

АВТОБУСКИОТ СООБРАЌАЈ НА „ТРАНСКОП“ БИТОЛА



Александар СТЕРЈОВСКИ

Елпида ДИМИТРОВСКА КРСТЕВСКА

Игор ТАЛЕВСКИ

Атанас ЌОСЕВСКИ

АВТОБУСКИОТ СООБРАЌАЈ НА „ТРАНСКОП“ – БИТОЛА



Т Р А Н С К О П
ваш верен пријател
во патувањето

Издавач: Елпида Димитровска Крстевска

Текст: Александар Стерјовски (Историјат)

Елпида Димитровска Крстевска, Игор Талевски и Атанас Косевски (Современиот „Транскоп“)

Уредник: Пеце Илиевски

Лектор – коректор: Снежана Михајлова

Технички уредник: Пеце Илиевски

Тираж: 600 примероци

Печати: Графо Пром – Битола

© Елпида Димитровска Крстевска

Издавањето на монографијата е целосно финансирано од „Транскоп“, Патнички сообраќај А.Д. Битола

CIP – Каталогизација во публикација
Национална и универзитетска библиотека
„Св. Климент Охридски“, Скопје

338.47:656.13(497.784)(085)Транскоп
656.13:338.47(497.784)(085)Транскоп

АВТОБУСКИОТ сообраќај на „Транскоп“ – Битола / Александар
Стерјовски, ...[и др.]. – Битола : Димитровска Крстевска, Е., 2023. – 216 стр.
: илустр. ; 23 см

Останати автори: Елпида Димитровска Крстевска, Игор Талевски, Атанас
Косевски. – Извори: стр. 211-216

ISBN 978-608-245-944-8

1. Стерјовски, Александар [автор] 2. Димитровска Крстевска, Елпида
[автор] 3. Талевски, Игор [автор] 4. Косевски, Атанас [автор]
а) Транскоп. Битола -- Патнички превоз -- Јубилеи б) Патнички сообраќај
-- Автобуски превоз -- Битола -- Јубилеи

COBISS.MK-ID 62534917

Александар СТЕРЈОВСКИ

Елпида ДИМИТРОВСКА КРСТЕВСКА

Игор ТАЛЕВСКИ

Атанас КОСЕВСКИ

АВТОБУСКИОТ СООБРАЌАЈ НА „ТРАНСКОП“ БИТОЛА



Битола, 2023.

Содржина

Кон монографијата	9
Драги читатели и верни патници,	9
Од раната историја на друмскиот сообраќај	11
Османлиски патни врски и видови сообраќај	11
Царски и обични патишта	11
Здруженото пешачење – основен облик за друмско патување	14
Товарен сообраќај	15
Запрежен транспорт	17
Времетраења на патувањата	20
Лични документи и одобренија за патувања	21
Попатни анови и карвансараи	22
Ризици при патувањата	24
Угодности	25
Рани друмски врски меѓу Битола и поблиските градови	26
Битолски претходници на „Транскоп“ – Битола.	29
Автомобили, мотоцикли и камиони на улиците	29
Туризмот и меѓувоениот автосообраќај	33
Автобуси.	35
Автомеханичари и возачи	37
Бензиски пумпи	40
Први сообраќајки.	41
Лоша перспектива за автобускиот сообраќај во Вардарска бановина	42

Битолската подружница на ФАП	43
„Гранап – транспорт“ – Битола	45
Претпријатие за авто-транспорт и шпедиција (АТШ) Битола	47
<i>Основање</i>	47
<i>Дејност</i>	49
<i>Проблеми и нереализирани планови</i>	52
„Југотранс“ – Битола	53
„Авторемонт“ – Битола	56
Проблеми со автосообраќајот	57
Самоуправниот Скопско–битолски „Транскоп“	61
Интеграција меѓу „Југотранс“- Битола и „Транскоп“ – Скопје.	61
<i>Постапка</i>	61
<i>Правни акти и управни тела</i>	66
<i>Заедничко лого</i>	68
<i>Вработени и возен парк.</i>	69
<i>Меѓународни автобуски линии</i>	71
<i>Недвижен имот.</i>	73
<i>Успеси и проблеми</i>	74
<i>Дезинтеграција</i>	75
Самоуправниот „Транскоп“ – Битола.	81
Востановување.	81
<i>Организациска структура</i>	81
<i>Кризната 1973 год.</i>	83
<i>Вработени</i>	85
<i>Возен парк.</i>	87
<i>Товарен сообраќај.</i>	89
<i>Патнички сообраќај.</i>	90

Градски и приградски сообраќај	91
Нови градежни зафати	95
Кооперации и интеграции	98
Претставништва	101
Работнички стандард	102
Членство во деловни здруженија	105
Донации	107
Туристичка агенција „Транскоп“ – Битола	109
Работничкиот весник „Транскоп“	109
Спортски живот	111
Одбележување голем јубилеј	113
Осамостојување на „Патничкиот сообраќај“	115
ООЗТ „Патнички сообраќај“	115
ПОС „Патнички сообраќај – Транскоп“ – Битола	117
„Транскоп“ АД	119
На пат кон приватизација	119
Акционерско друштво	121
Трансформација и приватизација	121
Консолидација и инвестиции	164
Актуелни состојби и предизвици	177
Меѓуградска автобуска станица Битола	177
Автобуска станица „Ат пазар“ – Битола	183
Автобуска станица Демир Хисар	185
Автобуска станица Ресен	187
Сервисна работилница, паркинг и терминал	187
Приватно обезбедување	188
Превоз на патници	189

Општествена одговорност	191
Признанија, благодарници, одликувања	193
„Транскоп“ низ историјата – фото галерија –	201
Извори	211
Архивски материјали	211
Весници	211
„Битолски весник“	211
Весникот „Транскоп“	213
Други весници	214
Книги	216
Информатори.	216

Кон монографијата

Драги читатели и верни патници,

Во 2001 година, пред мене како долгогодишен стопанственик и сопственик на приватната фирма „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола, се јави предизвик и искушение за купување на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАН斯科П“ А.Д. – Битола – фирмата во која долги години работеше мојот покоен татко Вангел Димитровски, како возач на автобус во кој го загуби и својот живот во несрекен случај на работното место.

Веројатно, судбината и Божјата промисла сакаа преку мојата приватна фирма „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола да станам мнозински акционер, односно доминантен сопственик токму во фирмата за која ме врзуваат спомените за мојот татко кој неизмерно го сакав.

Меѓутоа, патешествието и искушението низ кое поминавме јас и моето семејство при преземањето на мнозинскиот пакет на акции во „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАН斯科П“ А.Д. – Битола и во периодот потоа, воопшто не беа лесни, туку сите заедно, вклучително и дел од вработените кои си го сакаа Друштвото, поминавме макотрпен и трнлив пат. Тој пат беше проследен со многу опструкции, како од дотогашното раководство, така и од дел од тогашните вработени, воедно со голем број на шпекулации, клевети и невистини кои се ширеа во јавноста и по медиумите, но како што се вели – сè по Божјото допуштение, а вистината е во оваа монографија и во документите од архивските материјали на Друштвото, од кои дел се прикажани во оваа монографија.

По промената на сопственоста и на раководството во 2001 година, никој не веруваше дека „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАН斯科П“ А.Д. – Битола ќе опстане, па дури ниту јас самата, туку напротив – сите мислеа дека Друштвото ќе престане да постои, со стечај и ликвидација, како многу други фирми во транзицијата.

Во тоа време, кога беше неизвесен опстанокот на Друштвото, крепката Божја десница, нè храбреше, водеше и тешеше во најтешките моменти. Чувството дека Бог нè докрепи и го сочува Друштвото и денес е присутно. Како се вели – Бог е со храбрите и онеправданите.

Надежта во човекољубивиот, Севишен и Сесилен Бог, како и силната и истрајна верба во Него, продолжија и до ден денешен и по милоста Негова ќе продолжат и понатаму.

Затоа, пред сè и над сè му благодарам на Господ Бог затоа што го сочува Друштвото во најтешките моменти и затоа што и до ден денешен ни помага и нè води низ сите искушенија и предизвици.

Понатаму, сакам да ја изразувам мојата огромна и длабока почит кон многуте генерации вработени кои беа дел од „ТРАНСКОП“ и на оние кои и сега се вработени во Друштвото и кои си го сакаа и си го сакаат Друштвото, особено на оние кои ги положија своите животи за него, како што е и мојот покоен татко.

Исто така, посебно сум благодарна на сите патници и деловни партнери кои беа и кои сè уште се лојални и верни корисници на услугите на „ТРАНСКОП“, како и на сите наши сограѓани кои емотивно го доживуваат „ТРАНСКОП“, заради нив самите или заради нивни блиски кои работеле во „ТРАНСКОП“ или пак заради убавите спомени од нивните патувања, бидејќи навистина е пријатно чувството кога се раскажуваат приказни, случки и анегдоти поврзани со „ТРАНСКОП“, било да се лични или од своите блиски. Тоа уште повеќе ни дава мотив за да истраеме и да опстоиме и за идните генерации, доколку милува и доколку допушти Севишниот Господ Бог.

Тука, посебно сакам да ја истакнам мојата благодарност на поранешниот директор на Охридска банка – сега покојниот м-р Најденко Попоски за принципелното одобрување на кредитите на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола без кои денес немаше да постои.

Конечно, мојата голема и неизмерна благодарност им ја должам на моето семејство – на сопругот Сотир, на синот Кире и на ќерката Евгенија, кои ми беа и сè уште ми се најголема поддршка и со кои заедно минувавме и сè уште минуваме низ бројните предизвици и искушенија, притоа секогаш со истрајност, честност и трудољубивост и со огромна верба во Бога.

За наша голема радост, благодарение на Бога, денес можеме достоинствено и радосно да ги чувствуваме јубилеите на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола, а како најстар патнички превозник, ќе се трудиме да ја продолжи традицијата на квалитетно, навремено и угодно услужување на нашите почитувани патници, со надеж дека ќе одбележиме уште многу јубилеи во годините што претстојат.

Претседател на Одборот на директори
Елпида Димитровска – Крстевска

Од раната историја на друмскиот сообраќај

Османлиски патни врски и видови сообраќај

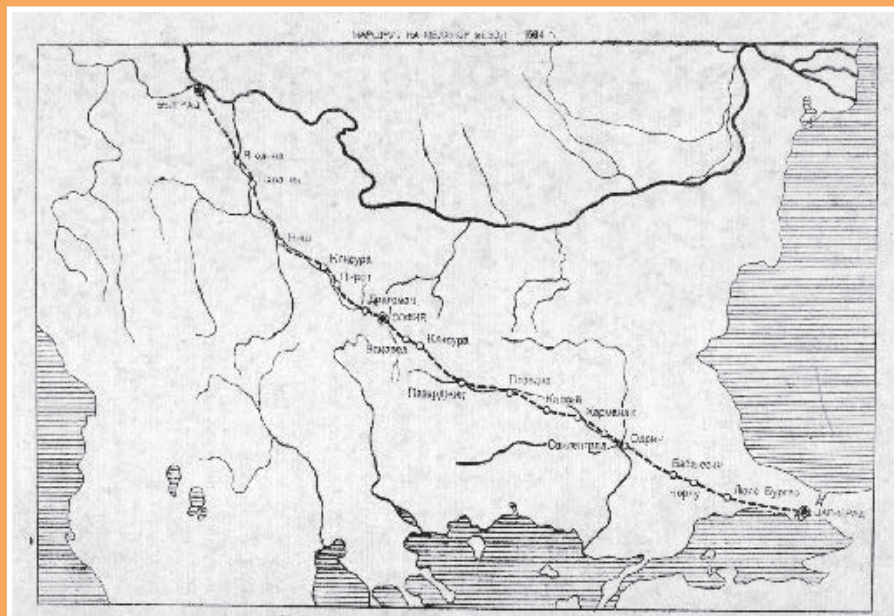
Царски и обични патишта

Епстанокот и проширувањето на големите империи отсекогаш зависеле од војската, ефикасната администрација и развиената и одржувана патна мрежа. Врз тие основи и најмногу се градела и ширела на три континенти распространета Османлиска Империја.

Во нејзината севкупна историја опстоеле два вида патни врски, магистралаи и друмови од локално значење. Со магистралите се поврзувале поважните градските центри, со останатите местата кои не биле од поголемо значење. За османлиите многу рано стана вообичаена практика да ги следат и да ги одржуваат трасите на добрите римски градежни патни наследства, користејќи ги плочестите камени подлоги, уредената инфраструктура, сигурните и одржуваниите премини преку потоци и реки, надоградувајќи ги и со долги дрвореди од сенчести или плодородни дрвја, зелени одмори надополнети со чешми со питка вода, бесплатни коначишта, во кои не се наплаќало за престој и храна до три дена како за патниците така и за придружниот добиток, познати како попатни анови или како карвансараи.

Магистралите познати биле и како „царски патишта“ зашто за нив се грижела државата, а градители или спонзори биле врвни личности од власта, најчесто султани и везири, но и моќни аги и бегови, поттикнати сите од општоприфатеното уверување дека оној што дава на земјата „за спас на душата“, илјадакратно му се враќа на небото. Токму овие магистралаи, заради нивното деноноќно експлоатирање од војската и цивилите, станале и најбезбедните и најбрзи патни врски по кои речиси без страв патникот можел да се движи, но станале и темелни поттикнувачи и за воениот и за економскиот подем на државата.

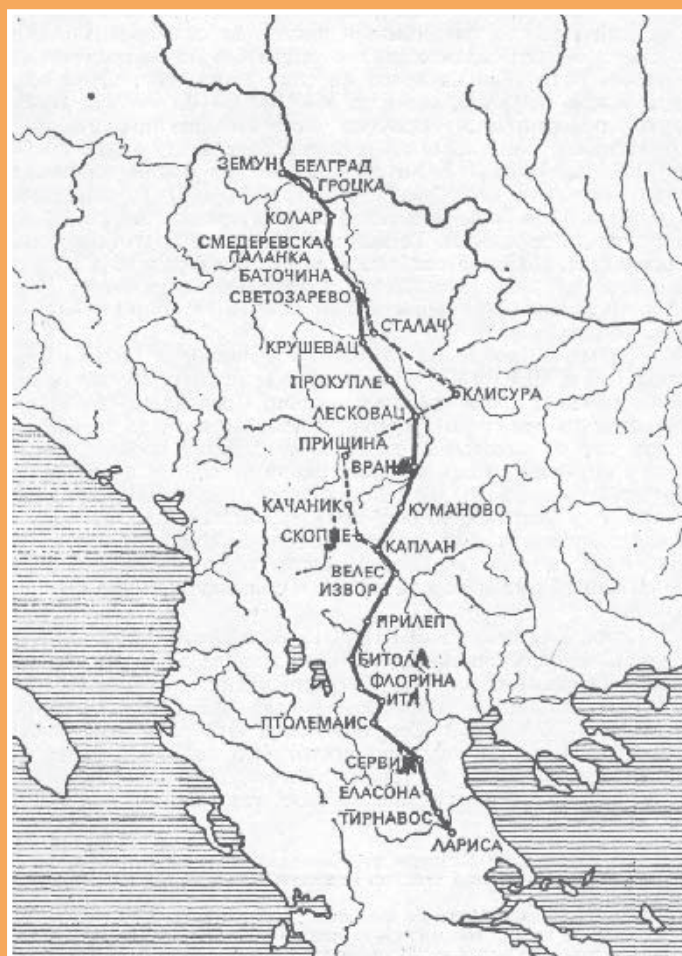
„Цариградскиот пат“ (16 век)



Една таква магистрала, масовно експлоатирана скоро до нашите дни, бил надалеку прочуениот „Цариградски пат“, кој започнувал во Белград а завршувал во Истанбул, делејќи го Балканот на две идеални половинки. Сличен му бил и оној кој поаѓал од Сараево, го прекосувал Косово и одел паралелно со „Цариградскиот“ и кому последната станица повторно му била престолнината.

Позната магистрала била и римскиот „Вија Игнација“, кој отпочнувал во приморскиот Драч, поминувал покрај Битола и Солун и приказната ја завршувал во царскиот град. Тој е единствен што не доаѓал до Цариград, кому почетокот му бил во Белград, ги допирал патем реките Морава и Вардар, а крајот му бил Лариса. Не треба да се заборава и патот Битола – Солун, кој особено значаен стана откако Битола прерасна во валијатски центар, оттаму и повеќепати да биде обновуван (1669, 1858) и кој најмногу придонел за растезот и напредокот на нашиот град.

Наспроти нив, скоро сите останати, биле локални патишта, всушност истапкани земјени ленти со безбројни ударни дупки, со стврднати земјени грутки, крупни камења допола вко-



Магистралата Белград – Лариса (17 век)

пани в земја и трајно препуштени на себе и на својата судбина. Се обновувале кога по нив требало да мине поброен состав од војска или кога во близина требало да се одржи некаков меѓународен панаѓур, од кои во Македонија најпознати станале Струмичкиот, Прилепскиот и Струшкиот. Единствено тогаш вообичено и со ангажман на локалното население преку принудната работа, ангаријата, се доведувале во некаква кондиција, која важечка била до првиот посилен дожд.

Откако, пак, државата на меѓународната сцена зазела свое место и раздвижената економија побарала сигурни патни врски, грижата и за нив отпочнала да се менува. Откако, пак, Битола прераснала и во административен и во воен центар, препознаван како Битолски вилает и таа започна да се грижи не само за магистралните, туку и за оние кои поаѓале не само до поголемите, а и за другите, помалите градови, бројот нивни почнал да се наголемува, а и ангажманот за нив да станува посериозен.

Здруженото пешачење – основен облик за друмско патување

Без разлика дали патот водел до соседното село или крајната дестинација била некоја далечна земја, совладувањето на далечините отсекогаш се одвивало со пешачење. Било тоа причина да се патува долго, со денови, недели, некогаш па и со години. Патувале сите. Освен османлискиот команден кадар и привилигираните спахии и кадии кои вјавале коњи, останатите, јаничари, низами, башибозук и други – пешачеле. Планираните или изнудените паузи обично станувале покрај вода и зелени површини заради добитокот и траеле, кратките – час – два, долгите – со денови. Брусничките ливади и Довлеџик со богатите пасишта и изобилството чиста питка вода биле најексплоатираните површини во Битолско за таа намена.

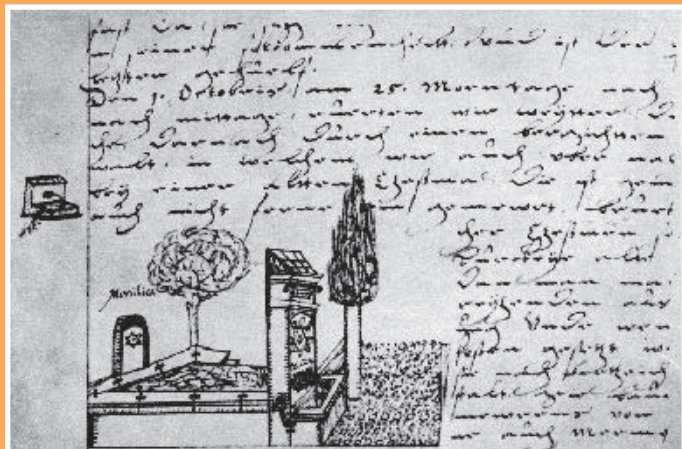
Човекот, инаку, никогаш не тргнувал сам на пат, оправданиот страв од друмски разбојници и инстинктот за меѓусебна помош бил основниот порив за формирање групи кои се состоеле од десетина до стотина членови, некогаш и од неколку стотини. Биле превремено договорни, изнудени, патем формирани, кога кон една, се приклучувала и друга група, па трета, четврта



Пречек на странско дипломатско претставништво на „Цариградскиот пат“ со воена заштита составена од спахии и јаничари (1577)



Аџии се враќаат од Мека (17 век)



Крајпатни гробови (16 век)

или кога кон карван, кој патувал и кој, доколку бил и со вооружена заштита, се припојувале бројни поединци и групации.

Доколку ваквите патници ноќите не ги преспиеле во изнајмени селски колиби за мала наплата, вообичаено и најмногу од страв од разбојници, обврзно биле во близина на населби. Многу експлоатирани биле и крајпатните вакафски бесплатни анови и карван сараи.

Непрекинатата фреквенција, особено на „царските“ патишта, оставала и трајни обележја од крајпатни многу често уредени мермерни гробови, обично украсени со чешми, сенчести места за одмор и сето тоа за да предизика чувство на благо-

дарност кон непознатиот покојник, а кога ваквите обележја се редиле поприлично, се формирале и должински могили кои го следеле патникот за целото време. Биле резултат на физичката исцрпеност на поединецот, болестите, најчесто на друмските разбојнички напади и убиства.

Товарен сообраќај

Коњот, мазгата, камилата, мулето и магарето долго време биле најексплоатираниите товарни животни за пренос и на луѓе и на стоки.

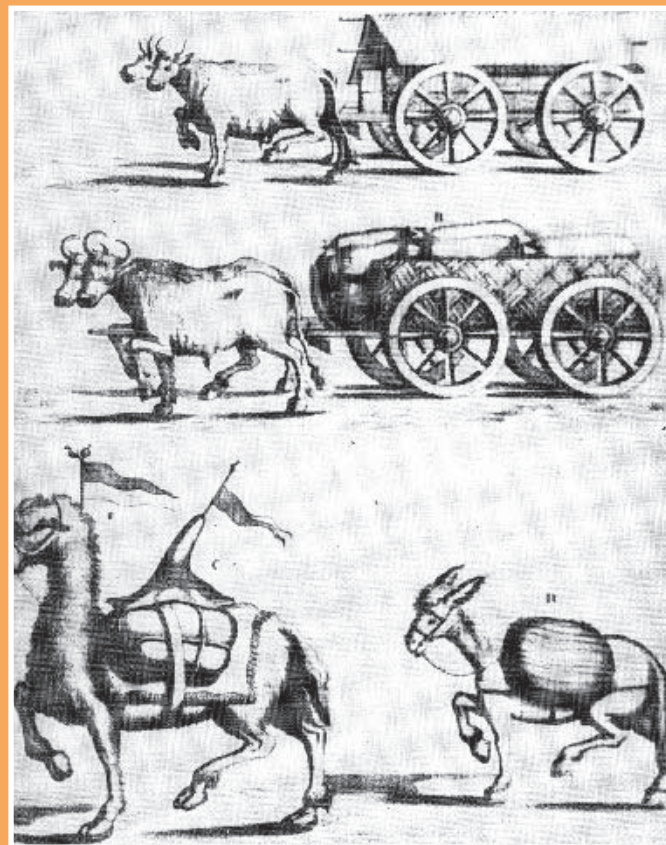
Најомилен бил питомиот, брз и издржлив коњ, кој не ретко бил и статусен симбол, особено доколку потекнувал од добра, особено „арапска“, раса. Најмногу и најчесто служел за јавање, но бил и енергија за запрежна кола, а и за пренос на грбен товар. Привлечен станал и зашто не бил и скап, го имало во масовен број насекаде, особено на специјализираните ат-пазари, како и на панаѓурите, посебно на меѓународните. Евлија Челеби тврди дека на панаѓурот во Долјани (Струмичко) во средина на 17 век чекале околу 100.000 за купопродажба.

Заради физичката издржливост, камилата и маската, исто така, имале добра побарувачка. Масовно биле користени особено за воени преселби, оттаму во 1521 год. над 30.000 да бидат

вклучени при османлиското освојување на Белград.

Камилата особено била омилена за експлоатацијата зашто можела да понесе поголем товар, не барала преголема грижа, таква била и во исхраната, поднесувала и температурни напади, особено топлотни. Можела да се види на сите патни правци низ Балканот скоро до нашите дни. Во Македонија ја имало насекаде, особено во југоисточните предели, имало и семејства кои традиционално се бавеле со нивно одгледување и експлоатација. Едно, препознавано семејство како Камиларовиќ, а чие подалечно потекло било од Дојран, го имале прифатено целосно транспортот што водел од станицата во Удово до Струмица. Своите последни камили во 30-те години од 20-от век беше ги продало на некаков чешки циркус со кое овој транспорт и изумре, но од нив траги има, има место наречено Деве Баир, во Битола постоел и посебен ан на излезот од градот кон Албанија, препознаван како „Девеан“ (тур. дева – камила, хан – ан), оттаму и нукулеџот на топонимот Девеани.

Покрај камили, масовно се одгледувале и се користеле и мазгите кои османлиите ги именувале за „катарџии“. Битолскиот француски вицеkonzулот де Буга во средината на 19 век тврди дека поштенските пратки што поаѓале од Битола за околните градови и држави, покрај со коњи, многу често се пренесувале со нив.



