кои биле извршени врз инфраструктурата и опремата, Австрија

применила и останати мерки за „поддршка“ на комбинираниот транспорт, и тоа:

1) Прилагодување на носивост - Според австрискиот Закон за моторни возила, пропишани се максимално дозволени вредности на вкупна тежина, односно осовински оптоварувања за патни возила кои учествуваат во комбинираниот транспорт. Тие вредности се веќе во однос на дозволена тежина кога е во прашање само транспорт на стока на патот. (Пр.: максимална дозволена тежина на возила е 38 т, но кога е во прашање возење до/од најблизок технички погоден терминал во комбиниран транспорт, за полуприколки кои се претовараат со кран – таа вредност изнесува 39 т, додека за контејнери и изменливи транспортни садови до 42 т);

2) Одбивање на 15 центи од месечен данок на возила, за секој транспорт на патни теренски возила потешки од 3.5 т со железница. Овие одбивања можат да достигнат и 100 % месечен данок за возила;

3) Рефундирање на патарина за возење до и од терминалите, за патни товарни возила кои се транспортираат со железница. Рефундирање на износот 8 евра по транспортно патно возило, полуприколка, контејнер преку 12 м должина, односно 4 евра за патни возила под 12 м должина;

4) Либерализирано возење до и од терминалот - Според одлуките на австриското Министерство за сообраќај, постојат одредени патни коридори, односно области, во кои за возење до/од терминалот во комбинираниот транспорт не се потребни дозволи. (Пр.: за возење до/од терминалот Велс и Салзбург, во радиус од 70 км, не се потребни дозволи);

5) Дополнителни еколошки поени за користење на комбинираниот транспорт - На 1 јануари 1997 година е воведен нов еколошки систем за употреба на комбинираниот транспорт. Австриските превозници кои користат комбиниран транспорт имаат право на дополнителни еколошки поени;

6) Забрана на сообраќајот за тешки товарни возила во одредени временски периоди.

- Викенди и празници:

Патните возила и полуприколките преку 3.5 т, имаат забрана за сообраќај во сабота од 15:00 до 24:00 часот, во недела и празници од 00:00 до 22:00 часот¹⁸. Возењето кое се врши во рамките на комбинираниот транспорт до и од терминалот кој не ја преминува дистанцата од 65 км, се исклучува од тие забрани:

¹⁸ Praznični dani sa zabranom vožnje, достапно на <http://www.lkw-walter.mk/sr/transportna-preduzeca/korisne-informacije/praznicni-dani-sa-zabranom-voznje>

- Во текот на летото:

Секоја сабота од 1 јули до 31 август секоја година, сообраќај на патни возила преку 7.5 т е забранет од 08:00 до 15:00 часот на одредени сообраќајници. Возењето кое се врши во рамките на комбинираниот транспорт до и од терминалот се исклучува од таа забрана.

- Ноќно возење:

Патните возила потешки од 7.5 т кои не се во согласност на стандардната емисија на бучава имаат забрана на сообраќај од 22:00 до 05:00 часот. И тука исклучок претставува возењето од терминалот кое се врши во рамките на комбинираниот транспорт;

7) Време за одмор на возачот во комбинираниот транспорт – Според австрискиот Закон за работа, времето кое возачот го поминува во комбинираниот транспорт во возот се смета како време за одмор.

Сите овие мерки за поддршка на комбинираниот транспорт, мораат редовно да се ревидираат и потполнуваат во согласност со развојот и примената на новата технологија во оваа област.

Заклучок

Во практичната реализација на транспортот, комбинираниот транспорт добива сè поголемо значење. Неговото унапредување во многу држави претставува еден од најзначајните планови за понатамошниот развој на транспортот. Меѓутоа, како и секаде во стопанството, и во овој случај треба да се постапи според познатиот принцип кој вели дека „Успешен развој може да се очекува само таму каде се почитуваат економските законитости“.

Различни европски земји применуваат одредени мерки и тоа сè со цел за да би го стимулирале развојот на комбинираниот транспорт. Ваквите мерки се од посебна важност за држави кои се вбројуваат во еколошки и имаат значаен потенцијал за развој на туризмот. И Република Македонија, која што се вбројува во групата на т.н. еколошки држави, би требало да превземе одредени чекори, со кои би го олеснила воведувањето и стимулирањето на подоцнежниот развој на овој вид транспорт.

Користена литература:

1. Company profile
http://www.lkw-walter.co.uk/en/about-us/company-profile?_ga=2.162147519.2009411013.1497635526-1622340929.1493072836;
2. EN 12642-XL bsi.
<http://www.donbur.co.uk/gb-en/features/en12642xl.php>;
3. Информација о предузећу LKW WALTER,

- <http://www.lkw-walter.mk/sr/o-nama/informacija-o-preduzecu>;
4. LKW WALTER Internationale Transportorganisation AG,
<http://www.stepstone.de/stellenangebote--Transport-Management-Skandinavien-Trainee-Wien-Kufstein-Tirol-LKW-WALTER-Internationale-Transportorganisation-AG--4067601-inline.html>;
 5. Praznični dani sa zabranom vožnje,
<http://www.lkw-walter.mk/sr/transportna-preduzeca/korisne-informacije/praznicni-dani-sa-zabranom-voznje>;
 6. The Shipping Container: A Complete History Of The Shipping Container
<http://www.containerhomeplans.org/2015/03/a-complete-history-of-the-shipping-container/>;
 7. Veze u kombinovanom transportu,
<http://www.lkw-walter.mk/sr/klijenti/kombinovani-prevoz/veze>;
 8. Стојик, Г., Диманоски, К. (2010), КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ, III година техничар за транспорт и шпедиција, Министерство за образование и наука на Република Македонија, Скопје;
 9. Цветановски, И. (2008), ИНТЕГРАЛЕН ТРАНСПОРТ, Универзитет „Св. Климент Охридски“ - Битола, Технички факултет, Битола.