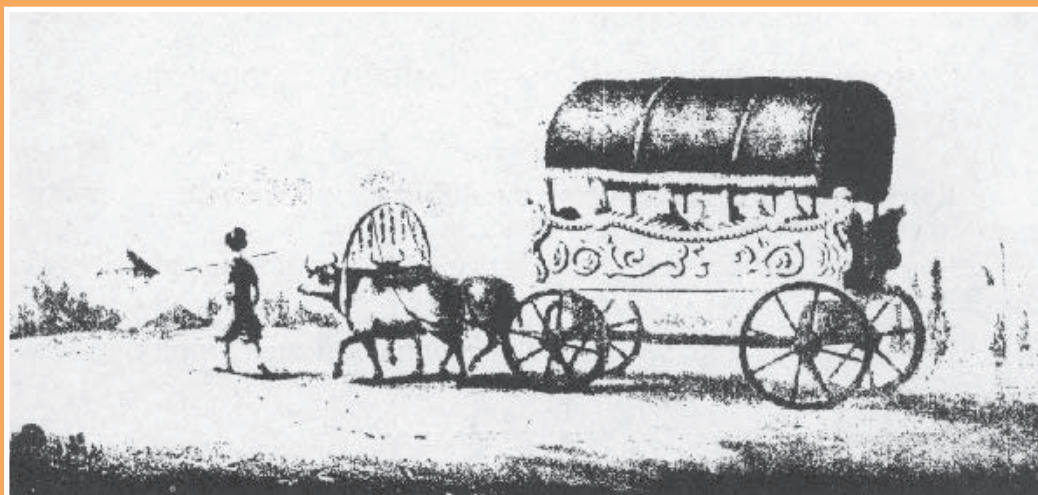
Видови транспортни средства

Запрежен транспорт

Арабата била запрежна кола со која се одвивал скоро сиот друмски транспорт и за стоки и за патници. Иако била робусна и извонредно издржлива дрвена градба, заради лошите патишта имала скоро секогаш многу краток животен век. Моќните волови и биволи биле нејзината вообичаена влечна сила.

Патничката араба била понежна, полесна, имала и потесни тркала, во споредба со стопанската, а со цел труцкањето да биде и помeko а и движењето побрзо. Внатрешните паралелни странични клупи, на кои можеле да се сместат од 8–10 патници, биле заштитени однадвор со ленено платно кое можело и да се собере и да се подигне. За да ја разбие монотонијата при патувањето, инвентивните арабаџии монтирале низи од свончиња со различна големина и тоналитет во близина на главите на влечниот добиток, кои создавале звуци што пријатно одсвонувале, биле, всушност, нешто како метална музика. Од обете надворешни страни во висина до седиштата понекогаш можеле да се сретнат и орнаменти од плиток даборез, кое говори и за посебното внимание што им се посветувало на патниците и за поривот на креативците за себедоказување.

Посебен вид патничка кола, која кај нас се наметнала особено во средината на 19 век, бил пајтонот. Во крајот на 19 век во Битола ги имало 70-на и во употреба ќе останат деценија



Араба за отмени
и богати патници
(17 век)

– две и по ослободувањето. Биле најпопуларното, најбрзото и најудобното патничко превозно средство, кое во индивидуална сопственост ги имало кај аги и бегови, но можеле да се сретнат и кај богати христијани. Образецот дошол од западноевропските земји, а првите примероци можеле да се сретнат уште во далечниот 14 век. Покрај за лична експлоатација, станале и популарно јавно превозно средство.

Цената на јавниот превоз со нив зависела од дестинацијата (градска, приградска и меѓуградска), времето (дење, ноќе), времетраењето (час, половина час или повеќе), во еден или во обратен правец и дали закупот се однесувал за зимски или летен период.

Затворените пајтони особено биле погодни за зимско патување или за превоз на забулени муслиманки (оттаму и пердиња на прозорците), познати како ландони.

Во минатото кај нас за пренос стока но и за луѓе, особено бил развиен кираџискиот, односно карванскиот сообраќај. Кираџијата бил оној кој за одредена награда (кирија) се закупувал и тој и неговите превозни средства или неговиот товарен добиток за пренос на одреден вид стока на договорена дестинација. Цената зависела од тежината на товарот, далечината, временските прилики и од условите на патот. Поситните кираџии располагале со неколку коли или неколку коњи или друг влечен или товарен добиток, додека крупните можеле да понудат и десетици, па и стотици и средства и добиток. Во 1800 година за пренос стока од Битола на кратка далечина, биле платени 455 гроша, при што карванот се состоел од 60 коњи, од кои само од селото Мало-виште потекнувале 40 и ваквиот број од ова село никако не бил за изненадување, зашто и од останатите потпелистерски влашки села (Трново, Магарево, Нижополе) можеле да се добијат уште поголем број, зашто кираџилок таму бил основно професионално занимање.



Жени-патници на времен одмор во природа



Милтон Манаки со пајтон на пат за Кожани (1913)

Договорите меѓу кирациите и трговците вообичаено се склучувале во градските анови, постојаните стационари на кирациите. Трговецот, доверувајќи им, покрај друга, и најскапа стока, потврдувал дека имал целосна доверба во чесноста и професионалноста на кирацијата. Меѓусебната наплата обично се подмирувала во две рати, пред и по извршената работа.

Сеќавањата говорат дека навидум спориот и флегматичен кирација од патувањата, при утоварот и растоварот се преобразувал во несфатливо подвижен и мошне вешт работник.

Не било никакво изненадување ритамот и патот тој да му го довери на коњот – водач и следејќи го, фатен за опашот на еден од нив, да го скратува времето во полусон, некаква исклучива вештина стекнувана со години поминати по патиштата.

Кога ваквите патувачки состави станувале бројни и кон еден се приклучувале и други кирации, се говорело за карвани. Колку тој состав бил поброен и патувањето станувало поразнообрзно и побезбедно. Карванбашијата, водачот на карванот, ја имал власта врз составот, се грижел за безбедноста, навременото пристигање, сместувањето и за сите други ситни или поголемите проблеми, понекогаш бил и судија, по потреба и извршна власт.



Карвански сообраќај со вооружена придружба (19 век)

За безбедноста на карванот се грижеле самите кирации заради што повеќето на пат поаѓале и добро вооружени, но не било реткост да се ангажираат и платени заштитници („добро вооружени млади луѓе“), кои, како што тврди Французинот Кузинери (1816), се наоѓале на опашот на карванот, подготвени молневито да реагираат при опасност.

Најкритични места за карваните биле шумските патишта и преслапите, омилените места каде се криеле и од каде напаѓале разбојничките банди. Понекогаш помеѓу разбојниците и карванциите се случувало да се водат и вистински битки со жесток пукот, борби гради в гради, да има и на обете страни и ранети и мртви поединци.

Времетраења на патувањата

Заради примитивните превозни средства, лошите патишта, но и заради временските прилики – неприлики, патувањата во Османската Империја траеле и долго и предолго. Благодарејќи на педантни запишувачи – патешественици, посебно на љубопитни што доаѓале од западнoев-

ропските земји, денес располагаме и со прецизни записи за времетраењата на патувањата, и за оние на магистралите, и за оние на меѓумесните растојанија.

Католичкиот свештеник Бенедикт Курипешиќ, кој бил член на дипломатско претставништво, со кого патувал за Цариград, забележал дека истото на пат од Љубљана трганале на 21 август 1530 год., во Сараево пристигнало 16 дена подоцна, на 23 септември заминале од Нови Пазар, а во предградието на турската престолнина се нашле дури на 17 октомври истата година.

По најекспресниот балкански пат, „Цариградскиот“, се патувало стандардно – 25 дена. Германецот Ханс Дернвшам од Белград тргнал на први август 1553 год., а во Истанбул пристигнал на 25 истиот месец. Толку денови му требале и на Мелхиор Безолт во 1584 год.

За прекосување на патот од Видин до Истанбул во 1778 год. требале два месеца.

Ваквите стандардни времетраења се однесувале и за останатите рути. Османлискиот патешественик од 17 век (околу 1650) Хаџи Калфа тврди дека за да дојде од Истанбул до Скопје му биле потребни 16 дена, дека патот од Истанбул до Битола, кој минувал низ Солун, Ениџе Вардар и Воден, вообичаено се покривале со 15 дена.

Стандардни времетраења на овие патувања биле и за вековите што следат. Во крајот на 19 век на поштата од Битола за Солун и Скопје, која патувала за Градско преку Прилеп со запрежна кола или со коњи, ѝ биле потребни два дена. Од Битола за Скадар преку Охрид, Елбасан и Тирана, маршрутата зависела од временските прилики, но се заокружувала од 5 до 6 дена, а за Јанина ѝ требале 3 дена.

Со воведувањето на новите превозни средства, посебно мотиризираните, времетраењето драстично се скратило, сепак релацијата Белград – Битола со лесна кола во 1914 год., во една прилика била совладана рекордно, само за три дена, што било и брзинско друмско чудо, за кое пишуваа и тогашните весници.

Лични документи и одобренија за патувања

За скоро сето време на османлиското присуство кај нас поединечните и групните патувања биле ретки, зашто биле со премногу условувања, а тоа е и главна причината некој само во крајна нужда да одлучи да го напушти родното или работното место. Доколку на тоа сепак бил принуден, тогаш морал да поседува бројни документи што ги издавала локалната власт. Таквата предострожност може да се сфати и да се оправда доколку се има сознанија во каков амбиент живеел нашиот човек во минатото, особено за разбуктаното разбојништво, на кое власта никако

не можела да му изнајде решение, кон кое треба да се додадат и честите буни и востанија, како и постојаната мобилност на воените структури во судирот со околните држави.

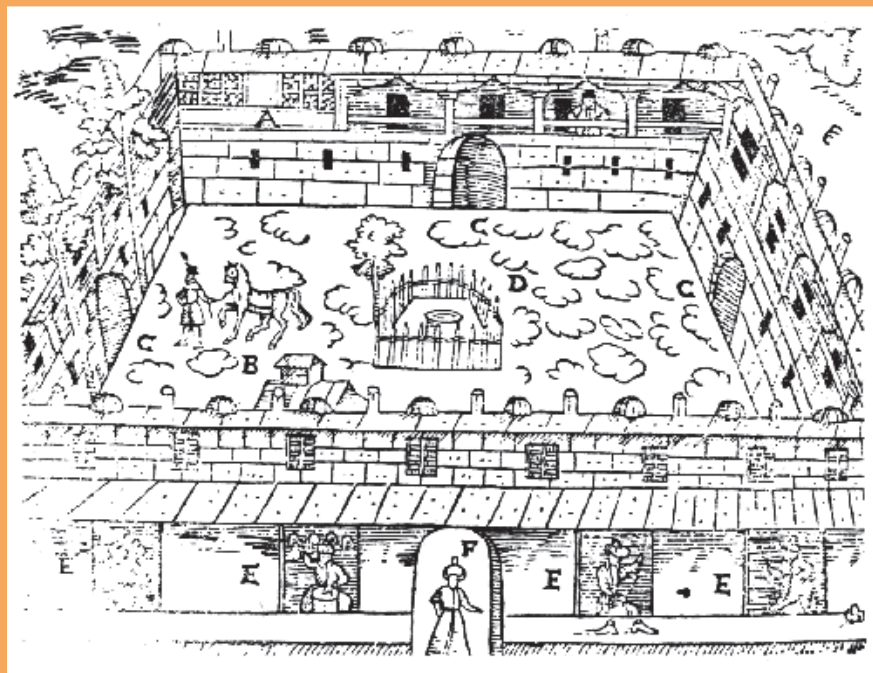
Тоа е основа првин секој поединец да поседува тескере, документ со кој се откривал идентитетот на поединецот, нешто слично на денешната лична карта, во кого се набројувале податоци за името, името на таткото, од каде патекнува, па и личните физички белези (боја на очи и коса, веги, тркалезно или поинакво лице, посебни карактеристики со кои се одвојувал од другите и слично).

Покрај тоа, кога пак некој решил да тргне на пат, многу ценето било да има и гаранција од некого (некои) со која се потврдувало дека е честит граѓанин, дека немал проблеми со власта, а доколку се докаже спротивното, гарантот ги сносел последиците, па и затворските. Гаранцијата се добивала во институциите на локалната власт и таа биле важечка за патувања во ист вилает, а кога се работело за поблиска дестинација, важечкиот документ бил нуфус, за уште поширока и за странство, требало да се поседува пасош. На вакви услови, што е посебно интересно, биле подложни, не само цивилните туку и воените лица, кога патувале индивидуално.

За странците постоел уште построг режим, покрај вообичаениот патен документ, пасошот, препорачливо било тој да има и некакво писмо-гаранција адресирано на жител од градот каде доаѓал или од член на странска мисија. Покрај тоа, требало штом пристигне веднаш да се пријави во локалната власт, тоа да го направи и кога го напушта градот, известувајќи истовремено и каде ќе патува, што практично значело дека ќе биде во постојана присмотра, да не заборавиме притоа дека и за сето време требало да „подмачкува“ со награди („бакшиш“), многумина, почнувајќи од вратарот, до оној што го издавал документот, на крајот, и до оној што го потпишувал истиот.

Попатни анови и карвансараи

Бројните попатни ноќни и други засолништа, ановите и карвансараите, ја доловуваат глобалната слика од развојот на друмскиот сообраќај во Османлиската Империја. Беа се наметнале како преголема потреба зашто истите, во уште поголем број можеле да се сретнат и во населените места. Карвансарајот било поголемото и поуреденото засолниште, било од цврста градба и на два ката, имало широк двор и бунар во средината, простории за смесување на добитокот и стоката што била за продавање, имал тврда и непробојна порта и ограда, понекогаш располагал и со деноноќна одбрана, додека ановите нуделе повеќе ноќен одмор. Услугата во нив долго



Карвансарај (1577)

време не се наплатувала, освен што се издвојувал вообичаениот бакшиш за некои од вработените кои и најмногу извршувале услуги. Сите биле задужбини, добротворни дела на поединци и од власта и обични граѓани кои сакале и да помогнат и да добијат бенефит на оној свет. Карвансарај во Битола имало уште во 1591 год., штипскиот, кој бил на два ката и со 50 соби за сместување на патниците, можел да прибере и 1.000 камили.

Попатните карвансарии се подигале на растојание од еднодневно пешачење, оттаму и растојанието да не се брои според километри, туку од една до друга ваква градба. На патот Битола – Велес, најексплоатираната северна врска, бил амот на преслапот од Бабуна, од каде се преоѓало и кон долината на Вардар. Бил првин обично засолниште, но откако фреквенцијата се зголемила и неговото значење растело, тој се обновувал, па од ан („Веризовиот ан“) прераснал и во карвансарај. Генерална обнова направил командантот на Скадар, Абди паша, па понатака бил препознатан и со неговото име. Храбрите Англичанки Мекензи и Ирби, кои прокрстариле доста места низ Балканот во 1863, изрекоа за него многу пофални оценки, а како по-

себност истакнаа и дека една од просториите имала стаклени прозорци, за ова време исклучива специфичност.

Не со тоа значење, меѓу ан и карвансарај, бил и објектот лоциран во Петилеп.

Ваквите попатни анови биле нанижани на сите останати, и магистрални и локални патишта. Во 1885 год. битолскиот руски вицеkonzул Скрјабин наброил неколку на патот Прилеп – Битола, при што ги регистрирал „Вашаревскиот“, „Топлица асот“, „Ракле асот“, а меѓу Битола и Воден ги навел „Бања асот“, „Вардар асот“. Освен засолниште од невремиња и грабежи, удопства никакви не нуделе, патникот самиот обезбедувал покривка, храна и пијалок, а и, што е интересно, предизвикувале интерес за грабежи од разбојниците, оттаму некои да имаат и платени чувари. Бранислав Нушиќ, поаѓајќи од личното искуство, во своите етнографски белешки во тој однос го забележал необичното партнерството меѓу чувар на асот – Албанец и сопственикот – Влав. Последниов беше го вложил објектот, услугата и сè друго, вооружениот Албанец заштитата, чие место било над асот со поглед кон патот и шумата, подготвен да реагира на опасност. Сопственикот, не само што ги подмирувал дневни обврски кон него, му ги доставувал и оброците на местото каде заштитникот стражарел.

Ризици при патувањата

Да се патува во минатото значело да се биде и свесен дека во секој миг може да се доживее од притаена шумичка да скокне вооружен разбојник или група разбојници, кои жестоко би се нафрлиле грабајќи сè што е вредно и убивајќи без избор и безмилосно. Омилени места за ваквите нападни особено биле шумските предели, преслапите и клисурите, оттаму потекнува и обичајот, драгите и ценети гости, особено државните делегации, да се пречекуваат со вооружена придружба далеку од местото за престојот или ангажманот на одреди (сејмени) кои ќе пречекаат и ќе ги следат патниците до местото на престојот. Државата се обиде за организирање и систем за заштита, вклучувајќи месни жители, кои за тоа даночно биле ослободувани, познати како дервенци. Таквите на опасните места дежурале деноноќно, звучниот знак дека преминот е безбеден го огласувале со препознатливи удари од тапан или од друго звучно средство, а кога бројот на разбојниците бил преголем и опасноста преголема и имало потреба од повеќе заштитници, покрај дежурните, целото село здружно се втурнувало да ги гони и да ги разбива разбојниците.

Дека стравот од ваквите групи бил преголем и оправдан потврдува и бројката на разбојниците. Се движела од десетица, стотици, но и со илјадници, особено за оние кои излегувале од вечно немирната, бунтовна и пљачкашка Албанија, која и долго време живеела благодарјеќи на тој грабежлив систем, запаметен како „пљачкашко стопанство“.

Најпрвин и најмногу од него страдале блиските подрачјата со Албанија (таму треба да се бара и мотивот за инспирацијата на Григор Прличев за поемата „Сердарот“), а и за обидите на државата за негово неширење со неиздавање дозволи за патување на жителите од овој дел на Балканот или за целосна забрана и за поединечно и за гупно напуштање на Албанија.

Бидејќи разбојнички грабежи сепак се случувале, се направи обид за организирање и на посебни единици со платени заштитници, особено оние да ги чуваат најкритичните места, кои во Битолско биле Ѓавато и Буковиќ, а ги имало и во Демир Хисар, како и на други места.

Во такви услови може само да се претпостави на какви сè ризици се соочувал и стопанственикот што беше решил да се бави со трговија или со некаква слична дејност, кога решавал да патува од место до место.

Угодности

Сите патувања во Османлиската Империја слободно можеле да се наречат мали авантури, сите биле полни со неизвесности и преголеми ризици, кај кои се знаел само стартот, крајот и успехот никако, особено доколку се одвивале надвор по прометните магистралаи.

За чудо, и покрај тоа, некои западноевропејци, кои за првпат го откривале Ориентот, доживувале и незаборавни пријатни мигови, па и угодности, какви што на други места, посебно не во своите матични земји, ни случајно не можеле да ги сретнат. Поголемиот дел од овие друмски патници имале третман на државни гости и целосна заштита од власта, оттаму и привилегиите насилно да бидат извлекувани од месното население (бесплатна храна, ангарија, преноќиште), кое резултирало и во искривена слика за патувањата на Балканот.

Еден западноевропски патешественик, пренесувајќи лично искуство, на кого крајната дестинација му била османлиската престолнина и кој не патувал по централниот, „Цариградскиот пат“, а по друг, воодушевен вака ја опишува својата авантура од 1658 год.: *„Не верувам дека може да се патува поубаво, позабавно и со повеќе безгрижжа и со попријатно поминато време, а со најмалку издатоци. Секој ден имаше доволно јавачки и товарни коњи, зоб, сено, кочи, ориз, кокош-*

ки, јајца, маст, свеќи, овци, јагниња, мед, дрва и други потребитини и сето тоа на трошок на населението во согласност со пашината наредба што ја добив во своја корист“.

Зачетокот и на туризмот на Балканот е од ова време. Жителите на крајпатните села беа се навикнале да извлекуваат материјална полза од изморените и гладни патници, па само што ќе забележале патувачка група, набрзина се ангажирале да ги подготвуваат своите тестенини, особено прочуената погача, која не била како денешната, туку набрзина подготвено тесто, кое потоа, нешто како питулица, се печело на соодветен сад, готово веднаш да се косумира. Тука биле и совреме варените јајца, испечените кокошки, па овошјето од блиските градини, лубениците и другите летни угодности.

Тука се наоѓале и ковачките и другите работилници, толку неопходни доколку се појавел и технички проблем, за да помогнат во неговото разрешување, оттаму и констатациите и за пријатни спомени од патувањата во оваа, за нив, дива држава.

Рани друмски врски меѓу Битола и поблиските градови

Битола како голем, а и значаен административен центар, друмски рано била поврзана со поблиските градови. Покрај со Солун, за нејзини стратешки правци се сметале и оние што воде кон Скопје, Скадар, Призрен, Јанина и Лариса, до каде некои стигале и до „Вардарската“ и „Моравската“ магистрала, па преку неа беше се поврзувала и со Белград.

Преку Воден се поврзувала со Солун и со останатите градови од југот на Балканот. Велес станал клучката за Скопје, за Босна, Ниш, Пловдив и Цариград. Во 1883/84 год. веќе била воспоставена и сигурната врска со Градско. Истата изнесувала 56.000 метри, таа за Јанина 175.000 метри, за Тетово, од предвидените 162.000 биле изведени 50.000 метри, за Драч, од предвидените 170.000, биле изведени 50.000, а за Прилеп биле изведени 31 одводен канал и 17 мостови.

Меѓу првите осовременувања на овие патни врски најпрвин бил оној од Лариса. И што е посебно интересно, не зашто имал стратешко, воено или економско значење, туку емотивно, во него на свет требало да дојде толку многу присакуваниот османлиски Александар Велики.

Регијата околу Лариса бројни султани беа ја прифатиле како најпопуларно ловиште на дивеч и ја користе со традиција. Во 1669 год. таму дошол со дел од својот харем и Мехмед Четврти (1648-1687). Една меѓу нив била и Гркинка од Крит, најомилена конкубина, макар што била и во поодмината бременост. Тој, пак, со преголема желба да добие наследник со спецификите на Александар Македонски, мислејќи дека магично е можно доколку новородениот на свет

дојде во татковината големиот војсководец, решил трудницата да ја донесе во Битола. Бидејќи патната врска од Лариса до Битола била многу лоша, според тоа и патувањето на бремената жена тешко и ризично, самиот беше се ангажирал скоро од корен да ја реконструира, градејќи мостови, преслапи и други изведби, секогаш, се разбира, со вообичаената ангарија од месното население.

Но во предвиденото време робинката се породила во Битола, за жал, родила женско дете, кое проживеало само три дена, со што историјата, ете, не се повторила.

Најголемо внимание и најмногу средства во обновата на патиштата што поаѓаале од Битола, се трошеле за врската меѓу Битола – Солун.

Прв посериозен зафат, со одобрение и материјална помош од султанот, бил извршен во 1848 год. најмногу заради значењето што го имал тој и за економијата и за воените потреби. Десет години подоцна истиот доживеал и следна реконструкција, причина сега биле поројните дождови што до крај го оштетиле и неодговораната грижа во неговото одржување, уште повеќе и зашто истиот му припаѓал на два вилаета, Битолскиот и Солунскиот, па грижата едниот како и секогаш му ја прапуштал на другиот, со што, очекувано, резултирало со кобни последици.

Во 1861 год. почнала и следна реконструкција.

Стартирала на потегот меѓу Солун и Воден, следеле потоа поправките и на другите делови. На истата ѝ се даде и преголем публицитет, на првите лопати присутни биле и најзначајните личности од државната и највисоката воена администрација, па и сите дипломатки претставници, како и огромна работна рака и од муслимани и од христијани, регрутирани според стариот рецепт, како ангарија. Нејзиното завршувањето, исто така, било темелно испланирано и повторно имало голема помпа, и тоа било со музики и разни други свечености, но и овојпат судбината била иста – краток век на изведбата, повторно заради претходните причини.

Битолски претходници на „Транскоп“ – Битола

Автомобили, мотоцикли и камиони на улиците

Во историјата на нашиот автосообраќај веќе е прифатено тврдењето дека првиот автомобил во Македонија се одомаќил во 1905 год., бил и од марката „Форд“ и дека развивал брзина од 13 км на час. Не е познато кој го донел и каде тој го набавил. Затечените граѓани кои за првпат го виделе и го доживеале веднаш го именувале за „пајтон без коњи“. Ја имаме и неговата фотографија, на која се гледаат двајца, возачи, веројатно и неговиот сопственик.

Набргу потоа пристигнале и други, повеќето сопственост на странски хуманитарни мисии, особено бројни по балканските и Првата светска војна, кога високи личности од српската



*Еден од првите лесни автомобили
на Широк Сокак пред хотелот
„Ројал“*

воена и цивилна власт по разни поводи надоаѓаат со нив. Фотоапаратот на Милтон Манаки во крајот на 1912 год. пред хотелот „Ројал“ на Широк Сокак ги забележал во отворени автомобили војводата Путник, престолонаследникот Александар Караѓорѓевиќ и уште неколкумина други високи личности од новата српска власт.

Автомобилот не само што беше се одомаќил, добил и личен и семеен статус. Од Европа или од САД ги носат печалбари, трговци или побогати граѓани, па полека станува и мода да се организираат и еднодневни излети до Тумбекафе или до околните излетнички места, кога наместо платен возач, сега зад воланот стои сопственикот. Меѓу нив е и Милтон Манаки, кој ги имаше испробано сите лудости и страсти што ги носеа беќарските години, па тој е и првиот, ако не и единствениот во почетокот, кој не само што набавил обичен, а и тркачки, определувајќи се за автомобил од марката „Симбим“.

Десетината, главно, „Фордови“, наредени од обете страни на дел од Широк Сокак на фотографија од 30-те години од минатиот век, сведочат за новиот занес во нашиот град. Еден, меѓу првите, набавил и големиот жупан, подоцнежниот адвокат Будимир (Буда) Борисављевиќ, за кого постарите битолчани, а и ресенчанецот Симеон Радев во своите спомени, подоцнежен бугарски дипломат, говорат за негова тешка агресивност кога го земал воланот в раце.



Групен излет со втомобили

Со свои автомобили се претставуваат и многу странци – туристи. Обично надоаѓаат со најновите модели, со што уште повеќе ја распалуваат страста среде локалните вљубеници кон брзините. Во 1920 год. пристига група млади Германци, кои откако поминале пет континенти, дошле и во нашиот град, па и сега маса млади битолчани излегле да ги видат, меѓу нив, се разбира, бил и неизбежниот Манаки со фотоапаратот.

Ваквиот интерес поттикнало отворање и на преставништво за автомобили во градот. Првото започнало со работа во 30-те години од минатиот век и му припаѓало на италијанскиот „Фиат“.

По автомобилите, следел интересот и кон мотоциклите, кон кои го покажала, главно, помладата и материјално поскуромната класа. Биле примамливи, биле поевтини и поедноставни за ракување, а бидејќи некои имале и приколки, се третирале и за замена на помал автомобил.



Широк Сокак со „Фордови“

Мотоциклисти од Израел во Битола



Меѓу првите, очекувано, набавил и Милтон Манак. На една од фотографиите, на која е покрај него, е од марката „Индијана“. Наскоро мотоцикли набавуваат и други, што овозможило организирање и на бучни и возбудливи мото – трки во Битола.

Многу туристи доаѓаат и со мотоцикли, повторно со најновите модели, паљејќи ја и сега страста среде помладата популација.

Првите камиони во Битола биле од времето на балканските и Првата светска војна и им припаѓале на сојузничките армии. Неколку, со многу технички проблеми, некои дури и расходу-вани, го формираат и првиот битолски возен парк.

На 20 декември 1923 год., со одлука на Генералната дирекција на Царината во Битола пристигаат пет, кои требало да бидат продадени на лицитација. Два биле искршени и расклопени, останатите, според јавната објава, можеле да се третираат и за „старо железо“. Лицитацијата почнувала истиот ден во осум часот претпладне.

Тоа е, ете, еден мал дел од раната историја на битолскиот моторен сообраќај.

Туризмот и меѓувоениот автосообраќај

Кај нас многу задоцнето се сфати дека туризмот може да биде многу доходовна стопанска гранка, дека и без многу вложувања од него можат да се влечат значителни средства. Тоа, за жал, ќе се случи откако ќе настане основањето на шестте бановини во 1929 год, и откако ќе почне да му се обрнува внимание и на оваа стопанска гранка. Вардарската бановина со своите историски наследства, езерата и планините, културата и сè друго што го поседувала имала можност да се натпреварува со другите бановини, единствена негативна страна ѝ била слабата железничка структура, но токму заради неа на располагање ѝ стоеле автобуските линии кои биле во силен повој. Нужно било сега само да се востанови организација за туристички агенции, кои за среќа почнале да никнуваат како печурки после дожд, и современо да профункционира и пропагандата, па да почнат да се жнеат и резултатите од оваа стопанска гранка.

Првото туристичко здружение со името „Југ“ основано е во Скопје, такви здруженија наскоро со различни имиња, се појавуваат и во другите градови. Битолското, наречено „Јужни езера“, со активности започна во 1931 година и околу себе набргу собра градска елита од стопанственици и интелектуалци, а со цел успешно да напредува реши да се осамостои, надевајќи се дека има што да понуди и уште побрзо да напредува.

Привилигираното туристичко здружение „Путник“ од Белград во сето тоа имало посебно значење, особно откако дел од своите акции му ги отстапи на скопското и преку него започна силно да влијае врз развојот на туризмот и во Вардарска бановина. Откако, пак, во 1936 год.



Новинарски напис за битолското туристичко одделување од Скопје („Вардар“, 5.05.1934)

Туристичката агенција
„Путник“ од Нови Сад со
своите автобуси покрај реката
Вардар



Опседната Битола од туристи
(„Вардар“, 17. 08.1933)

пуштена во сообраќај е железничката пруга Скопје-Битола, започнале да нагрнуваат посетители и во Битола, со желба да го посетат градот, а и да го доживеат и Охрид. Иако Битола е попатна станица, и таа имала што да понуди, го имала префалениот Пелистер, историскиот Кајмакчалан, околните манастири и немало ден а низ него да не прошета љубопитна група што не сака да го разгледува Широк Сокак и околината. Повеќето надраѓале во организација на туристичкото здружение „Фрушка Гора“ од Нови Сад, а тоа било прилика за развојот и на месниот автобуски сообраќај. Благодарейќи му нему блиски стануваат сега, не само Ресен и Охрид, но и Дебар и Дебарските бањи, па и околните историски места и оние што со нешто се привлечни.

Иницијативни битолчани во сето тоа гледаат и прилика да го развијат локалниот автобуски сообраќај кој натаму продолжил да се развива со крупни чекори, помагајќи со тоа и во развојот и на другите дејности поврзани со оваа стопанска гранка.

Автобуси

Првите автобуси како погонска сила, наместо бензин, користеле водена пара, заради што движечкиот радиус им бил строго ограничен. Странските војски од Првата светска војна се првите што се упатуваат по нашите патишта, додека домашниот автобуски превоз стартирал околу 1923 год. Во прво време приучени механичари и возачи, најмногу од отслужени и напуштени автобуси во комбинација со делови од разни марки, уште повеќе со многу фантазија, вештина и личен труд, приспособуваат неколку и тие стануваат така темели на овој превоз кај нас.

Тетовчаните, браќата Поповиќ (Коста, Ефто и Никола) некаде по балканските војни во Скопје ја формираат првата занаетчиско – ковачко – механичарската работилница „Браќа Поповиќ“ во која бил произведен и првиот домашен автобус. Според проверениот принцип, со склопување делови од разни автобуси и товарни возила, произведени биле неколку, па заедно со автобусите од марките „Круп“ и „Форд“ кои наскоро биле набавени, бил оформен и возен парк од 30 на број. Било тоа почеток на првото автотранспортно претпријатие за пренос патници во Македонија, познато со името „Вардарско автомобилско претпријатие“ (ВАП).

Наскоро тие автобуси крстат не само низ Македонија и низ Косово и Јужна Србија. Добрата заработка овозможила проширување и на дејноста, па браќата набавуваат и резервоари за гориво, стануваат и негови главни дистрибутери.

Покрај оваа, во Скопје проработила и авторботилницата на Димче Хаџи Томов, која се специјализирала за изработка автобуски каросерии која опслужувала повеќе странки, најмногу претпријатието на браќата Поповиќ. Врз нејзини темели по ослободувањето, со целосна експлоатација на нејзиниот технички и стручен персонал, ќе никне и познатиот гигант, Фабриката за производство автобуси „11 Октомври“ во Скопје.

Откривајќи материјален интерес, наскоро во оваа дејност се вклучуваат и други заинтересирани. Еден е Петар Казанков од Штип, кој уште во 1924 год. востановил автобуски превоз во Источна Македонија, две години подоцна (1926) истото го прави и стружанецот Мефаил Домазет. Првин возел „Дијаманат“, потоа набавил и „Шевролет“. Во 1929 год. Глигор Стаменковски

од Струмица купува два „Шевролета“ со по 18 седишта и ја одржува линијата Радовиш – Петрич, додека Ванчо Наумовски од Крушево во 1932 год. ја држел линијата Крушево – Битола.

Скоро истовремено биле воспоставени и линии и за Кочани, Делчево, Гостивар и Галичник.

Меѓу првите градови во кои бил прифатен овој превоз била и Битола. Во 1927 год. сосема успешно функционираше, а во 1930 год. било формирано и првото автобуско претпријатие. Во 1932 год. второто такво претпријатие го зело името „Југ“ и, не само што ги одржувало востановените меѓуградски линии, вршело и локални услуги. При одбележувањата на празникот Видовден во 1933 и во 1934 год. преносот на општинските одборници до српските и француските воени гробишта ги извршило тоа, за кое општината во 1934 год. ја чинело 250 динари, а на годишното собрание на битолските учители од 1936 год., одржано во манастирот во село Барешени, повторно стотината учители и учителки биле пренесени со нивни два автобуса.

Автобуското претпријатие „Кајмакчалан“, кое му припаѓало на браќата Симоновиќ, располагало со 4 автобуси „Шевролет“, чија гаража првин била во Бела Чешма, потоа и во центарот на градот, денес на ул. „Б. Кидрич“ (Шеќерната зграда), па потоа и покрај хотелот „Солун“. Било тоа добро организирано и добро функционирано претпријатие, кое располагало и со теле-



Линијата Градско – Охрид, со попатните автобуски станици Прилеп, Битола и Ресен

фон (број 58), еден сосема редок случај за ова време за Битола. Ги држело линиите Битола – Градско, Битола – Охрид, а во 1935 год. правело напори за востановување и на редовна линија меѓу Битола – Ресен – Корча.

Автомеханичари и возачи

Зголемениот број моторни возила изнудило отворање и на неколку автосервиси, исто така и на неколку бензиски пумпи во градот.

Сеќавањата говорат дека првиот сервис го отворил Ристо од Цапари („Ристо Цапарчанец“). Се работело за повратник од печалба, кој автомеханичарската и возачката едукација ја совладал во развиена земја на автомобилизмот, САД, а Милтон Манаки го фотографирал неколку пати, се чини биле и лични пријатели и дека имале и заедничка страст – авомобилот. Во една прилика биле и на излет со Манакиевиот автомобил, придружувани уште од двајца други, Ристевиот помошник и калфата.



Една од гаражите на Ристо Цапарчанец – поправка на моторно возило

Гаражата на Мичо Сако



*Ристо Цапарчанец и
негови механичари*



Манаки го нарекува возач, напати и автомеханичар, што и не била голема грешка, зашто возачите истовремено ја обавувале и механичарската работа. Манаки ја фотографирал и неговата механичарска работилница, која ја именувал и за гаража, што, исто така, не е грешка, зашто ретките гаражи биле и автомеханичарски работилници.

Преку фотографија Манаки ни го остави и ликот на шефот на Воената гаража од Битола, капетанот Дробњак. Како шеф на автомеханичарска работилница морал да биде и автомеханичар, па би требало да е и вториот битолски автомеханичар. Во Воената гаража меѓу двете светски војни работел и еден Французин, кој во Битола живеел заедно со своето семејство, тврди Манаки преку една своја фотографија.

Покрај нив имало и други автомеханичари во градот. Еден бил Тоде механичарот, за кого Манаки тврди дека живеел и работел во крајот на 19 и почетокот на 20 век, според кое, би требало да бил и најстариот битолски мајстор за поправки на моторни возила. Следат потоа и други – Перо механичарот, Коста Томов Паспаловски, кој како автомеханичар работел уште од 1927 год., па Михајло Ст. Мијаковски, Ацо Мичко Саковски, попознат како Мичо Сако, кој во 30-те години од минатиот век имал и сопствен автосервис.

Возачите, што ги спомнува Манаки и ги фотографирал заедно со семејствата, се и Чедо „шоферот“, Петруш „шоферот“, Милан глувио, Ахилеа „шоферот“, Милан „шоферот“, Михо „шоферот“, Томе „шоферот“ и др.

Мошне интересно, малку и чудно е, заради стегите што ги налагала патријархалната средина, појавата жена – возач меѓу двете светски војни. Една Милтон Манаки ја фотографирал, но, за жал, не остави и други податоци, па остана непознато дали е првата битолчанка што се осмелила да земе волан во рацете или, била странец на пропатување во Битола. Било како и да е, станува сосем извесно дека автомобилската треска почнала да ги инфицирала и претставничките од понежниот пол.

Совладувањето на возачката вештина била првин индивидуална, наставниците биле професионални возачи или автомеханичари, подоцна тоа генерално се менува, станува организирано со теоретски предавања и практична обука, се совладуваат и законските прописи за сообраќајот, се полага и завршен испит, и теоретски и практичен. Имаме и фотографија која потекнува од 1959 год. а на која се гледа моторното возило што служело за практична настава, озглавено како „Школа“, пред кого идните возачи, изнаредени се фотографирани.

*Едно од првите возила
наменети за возачка обука*



Бензиски пумпи

Бензиските пумпи меѓу двете светски војни се наоѓале не вон градот, какви што се правилата, во самиот град, на Широк Сокак или во неговата непосредна близина. Фирмата „Вакуум оил ком.“ како најпогодно место беше го одбрала аголот меѓу Широк Сокак и тогашната ул. „Душан Алимпиќ“ (денес „29 Ноември“), попрецизно – „Кај Паско“. Постапката за нејзино поставување отпочна на 30 септември 1926 год., кога било доставено и барањето до општинската администрација под бр. 18727. Откако започнала изведбата, специјална комисија излегла на терен да го проверува најпроблематичниот дел, дали резервоарот за бензин е вкопан во земјата прописно и откако утврдила дека правилата биле испочитувани, одобриенето било врачено на 24 март 1927 год., кога и отпочна да се точи и гориво. Компанијата, патем, била задолжена и редовно да ја подмирува киријата кај сопственикот на земјиштето, општината.

Петролејско претставништво и бензиска пумпа нешто подоцна отвори и светскиот бренд за моторни горива „Шел“, чие складиште и канцеларии се наоѓале надвор од градот, во Боримечка. Кога подоцна била извршена нејзината национализација, комисијата за попис на 31 октомври 1947 год. констатира дека компанијава располагала со 4.384 метра квадратни земјиште, магацин од тврда градба од 242 метри квадратни, зграда наменета за канцеларии од 75 метри квадратни, бензиска пумпа на Широк Сокак со подземна цистерна марка „Шел Маркс“ од која бензинот се пумпал рачно, но мерењето било автоматско.

Покрај овие две, пред денешната „Магаза“, имало уште една, трета пумпа, која стоела на располагање до Втората светска војна, што, од своја страна сугерира дека потребата од нив била голема и дека во градот имало и поголем број моторните возила.

Први сообраќајки

За брзиот развој на автобускиот превоз во Кралска Југославија големо влијание имала нововоставената државна стратегија во врска со развојот на туризмот, со претпоставки дека тој може да стане доходовна стопанска гранка од која полза можеле да влечат не само туристичките агенции, и граѓаните, и општините, па и државата.

Бањскиот туризам бил зародишот на таа идеја. Откако малку се подзаборавиле ужасите од претходните војни и луѓето се опуштиле, прифаќајќи ги радостите што ги нуди животот, ги откриле и природните убавини, започнале да патуваат и поединечно и во групи преку новоформираните туристички организации, првин кон убавото Јадранското Море, потоа и кон многубројните езера, планини и места со историско значење, односно секаде каде што можело да се ужива и културно и научно да се едуцира.

Бидејќи железничкиот сообраќај сè уште бил во повој, но и од причини што со него не биле поврзани поважните атрактивни туристички дестинации, како алтернатива се понудил автобускиот превоз. Го користеле масовно и ученичките екскурзијанти, новата школска форма за запознавање со татковината, и печалбарите на заминување и враќање во родните места. Било тоа причина да се наметне и прашањето за проширување на патната мрежа, како и иницијативата за давање посебни повластици на автобуските компании, за кое интерес пројавиле и трговците. Во тој однос од Здружението на трговци од Битола до Стопанската комора на Вардарска бано-

вина на 28 декември 1935 год. покрената била иницијатива автобуската линија од Битола до Охрид да биде продолжена и до Дебар и до неговите бањи.

Иако автобусите развивале скромна брзина, а патиштата, заради слабата фреквенција, биле колку – толку безбедни, се случиле и неколку полесни сообраќајни незгоди за да потврдат дека сепак истиот е ризичен.

Меѓу првите сообраќајки во Македонија е онаа од 1932 год. на патот Охрид – Струга. Автобусот, сопственост на Климе Пирузе, бил управуван од возачот Амит, а виновник било говедарче кое несоодветно реагирало на движењето на автобусов, кој, избегнувајќи да го изгази, непланирано скршнал од патот и се превртил. За среќа, освен неколку полесно повредени патници, со останатите 11 воопшто немало проблеми.

Слична несреќа се случила и во 1933 год. со автобусот што доаѓал од Кичево за Битола. Таа можела да стане и трагедија, зашто автобусот се урнал во амбис од 18 метра и скоро е несфатливо како, и покрај височината, никој не настрадал, освен Живко Јанковиќ од село Доленци, кој поминал со полесна повреда на главата.

Лоша перспектива за автобускиот сообраќај во Вардарска бановина

Автобускиот сообраќај, како и насекаде во државата, и во Вардарска бановина востановен е со „Законот за сообраќај со моторните возила“ донесен од „Народната скупштина“ на 5 ноември 1931 год. Ветувал дека се поставеани основи за нормална перспектива на оваа нова стопанска гранка, дека се разрешуваат проблематичните проблеми, односно дека перспективата за неа е непроматена.

За жал, се покажа дека радоста е преуранета, особено за македонскиот дел од државата.

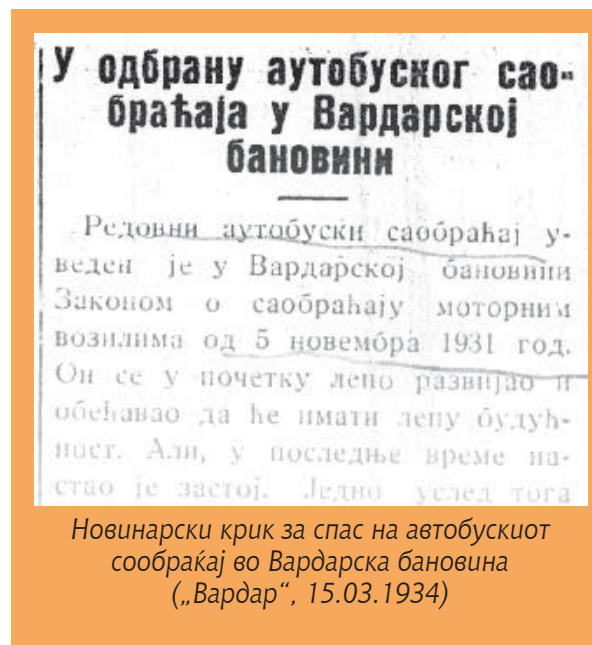
Причина за тоа било што голем дел од печалбарите и мануелните работници кои го користеле овој сообраќај, заради прескапите цени на билетите, масовно го откажувале и се определувале за алтернативи, најмногу за железничкиот сообраќај, дури и кога тој бил од тесен колосек или комбинирајќи го со замени.

Ова е време и на голема економска криза, кога граѓаните се откажуваат од секакви задоволства, најмногу од бањски и други опуштања, очекувано и од туристички патувања.

Токму сега во „Народната скупштина“ донесена е одлука за зголемување на данокот на доход од постоечките 15 % уште за 13%., со што практично на оваа гранка ѝ се зададе смртен удар со што и масовно почнаа да се гасат автобуските линии и автобуските претпријатија.

Изземање од ваквото оданочување добиле само црногорските компании, каде железнички сообраќај воопшто не постоел, па откривајќи сличности, автобуските компании од Вардарска бановина побарале ист третман, третирајќи го за единствен спас .

Како сето тоа заврши засега остана мала тајна, но дека перспективите за овој сообраќај во Македонија не биле најсветли, повеќе е од очигледно.



Битолската подружница на ФАП

Првото автотранспортно претпријатие во Федеративна Македонија, „Федералното автотранспортно претпријатие на Македонија“ (ФАП), формирано е на 30 јуни 1945 год. Уредбата за негово основање донесена е од Министерскиот совет на предлог на Министерството на градежништво и го има потписот на потпретседателот на владата, Л. Арсов. И „Уредбата“ и измените што наскоро биле вградени, сега со потпис на претседателот на Владата, Лазар Колишевски, веднаш биле објавени во „Службениот весник“ на Владата на Македонија, со што неговиот старт станал полноважен.

Тоа, меѓутоа, не значи дека по патиштата не се движеле наши камиони и автобуси. Познато е дека на 2 декември 1944 год. од Скопје за Битола бил испратен првиот автобус и тој ден со тоа стана историски за овој превоз во Македонија. Паралелно со него, со заостанати камиони од предвоените превозници и со некои други заплени од окупаторот, се водела жестока битка

за достави храна и огрев до загрозените подрачја, со што, започна и новата историја и на другиот, товарниот автосообраќај кај нас.

За потребите на штотуку формираната „Битолска подружница на ФАП“, бил национализиран пространиот дом на семејството Зволу (ул. „Иво Лола Рибар“, спроти мермерната чешма на Домот на АРМ), чиј горен кат послужи за административни потреби и за канцеларија на директорот, а приземјето прерасна во билетарница и за некаква недефинирана мала чекална. Улицата пред нив се оформи за станица и за испраќање и за пречек на возилата, додека објектот десетина метри погоре (подоцна Друштво на АМС) прерасна во скромна автомеханичарска работилница, задолжена за поситни интервенции, со што подужницава, барем времено, беше се екипирала за исполнување на задачите што ѝ биле наменети од државата.

Грижата за вработените во неа уште од почетокот била голема, се сметале за дефицитарни кадри и за лица што вршат тешки задачи, особено тоа се однесувало за возачите и тоа било и основа претпријатието да се издвои во привилегираните. Почнувајќи од 1946 год., вработените добиле право прехранбените и некои други основни производи, крајно скуди

Дирекцијата и канцелариите на ФАП



во тоа купонско време, да ги набавуваат во кооперацијата „Локомотив“, од каде набавувале најпривилигираните- железничарите.

„Фаповци“ го доживеале и времето на работните натпревари, на дневни, месечни, полу-годишни, годишни, првомајски и други натпреварувања со прогласување ударници во работата, чии имиња како примери и обрасци, се објавувале во ѕидни и други весници. Дознаваме дека возачите Алексо Богдановски (роден 1914 год. во с. Ѓавато) и Димитар Пуровски (роден, исто така, 1914 год. во село Брезница, Леринско), при првомајското натпреварување во 1945 год. доживеале да бидат прогласени за најдобри, работните задачи ги имале надминато за 45%, успеале да поминат повеќе километри и да пренесат повеќе храна, а кон тоа заштедиле и моторно гориво и масло повеќе од останатите возачи.

Подружницата немала долг век, работела две години, до средината на јуни 1947 год., кога се случи и реорганизација на автомобилскиот превоз во Македонија. Основните средства и дел од вработените биле преземени од нововоформираните автотранспортни претпријатија во Прилеп и Охрид, чие примопредавање започнало во летото од 1947 год., а завршило на 21 февруари следната година. Целосната ликвидација, вклучително и Дирекција „ФАП“ – во ликвидација – Скопје, продолжила уште две години, до 1949 год., кога архивската и другата документација, била целосно предадена.

„Гранап – транспорт“ – Битола

Во екот на масовната ликвидација на занаетчиските дуќани и формирањето колективни здруженија (чевларски, бојаџиски, шивачки и др.), во 1948 год. основано е и претпријатие за градски автотранспорт во Битола. Го добило општоприфатената гранапска додавка во името („градско народно претпријатие“) и станало „Гранап – транспорт“ – Битола. Основната дејност му била шпедитерски и транспортни услуги и за индивидуи и за претпријатија. Стартирало со десетина приспособени камиони од разни марки, 40 шпедитерски запрежни коли и 5 пајтони, чии број наскоро се намалил на два. Истиот потенцијал го имало и во 1950 год., кога бројот на камионите се наголемил на 12, од кои дневно во функција биле од 6 до 8. Имало и два автобуса, со кои се воспоставил и градски превоз на релацијата Железничката станица – центар на градот. Запрежните коли се намалиле на 22, па иако тоа се случило, била организирана дрводелска работилница како придружна дејност, која и никогаш не проработила оптимално зашто

немала адекватен број алати и соодветен материјал. Имало и два велосипетски дуќана од каде помладата и другата популација рентирала велосипеди. Интересот за пајтоните, кои сега биле три, бил голем, па се размислувало за зголемување на нивниот број, како и за нивното редовно сервисирање преку основање специјализирана работилница. Претпријатието правело напори за подигање гаражи за моторните возила.

Бројот на вработените во 1949 год. изнесувал 149, со што се вброило меѓу поголемите во градот. Многу од нив, меѓутоа, биле непродуктивни, некои немале ниту работно задолжение, па времето го врвеле вртејќи се низ погоните и попречувајќи им ја работата на другите. Наспроти нив, најангажирани биле возачите, кои станале и дефицитарни, што било причина локалната власт да прави напори за нивно зголемување, па на 5 јануари 1949 год. објавило и повик за нови вработувања.

Меѓу најголемите проблеми со кои се судирало претпријатието уште од почетокот, биле крајно лошата работна дисциплина и лошата контролата врз наплатата на услугите, особено во врска со пајтоните. Проблеми имало и со застарените и недоволен број камиони, што било причина за куп молби упатувани до надлежните органи во Скопје за нивно зголемување. Резултат од тоа во 1950 год. била само замената на трите дотраени „Доџови“ со нешто понови од марката „Шевролет“.

Покрај честите критики што ги добивале, се случувало понекогаш да има и некоја мала пофалба. Една била во врска со придонесот во ублажувањето на проблемот со доставите на огрев за граѓанството во онаа жестока и долга зима од 1950/51 год.

„Гранап-транспорт“ се трудел да биде и активен содружник и во градските збиднувања и да придонесува колку што може во сето тоа. Кога требало да се преземе акција за почист и побав град, предначел со своите возила и со стручните и другите кадри. Во 1949 год. се вклучил и во организирањето и на „Првата недела на сообраќајот“ во Битола.

Во костец со силната конкуренција со сродните претпријатија, кои имале далеку подобар возен парк и подобра организација, раководните лица започнале да размислуваат и за негова специјализација, гледајќи во запрежните коли и во шпедитерските услуги, што станало, за жал, погубно и главна причина за неговото гаснење. Наскоро следувал и неговиот крај, па употребливите превозни средства и дел од вработените административно биле префрлени во подобро стоечкото АТШ, по што автосообраќајот во градот ќе појде по други текови.

Претпријатие за авто-транспорт и шпедиција (АТШ) Битола

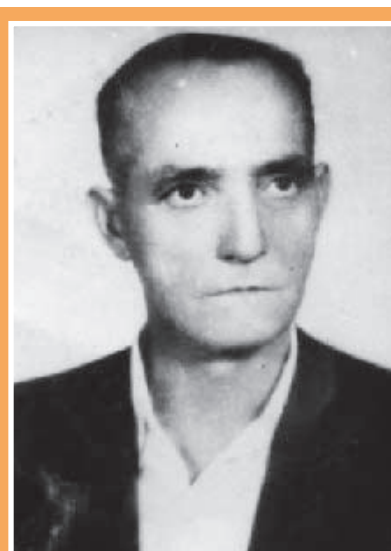
Основање

Битола била меѓу првите градови во Македонија во која речиси веднаш по ослободувањето, со посебен акт од највисоката власт било формирано државно претпријатие за автотранспорт. Го добило името „Претпријатие за авто – транспорт и шпедиција“ (АТШ) – Битола. Актот за основањето го носи бројот 2306 и издаден е на 7 март 1947 год. Лично го потпишал претседателот на Владата на Македонија, Лазар Колишевски, почитувајќи ја препорака на Министерството за трговија и снабдување и „Основниот закон за стопански претпријатија на Н. Р. Македонија“ чл. 5.

Бидејќи „Транскоп“ – Битола стана директен правен наследник на ова претпријатие, овој акт е историски датум и за него.

Со основачкиот документ било прецизирано дека новооснованото претпријатие е од републичко значење, седиштето му е во Битола и дека основните и вртежните средства му се преземаат од ликвидираната „Битолска подружница на ФАП“, со истиот документ прецизирана е и неговата основна дејност, дека ќе се занимава со превоз на патници, стоки и ќе врши и локална шпедиција.

Иако имало статус на правно лице, во почетокот располагал со ограничени управни слободи. Почнувајќи од 1 април 1947 год. првин бил под надлежност на „Управата за транспортни претпријатија“ – Скопје, од 20 септември 1947 год. и под управа на „Главната дирекција за јавен автотранспорт“ – Скопје. „Правилникот за регистрација на државните стопански претпријатија“, издаден од Министерството за финансии го принудувало да изврши и регистрација, и тоа ќе го направи на 31 март 1947 год. и истата е заверена под бр. 10802.



Сотир Наумовски, директор на претпријатието

Бидејќи новооснованите државни транспортни претпријатија во Македонија својот идентитет го граделе од овој период и немале многу искуства и во работата и во организацијата, Министерството за трговија и снабдување, подготвило и дистрибуирало „Правила за организирање и работа на новооснованите авто–транспортни претпријатија“ најмногу со цел да им помогне на стартот. Такви правила добила и битолската „АТШ“ уште на стартот, односно на 18 март 1947 год.

„АТШ“ – Битола доживела не само регистрација, а и пререгистрација, која се случила на 12 јули 1952 год., а причина за тоа бил намалениот ранг, било избришано од регистерот на републичките и сведено во локалните авто – транспортни претпријатија, кога добило и ново име, „Претпријатие за јавен автотранспорт“ – Битола.

Следи потоа сложен период од развојот кој ќе потрае подолго време, односно додека претпријатието не застане сосема на здрави носе а кога тоа ќе се случи, ќе ги забележи и најдобрите успеси, кога ќе востанови и испостави во Прилеп, Охрид, Брод, Ресен и Струга. Ќе регистрира, за жал, и падови во кои се вбројуваат и одземањата на охридската и прилепската испостава, кои натаму ќе прераснат во самостојни автотранспортни претпријатија, при што охридската „АТШ“ ќе успее од битолскиот „АТШ“ да извлече и дел од основните средства во висина од 500.000 динари.

Основниот капитал на битолскиот „АТШ“ бил државен и дел бил добиен од поранешниот „ФАП“ – Битола. Имал вкупната вредност од 10.000.000 динари, додека тековните средства биле проценети на 1.500.000 динари.

На челното место од самиот почеток, со мали прекини, па до пензионирањето, се наоѓал Сотир Наумовски, брат на народниот херој Стив Наумов. Бил поранешен возач и добар познавач на оваа работа, кој сосема добро се снашол на местото, водејќи го претпријатието и скоро сите успеси му се препишуваат нему. Само во два наврата, накратко, местото му го презеле Андон Таневски и Коле Крстевски.

Најголемиот успех на претпријатието се поврзува со периодот од 1952 до 1954 год. Ако во месец мај 1952 год. „АТШ“ – Битола имала 30 вработени и била едно од помалите претпријатија, две години подоцна бројката му нараснала на 111, од кои двајца биле билетари, еден шеф на механичката работилница, 48 биле возачи, 7 помошници возачи, 9 кондуктери, а имало и дел административци и неколку други. Службите се состоеле од сметководство, комерција, техничка служба и служба за заеднички работи.

Дејност

Почнувајќи од месеците април, мај и јуни 1947 год., „АТШ“ – Битола работата ја обавувал со 19 исправни камиони и 12 автобуси. Неколку месеци подоцна (декември), во неговиот двор можеле да се избројат 32 исправни, 50 неисправни камиони и 10 исправни приколки и овој позитивен тренд продолжил и во годините што следат. За жал, и камионите и автобусите биле од различни производствени марки што создавало проблеми во нивното одржување, како и во набавката резервни делови. Кај камионите ги имало „Цемс“ и „Вајт“, кај автобусите „Шкода“, „Шевролет“ и „Опел“. Во 1950 год. паркот се состоел од 10 автобуси („Клонкер“, „Шевролет“, „Прага“) и 58 камиони („Вајт“, „Рено“, „Бисинс“, „Саурер“, „Хенсел“, „Пионир“ и „Шкода“), три години подоцна ги имало 10 камиони („Шкода“, „Форд“, „Пионир“, „Хенсел“, „Круп-2“, „Бисинс“, „Мерцедес“, „Шкода“ и „Вајт“) и 4 автобуси („Пионир“, „Шевролет“, „Клонкер“ и „Саурер“), во употреба бил и еден џип.

Наскоро организирана била и работилницата за поправка на моторните возила, со што во голема мерка се разрешиле поголем број проблеми од техничко – механичка природа.



Сместување патнички багаж на кров од автобус

Ред за влегување во автобус



Покрај двете билетарници во Битола, една во 1955 год. била отворена и во Ресен, шалтери имало во Охрид, Струга, Дебар и Кичево, а две претставништва организирани биле во Скопје и Охрид.

Во 1957 год. претпријатието решило посериозно да го возобнови возниот парк и за таа цел подигнало поголем кредит во висина од 70.980.000 динари и благодарейќи нему во стопанскиот двор пристигнале 10 автобуси („Алфа-Ромео“-5 и „Чепел“-5), 10 камиони („Чепел“-4 и „Алфа Ромео“-6) и 4 камионски приколки („А. Верона“).

И тоа и не е сè. Уште во 1947 год. „АТШ“ – Битола почнал и со градби за најјургентни потреби, за гаражи, кои наскоро и ги подигна Градежното претпријатието „Биграп“ – Битола, во кои биле сместени 40–45 возила. Со одобрение на Ресенската општина една била подигната и во Ресен.

Најголемиот проблем бил недостиг на професионални возачи, кој проблем подолго време ќе го разрешува, ублажувајќи го, сепак му го препуштил на времето.

Во 1959 год. бројката на вработени достигнала 124 лица, со што станува главен транспортер на стоки, не само во градот и пошироко. Договори склучува со „Шумското стопанство“

– Кичево за пренос дрво, со „Ограп“ – Битола, за пренос градежен материјал, „Феграп“, за дотур песок од Жабени, „Рекопс“ од Ресен, за пренос јаболка, „Трансјуг“ од Скопје, за пренос колонијални стоки, жито и текстил и надвор од републиката.

Активен бил и во превозот на патници. Во почетокот го прави со приспособени камиони, кое, впрочем, било и општ стандард во тоа време, но кога состојбите се подобриле, автобусите биле тие кои целосно ги презеле линиите. Во 1956 год. ги одржува линии бр. 16 (Битола – Ресен – Отешево), бр. 12 (Битола – Охрид), бр. 14 (Битола – Охрид – Струга – Дебар), 13 (Битола – Охрид – Струга), бр. 17 (Битола – Ресен), бр. 18 (Битола – Ресен – Љубојно), бр. 15 (Битола – Кичево), Туристичката линија бр. 11 (Отешево – Битола – Скопје), како и Битола – Царина и Битола – Ташмаруништа, а ја прифаќа и линијата Битола – Скопје преку Градско.

Се обидуваало да воспостави деловни врски и со сродни субјекти од Републиката, најпрвин со „Галеб“ – Охрид. На 27 јули 1959 год. било договорено подигање заедничка гаража во Ресен, се правеле договори и за целосна интеграција, при што во прво време заеднички им биле линиите Битола – Охрид, Битола – Струга и Битола – Дебар. Извршниот совет на СР Македонија ова искуство позитивно го оценил и правел напори во ваква соработка да се вклучат и други претпријатија од Штип, Прилеп, Кичево, Струмица и Гостивар, ако не за друго, барем за пренос на поштата.

По пребродувањето на кризната од 1957 год. и откако се успеало да го освежи возниот парк, „АТШ“ – Битола се реши на нов и смел чекор, да востанови долгорочна испостава во Скопје. За таа цел во главниот град го испраќа Тошо Кусакатски да ја востанови, организира, да изнајде партнери, да го регулира утоварот и растоварот и да врши контрола врз севкупната дејност на своите претставници.

Такво претставништво во ноември 1960 год. било отворено и во Белград каде бил испратен Драган Гаревски.

„АТШ“ – Битола се вклучувал и во јавните манифестации што се организирале во градот, зел учество во новововедената „Недела на туризмот“ што беше ја организирало „Поверенството за угостителство и туризам“ од градот. Истата се одржала во деновите од 11 и 18 јуни 1950 год., кога изведена била масовна посета на околните излетнички места, на Охридското и Преспанското Езеро и кога биле воведени и нови, времени линии, а и бројот на автобусите во редовните линии тогаш значително ги зголемил.

Понесени од последните успеси, раководството почнало да размислува и за дислокација на претпријатието на ново, погодно место што ќе овозможи и негово натамошно проширување.

Откако биле разрешени проблемите со сопственоста на парцелите на излезот од градот на патот што води за Грција, со припомош и на Општината Битола, во 1956 год. се здоби со простор каков и што присакувало. Покрај други објекти, таму била подигната и бензиска пумпа, навистина во прво време само за интерни потреби (1961).

Локалниот печат ги регистрирал и редовно ги објавувал неговите успеси и активности.

Проблеми и нереализирани планови

Како и за сето тогашно југословенско општество, така и за „АТШ“ – Битола, имало две вистини поврзани за успехите, една за пошироката јавност, другата, вистинската, достапна за доверливи лица од претпријатието и за дел од политичките структури од градот и Републиката. Од една страна имало куп фалоспеви за постигнати резултати и за невидениот ентузијазам на вработените, од друга, заради застарениот возен парк, лошата работна дисциплина, превработеноста, најмногу заради тековните и другите проблеми, за загубите. Почнувајќи од 1948 год. истите почнале да се прикриваат со надеж дека ќе дојде и подобро утро и истите ќе се разрешат.

Се знаело дека повеќе вработени непријателски се однесуваат кон имотот, особено кон доверените возила, дека не внимавале на потрошувачката на гориво, не вршеле навремената проверка и замена на моторното масло и на оштетените авто – делови, дека многу од возачите туражирале и не ја приспособувале брзината на возилата според условите на патиштата, а имало и случаи, кои не биле ни ретки, камионите да бидат користени и за лични потреби, да превезуваат товари што не биле во месечниот или во дневниот план, додека возачите на автобусите неодговорно им ги препуштале воланите на необучени кондуктери, чии амбиции биле преку ноќ да станат возачи, доведувајќи ги со тоа во опасност и пешаците, а и тие што ги превезуваат.

Имало проблеми и со времето на чекање при утоварот и растоварот на стоката, со што се губеле значителен број ефективни работни часови, оттаму и појавата на кризни години. Една таква била и онаа од 1957 год., кога бил забележан и драстичен скок на загубите, кога платите биле намалени за 20% и кога незадоволството кај вработените го достигна врвот.

Смел потег на раководството било решението од 1958 год., возилата на бензин и оние што го надминале работниот оптимум да се расходуваат и истовремено да се набават нови што ќе имаат поголема носивост (камионите), а автобусите да имаат повеќе седишта. Набргу биле набавени 6 камиони „Алфа“, 10 камиони „Чепел“, 4 приколки, 5 автобуси „Алфа“ со вкупно 250 седишта и 5 „Чепел“ со 150 седишта, со што можело да се одговори на барањата на

пазарот. На тоа и не се застаанаало, па следната година доаѓаат уште 7 камиони „Шкода“ и еден автобус „ФАП“ со 40 седишта, како и камиони – фрижидери, за кои претпријатието подигнало кредит во висина од 15.000.000 динари.

Така отпочна и новата, убава приказна

„Југотранс“ – Битола

Работничкиот совет на „АТШ“ – Битола на 25 март 1960 год. ја одржа една од поважните седници во својата десетгодишна историја на која била поставена само една точка – Промена на името на претпријатието. Во свечана расположба, скоро и без дискусија, дури и експресно, било донесено решение новото име на претпријатието да гласи – „Југотранс“ – Битола.

Бидејќи тој чин наложувал редица административно – правни постапки, било одлучено истите да се завршат во што пократок рок и тоа легитимитет да добие што е можно поскоро, од што може да се заклучи дека на членовите на советот премногу им се брзало, а кој бил мотивот за едно такво решение остана непознато.

Една причина веројатно била што АТШ претпријатијата во Македонија во тоа време започнале масовно да гаснат, а оние што никнувале врз нивните темели, да добиваат нови имиња. Во регистрацијата што е извршена во Окружниот суд во Битола истата година под бр. 346, новиот стопански субјект запишан е како „Претпријатие за внатрешен и меѓународен превоз на стоки и патници „Југотранс“ – Битола. Два месеца подоцна, поточно на 31 мај 1960 год., повторно по барање на претпријатието, извршена е нова, односно пререгистрација, а причина за тоа било проширување на дејноста, претпријатието започна да се бави и со меѓународен сообраќај, па додавката сега гласела „Превоз на стока и патници во внатрешен и меѓународен сообраќај“.

Иако со ново име, „Југотранс“ – Битола, ја продолжи работата на „АТШ“ – Битола, го имал истиот персонал, истите 144 вработени, го имал и поранешниот, популарниот и многу успешен директор, Сотир Наумовски. Заради проширување на дејноста бројката вработени сега се искачи од 164 на 197 лица и претпријатието стана едно од побројните во градот.

Една од првите активности што ги презело новото раководство, било подигање бензиска пумпа, која сега требала да ги услужува, покрај сопствените и возилата на граѓанството. Лоцирана била во близина на претпријатието и кај неа можело да се точи бензин, нафта и др. нафте-

ни деривати, но и плин, а отворени биле и две билетарници во градот, втората, помалата, промовирана била на 7 јуни 1960 год.

Претставништво со билетарница отворено било и во Ресен, а обидите да се случи истото и во Охрид, останале неуспешни, но затоа, пак, тоа во Скопје, на чие чело стоел и понатака Тошо Кусакатски, му се придодале и пошироки овластувања, па почнувајќи од 11 мај 1962 год. било преименувано во „Јавна товарна и автомобилска станица“ – Скопје.

Такво претставништво наскоро било отворено и во Белград.

„Југотранс“ – Битола започна да соработува и со други соодветни претпријатија, најмногу со „Пролетер“ од Скопје, па проблемот со нелојалната конкуренција што ја правеле охридани, двете претпријатија ги приближиле уште повеќе, па на 23 септември 1960 год. претставници од нив се состануваат во Скопје да ги разрешат, посебно проблемот со продажбата на билетите во Охрид. Битолчани се понудиле да посредуваат или да изнајдат најбезболно решение, истовремено се договорија и за соработка во превозот на стока со ладилници, кои „Југотранс“ ги имал веќе од пред неколку години.

Патем „Југотранс“ станува познато и во патничкиот сообраќај, ги одржува линиите Битола – Дебар, Битола – Струга, Битола – Охрид, Битола – Ресен, Битола – Кажани, Битола – Царина, Битола – Љубојно, Ресен – Љубојно, Ресен – Дупени, Битола – Кичево (преку Слечце), Битола –



„Југотранс“ на меѓуградска рута



„Југотранс“ како градски превозник

Доленци, Битола – Рапеш, Битола – Драгош, Струга – Штип (преку Битола), Охрид-Скопје (преку Битола), линии во вкупно 1.223 км., импресивна бројка од ова време. Во 1961 год. го востанови автобускиот превоз и во Ресенско, како во летната, така и во зимската сезона, при што Ресен го поврза со Крушје, Љубојно, Долно Дупени, Крани, Стење, Претор, Отешево, Царина, вовел посебна линија и за Охрид преку Ресен.

Просторното проширувањето и зголемувањето на населението во Битола, наложи востановување и на градски сообраќај. Логично било градските власти истиот да му го доверат, па по регистрацијата од 7 април 1962 год. тоа добило нов погон наречен „Градски сообраќај“. Бил за превоз патници низ главните градски артерии, но и до приградските населби и поблиските села, под услов тие да не бидат на поголема далечина од 20 километри. Наскоро, заради губење интересот кај населението, уште повеќе заради неконкурентната цена на билетите, погон нов колаборирал па и крајот негов се доживеа.

„Авторемонт“ – Битола

Битолската подружница на „ФАП“ и на претпријатието „АТШ“ – Битола заради недостаток оспособен стручен кадар, најмногу заради отсуство основен авто алат, немале одделенија за автопроблемите, па кога се појавувале, особено оние што се третираше за посериозни, стана практика возилата на поправка да се упатуваат во Скопје, додека, пак, тие што се третираше за поситни, се користеле услугите на предвоените автосервиси од градот.

Со наголемувањето на автопаркот во градот се наметна ургентна потреба за основање специјализирано претпријатие за ваквите проблеми. Далекусежно гледано во првата фаза би било само посериозен автосервис, со скромно опремена механичарска работилница, а понатака истото би прераснало во посебно претпријатие со сите атрибути за вакви интервенции.

Според тој план, уште во 1947 год. бил организиран првиот автосервис, именуван за „Авторемонт“- Битола. Почнал со минимален број вработени, главно мобилизирани и со крајно скромна автоапаратура, а и таа конфискувана од предвоените гаражи. Стартирал со три одделенија – арматурно, моторно и машинско и отпочнал со премногу работа и со еден куп тешки проблеми.

Како, пак, одминувало времето, тој се опремувал, се екипирал со стручен кадар и прераснувал во сериозно претпријатие. Старите, искусни мајстори, станале основата на стручноста и незаменливи учители на подмладокот како и на приучените работници, на кои, почнувајќи од 1948 год. им се овозможило посета на стручни предавања и практика, па и стекнување повисоко звање преку полагање калфински и мајсторски испит.

Растејќи така, „Авторемонт“ во 1949 год. ја проширил дејноста со неколку нови одделенија – швајцарско, ковачко, електрично и вулканизерско, со што практично се оспособил и за генерална поправка на моторните возила од „А“ и „Б“ категорија и израснал во едно од најбројните и најрепрезентативните работни организации во градот.

Со таквиот растеж продолжил и во годините што доаѓаат и си го обезбедил местото на кое и му припаѓало со значењето што го заслужувало.

Проблеми со автосообраќајот

Бидејќи во билетарницата на „ФАП“ немало чекална или била несоодветна за потребите и на вообичаените прописи, патниците часот на поаѓање или пречекување на автобусите ги минувале под отворено небо, најчесто во дел од паркот крај Офицерскиот дом, изложени на секакви атмосферски прилики и неприлики. Било тоа причина за чести реакции од граѓаните, не ретко и гневни па и упорни барања за отворање на вистинска автобуска станица, која, ако не повеќе, ќе има барем минимални услови за пристоеен престој.

Наскоро и тоа било направено, но надвор од градот, а откако станицата се дислоцирала во близина на „Авторемонт“. За жал, и таа не била каква што се присакувало, при што, најголем проблем била хигиената во клозетите. Констатацијата на еден гневен битолчанец во локалниот весник „Братство“ од 1950 год., гласела: „се сомневам дека барем еднаш тие се исчистени“, па луѓето биле принудени да се снаоѓаат како што знаат олеснувајќи се во околните ниви и ливади, што било, се разбира, крајно понижувачко.

Во врска со автосообраќајот во овој ран период имало, се разбира, и други горливи проблеми. Меѓу другите, една била и во врска со ретките чешми со чиста питка вода во градот, од која се снабдувало половина градско население, чекајќи во ред на неа во секакви атмосферски прилики и со часови, и дење и ноќе, а која се наоѓала покрај оградата на Митрополијата. Токму неа возачите на „АТШ“ – Битола ја имале фиксирано како најпогодна за миеење на своите возила, игнорирајќи било какви реакции, биле готови и физички да се пресметаат со погласните протестанти.

Исто така, и брзините на возилата станале голем проблем за градот и за населението. Многу возачи толку дрско и безочно ги гонеле километрите, што, според еден граѓанин, како да биле „на автомобилски натпревари“. Најризични притоа станале патот низ Градскиот парк и оној покрај фудбалскиот стадион, што многу опасно било таму некој да излезе на прошетка.

Бидејќи повикот за средување на ваквата состојба станал премногу гласен, Извршниот одбор на ГНО – Битола бил принуден да носи регулативи и истите, за поголема транспарентност, да ги објавува и на видни места низ градот. Сега брзината низ градот се ограничува на 12 км на час, сообраќајот на Широк Сокак, каде навечер се одвивало познатото „корзо“, целосно да се укине во времето од 17–22 часот.

Благодареејќи на овие регулативи и паркиралиштата на моторните и другите возила конечно се дефинирале. Широкиот простор кај Исак џамија станал резервиран за товарните возила,

пајтоните биле упатени на старото место, покрај Драгорот од десната страна, а просторот меѓу двата моста (Судот и Безистенот) и дел од Големиот плоштад резрвиран за моторните и другите превозни средства, кои сега биле и специјално обележани со ленти со бела боја по кои требало да се одвива и преминот на пешаците и тој на сообраќајот. Некои улици добиле и специјална намена, едни биле наменети за товарниот, други и за моторниот сообраќај.

Во тој однос интересна е онаа објава од 12. 11. 1955 год. во која се нотирале и посебните одредби за пајтоните, чезите, шпедициите и обичните коли. Преку нив се препорачувало, меѓу другото, запрежните животни кога ја вршат работната функција да се сосема здрави, моторните возила да бидат технички исправни, возачите да имаат возачка дозвола на нивно име и истите секоја година да ги обновуваат.

Се инсистирало, исто така, и за годишна регистрација на возилата, со што, ете, и во Битола отпочна да се гради некаква сообраќајна култура.

Одговорна за разрешување и за спроведување на горните одлуки, покрај градската сообраќајна милиција, било и на Поверенството (отсекот) за локален сообраќај при ГНО (Градскиот народен одбор) – Битола. Сообраќајната милиција, пак, била посебна единица опремена со мотоцикли, која, покрај што санкционирала, давала и предлози за подобрување на општата состојба во сообраќајот

Во 1948 год. Поверенството броело 6 вработени (повереник – шеф, кој сè уште не бил назначен), а останатите биле: Демиши Хамзовски – референт, Блага Стерјевска – статистичар, Петар Димитров – евидентичар, Руфи Јанкович – администратор и Никола Богоев – прислужник.

Недели на патниот сообраќај веднаш по ослободувањето започнале да се организираат масовни акции за поправка на локалните патишта и градските улици, за кои побудите биле сосема разбирливи, заради невремињата и заради војната биле скоро неупотребливи, а биле толку неопходни за достава храна и огрев на веќе изгладнетото и измрзнатото население. Мариово во тоа време со своите потенцијали за помош се издвоило како ветувачко подрачје за дрвена маса, од каде Битола требало да се спасува. Но за да се реализира тоа, најпрвин требало да се има оспособени патни врски, оттаму уште во 1946 год. да започнат да се организираат и акции за изградба на патот Битола – Маково. Во нив, покрај другите, учество зеле и бројни младински бригади, кои масовно беа се вклучиле, особено во изведбата на патот Старавина – Петалино.

Тоа искуство продолжило и со една друга, слична на неа, исто така, голема и масовна акција, со „Неделата на сообраќајот“. Нејзината цел била поправка на патиштата, улиците, мостовите, средување и на сообраќајот. Првата отпочна во 1945 год., следните продолжиле во наредните години, и како сите во тоа време, и тие биле „доброволни“, и тие, биле, се разбира, и „ударни“. За да имаат и поголема масовност и поголем ефект, секогаш биле поврзувани со некаков значаен настан, политички или историски, па оттаму онаа во 1948 год. да му се посвети на Конгресот на КПМ, кој се одржувал токму во ова време, другите, исто така, на некаков друг, но и тој исклучив и неповторлив настан.

Следната, онаа од 1949 год., повторно ја имала истата цел, поправка улици и патишта, имала и ангажман за побезбеден сообраќај, од кое произлегло и организирање предавања во училиштата за движење по сообраќајниците, потоа акција за поставување сообраќајни улични знаци, па засилена контрола на сообраќајната милиција, активности за поголема заштита на пешаците, автопоправки и подмачкувања на моторните возила, посебно оние кои биле во сопственост на општествените претпријатија, еден, меѓу другите, бил и на „Гранап – транспорт“.

Во штабот на „Неделата“ од 1950 год., која траела од 5 – 12 ноември, биле вклучени претставници од Југословенската армија, градски градежни и други претпријатија, како и на други правни субјект и резултат на тоа, како што се тврдело тогаш, биле поправени 10 улици и 13 мостови. Нов изглед добиле улиците „Цар Самоил“, „Први мај“, „Ѓуро Ѓаковиќ“, „Охридска“, „Белградска“, „Димо Хаџи Поповски“, „Општинска“, „Аргатска“, поправен бил патот и од млинот до „Југопетрол“, оној од Железничката станица до Свиларницата, како и повеќе мостови на Драгор, Курдерес и на Лавчанската Река.

Ваквите акции се покажале како убава можност за организирање и на слични, па следната, 1951 год., се организирала и „Недела на туризмот“. Преку неа сега требало да се придонесе и за подобрување на условите за патувања, на хигиената во угостителските и во другите социјални објекти, како и за подигнување културата на услужувањето во угостителските објекти. Траела од 11 до 18 јуни 1950 год. и била во организација на Поверенството на угостителство и туризам од Битола.

Следат и други слични акции и подоцна.

Самоуправниот Скопско–битолски „Транскоп“

Интеграција меѓу „Југотранс“- Битола и „Транскоп“ – Скопје

Постапка

Големиот подем на „Југотранс“- Битола поттикна нови амбиции, уште поголеми, особено меѓу лицата на раководни функции. Окрупнувањето со други, поразвиени и меѓународно познати претпријатија од автотранспортот била една од најпожелните идеи што упорно се граделе, инфицирајќи ги со неа многумина и од поширокиот работен состав.

Како се родила и кој бил најзаслужен „Југотранс“ да се интегрира со познатата скопска фирма „Транскоп“, остана мала тајна, но битолското преставништвото во општината Идадија, кое било во заеднички простории со скопското претпријатие, веројатно поволно повлијаело на тоа уште на стартот. Сигурно е и дека посебна улога му припадна и на битолскиот застапник таму, Тошо Кусакатски, кој имал и пријателски и деловни врски со многумина од скопската фирма, имал и точни сознанија и за бонитетот на скопската фирма.

Основната и водечката идеја во сите контакти била да се обединат два солидна транспортни субјекта, кои зад себе имале и пристојна автоструктура, како и доста пофална предисторија.

„Југотранс“ било респектабилно претпријатие и со домашно и со меѓународно искуство, кое како директен наследник на едно од поголемите претпријатија од областа на сообраќајот „АТШ“-Битола, можело да понуди не само деловни врски и богат потенцијал, но и човечки и технички, како и материјален предуслов. Пред интеграцијата броел 266 вработени и беше прераснало во едно од поголемите битолски претпријатија.

Корените, пак, на „Транскоп“ – Скопје, исто така, биле длабоки. Во далечната 1946 год. заедно со „Детранс“ од Белград работело со меѓународна шпедиција, со решение потоа на Владата на НР Македонија бр. 1848/51 се издвоило и станало самостојно претпријатие за меѓународна шпедиција, препознато под името „Трансјуг“ – Скопје, а во 1959 год. повторно го менало името и станало „Транскоп“ – Скопје. На денот на интеграцијата броело 74 вработени, што ќе рече било значително помало од битолското претпријатие.

Нема никакво сомнение дека врз мотивите за интеграција најмногу и пред сè влијаеле најновите законски прописи кои правните субјекти со меѓународен промет ги условувале на контото на располагање да имаат најмалку 600 милиони стари динари. Тоа била преголема сума која ретко кое претпријатие во Македонија можело да ги поседува, оттаму и уверувањето за излезот на обете претпријатија на меѓународниот пазар сите го гледаат во окрупнување, интеграција со други истородни субјекти.

Нов историски датум за „Југотранс“ – Битола стана 19 август 1962 год., кога била одржана седницата на неговиот Работнички совет на која било одлучено за ваквата интеграција. За да биде сè во рамките на законите, претходно била избрана и заедничка комисија која требало да преговара и да ја истера работата до обединување. Довербата за тоа во Битола им била дадена на Сотир Наумовски, директор, Таки Николовски, технички директор, Коле Петковски, комерцијален директор, Димче Јанковски, шеф на сметководство и на Илија Бојчевски, претседател на Работничкиот совет.

Слична комисија избрале и скопјани.

За одлуката за интеграција известен бил и Општинскиот народен одбор – Битола, кој ја дал својата согласност на 19 декември 1962 год., таква на 13 декември 1962 год. добил и „Транскоп“ – Скопје од општината Идадија. На големо изненадување, и за вработените и за јавноста, Окружниот стопански суд од Битола бил резервиран за интеграцијава, издвоил и мислење дека е и *„спротивна на донесените одлуки при спојувањата“*, дека дури истата треба да се преиспита, кое сепак не повлијаело врз натамошната постапка, од причини зашто спојувањето веќе било при крај.

Претставници од двете претпријатија за првпат се состанале во Битола на 2 септември 1962 год. на кое, како на исклучиво важна средба, присуствувале и двајцата директори, Сотир Наумовски и Хаим Садикарио. Состанокот го отворил и раководел домаќинот – претседателот на битолскиот работнички совет. Во долгата дискусија, водена конструктивно и со голема желба за успех, изгладени биле спорните или нејасните технички и други прашања и бил донесен

заклучок, заедничка комисија да го финализира конечниот текст на договорот и истиот да им се предаде на усвојување на двата работнички совета. Понесени од успешниот старт, уште додека се воделе дискусиите, паднала идеја и за уште едно, уште поголемо окрупнување, вклучување во интеграцијата и на „Пролетер“ од Скопје, но бидејќи идејата била пласирана неподготвено, како што стои во записникот, врз неа требало да се поработи и со „Пролетер“, која таму требало да им ја образложи директорот Хаим, кој, всушност, и ја нафрлил, но сето тоа му се оставило на времето што доаѓа.

Интеграцијата меѓу битолското и скопското претпријатие течела според оваа динамика:

На 26 октомври 1962 год. Работничкиот совет на „Транскоп“ – Скопје ја одржал историската седница на која била изгласана одлуката. Името на новото претпријатие, според неа, требало да биде компромисно и да гласи „Југотранс – Транскоп“ – Скопје. Иста таква одлука донесе и Работничкиот совет на „Југотранс“ на седницата од 3 ноември 1962 год. Регистрацијата била направена во Окружниот стопански суд – Скопје и го носела бр. Фи 763/62, а бришењето на битолското претпријатие од регистарот на битолските стопански субјекти било извршено на 31 јануари 1963 год. Изборите, пак, за членови на Централниот работнички биле одржани на 27 јануари 1963 год.

Централниот работнички совет на седницата од 6 март 1963 год. направил корекција на првичното име и донел одлука тоа да гласи „Транскоп – Претпријатие за меѓународен и внатрешен транспорт на стоки и патници, меѓународна шпедиција и јавни складишта“ – Скопје. Требало да има три погони: „Транскоп – Погон за внатрешен и меѓународен друмски транспорт на стоки и патници“ – Битола; „Транскоп – Погон за меѓународна шпедиција“ – Скопје и „Транскоп – Погон за јавни складишта“ – Скопје.

Битолскиот погон во Окружниот стопански суд во Битола бил регистриран на 31 јули 1963 год. и во него бил наведен и раководниот тим, Сотир Наумовски, директор, Никола Петковски, комерцијален раководител и Димче Јанковски, финансиски раководител на погон.

Целта на здружувањето, меѓу другото, било и обезбедување сигурност и континуитет во работата, усовршување на технологијата во работата, здружување на средствата за побрз поединечен и колективен развој, взаемна помош, елиминирање на конкуренција, заедничка анализа на работата, правење планови за натамошен развој и др.

Генерален директор уште од првиот ден стана Хаим Садикарио, за директор на погонот во Битола назначен бил Димитар Димитровски.

До интеграцијата со „Пролетер“ нема да дојде, а за окрупнување со „Млаз“ – Богданци првин ќе почнат да се направат обиди. Се прават напори и за кооперативни односи и со други сродни претпријатија, при што во прво време, односно во 1964 год., еден договор е направен со „Галеб“ – Охрид, потоа уште еден и со „Путник“ од Нови Сад.

Оној со „Млаз“ – Богданци постапката била скоро идентична со таа со „Југотранс“, при што првин се родила идејата, која прошетала низ канцелариите на раководните лица и низ погоните, па се оформила комисија која требало да ја разгледа оправданоста и која истовремено требала да понуди и решенија.

Прашањето за неа на дневен ред дојде првин на седницата на Централниот работнички од 27 декември 1964 год. на која биле присутни и најодговорните лица, кога и зафатот се оценил позитивен, односно дека со него се заокружува стопанскиот профил со ново, специјализирано и афирмирано претпријатие за превоз нафта и нафтени деривати. Било прва точка од дневниот ред и било решено интеграцијата да отпочне од 1 јануари 1965 год. и новиот субјект требало да биде работна единица во рамките на погонот од Битола. Се начнала и финансиската положба на „Млаз“ – Богданци, се знаело дека е лоша, но требало и прецизно да се утврди од посебна стручна комисија. Условот што се постави тогаш бил, доколку загубата, за која се претпоставувало дека изнесува до 3.600.000 динари, требало да ја покрие општината Богданци, во спротивно до интеграцијата не би можело да дојде.

Ревизорската комисија, за жал, откри сосема поинаква слика, загубата изнесувала фантастични 75.653.857 дин, а кога на неа ќе се одбие и вредноста на претпријатието, па кусокот од 61.702.221 динари бил преголем за да може да се преговара и тоа било главна причина дотогашните преговори и договори да се суспендираат.

Погонот за „Меѓународна шпедиција“ – Скопје во прво време имал 8 единици и тоа:

1. Филијала Белград;
2. Испостава Гевгелија;
3. Испостава Суботица;
4. Испостава Битола;
5. Испостава Ниш;
6. Испостава Копривница;
7. Испостава Коториба и
8. Претставништво во Солун

А Погонот во Битола ги имал овие:

1. Автобуска станица – Битола;
2. Автобуска станица – Охрид;
3. Автобуска станица – Слепче;
4. Автобуска станица и претставништво – Ресен;
5. Претставништво – Охрид;
6. Претставништво – Белград;
7. Претставништво – Љубљана и
8. Бензиска пумпа и сервис – Битола

Интеграцијава за „Југотранс“ се потврди како мошне успешен стратешки потег и кога во 1969 год. директорот на Погонот во Битола, Димитар Димитровски, пред новинарот од „Битолски весник“ ги сумирал резултатите на своето претпријатие, ќе заклучи дека таа била и решавачка за извонредниот успех на овој дел од заедничкото претпријатие.

Отсега натаму камионите и ладилниците на обединетото претпријатие ќе крстосуваат низ Европа, ќе можат да се видат и по автострадите на Италија, Австрија, Западна Германија,



Ладилник во Англија

Белгија, Холандија, Англија, Франција, Шведска, но и низ Полска, Романија, Источна Германија, Бугарија, а специфичното лого и портокаловата боја на нив биле најпрепознатливи обележја.

Правни акти и управни тела

Пред целосното спојување, претходеле многу долги и мачни подготовки, во кои спаѓале: скицирање и ставање на хартија правила за меѓусебни односи, работни односи, дисциплина, а круна на сето тоа бил основниот правен акт врз кого се базирале и сите правила и прописи, статутот. Претпријатието за помалку од еднодецениско постоење донесе, притоа, два статута, првиот во 1965 год., врз кого се базирал и сиот успех и вториот, со кого тоа ќе се дезинтегрира и целосно ќе се распадне. Последниов стапи на сила на 30 март 1970 год.

Постапката при усвојување на статут или на некој друг важен самоуправен акт, инаку, телел вообичаено, првин како нацрт го разгледувале работничките совети на конституентите, забелешките потоа биле упатувани до Централниот работнички совет, кој го структурирал и го прифаќал конечниот текст, па откако тоа ќе се случело, во утврден временски рок, истиот стапувал во сила.

Првата седница на заедничкиот, Централниот работнички совет, одржана е на 9 февруари 1963 год., на кој, од 25 избрани членови, според бројот на вработените, 19 доаѓале од битолското, а 6 од скопското претпријатие. На седницата, која имала третман од историско значење, присутни биле сите избрани членови, освен пет, кои отсутувале од оправдани причини. Дошле, и со своето присуство ѝ дале посебно значење, и раководителите – Садикарио, генералниот директор, Петар В'чков, комерцијалниот директор, Љубе Златевски, шеф на општото одделение, Слободан Величковски, правен референт, сите во „Погонот шпедиција“, па Сотир Наумовски, директор, Никола Петковски, комерцијален директор, Христо Николовски, технички директор и Живко Андреевски, правник, од „Погонот автотранспорт“ во Битола.

Дневниот ред бил богат и важен. Биле донесени правилници за работата, правилници за личниот доход, конкурси за раководни лица, се дискутирало и за отворање други погони. За прв претседател бил избран Мирко Гроздановски од Битола, бил изгласан и Централниот управен одбор.

Било договорено Централниот работнички совет седниците да ги одржува наизменично, и во Скопје и во Битола.



Автобусот за градски превоз

Четвртата седница, според тој редослед, се одржала во Битола и, повторно заради важноста на третираните прашања, присутни биле и генералниот директор, Садикарио и директорот на Погонот за автотранспорт, Наумовски.

И сега на дневен ред биле важни прашања, прифатени биле „Полугодишниот финансиски извештај“ и „Извештајот за работата на претпријатието во првото полугодие“. Станало збор и за градскиот сообраќај во Битола, кој го обавувал „Југотранс“, заради што, како заинтересирана странка, присутен бил и претставник од Општината Битола. Ставот на генералниот директор по ова прашање бил дека тој не спаѓа во опсегот на работата на ова претпријатие и дека Битола за него треба да бара алтернатива, особено сега, кога се пребројуваат штетите во „Погонот во Скопје“ од земјотресот (26 јули 1963).

На истата седница на долгогодишниот директор на битолското претпријатие Наумовски, откако му била искажана голема благодарност за сè што вложил и направил во изминатите децении во претпријатието, заради исполнетите услови за пензија му престанал редовниот работен однос, но му било понудено заради богатото искуство и личните врски што ги имал, да може и понатака да остане во претпријатието, сега како вработен со статус советник. Истото ќе се случи подоцна и со генералниот директор Садикарио, кој во месец март 1966 год. самоиницијативно

дал оставка од истите причини, но и тој бил прогласен за советник и продолжил да биде дел од колективот.

Статутот на заедничкото претпријатие, инаку, бил донесен на седницата на Централниот работнички совет на 12. 12. 1965 год.

На седницата на Централниот работнички совет од 10 декември 1966 год., одржана во Битола, за нов генерален директор бил избран Петар Гаврилоски, дипломиран економист од Скопје, кој должноста требало да почне да ја обавува од 16 јануари 1967 год., а Димитар Малџиски, кој дотогаш должноста ја вршел како в.д. генерален директор, станал сега директор на филијалата во Белград, па се вратил на поранешното работно место. На следната седница од први јануари 1966 год., на местото на дотогашните два помошника на генералниот директор, бил изгласан само еден, Петар В'чков, а Иван Ивановски, исто така, дотогаш помошник на генералниот директор, сега станал директор за „Меѓународна шпедиција“.

Со Статутот од 1970 год. претпријатието се конституирало со 4 работни единици – „Товарен сообраќај“, „Патен сообраќај“, „Механичка работилница“ и „Заедничка служба“, секоја имала раководство, администрација и посебни правилници за личен доход.

Успешен раководител на „Механичката работилница“ подолго време бил Сотир Бекташ, кој, патем, бил и добар стручњак, а и вљубеник на брзините, оттаму и чест учесник на мото-трките со мотори низ улиците во Битола

Заедничко лого

Во интеграцијата „Транскоп“ – Скопје, како познат меѓународен субјект од автотранспортот влегол со свое лого, а бидејќи „Југотранс“ такво немал, истото останало во функција додека не биде подготвено заедничко.

Скопското било едноставно и оставало впечаток, било со црвена боја, ја употребило латиничката абецеда за името „Транскоп“, а од неговата лева страна се наоѓал глобус со меридијани и паралели, покрај кои излегувале четири вида превозни средства (камион, воз, авион и брод), кое било подвлечено со додавка на долниот дел од текстот, исто така, со латинична абецеда и нотација која гласела „Претпријатие за меѓународна шпедиција“

Откако се извршиле сите постапки за интеграцијата и новото претпријатие веќе започнало да се презентира, за логото се барало ново решение. Основата на постоечкото била прифатена, но на неа требало да се одразат и новите содржини на претпријатието, глобусот се прифа-

тил, но не и превозните средства, сега вградени биле оние со кои тоа и располагало, камион и автобус. Истите се нашле во центарот на глобусот, но не заедно, туку во зависност од видот на транспортот, товарниот го задржал камионот, патничкиот – автобусот. Глобусот бил ставен во стрела за да се подвлече експедитивноста и брзината во работата, а заедништвото ги искористи олимписките меѓусебно поврзаните кругови, секоја издвоена со засебен круг, кои, освен првиот и последниот, кои само од едната страна го имаа, останатите поврзани биле од обете страни, формирајќи цврста и впечатлива целина.

За логото биле избрани три бои – црна, портокалова и сина, со црната било испишано името „Транскоп“, бојата на превозните средства биле со портокалова, односно бојата на Битола, додека сината на круговите, која требало да асоцира небо, глобалност.

Не е утврдено кој бил идејниот креатор, сите оние што имаа сеќавања за овој период на животот на претпријатието, без размислување го посочуваат името на Димитар Димитровски, додека изведбата сигурно му припаднала на некој од вработените од Одделението за бојадисување од „Механичарската работилница“ во Битола.

Бидејќи и името и логото станаа многу познат симбол во СФРЈ, но и надвор од неа, жестока битка ќе се поведе и кој ќе го наследи по дезинтеграцијата. Битолчани пред скопските судови успеаја да го добијат и тоа ги краси возилата на денешното претпријатие.

Вработени и возен парк

Поголот на „Транскоп“ – Скопје во Битола била една од покрупните работни организации во градот, која и постојано растела. Во 1964 и 1965 год. заради нараснатите потреби примил едноподруго неколку поголеми групи нововработени, на 18 август 1964 год. на платниот список почнале да се потпишуваат нови 26 возачи од „Д“ категорија и 5 автомеханичари за автомеханичарската работилница, а на 30.10.1964 год. дадено им било решение и на други 6 лица за работа во бензиската пумпа, од кои едниот станал раководител, другите двајца биле продавачи, додека останатите се грижеле за безбедноста на објектот. Следната, 1965 год., повторно се примиле нови вработени, биле тоа 12 возачи од „Д“ и „Е“ категорија, но и некои други за други струки. Тој растеж најдобро може да се проследи во прегледот што ја скицира образовната и стручната подготовка на вработените.

Квалификации	1963	1964	1965	1966	1967	1968
<i>Работници</i>						
ВКВ	93	102	115	165	305	307
КВВ	133	212	236	215	84	87
ПКВ	-	-	135	-	-	
НКВ	31	36	42	40	22	22
Вкупно	257	350	406	425	411	416
<i>Службеници</i>						
<i>Школа</i>						
ВСС	2	4	6	6	8	8
Виша СС	-	2	3	4	4	4
ССС	16	34	35	53	41	42
НСС, ПП	54	60	52	24	66	65
Вкупно школа	72	100	96	87	118	119
Сè	329	450	502	512	529	535 (3-9)

Покрај редовно вработени, се ангажирале и лица со договор на дело, сезонски работници, кои најмногу се користеле за утовар и растовар и кои, исто така, биле во значителен број.

Започнало обновувањето и на возниот парк. Со кредит од „Комерцијална банка“ – Скопје и на „Југобанка“ – Скопје, во 1965 год. било одлучено да се набават 45 возила за товарен сообраќај, кога се донесла и пресудната одлука возилата да се типизираат од еден ист производител, од најдобриот, германскиот „Мерцедес“. Додека тоа не се финализираше низ „Погонот“ во Битола се шаркале и марките „Алфа-Ромео“, „ФАП“, „Там“, „Застава АС“, „ФАП – Санос“ и др. Во паркот во Битола имало 38 автобуси (1965), 41 (1966): товарни возила – 182 (1965), 156 (1966) и приколки – 65 (1965), 64 (1966).

Вакви набавки продолжиле и на ниво на заедничкото претпријатие, в.д. директорот Димитар Малџиски во 1966 год. престојувал во Германија и водел преговори во фабриката „Мерцедес“ и за нов континент. Централниот работнички совет му дал одврзани раце да ги води, да

ги заврши, но и да изнајде и средства, при што „Југобанка“ – Филијала Скопје и овојпат станала главниот кредитор.

Речиси пред самата дезинтеграција, погонот во Битола и во 1970 год. набавил уште 37 нови возила, повторно од двата познати производител, „Мерцедес“ и „Сканија Вабис“

Благодарејќи на ваквата екипираност, битолското претпријатие се издигна во едно од најпознатите во автотранспортот во Југославија, преобразувајќи ја Битола во негов исклучителен центар.

Меѓународни автобуски линии

Покрај во товарниот, „Битолскиот погон“ почнал многу амбициозно да се афирмира и со превозот на патници, не само за домашните и за меѓународните рути. Искусните возачи, од кои повеќето со богато меѓународно педигре, овозможувале задоволство да се патува со нив, уште повеќе што стоеле и зад воланите на автобусите кои ги поседувале највисоките стандарди, мерцедеските. Биле тоа комотни, брзи и сигурни патнички возила со кои и воопшто не се забележувале километрите како одминуваат. Туристичките агенции од целата земја чекале на ред, дури и се грабачеле да ги добијат и да ги организираат своите туристички тури. Во прво време линиите биле со блиските земји, Бугарија и Грција, набргу се прошируваат и низ цела Европа.

Сето тоа, барем за постојаните линии, одело преку востановените меѓудржавни договори, кои се возобновувале секоја година. Таков договор, склучен меѓу СФРЈ и НР Бугарија, парафиран е на 28 ноември 1964 год. и се однесувал за линиите што веќе ги користел „Транскоп“ – Скопје. На битолскиот транспортер за таа и за следните години му биле доверени овие линии:

- Скопје – Ќустендил – Софија
- Охрид – Скопје – Ќустендил – Софија
- Кавадарци – Штип – Петрич – Софија
- Штип – Благоевград – Софија и
- Струмица – Благоевград – Софија

Обновени биле и во 1965 и во 1966 год.

Линиите можеле да претрпат и корекции, некои да се скратат, нови да се отворат, но и тоа се вршело преку вообичаената постапка, преку меѓудржавни договори.

На 21 февруари 1968 год. ваков договор потпишал и Димитар Димитровски од страна-та на „Транскоп“ – Скопје и Георги Глигоров од „Државното автомобилско претпријатие“ од Бугарија, две познати автотранспортни претпријатија традиционално упатени на соработка и за одржување на овие линии:

- Скопје – Ќустендил – Софија
- Охрид – Скопје – Ќустендил – Софија
- Кавадарци – Т. Велес – Штип – Злетово – Кратово – Ќустендил – Софија
- Струмица – Петрич – Благоевград – Софија
- Ниш – Пирот – Димитровград – Калотина – Софија

На 3 февруари 1966 год. директорот на „Погонот“ во Битола Димитар Димитровски, откако договорил воспоставување автобуски врски и со грчки градови, испратил допис до Секретаријатот за индустрија и трговија во Скопје за нивно одобрение. Во план било да се поврзат овие градови:

- Скопје – Гевгелија – Солун
- Скопје – Солун – Атина и
- Охрид – Битола – Лерин – Солун

Прифатени биле овие линии:

- Скопје – Гевгелија – Солун – Атина
- Скопје – Гевгелија – Солун и
- Охрид – Битола – Лерин – Солун

Со одобрение на Сојузниот секретаријат за стопанство бр. 1911/1 од 16. 02. 1970 год., заедно со „Пролетер“ – Скопје, „Транскоп“ – Скопје, „Погон“ Битола, ја одржувал и линијата Скопје – Истанбул.

Воспоставени линии биле и со Минхен и Стокхолм, кои поаѓале од Скопје, но кои, за жал, се покажале за нерентабилни, зашто интересот за повратниот пат бил премногу мал, па автобусите поаѓале скоро празни, но за да не се изгуби дозволата, упорно се одржувале.

Недвижен имот

Откако Погонот во Битола застанал цврсто на своите нозе и почнал да ја проширува дејноста, во раководството се сфати дека експлоатирните работни простории, и административни и други, не одговараат на потребите и на реномето што го има, па започнало да се размислува за нови, современи градби. Дислокацијата надвор од градот на патот за Грција се покажа како умешен предлог и полека, објект по објект, тука почна да се комплетира кампус и да се физиономира градежно новото претпријатие.



Автобуската станица кај хотелот „Солун“ и автобусите кои очекуваат патници

Првин се оцени дека примарни и од посебно значење биле два објекта, Административната и Механичката работилница. На 26 октомври 1964 год. до Одделението за комунални работи на Општина Битола од „Транскоп“ – Погон Битола пристигнале две барања за одобрение на овие планови. По неколку дена одобрението било добиено и реализацијата можела да отпочне. Бидејќи градежната сезона била веќе завршена, градбата морала да се пролонгира за следната година, кога и се реализирала, па дирекцијата и останатите административни служби се нашле на едно исто место, односно во функционални простории, а срцето на дејноста, „Механичарската работилница“ сега можела да одговори наполно на сите барања и на сите предизвици.

Овие зафати продолжиле и во следните години, главно во изведба на Градежното претпријатие „Бетон“ – Градилиште четири од Битола. Во 1966 год., само за два месеца (3.02-31.03) ќе се подигне трафостаницата, објектот за миеење на возила, каналите и воденото и парното греење. Започнале да се изведуваат една по друга и гаражи, како и други објекти без кои не можело да се одвива сложениот процес за едно вакво значајно и големо претпријатие.

„Погонот“ во Битола во своја сопственост имал и одреден број станови во новоградби, подигани во различни периоди и со сопствени средства. Управните тела на претпријатието решиле да ги оттуѓуваат под одредени услови, при што предност добиле оние што живееле во нив под кирија или кои биле во заедништво со родителите. Откупувањето било под многу поволни услови, преку интерни кредити, за кои се плаќало минимални камати. Од истиот „Фонд за заедничка потрошувачка“, кредити можеле да користат и тие што биле со намера да подигаат и индивидуални станбени објекти, а тој фонд, богат заради бројноста на вработените и високите лични примања, на тој начин разрешил многу индивидуални или семејни станбени проблеми.

Освен во Битола, „Битолскиот погон“ недвижен имот имал и во други градови. Меѓу првите гаражи и билетарница што биле подигнати надвор од Битола, кои имале полна градежна документација и одобрение, биле гаражата и билетарницата во Ресен, слични наскоро добил и на други места.

Успеси и проблеми

Новиот стопански раст, спореден со оној од 1962 год. се покачил дури и со 200% на годишно ниво и во 1969 год. изнесувал 43 милиони динари, бил десетпати поголем спореден со стартната позиција, а и примињата на вработените драстично се зголемиле.

За успехот многу важни биле и придружните интерни зафати, рационализациите и зголемената продуктивност, кои нараснале неколкупати. Била извршена структурална промена со поголем број економски единици, со кои мотивацијата се подигнала на уште повисоко ниво, според тоа, се подигнал и личниот доход. Унификацијата на марките возила, особено со вистинскиот избор за најдобриот производител, „Мерцедес“, внесе и сосема нов подем и натпреварувачко расположение меѓу вработените.

За жал, наспроти тоа, познатиот јавашлук и неодговорен однос кон работата на поединци, остана рак рана за сето време. За нив и јавно се говорело, еднаш и на седницата на Работничкиот совет – „Погон“ Битола одржана на 19 февруари 1967 год. кога се разгледувала и завршната

сметка. Тогаш сосема отворено било укажано дека многу возила биле нерентабилни, дека трошеле премногу нафта, наместо оштетените мотори да се препарираат или да се поправат, неодговорно и без поголема потреба се заменуваат со нови возила. Во колективот имало и превработеност, кое, исто така, било јавна тајна. Вообичаена практика на возачите била проблемите со возилата наместо да ги пријавуваат навреме и кога ќе ги забележат, тоа да го правеле во понеделник, токму кога требало да заминат на пат. Нормите предвидени за возачите, според еден дискусант, биле „најшашавото нешто што можело да му се случи на претпријатието. Некои работници некоректно и нечесно, а за да добијат поголем доход, работните часови на чираците си ги декларирале себе си, парното отопление во „Механичката работилница“ вообичаено било да не работи, поради што премрзнатите работници често биле на боледување, се пријавувала и прекувремена работа, а и таа била нереална и измислена, со што фондовите се оптоварувале и на чесните работници им се правела неправда.

Ваквите проблеми биле често на дневен ред во колективот, како и на седниците на Работничкиот совет. Истите биле и на 29 јули 1968 год. кога била истакната поразувачка состојба дека 50% од вработените биле предложени пред дисциплинската комисија за неодговорен однос кон работата. Оваа констатација истакната на членот на Советот, директорот Димитровски, ќе ја надополни и со уште попозувачка, дека „повеќето работници доаѓаат на работа не да работат, да бидат само присутни во организацијата“.

Проблеми имало и меѓу двата погонски партнера, биле и лични и институционални. Клучните раководни позиции по правило, посебно врвните, им припаѓале на скопјани, „Скопскиот погон“ никогаш во примањата не паднал на нивото на битолскиот погон, бил и далеку над него. За најважните, клучните одлуки, најголемо влијание имале оние од „Погонот во Скопје“, кое, навистина, произлегувало и од нивните поранешни врски со деловните партнери во земјата и странство, но кое кај раководните луѓе во Битола создавало чувство на подреденост и незадоволство.

Јазот меѓу двата партнера, така, рано почнал да се длаби, да создава одбојност, додека не дојде и до најлошото.

Дезинтеграција

Дезинтеграцијата меѓу двата погона, „Скопскиот“ и „Битолскиот“, дојде само по седум години многу успешна и полетна работа. Се раздружија и многу лошо, со тешки омаловажувања

и навреди и колективни и лични. Несфатливо е колку брзо се заборавило како отпочна тоа заедништвото, со колку надеж, оптимизам, енергија и полет се градело сето тоа. Преовладале, за жал, личните суети и интереси, што ги приземија и ги уништија општите интереси, па на крајот, како резултат на тоа, едно моќно и надалеку познато транспортно претпријатие да дојде до распад, слично на кула од карти. За да биде распадот и целосен, некогашното скопско претпријатие и сосема ќе исчезне од списокот на транспортните претпријатија и за тоа никој и никогаш нема да одговара, што, впрочем, било и општа болест на системот од ова време.

Основна причина за тоа, навидум, бил „Вториот статут“, но корените биле подлабоки, во пресметките кој што добил и кој и колку изгубил со интеграцијата. Во скопската средина сосема отворено се говорело дека таа за нив била „штетна и дека заедничките години биле всушност „изгубени години“. Битолчани, иако свесни дека интеграцијата ги одвела во Европа и ги доживеале најплодните успеси, со аргументи го тврдеа спротивното, дека токму заедништвото бил моделот и за поединечниот и за обостраниот успех. Податоците што ги нуделе биле дека „Шпедицијата“ била непрекинато привилигирана, исфорсирана и во личните доходи, па ако во 1968 год. просекот на примањата по вработен во Битола изнесувал 75 илјади динари месечно, во Скопје изнесувал 123 илјади динари, генералниот директор секогаш доаѓал од скопското претпријатие, покрај тоа, и клучните одлуки и предлози ги носеле скопјани.

Не мало влијание со „Новиот статут“ имале и засегнатите привилигирани скопски раководители кои потајно, но и сосема јавно ја подгревале атмосферата, создавајќи тензии и меѓу двата колектива и меѓу двете раководства.

На „Новиот статут“, денесен на 30 март 1970 год., вработените во „Шпедиција“, веднаш реагирале со неколку, барем за нив, клучни забелешки и предлози:

1. Секој погон да има статус на правно лице, да биде еден од друг независен во одлучувањето. (Централниот работнички совет, во кој доминантен глас заради бројот на делегатите, „Погонот за автотранспорт“ го оценил како прв чекор кон дезинтеграција и веднаш го одбил. Таквиот став се оправдувал и со претходниот „Статут“ со кој слободата во располагањето со средствата, засебните жиро – сметки, засебните биланси, склучувањето договори со други партнери, излез на пазарот, сè уште биле важечки);
2. Да се има право за погонски референдум во однос на спојување со други и отцепување од постојните субјекти (Централниот работнички совет го отфрлил, оценувајќи дека доколку се прифати, неминовно ќе води кон подготовки за отцепување на „Скопскиот погон“);

3. Да се има паритетен број претставници во самоуправните органи, посебно во Централниот работнички совет, а не, како дотогаш, да биде според бројот на вработените на погоните (Централниот работнички совет, напротив, предлагал статус – кво состојба);
4. „Погонот за шпедиција“ бил и против формирање „Фонд за инвестиции“ во кој би се слевале 10% од вкупниот приходот, а кој би служел за проширена репродукција со претпоставка дека најмногу би бил експлоатиран од „Погонот за автотранспорт“);
5. Изборот на раководниот тим (генерален директор и негови помошници) да тече како и претходно, да биде одлучувачко „шпедитерското искуство на кандидатот (Централниот работнички совет тоа го оценил како обид за местенка за непроменливост на раководниот кадар и решително го одобрил)

Како одговор на неприфаќањето на „Статутот“, револтот што се јавил меѓу вработените во „Шпедиција“ наскоро ескалирал, па Централниот работнички совет донесе одлука за воведување принудна управа во „Скопскиот погон“ со времетраење од шест месеци.

Принудната управа била и последната капка во преполнетата чаша незадоволство среде скопјани, кои набрзина, односно на 13 април 1970 год. го свикале „Погонскиот работнички совет“ на вонредна седница од која, по многу емотивна дискусија, упатиле предлог до Собирот на работните луѓе на истиот „Погон“ да организира ургентно собрание. Препораката била таквото собрание да се одржи следниот ден и да се донесе одлука за отцепување. Се сугерирало на генералниот директор Петар Гавриловски, кој потекнувал од „Скопскиот погон“ и кој ги поддржал ставовите на Централниот работнички совет, да му се искаже недоверба, важна препорака била и да се побара друг партнер од сферата на автотранспортот за нова итна интеграција со „Скопскиот погон“.

Собирот на работните луѓе на „Шпедиција“ се состанал, но во дискусијата и во одлуките, сигурно под влијание на субјекти однадвор, значително бил поумерен. Неговиот став бил разрешницата за настанатите проблеми и за некаква правда да се бараат во институциите на системот, пред сè во Уставниот суд на Републиката.

Во меѓувреме атмосферата во двата погона стигна до точка вриење. Скопските членови во Централниот работнички совет кои гласале за принудната управа во матичната организација биле деградирани, наречени биле „политички диверзанти“, а на генералниот директор забранет му бил влезот во канцелариите од работничката стража, формирана веднаш по првите настани,

а и врските од службениот телефон му биле прекинати. Како одговор на тоа тој си поднел оставка со образложение дека во таквите услови не е во можност да ја обавува доверената должност.

Следела реакција на битолчани. На 15 април 1970 год., на број околу 200 вработени, ги напуштиле работните места и организирано, со автобуси, заминале за Скопје на масовен протест, водени со лозунгот „спас на претпријатието“.

Со вака зовриена крв во обете страни, постоела сосема реална можност судирот да излезе од контрола и да дојде до непредвидени ситуации.

Сето тоа било знак дека проблемот не е само локален и дека во него морале да се вмешаат и институциите на власта, како и раководните лица од СКМ и други општествено-политички структури. Самоиницијативно се вклучиле и општинските собранија од Скопје и Битола, а делегати од двата погона биле повикани во Извршниот совет на разговор, но и за сето тоа време многу активен бил и Уставниот суд на Републиката.

Од сите разговори, договори и средби, произлезе единствен заклучок – треба да се формира специјална, паритетна комисија, која ќе треба да изнајде и да предложи најсоодветно решение и проблемот да се разреши на мирен начин.

Комисијата набргу била формирана и отпочнала да заседава, но и во неа позициите останале рововски, во зависност од кои погони доаѓале членовите.

На 7 април 1970 год. Централниот работнички совет се состана во полн состав во Битола заедно со директорите на погоните. Надворешните влијанија инсистирале за изнаоѓање помирливо решение, а и седницата течела така. Заклучокот бил да се организира уште една ваква седница и да се направи уште еден обид за позитивна разврска. На 4 мај истата година таа е одржана, но и на неа нема да се случи ништо ново. Покрај тие две средби, се одржале и други, но и на нив нема ништо позитивно да се предложи и нешто да измени.

Формирана била и Арбитражна комисија, во која од непознати причини нема да има претставници и од Битола. Предлогот што го дала бил испочитување на желбата на „Шпедиција“, кое Централниот работнички совет повторно го одбил. Ставот на оваа комисија испратен бил и до Уставниот суд на Македонија, кој на 25 ноември 1970 год., откако констатирал дека се исцрпени сите средства за спас на претпријатието и дека „не е постигната согласност за решавање на основните спорни прашања меѓу погоните“, реши „Самостојната организација на здружен труд за меѓународна шпедиција – Скопје“ да се прогласи за самостојно претпријатие. Бројот на одлуката на Уставниот суд е 44/70 и со тоа престана да постои „Транскоп“ – Скопје, во кој како посебен стопански субјект бил и „Погонот за автотранспорт“ – Битола.

Набргу потоа отпочна и вториот дел од битката, да се задржи името „Транскоп“. Големо незадоволство се јави во Битола во врска со начинот на водење на постапката во Општинскиот суд – два во Скопје, оттаму и следните чекори што се презедоа. Како прво било решено да се изврши посета кај претседателот на тој суд од страна на вработените од Битола и да му се објаснат правните предности на „Битолскиот погон“ во врска со името. Посетата била направена, учество зеле членови на Работничкиот совет, претседателот на Сојузот на комунистите на претпријатието, синдикални раководители и др. Истата се реализирала на 17 декември 1970 год. и благодареејќи на понудените аргументите и на цврстиот став што го имале битолчани, името „Транскоп“ остана засекогаш во Битола.

Набргу потоа „Погонот за шпедиција“ – Скопје формирал посебно претпријатие со име „Макошпед“, кое не се прослави со некои поголеми успеси.

Самоуправниот „Транскоп“ – Битола

Востановување

Организациска структура

Самостојни организации на здружен труд):

- 1.Товарен сообраќај
- 2.Патнички сообраќај
- 3.Оправки и авторемонт на моторни возила
- 4.Меѓународна шпедиција
- 5.Заеднички служби

Името на новиот стопански субјект сега стана Автотранспорт и меѓународна шпедиција „Транскоп“ – Битола, но најпрепознатлив и засекогаш остана како „Транскоп“ – Битола. Дејноста му била транспорт на стоки и патници, јавни складишта, меѓународна и локална шпедиција, утовар, растовар, претовар, туристичка дејност, промет со возила и продажба горива и моторни масла. Регистрацијата била извршена на 31 јануари 1974 год. во Окружниот стопански суд во Битола под бр. 975.

Сите економски единици, освен Меѓународниот сообраќај, кој бил лоциран во Скопје, се наѓале во Битола и имале посебни управи, директори и посебно книговодство, додека заеднички им биле генералниот директор, Извршниот одбор и Заедничките служби.

„Оправки и авторемонт на моторните возила“ („Механичарската работилница“) била добро развиена и ги имала овие одделенија: „Арматурно“, „Моторно“, „Каросериско“, „Термокинг“, „Дреарско“, „Електро“, „Ковачко“ и уште некои други, кои биле формирани по потреба.

Ваквата организациска структура, во зависност од позитивните законски решенија што се носеле на ниво на држава, понекогаш се менувале и добивале и нови содржини.

Генерален директор во првите години остана Петар Гавриловски, негов заменик бил Димитар Димитровски, а раководители на секторите станале – Стојан Чулаковски („Товарен сообраќај“), Стево Бојациев („Патнички сообраќај“), Борис Георгиевски („Меѓународна шпедиција“), Трпе Топаловски („Оправки и авторемонт“), Јуле Атанасова („Финансиски сектор“) и Живко Андреевски („Општ сектор“), кои биле назначени на 1 јули 1971 год.

На седницата на Работничкиот совет од 14 април 1972 год. била донесена одлука за отпочнување постапка за разрешување на генералниот директор Гавриловски, кому истовремено му било забрането да потпишува документи и да склучува договори, односно да го претставува претпријатието, кој, незадоволен, случајов го претворил во спор. Во меѓувреме, додека истиот не се разрешил, конкурс за нов генерален директор не било можно да се објави, па за в.д. генерален директор бил назначен Димитар Димитровски. По долги натезања, оптужби, закани, спорот завршил спогодбено.

Откако и Димитар Димитровски самоволно го напушти претпријатието, за нов генерален директор бил избран Стојан Чулаковски, кој на тоа место остварил и најдолг стаж. На тоа место подоцна ќе дојде неговиот заменик, Стево Бојациев, а за директор на „Автотранспортот“ на 2 јуни 1975 год. бил избран Миле Наумовски.

Во 1979 год. „Транскоп“ – Битола во својот состав ги имал овие работни единици:

- 1.ООЗТ Меѓународен автотранспорт „Транскоп“ – Битола
- 2.ООЗТ Автотранспорт „Автомурист“ – Крушево
- 3.ООЗТ Меѓународна шпедиција „Транскоп“ – Скопје
- 4.Работна заедница – Битола

Во „Скопскиот погон“ наскоро почнале сериозни материјални проблеми, па истиот западнал и во длабока криза, со загуба која во 1980 год. нараснала до астрономски 5.004.920,00 динари. Како негови санатори се јавиле ООЗТ „Меѓународен автотранспорт“ – Битола, Општината Карпош – Скопје, додека банките не се нафаќале да се вклучат и да помогнат, па Работничкиот совет со одлука бр. 43 од 15 декември 1980 год. решил „Погонот“ да го стави во ликвидација. Постапката започнала на 1 јануари 1981 год. и се водела преку Стопанскиот суд во Скопје, а за ликвидатор бил назначен Никола Бајрактаровски, поранешен финансиски директор на „Макошпед“.

Бидејќи главниот доверител бил ОЗТ „Меѓународен автотранспорт“ – Битола, тој морал да ги преземе и најголемите обврски за намиравање на долговите, заради што се задолжил кај „Југобанка“ – Скопје во висина од 17.000.000 динари, кое било огромен товар за битолското претпријатие. Кредитот требало да се отплаќа 7 години со банкарска камата вообичаена во ова време во банкарскиот сообраќај.

Со тоа еден голем проблем бил симнат од грбот на претпријатието, па отсега „Транскоп“ – Битола можел посериозно да му се посвети и на другите проблеми и да го развива претпријатието.

Кризната 1973 год.

Само што се случи дезинтеграцијата и само што „Транскоп“ – Битола започна самоуверено да се развива, се доживеа непредвидлив и тежок шок, се откри голема материјална загуба во претпријатието. За многумина, посебно за неблагонаклонетите, најмногу за оние што биле до-вчерашни партнери во Скопје, ваквата состојба доколку порано се откриела, ќе потврдела дека новонастанатото претпријатие било некадарно само да се управува и да се развива, оттаму и потајната одлука на сегашното раководството да не говори гласно за тоа, односно состојбата да остане во кругот на колективот.

Шокантнава состојба била обелоденета со завршната сметка за 1973 год. и веднаш го подигна адреналинот во раководниот тим и создала амбиент на напнатост и исчекување меѓу вработените. Загубата била во висина од 11.848.421,00 дин., од кои, покрај сите напори за покривање, отворени останале сепак 6.848.147,00 дин. Особено катастрофална била таа во „Механичката работилница“, од каде произлегло и најголемото негативно салдо. Завршната сметка, всушност, само ги потврди шпекулациите и претпоставките кај поупатените дека со фондовите не е сè во ред, па оттаму уште на 14 септември 1973 год., и пред да се донесе завршната сметка, Работничкиот совет беше го задолжил финансискиот сектор на проблемов посериозно да му пристапи, да ја истражи и да ја изнесе целата вистина, па дури потоа да се преземат натамошни чекори. За жал, тоа што било претпоставка и ходнични шпекулации, се потврди, завршната сметка само со децидни цифри го изнесе тоа во јавност и на виделина.

Барајќи излез испаничено започнале да се организираат состаноци на сите нивоа, стручно, во одделенијата, во Работничкиот совет, на партиски и други состаноци со иста задача – да

се изнајде решение. Била фромпирана и специјална комисија со претставници од разни сектори со задача не само да ги лоцира причините, да понуди и излез.

Причините, пак, биле не малку, биле спектар од објективни и спектар од субјективни.

Една, меѓу другите, била големата набавка нови возила од Германија и Италија, биле тоа влекачи и приклучни возила по 40 на број одделно или вкупно 80 на број. Кон таа бројка треба да се додадат и 20 нови автобуси, со што беа се исцрпили сите резерви и претпријатието се задолжило со бројни кредити кај банките. Таа година биле зголемени и цените на автоделовите, на горивото и моторните масла, како и на услугите. Ако се додаде дека таа година била извршена и девалвација на динарот и ревалвација на марката, тогаш еден огромен дел од сликата во која беше се нашло претпријатието веднаш ќе стане сосема јасна.

Покрај тоа, имало и недомаќинско работење, внатрешни превирања, промена на врвни раководители, групашења, нетрпеливост и слични асоцијални и непрофесионални однесувања. Дисциплината спаднала на најниско ниво, секој кога сакал излегувал од работа, кога сакал доаѓал, па кога паднала одлуката да се води строга евиденција за присуството и за редовноста, се случиле многумина да се почувствуваат засегнати. За да се измени барем нешто во тоа, се вовеле специјални пропусници за приватно и службено напуштање на работата, па секое задоцнување од еден час имало третман за отсуство од работа во траење од еден ден.

На крајот, откако сето тоа се откри, се донесе одлука да се формира санациона комисија на чие чело бил поставен Стево Бојаџиевски. На први март 1974 год. таа го одржа првиот состанок, а на 15 март и вториот, на кои биле нотирани и разрешниците, за кои, три дена подоцна ќе дискутира и Работничкиот совет. Сите чинители во претпријатието предложената програма ја разгледале, прифатиле и се задолжиле стриктно да ја спроведуваат, но дел од нејзиното решение и тоа најважниот, сепак бил во банките, тие требало да помогнат со позајмици.

Така започнала следната фаза од санацијата, потрага по средства. За среќа внатрешната кондиција на претпријатието почнала да се подобрува, па и банките станале порасположени за позајмици, па од „Југобанка“ бил добиен кредит од 5.000.000 динари кој послужил за подмирување на долговите кај добавувачите, по што, ситуацијата во колективот почнала да се смирува и самодовербата кај вработените да се враќа. Останало, меѓутоа, уште долго горчливото искуство од избегнатата бездна, која ќе послужи како добра поука и за вработените, уште повеќе и за раководството.

Вработени

Вклучениот аларм по дизентеграцијата повикувал на сериозен пристап кон новонстанатите проблеми, зашто се работело за судбинско прашање – да се биде или не. Раководниот тим надежите ги гледал во две насоки – во работниот потенцијал и во возниот парк.

Седумгодишното искуство со „Скопскиот погон“ помогна да се воспостават деловни врски со истородни или со слични субјекти, се прифатил и малку поинаков однос кон работата, па истите вработени сега започнале малку поинаку да гледаат и да ги извршуваат работните задачи. Започнале да се вработуваат и други лица но сега со малку построга селекција. За да се обезбедат дефицитарни кадри што биле од интерес за претпријатието се донело решение да се одвојат средства и за стипендирање завршени средношколци или за студенти на факултетите.

Проблем бил и најголемиот дел од вработените – возачите, кои, заради брзиот подем на автосообраќајот постојано биле во дефицит, па се објавувале конкурси и се прифаќале возачи од сите категории. Во месец декември 1974 год. Работничкиот совет прифатил 33 нови, а и претходно веќе имал примено и одреден број друг технички и помошен персонал. Но тоа, според вработените, не било вистинско решение, зашто им требал уште поброен готов кадар, оспособен веднаш да го прифати воланот и да отпатува низ европските и другите дестинации. Истите требало да бидат, не само мајстори на занаетот, да ги познаваат и царинските и шпедитерските прописи, да се разбираат од автомеханика, да владеат и со странски јазик.

Тоа било причина во просториите на претпријатието да се организира средба со претставници од Вишата сообраќајна школа во Битола, со претставници од Стручната служба на ОСИЗ за вработување, од ЕМУЦ „Гуро Салај“, од Училиштето за занимања „Кочо Рацин“, од Работничкиот универзитет „Крсте Мисирков“ и од други заинтересирани институции и да се побара од нив помош во тој однос. За жал, оваа единствена иницијатива во нашата држава остана нереализирана зашто нашето школство отсекогаш било кабинетско, незаинтересирано и неспособно да ги следи и да ги исполнува барањата на стопанството.

Еве дел од статистичкиот преглед на вработените:

	31.12.1976	31.03.1977	април 1978
Виша СС	13	12	6
Висока СС	23	39	17
ССС	69	102	87
НСС	62	83	36
ВКВ	387	432	249
КВ	58	95	315
ПКВ	–	8	6
НКВ	9	68	71
	621	841	787(5-11,25)

Почнувајќи од мај 1976 год., вработените во „Транскоп“ – Битола ги прифатиле новите законски измени за петдневна работна недела и ги вградиле во процесот на работата. Меѓутоа, заради посебниот карактер на работата, процесот никако не смеел да биде стопиран, оттаму една половина вработени ја користеле слободната сабота, другата била на своите работни места, следната недела се случувало нова промена, оние што претходно биле на работа, сега го користеле слободниот ден.

Личните доходи биле едни од најдобрите во Битола, дури и постојано се подобрувале во зависност, се разбира, од стопанските резултати. Во 1971 год. изнесувале просечно по 1.530 дин. по вработен, за да пораснат следната година за цели 20%. Кај возачите, категоријата што го остварувала најголемиот дел од доходот, значително бил и поголем. Се правеле напори распределбата и понатаму да се подобрува и да биде поправична, односно според резултатите на вложениот труд. Во 1976 год. се направи нова корекција, сега возачите биле поделени во три категории: возачи, возачи во замена и помошни возачи. Нивните стартни основи определени биле од однапред изработен табеларен преглед и за секоја категорија постоела посебна стартна основа во зависност од обемот на задачите. Возачите стартирале со 3.100 дин., како и висококвалификуваниот механичар, потоа истата основа се надоградувала во зависност од извршената работа. Нешто слична била и распределбата меѓу помошниот персонал и административците и

сето тоа се регулирало со „Новата самоуправна спогодба за распределба на личниот доход“ од 1976 год.

Новите правила за работна дисциплина и одговорност, исто така, многу важни, биле изработени и биле прифатени во 1975 год.

Возен парк

Вториот сегмент на кого му се обрнало посебно внимание било збогатувањето на возниот парк со доволен број од висока класа товарни возила и автобуси. Расходованите се заменуваат со „Мерцедеси“ и „Скании“ што било голема храброст и визионерска одлука што ќе овозможи и најбрз подем на претпријатието.

За да се реализира сето тоа, во услови на дезинтеграција и санација, претпријатието се задолжило многу. Се задолжило во банки, во фондови, односно секаде од каде што можело да се извлечат толку неопходни и скапоцени средства. Во 1973 год. се подигал кредит во висина од 6.000.000 дин. од „Стопанска банка“ – Битола за набавка на 20 влекачи – „Мерцедеси“, набавени биле и 20 ладилници „Акерман“. Истата година и за истата намена се задолжение то од 5.500.000 дин. во „Фондот за неразвиени краишта“, а кај „Југобанка“ – Скопје огромни 16.000.000 дин. Следната година за да биде покриена утврдената загуба, од „Стопанска банка“ – Битола се подигаат и 5.910.000 дин, а од Општината уште 1.500.000 дин. итн.

Наскоро, односно во средината на 1974 год. во стопанскиот двор се претставуваат новонабавените 20 шлепери „Мерцедеси“ и 20 ладилници кои чинеле 2.560.000 ДМ, со кои носивоста на товарните возила се искачила за 3.500 тони, со што претпријатието стана едно од поголемите транспортни претпријатија во земјата. Потписници на големиот кредит од „Југобанка“ – Скопје биле директорот Стојан Чулаковски и неговиот заменик Стево Бојациев, а претходно од стариот директор Димитар Димитровски биле набавени и три цистерни за пренос вино и пет силоси за превоз цимент. Одобрена била и понова набавка на 20 автобуси „Мерцедеси“, а во 1975 год. одобрена била набавката и на уште 15 приклучни возила. Во 1976 год. „Транскоп“ – Битола располагал со 224 товарни возила и 45 модерни автобуси со околу 750 седишта. Користејќи средства од „Фондот за инвестиционо кредитирање“ во 1976 год. паднала одлука да се купат и нови радија за автобусите.

Во 1977 год. „Транскоп“ – Битола располагал со 52 патнички возила од кои, 25 биле меѓуградски, 27 за градски и приградски сообраќај. На располагање имал и 61 ладилници

(1976), 60 (1977), цистерни 46 (1976), 31 (1977) и камиони 42 (1976), 82 (1977), кон овој возен парк треба да се придодат и зглобните автобуси кои се набавуваат откако ќе се востанови и фабричкиот превоз.

Статистиката говори дека и годините што следат се богати со набавки. Во 1978 год. претпријатието на располагање имало вкупно 188 товарни возила (60 – ладилници, цистерни – 49, камиони – 79) и 56 автобуси.

Ваквиот возен парк со западногермански, мерцедески квалитет, бил гаранција дека претпријатието ќе чекори напред многу посигурно и побрзо.

Во 1976 год. се презел зафат кој ќе се покаже како исклучително делотворен за понатамошниот развој – производство на сопствени ладилници. Првиот ладилник што бил изработен во „Механичарската работилница“, бил склопен дел по дел под раководство на раководителот Илија Јанакиевски, а според нацртите на битолскиот инг. Илија Мицевски, бил од 22 тони и од 52 кубни метри. Надграден бил врз стара „ислужена приколка, долга 12, широка 2,5 и висока 4 метри и според сите стандарди за ваквиот тип возила. Имал вграден термокинг за ладење со капацитет од 25 плус до минус 20 степени Целзиусови. Тој и останатите што ќе бидат наскоро произведени биле дело на 125 вработени од разни стручни профили и благодарейќи на ова првично искуство наскоро во претпријатието ќе никне и нов погон за производство ладилници. Популарното име на ладилникот било „друмска убавица“, односно „каравела“, која со својата карактеристична портокалова боја го привлекувала вниманието не само во земјата и надвор од неа. Нешто подоцна ќе започне да се размислува и за проширување на производството, а со цел тоа да оди и за извоз, зашто со квалитетот повеќекратно се потврдил. Амбиција била производството да стигне и до бројка од 300 возила и да биде во кооперација со партнер кој имал искуство со ова производство. Првите преговори во таа насока се случиле, дури се потпишала и самоуправна спогодба, со „Возила Горица“ од Нова Горица, Словенија.

Иако напредокот на претпријатието се гледало во возобновување и збогатување на возниот парк, повремено, заради заштеда од одлив на дивизи од државата и протекционистичка заштита на домашната авто и гумената индустрија, се носеле сојузни прописи со кои се ограничувале можностите за набавка квалитетни странски возила. Поплаките биле чести, една, која стигнала во 1972 год. била и од „Транскоп“ – Битола. Гласните негодувања биле во насока дека „кога би можела домашната индустрија да гарантира квалитет еднаков на оној што го нудат странските фирми, тогаш транспортните претпријатија сами ќе ги бојкотираат познатите индустрии“.

Така „Транскоп“ – Битола, иако со богато салдо од девизи, не можел да го сочува високиот критериум што беше го прифатил многу рано во однос на возниот парк.

Комитетот на самоупраувачите на „Транскоп“ – Битола на својата седница од 7 март 1974 год. донесе решение да ја прошири својата дејност, да почне да се бави и со увоз и извоз на автоделови и возила и тоа да го прави преку комерцијална служба, што било сосема нов момент од развојот на претпријатието.

Товарен сообраќај

Товарниот сообраќај бил битниот, всушност носечкиот производствен дел во „Транскоп“ – Битола, кој реализирал во одредени периоди дури и 80% од општиот приход годишно. Во 1970 год., само што се случила дезинтеграцијата и настанале крупните проблеми, неговите камиони и ладилници пренесле 30.000 тони битумен од Албанија за Бугарија, свежо овошје од Грција и ран зеленчук од Бугарија за СР Германија, алинило масло од Холандија во Бугарија, како и сето месо за извоз од СФРЈ за шведските и швајцарските трпези. И обратно, месото од Франција и Бугарија за СФРЈ повторно патувало со истите ладилници.

Битолските камиони и ладилници можеле да се видат не само низ Европа и на Блискиот и Средниот Исток. Во 1973 год. „Транскоп“ – Битола со 3.500 тони носивост станал едно од најголемите транспортни претпријатија во државата. Во кризната 1976 год., кога била забележана 7,6 % помала реализација кај сите транспортни претпријатија, кај „Транскоп“ – Битола не надминала повеќе од 2%. Благодарейќи на намалувањето на трошоците и на другите параметри што влијаеле врз исполнувањето на планските задачи, чистата добивка за таа година пораснала дури за 10%.

Две години подоцна со своите 200 ладилници, цистерните, товарните и вонгабаритните возила, „Транскоп“ – Битола превезол стока од 200.000 тони и со тоа се вброил во најголемите државни превозници со што реномето уште повеќе му порасна. Благодарейќи на тоа, го ангажираат познати европски фирми со полна доверба дека превозот ќе се изврши навреме, безбедно и без поголеми трошоци.

Патнички сообраќај

Патничкиот сообраќај го немал тоа значење и удел во успехот во претпријатието, но и тој бил препознатлив чинител во македонскиот и југословенскиот друмски сообраќај. Бил првиот што се потврдил со посебна грижа за сигурност и удобност на патникот, определувајќи се за високите класи странски автобуси.

И пред дезинтеграцијата, посебно веднаш по неа, раководниот тим му посвети исклучително внимание, особено со постојаната грижа да го развива со возобновување на возниот парк. Во 1973 год. биле набавени 20-на автобуси, во 1976 год. имало 26, а во 1977 год. бројката се искачува на 55, со амбиција да се набават уште десетина други, па да достигнат бројка од 66. Цифрата на превезените патници била импресивна, само за 1977 год. изнесувала 5.037.016.

Според планот, во 1980 год. требало да се набават уште 10 склопни автобуси од марката „Мерцедес“ тип 0-303, кои по пристигањето веднаш биле предадени за каросерирање во ФАС „11 Октомври“ – Скопје на натамошна доработка. За нив било инвестирано 25.000.000 динари, дел (20%) биле сопствени средства, останатите – кредит од „Југобанка“. Пет требало да бидат



Автобусот од марката
„Мерцедес“

изработени во класична верзија, останатите биле наменети за меѓународни ралации. Со нив биле добиени нови 510 седишта.

Покрај автобуси, ангажирани биле и нови возачи и кондуктери. Во 1976 год. на број се 30, следата година – 60. Уште во 1974 год. и возачите и кондуктерите добиле симпатични униформи, летна и зимска, чија замена била утврдена со одлука на Работничкиот совет, летната се заменува на две, зимската на три години. Во автобусите, не само што било чисто и пријатно, со клима уреди, имало и радиоприемници кои, според потребите, се заменуваат и навремено.

Сето тоа било услов за задоволство на патниците и за ангажманите што се склучувале со туристичките агенции. Покрај традиционалните меѓуградски рути во Републиката, „Транскоп“ – Битола праќал возила и за Грција, Турција, Бугарија, но и низ европските земји. Мала тешкотија претставувало патувањето за Велика Британија, за Лондон, заради режимот возење од левата страна, но и тоа брзо се совладувало. Интересно е што „Транскоп“ – Битола станал и ексклузивен транспортер од Македонија за туристичките патувања за Западна Европа, токму заради условите што ги нудел. Со тоа овој вид транспорт, не само што обезбедил рентабилно работење, и значително учество во севкупниот приход, посебно откако се вовел и фабричкиот превоз.

Со новите правила, кои стапиле на сила на 19 септември 1973 год., материјалната награда за возачите и кондуктерите била според часовите возење и вкупните резултати на ООЗТ „Автобуски сообраќај“, согласно со „Правилникот за распределба на личните доходи“. Наскоро (24 февруари 1975) се прифатил и „Стопанскиот план за Автотранспортот“, заедно со оној на „Меѓународната шпедиција“ и истиот бил упатен до Комитетот на самоуправавачите на усвојување.

Во автобусите многу често се наоѓале заборавени или изгубени предмети од патниците. Прифатеното решението било истите да се чуваат најмалку шест месеци, па потоа да се продаваат на лицитација преку специјално формирана комисија од самото претпријатие.

Градски и приградски сообраќај

Битола бил еден и од првите градови во Македонија кој уште по првите години по ослободувањето вовел организиран фабрички и градски автобуски сообраќај. Во 1947 год. два автобуса, од вкупно 12, колку што имал „АТШ“ – Битола, имале задача да ги одвезуваат и да ги враќаат од работа работниците на „Монополот“. „Гранап – транспорт“ во 1950 год. со два

автобуса беше организиран и таков превоз се одвивал на релација Железничка станица – градски центар.

Набргу потоа созрела идејата дека треба да се воспостави и редовен сообраќај низ градот, како и до приградските населби и поблиските села. Истата ја прифатил „Југотранс“ и презел чекори и за негово реализирање, па на 7 април 1962 год. со потпис на директорот Сотир Наумовски, испратил барање под бр. 06-1093 до Стопанскиот суд во Битола за регистрација и на посебен погон во рамките на своето претпријатие со име „Градски сообраќај“. Негова задача требало биде автобуски сообраќај низ битолските улици и до приградските и селските населби, оддалечени не повеќе од 20 км.

Барањето било прифатено и сообраќајот, на радост на граѓаните, започнал да функционира. За жал, скоро веднаш се потврди дека стручните служби направиле грешни пресметки, па новоотворениот погон наместо доход, почнал да трупа загуби, кои прогресивно растеле од ден на ден. Очигледно, сè уште не биле созреани условите за еден ваков превоз и тој требало да причека подобри времиња, па овој погон наскоро бил и укинат.

Идејата повторно била актуализирана во 1963 год. кога „Југотранс“ станал дел од скопскиот „Транскоп“, па на една од првите седници на Централниот работнички совет, онаа од 25 август истата година, со посебна задача бил присутен и претставник на битолските градски власти, кој инсистирал за негово обновување, што предизвикало жесток отпор, особено кај генералниот директор Хаим Садикарио, кој искажал мислење дека тој не спаѓа во делокругот од програмата за работа на новото претпријатие.

По ваквите неуспешни обиди, интерес за ваков сообраќај пројавил охридското претпријатие „Галев“. Охриѓани добро беше ги скенирале условите, направиле и детална програма, набавиле 4 помали, пофункционални автобуси, обрнале внимание и на цената на билетот и се решиле да влезат во ризик. Со општинските власти потпишале петгодишен договор и на први март 1972 год. отпочнале со превозот. Зафатот се покажал успешен, градскиот сообраќај профункционираше и почнал да носи добивки.

Засегнатите од „Транскоп“, кои увиделе дека испуштиле од рацете златна кокошка, започнале да размислуваат за негово враќање и почесто да се појавуваат низ канцелариите на локалните власти, ангажирале и лобисти, личности од општествено – политичките организации со задача на охриѓани да не им се продолжи петгодишниот договор.

Седницата на Општинското собрание, одржана на 3 март 1977 год., на која се решавало прашањево, станала многу драматична и доживеала повеќе препукувања. Дилемата на дел од

гласните советници била дали да му се одземе работата на оној што успешно работи и кој го препородил овој сообраќај во градот или да му се предаде на некој кој од него доброволно се откажал. Бидејќи од раководството на „Транскоп“ било ветено дека сообраќајот ќе го одржуваат со 6 автобуси, ќе му придодадат и други содржини, ќе го регулираат и превозот и до работните организации, односно ќе го разработат и фабричкиот сообраќај и дека во тоа ќе вложат и значителни средства, понудата била прифатена.

По донесената одлука бил склучен нов договор, сега со Битолскиот погон на „Транскоп – Скопје“ и навистина, како и што било ветено, со новиот градски сообраќај, не само што се поврзувале приградските и селските населби, се обединил и сиот т.н. фабрички транспорт. Претходно, а за да се постигне тоа, бил направен и темелен стручен елаборат кој добил и поширок третман и од општинските и од другите градски фактори, во кој биле разработени линиите, постојките, смените во работните организации, смените на возачите, личните доходи на извршителите и уште многу други толку битни прашања за успешен старт на еден мошне сложен процес.

На седницата на Работничкиот совет на „Погон“ – Битола, одржана на 21 мај 1976 год. иницијативата, елаборатот и програмава биле целосно прифатени. Биле прифатени и автобусите од работните организации што се согласиле да го користат овој сообраќај, како и персоналот што ги опслужувал дотогаш, исто така, без работа не останале ниту возачите и другите вработени од „Галеб“ на број 71, со кои се потпишал и работен договор за нивно постојано вработување.

Паралелно со техничките и другите подготовки, течеле и оние за набавка автобуси со соодветни перформанси. Уште во февруари 1976 год. донесена била одлука за набавка на 10 автобуси „Мерцедес“ тип Д 1913 за приградски сообраќај и уште други два од истиот тип за туристичка изведба, како и 6 од марката „Санос“ – 14, сите со банкарски кредити. Ваквото збогатување на возниот парк продолжило и во годините што следат. Во 1978 год. извршена била набавка и на три зглобни автобуси тип „Икарус“ од Земун со 40% сопствени средства. Покрај тоа, започнала репарацијата и на 6 – 8 автобуси од марката „Мерцедес“ во Фабриката „11 Октомври“ од Скопје, набавени во 1968 год. и само вака опремениот парк можел да одговори на новиот предизвик со што во 1977 год. во реализацијата на големата идеја зеле учество вкупно 27 возачи.

За овој нов и ваков градски, приградски и фабрички сообраќај, била заинтересирана и битолската општина, која била вклучена во сите фази од неговото официјализирање. Пред стартот

обете странки потпишале обврзувачки документ во кого биле нотирани сите правни аспекти, а кој од името на „Транскоп“ беше го потпишал генералниот директор Стојан Чулаковски.

Работничкиот совет во 1979 год. донел одлука истиот да го официјализира и да го регистрира во Окружниот стопански во Битола како посебна ООЗТ во рамките на „Транскоп“ - Битола.

Стартот на градскиот сообраќај се планирал да биде на први март 1976 год. и истото на тој датум и се случило. Со мала официјална церемонија, во присуство на раководни лица од „Транскоп“ и од градот, отпочна да функционира придобивката што ја имале поголемите градови. Секој ден, од утро до вечерните, понекогаш и до доцните ноќни часови, низ Битола крстареа портокаловите автобуси, кратејќи им ги на граѓаните дестинациите, а на работниците времето потребно да стигнат до работните места.

Поголеми проблеми со превозот на работниците не се појавиле, макар што за да се изведе една така сложена организација потребна била и добра усогласеност меѓу фабричните смени и превозникот. Речиси ниту еднаш не се случи автобусите навреме да не бидат на договорените постојки, макар што понекогаш се работело и за огромна бројка превезени луѓе, како на пример за „Битолатекст“, во која работеле околу 1.200 работници. „Транскоп“ – Битола ги потпишал и си достоин на обврските, но за да го постигне тоа секогаш навреме реагирал на потребите и проблемите. Се јавила ли потреба за збогатување на бројот на автобусите, веднаш ги набавувал. За нив обезбедил исто толку возачи, вработил и еден автомеханичар, еден автоелектричар и еден референт, со што биле елеминирани сите евентуални пропусти и недоследности.

Идејава со градскиот, посебно со „фабричкиот сообраќај“, се потврди како успешна, па „Транскоп“ уште во првата година од работењето во завршните сметки прикажал многу поволни финансиски резултати. Започнал да се размислува и за други поволности за граѓаните од овој транспорт, една била да продолжи работното време на превозот од дотогашните 21 на 23,10 часот и со тоа да им се излезе во пресрет на граѓаните што живееле во подалечните населени места, а кои сакале подолго да ги користат летните вечерни часови.

За жал, по тој успех дошле тешки и кризни години. Зголемувањето бројот на лесни коли и брзата и евтина такси – служба многу силно повлијаеле врз монополот на „Транскоп“ и во намалување на патниците во автобусите. Тоа принуди намалување и на бројот на линиите и на автобусите, па тие се свеле само на шест, од кои едната му била препуштена и на приватен автопревозник. Приградскиот сообраќај, исто така, доживеал колапс, па во 1998 год. сериозно започнало да се размислува и за негово откажување.

Нови градежни зафати

Градежните зафати никогаш не престанале да се одвиваат и секогаш биле во сооднос со успехот на претпријатието. Во 1972 год. биле вложени значителни средства и тоа, што било посебно значајно, црпиени, главно, од сопствените фондови. Директорот Димитар Димитровски од Работничкиот совет добил одврзани раце да ги отпочне и да ги реализира сите што биле набележани, меѓу другите и проширување и реконструкција на водоводната мрежа и асфалтирање на улицата „Иво Лола Рибар“ на потегот од „Аероклубот“ до седиштето на „Транскоп“. Првиот зафат чинел 200.000, вториот 300.000 динари. Во 1975 год. се презело проширување и на забната амбуланта, се подигнало сервисното одделение, се проширила управната зграда, се реновирала електричната инсталација, се презеле и други слични поголеми или помали зафати. Личност што била одредна сето тоа да го координира и спроведува, бил енергичниот советник Веле Лозановски („Веле Русео“). Следната година бил одобрен уште еден голем проект – изградба паркиралиште со пералница за коли, следело подигање и спрат над работничката менза, доградба на покривот над „Механичката работилница“, реновирање и бојосување на билетарницата кај Железничката станица итн.

Биле тоа скапи, но неопходни градби. Следел и еден од најважните проекти, изградбата и на новата Автобуска станица во Битола.

Иницијативата потекна од Стручниот колегиум на претпријатието на состанокот од 23 август 1976 год., кога била и единствена точка. За неа немало дискусија, плебисцитарно била прифатена и веднаш била проследена до највисокиот самоуправен орган, Работничкиот совет, со инсистирање предлогот да биде разгледан во што пократок рок.

Работничкиот совет ја дал целосната поддршка. Без можност да влијае врз текот на градбата и таа да отпочне веднаш, од причини што овој дел од Битола сè уште немал детален урбанистички план, почетокот на градбата се пролонигарал.

На ова толку важно прашање, Работничкиот совет уште еднаш му се наврати кога на 13 март 1978 год. донел заклучок за ургентно целосно комплетирање на техничката документацијата. Таа се состоела од решение за градба, решение за доделување земјиште, урбанистичката согласност, согласност и од „Македонија сообраќај“ дека ќе ја финансира изведбата, изработка на идеен и изведбен план. Првичната идеја била да се подигне сообраќаен јазол, сличен на оној кај развиените центри во кој функционално би се поврзале и железничкиот и автобускиот сообраќај, што, впрочем, локацијата тоа и го овозможувала.

Во план на „Македонија сообраќај“, инаку, било подигање автобуски станици и во Куманово, Струмица, Штип и Прилеп, со крајна цел во догледно време истите да им се отстапат во трајно владеење на месните транспортни претпријатија.

Планот за битолската Автобуска станица го извел „Заводот за урбанизам и проектирање“ – Битола, кој до крајот на 1978 год. успеал и да го изготви целосно. Проектнат бил дипл. инг. арх. Кирил Стојановски заедно со уште неколку помошници од истиот колектив. Истиот предвидувал станицата да има 6 перони, билетарница од 50 м², чекална од 70 м², продавница за печива и млечни производи од 70 м², бифе – 30 м², трафики за весници и тутун, односно требало да биде современ и функционален објект за автобуски сообраќај, каков градот одамна требало да го има.

Наскоро Станицата била подигната и пуштена во експлоатација.

Во 1984 год. со одлука на Работничкиот совет започна изградба и на бензиска пумпа. Планираната вредност изнесувала 4.900.238 дин. и во употреба била пуштена на први ноември 1986 год. Во прво време работела од 7 до 23 часот, но откако отпочнала со продажба и на



*Свеченост при пресекувањето
лента за Автобуската станица*



*Директорот Стојан Чулаковски
говори при отворањето*

плин, автокозметика, средства за лична хигиена, внатрешни и надворешни гуми, моторни масла и др., станала многу доходовна. Камионите и автобусите на „Транскоп“ повеќе не смееле да танкираат горива во други пумпи, но исклучиво во сопствената и заради поголем промет и заради построга евиденција на потрошувачката.

Голема инвестициона активност била забележана и во 1985 год., како во обновата на возниот парк, така и во однос на градежништвото. Биле асфалтирани или доасфалтирани делови од стопанскиот двор, извршена била реконструкција на парното затоплување, подигната била автобуската станица за приградски сообраќај (бараката кај Ат-Пазар), хала за гаражирање на 10 автобуси.

Приградската автобуска станица, позната и како „Селската автобуска станица“, ја проектирал дипл. инг. архитект Димитар Стојановски од Завод за урбанизам и проектирање – Битола, а проектот и изведбата го финансирале „Транскоп“ – Битола. Истата се планирало да има билетарница, чекална, продавница за бели печива, бифе, санитарен јазол, 6 перони за автобусите, кои би ги одржувале врските за Кажани, Драгош, Новаци, Граешница, Лопатица и Ивањевци, да

има и подземно засолниште за 200 лица од војни, кое во мирновременски услови би послужило за пивница, но тоа во целост нема да се реализира и таа сега е само дрвен објект кој бара ургентна санација, макар што основната дејност ја извршува и по сите правила.

Заедно со „Македонија сообраќај“ и Општината Демир Хисар била подигната и модерна автобуска станица и во Демир Хисар, а за подобро функционирање на воспоставената линија со Албанија, во 1973 год. на граничниот премин Кафасан бил востановен времен објект, дрвена барака.

Во средината на 1978 год. работникот Нове Стојчевски, вработен уште во првите денови во претпријатието, го поставил камен – темелникот на новата хала за производство ладилници. Инвестицијата чинела 4.500.000 дин., онолку колку и сервисната станица за „мерцедеските“ возила. Се планирало покрај тоа да се подигне и компресорска станица за која требало да се вложат дополнителни 1.500.000 дин., а 2.500.000 дин. требало да се употребат и за набавка на современа опрема и алати итн.

Кооперации и интеграции

Во претпријатието рано било сфатено дека здравата конкуренција со сродни претпријатија не само што е потребна, е и неизбежна, вклучително и соработката и интеграцијата и дека тоа е патот до вистинскиот напредок. Првата таква соработка што ќе ја направи „АТШ“ – Битола, со договор склучен на 14 октомври 1947 год., била со претпријатие од Скопје, „Трансјуг“, а со задача да превезува стока надвор од државата.

Следувале потоа деловни врски и со „Пролетер“ – Скопје, „Галеб“ – Охрид, „АТШ“ – Гостивар, „Пелагонија – Турист“ – Прилеп и др. „Малата војна“ за патници што се случувала на автобуските станици, најмногу на скопската, благодарееќи на ваквата соработка, полека престанале. Била најавена и блиска соработка и со „Интер – експорт“ од Белград, водечко претпријатие од областа на транспортот, посебно во меѓународниот, на кое му недостигало претпријатие токму од битолскиот профил.

Уште поветувачки за тоа требало да бидат и негуваните врски и збратимувањето со фирмата „Интеруропа“ од Копер, Словенија, менаџирано посебно од битолчани кои седеле во истите клупи на Сојузното народно собрание.

По начелните договори со одредени претставници од Словенија, направени биле напори и за директна средба меѓу првите луѓе од двете претпријатија. Како најпогоден датум се оце-

нил 35 годишнината од ослободувањето на Битола, 4 ноември 1979 год. Поголема делегација од најсеверната југословенска република, но и од Белград, пристигнаа во Битола и беа гости во „Транскоп“. Биле пречекани Иво Брнериќ, секретар за сообраќај во „Стопанската комора“ на Југославија, Иван Гиновски, битолчанец, делегат во Собранието на СФРЈ, Владимир Вреќар, советник во „Словенечкиот комитет за врски и транспорт“ и Оливер Цветановски, претседател на „Синдикатот за сообраќај и врски“ на СР Македонија.

Пред парафирањето на „Повелбата за збратимување“, кое го направиле претседателите на работничките совети на обете претпријатија, Јоже Грабар и Веле Гаревски, за историјатот и перспективите на претпријатијата говорела генералните директори, Стојан Чулаковски и Алојз Дрофениќ.

Набргу, меѓутоа, се случија драматичните настани со потресот на темелите на Југославија, па некоја поголема полза од ова збратимување немало, истото полека падна и во заборав.

Иако ваквите кооперации имале позитивен стимул во работата, интеграциите биле вистинските спојки што ќе се одразат врз растежот на битолскиот колектив.

По пат на референдум одржан на 4 мај 1979 год., како и со посебна „Самоуправна спогодба“, верификувана истата година, се обединија три ООЗТ: ООЗТ „Меѓународна шпедиција – Транскоп“ – Скопје; ООЗТ „Меѓународен автотранспорт Транскоп“ – Битола и ООЗТ „Автотурист“ – Крушево во едно претпријатие.

Иницијативава потекна од крушевскиот „Автотурист“, мало претпријатие со бројни проблеми, кое имало амбиција да влезе под чадорот на моќното битолско претпријатие. Големата одлука ја донел неговиот Работнички совет на 9 октомври 1974 год., а по спроведениот референдум. Предлогот од Крушево бил разгледан и на седницата на Работничкиот совет на битолскиот колектив од 5 декември 1974 год. и начелно бил прифатен, со оградување да биде до ниво во кое секоја фирма да има своја сметка, посебното книговодство, да биде и правен субјект пред надворешни правни и физички лица.

Било договорено седиштето да биде во Битола.

Само што профункционирало, биле донесени и неколку мошне важни правни акти, за кои се сметало дека се неопходни и дека позитивно ќе повлијаат врз работата, а тоа биле: „Правилник за работни односи“; „Правилник за давање на користење станови во општествена сопственост и доделување кредити“ и „Правилник за преземање дисциплински мерки во случаи кои лошо влијаат врз работниот процес“.

Наскоро дошла уште една интеграција, со „Битолатранс“.

„Битолатранс“ било транспортно претпријатие со околу 160 вработени и со вкупно 35 товарни возила и трактори, со кои се вршеле услуги, главно, на „ЖТП“ – Скопје. Работело на работ рентабилност или, уште почесто, со загуби. Со „Транскоп“ „Битолатранс“ имал подолга деловно – техничка соработка и преку него повремено бил ангажиран и во меѓународниот транспорт, што станало мотив неговите вработени да изразат желба за интеграција. Бидејќи на таа идеја не се спротивставило ниту раководството, ниту поголемиот дел од вработените во „Транскоп“, започна и реализацијата.

Првин биле проанализирани сите аспекти на актот, при што се заклучи дека интеграцијата ќе биде позитивна. Значајно било што предлогот бил одобрен и од „Собирите на работните луѓе“, што уште повеќе го забрза процесот, следеле потоа и референдумите. Откако гласањето било позитивно и се дал целосен легимитет, во 1975 год. во Битола се оформи ново, уште поголемо транспортно претпријатие, кое, според склучената „Самоуправната спогодба“ и понатака требало да го носи поранешното име, „Организација на здружен труд за автотранспорт и шпедиција „Транскоп“ – Битола.

Интеграцијата била според промените на Уставот на СФРЈ чл. 105 и Уставот на СРМ чл. 124.

Сега „Траскоп“ – Битола имал 4 единици:

- 1.ООЗТ за автотранспорт „Транскоп“ – Битола
- 2.ООЗТ за меѓународна шпедиција „Транскоп“ – Скопје
- 3.ООЗТ за автотранспорт „Автотурист“ – Крушево
- 4.ООЗТ за автотранспорт „Битолатранс“ – Битола

Регистрацијата била извршена во Окружниот стопански суд во Битола под бр. ФИ 10/74, влошка 180-01, седиштето остана во Битола, а обврските на членките кон трети лица се задржале засебни и секоја имала Комитет (Работнички) совет, но и Централен комитет на самоуправувачи, кој го назначувал генералниот директор, а имало исто така и заеднички Стручен колегиум.

Спогодбата на 10 септември 1976 год. во име на своите претпријатија, ја потпишале: 1. ООЗТ – Битола – Миле Наумовски, 2. ООЗТ – Скопје – Александар Штериев, 3. ООЗТ – Крушево – Петар Котевски и 4. ООЗТ – „Битолатранс“ – Борис Митревски

Со интеграцијата се целело да се постигне обезбедување сигурност, континуитет и складност во работењето, оптимални ефекти при работењето, позабрзано усовршување на технолошкиот напредок, здружување на средствата, взаемна помош и солидарност и сл.

Дејностите меѓу ООЗТ биле компатибилни:

ООЗТ „Транскоп“ – Битола обавувал внатрешен и меѓународен транспорт на стоки и патници, имал јавни складишта, стопанисувал со згради, имал туристичка дејност, продавал гориво, моторни масла, автоделови, гуми и вршел промет со возила.

ООЗТ – Скопје вршел меѓународна и локална шпедиција, утовар и растовар на стоки со своја и изнајмена работна сила, посредувал при осигурување стоки, имал и јавни складишта.

ООЗТ „Автотурис – Крушево“ вршел превоз на групи во земјата и странство, издавал билети за сите превозни средства, имал менувачница, продавал сувенири, вршел утовар и растовар на стоки со своја и изнајмена работна рака, превоз на стоки, промет на градежни материјали, промет на автоделови и возила и продажба гориво и моторни масла.

ООЗТ „Битолатранс“ – Битола вршел превоз, утовар, растовар, складирање и шпедиција на стока и материјали.

Набргу „Битолатранс“ пројави желба да се брише од списокот на стопанските организации и наполно да се интегрира во „Транскоп“ и тоа е направено во Окружниот стопански суд во Битола под бр. Фи 47/76 од 27 октомври 1976 год. и во „Статутот“ на претпријатието од 29 јули 1977 год. со што практично престана да постои.

Деловна соработка „Транскоп“ – Битола имал и со странски партнери, бугарски, турски, албански и други фирми. Долго време соработувал со „Бугарското државно автомобилно“ од Софија и со „Караџа – Туризам“ од Истанбул. Настанатите проблеми со турскиот партнер биле причина кооперацијата во 1976 год. да прекине. Извесно време во 70-те години „Транскоп“ – Битола соработувал и со „Транскипт“ од Тирана (Албанија).

Претставништва

Откако се проби мразот и се стекна првичното искуство со претставништвото во Ресен, во почетокот само со билетар, а потоа и со билетарница, „Транскоп“ – Битола започна да отвора билетарници и во други градови, првенствено каде врвеле неговите автолинии. Во 1971 год. по двајца билетари вработени биле во Охрид и Белград. Причина за тоа било откажувањето услуга на довчерашниот партнер од Скопје, а наскоро негови вработени лица среќаваме и во Струга, Гостивар и Демир Хисар.

Билетарниците, навистина, не биле класични претставништва, но го претставувале и го рекламирале на своевиден начин и претпријатието.

Претставништво во 1975 год. отворено е и во Скопје, во прво време само со едно вработено лице.

Истата, 1975 год., заедничките деловните простории со скопјани на ул. „Маршал Толбухин“ бр. 25 во Белград се оттуѓуваат за 60.000.000 дин. и битолчани купуваат свои, на ул. „Симо Милошевиќ“ бр. 27 за 75.000.000 дин. Условите сега биле многу поповолни, се располагало со површина од 85 м. кв.

Претставништвото во Белград во кое биле вработени 5 лица, за жал, доживеа потреси и поделби, какви што се случувале и при цепење на заедничките претпријатија, зашто и таму имало две групи, една што го поддржувала битолскиот „Транскоп“, другата, скопското претпријатие. Раководителот Димитар Малџиски му остана верен на скопскиот дел од претпријатието, а битолскиот, на чело со раководител и пет вработени, продолжи да работи како посебно претставништво.

Во 1975 год. отворено е претставништво и во Нови Сад во кого биле вработени две лица. Целата постапка, барање одобренција, локација, вработувања и др., докрај беше ја извел генералниот директор Стојан Чулаковски.

„Транскоп“ – Битола имал претставништва и во Солун и во Минхен.

Во Солун извесно време претставник бил Јани С. Јану, кој ги уживал сите права, но и обврски како и сите вработени во Битола. Кога личниот доход во Битола се наголемувал, му се наголемувал и неговиот. Од први септември 1973 год., според тој принцип, му се зголемил за 2.000 драхми, со што бруто личниот доход му нараснал на 10.000 драхми месечно.

Претставништвото во Минхен малку било поспецифично зашто на времен престој таму патувале вработени од матичната институција. Гледајќи перспектива за поголем успех во оваа западноевропска земја, Работничкиот совет решил истото да се прошири. Извесно време управувал М. Стаменковиќ од претставништвото во Белград, потоа го застапувал „Југо Електро“ од Белград, кое имало деловни врски со „Генерал Комерц“ од Минхен, потем на времен престој доаѓале претставници од Битола, па ги гледаме Димче Јанковски, кој потоа бил заменет од Благој Атанасовски, дотогашен шеф на „РЕ ладилници“ и така со ред.

Работнички стандард

Првата грижа на раководството уште на „АТШ“ – Битола бил обид да се обезбеди топол оброк за секој вработен. Во 1950 год., во тешки и скудни времиња, кога хроничниот недостаток

од прехранбени производи бил актуелен, се успеа да се обезбеди бесплатна храна од сопствената кујна. Уште тогаш, покрај простории за нејзино подготвување, се обезбедила и пристојна трпезарија, која доби и повеќенаменско значење, служела и за деловни и други состаноци.

Кујнава продолжи да работи и понатака, но заради честите поплаки, Работничкиот совет реши да му посвети повеќе внимание, формирајќи и комисија со задача, не само да ја скенира состојбата, да предложи и најсоодветни решенија за подобрување на исхраната. Резултатот, почнувајќи од 31 декември 1972 год., било поевтинување на оброкот, при што партиципацијата на претпријатието изнисувала 4,30 динари, а остатокот, 2,50 динари, го сносел корисникот. За квалитетот и за менито задолжен бил готвачот Ефто, кој менито морал да го обелоденува најмалку една недела претходно.

Со новата систематизација од 1975 год. во работничката менза се вработиле и други лица, кои сега се состоеле од шеф, магационер, главен и помошен готвач. Имало и посебна комисија за надгледување на редот и хигиената, но и за поплаките од корисниците.

Многу важен дел од политиката за подигање на работничкиот стандард било и обезбедување станбен покрив за секој вработен кој го немал решено тој проблем. Синдикалната организација уште во поранешната „АТШ“ му посветувала посебно внимание и, главно, позитивно ги решавала големиот број барања за кредити. На годишната конференција на претпријатието во јануари 1949 год. било реферирано дека во претходната (1948) година сите барања биле позитивно решени, дека поголемиот дел баратели биле снабдени со „добри станови“. Бил формиран и посебен „Фонд за заедничка потрошувачка“ во кој се слевале значителни средства и од кого се кредитирало по пат на конкурс. Имало можност средствата од него да се користат и за ургентни потреби на вработените.

По одобрение на кредитот, меѓу претпријатието и корисникот се потпишувал договор во кој била нагласена висината на позајмицата и времето и условите за нејзино враќање. Во архивската документација има бројни списоци на вакви корисници кои на овој начин го решавале своето станбено прашање. Во 1974 година биле одобрени 32 кредита, чија висина била во зависност од потребите на барателот, а која се движела во распон од 10.000 – 40.000 дин.

Бидејќи се јавиле доста приговори за нетранспаретно доделување и за, исто такво, нетранспаретно оттуѓување станови, на една од седниците Работничкиот совет решил да работи поотворено. Покрај вакви, имало и поинакви незадоволства, меѓу другите, за ненавремена распределба на средствата, распределени не додека траела градежната сезона, но откако таа веќе завршила.

Во претпријатието, покрај „Фондот за заедничка потрошувачка“, почнувајќи од 31 декември 1975 год., профункционирала и спомагателна каса. Вработениот можел да позајми помала сума за ургентна потреба, а рокот на враќањето бил многу пократок од станбениот кредит. За нејзиното користење постоел и посебен правилник, како и посебна комисија која ги одобрувала средствата.

Во 1965 год. општината Ресен на „Транскоп“ – Битола беше му остапила поголем плац покрај Преспанското Езеро во познатото летувалиште Претор, кој бил со површина од 2.113 м кв., на кое тој подигнал првин 4, а после тоа уште толку викендички, во кои за време летните месеци во смени летувале вработените со своите семејства. Извесно време во претпријатието започна да се шири идеја дека кампов претставува материјален товар и дека треба да се оттуѓи, па Работничкиот совет со посебна одлука од 29 јуни 1967 год. сето тоа го отфрлил со образложение дека истиот му е потребен на претпријатието и дека ќе остане и понатака во негова сопственост.

Секоја година во претсезоната кампов се приспособувал за потенцијалните летувалци, се интервенирало градежно, се бојосувале просториите, односно се доведувал во кондиција за неколкумесечен престој. Вакви интервенции, меѓу другите, преземени биле и во 1972 год., кога била употребена и позначителна сума, а таква, во висина од 15.000 дин., била вложена и во 1976 год.

Откако се случи издвојувањето на „Патничкиот сообраќај“ во посебна ООЗТ во 1982 год., 2 викендички му припаднале нему, додека останатите 6 станаа сопственост на ООЗТ „Меѓународен автотранспорт“. Цената за десетдневно летување еден период изнесувала 1.000 динари, што била сосема подносителна сума. Бидејќи интересот за летување бил голем, се планирало во догледно време кампов да се прошири и со нови објекти.

Кога односите со „Погонот во Скопје“ биле деловни и пријателски, дел од објектите ги користеле и скопјани.

„Транскоп“ – Битола се грижел и за здравјето на своите вработени и имал организирано и солидна здравствена служба во самиот круг на претпријатието. Со решение на Работничкиот совет на 5 февруари 1975 год. Се формира одделение по општа медицина и стоматолошко одделение. Било решено, исто така, тоа да фигурира и како деловна единица на ООЗТ „Автотранспорт“ – Битола дури и да се регистрирала во Стопанскиот суд во Битола, а неколкуте вработените се планирало да влезат и во систематизацијата на работните места на претпријатието. Подоцна (1986), а со цел да добие и посоодветни услови за работа, се направиле напори истата да

биде сместена во новоподигнатата барака која била опремена и со најпотребните медицински инструменти.

Во грижата за здравјето спаѓало и бањското и климатското лекување на снеможените или болните вработени. Откако во 1982 год. се формирале неколкуте ООЗТ, ваквите проблеми секоја синдикална организација засебно ги решавала.

Повремено одделни ООЗТ, што бил случај и со „Патничкиот сообраќај“, по разни поводи организирале средби со пензионираниите колеги. Една, подготвена од ООЗТ „Патнички сообраќај“, била и по повод Денот на ослободувањето на Битола, а средбата, како што пренесува известувачот за овој настан, била трогателна, посебно за пензионерите.

Членство во деловни здруженија

Македонските автотранспортни претпријатија рано откриле дека за избегнување меѓусебни проблеми и судири, кои, инаку, биле чести, најголем успех може да се постигне преку авторитативен арбитер, деловно здружение или со посредници од власта или од политиката.

Така се дошло и до идеја за формирање еснафско здружение уште во првите години по ослободувањето. Најголемата заслуга во тоа им припадна на челните луѓе од првите државни автотранспортерски претпријатија, при што скопјанецот Борис Панзов имал и посебна, што било мотив да биде предложен и избран за прв претседател на првото вакво здружение. Заложби имале, се разбира, и други, меѓу нив се вброил и битолчанецот Сотир Наумовски.

По долги договори, преговори, состаноци, преписки, Основачкото собрание на првото вакво здружение се случи на 8 април 1953 год. На него првин биле изгласани најнужните правни акти, без кои не можело нити да се констатира тоа и да се изгласаат управните органи. Највисок орган станало Собранието кое и го изгласало него со име „Здружение за јавен патен сообраќај во Македонија“, влегле и 16 членови паритетно застапени од разните претпријатија, додека Управниот одбор го сочинувале 5 членови.

Задачите што си ги постави тоа уште со првите правни акти, биле: застапување на интересите на членките пред органите на државната управа, посредување и регулирање на меѓусебните односи, стручна помош кога таква е потребна, застапување на членките во спорови пред државната арбитража, соработка со меѓународни организации од областа на сообраќајот, грижи за подигање стручни кадри и сл.

На 13 февруари 1958 покрената била иницијатива и за употреба унифицирана службена облека и обувки за вработените, посебно кои го обавувале меѓуградскиот патнички сообраќај зашто се сметало дека со тоа се подига и културното ниво во оваа дејност.

На 24 јуни 1964 год. Здружениево донело и „Правилник“ („Пословник“), извонредно важен акт за усогласување на возните линии во патничкиот сообраќај за таа година за неколкуте линии што ги експлоатирале – „Гaleb“ – Охрид, „Пролетер“ – Скопје и „Транскоп“ – Битола, обрнувајќи притоа посебно внимание и врз продажбата на билетите, која доведувала и најмногу до конфликтни ситуации, не ретко и до инциденти.

Бидејќи ваквите здруженија понекогаш не биле на ниво на задачите, посебно не во првите години, се вклучувало понекогаш и „Поверенството на градежите“ од првата влада на Федеративна Република Македонија или, нешто подоцна, и „Управата за транспортни претпријатија“ – Скопје, но и Извршниот совет на Н. Р. Македонија.

Примери за тоа има повеќе. На 21 мај 1956 год., по иницијатива на членот на Извршниот советот Трајче Грујоски, одржан бил состанок со претставници од постоечките АТШ од Штип, Прилеп, Охрид, Битола, Кичево, Струмица и Гостивар за разрешување на некои такви проблеми, најмногу за прифаќање и пренос на поштата низ местата во кои поминувале автобусите.

Покрај ова, оформени биле и други слични здруженија. Во 1969 год. се појавило „Деловното здружение на претпријатијата за јавен патен сообраќај и авторемонти „Македонија транспорт“ – Скопје, а претставник од Скопско – битолското претпријатие станал битолчанецот Димитар Димитровски. Активно било до 1974 год., кога бил донесен и „Законот за организација на превозот во патниот сообраќај во СР Македонија“, по што следело и следно, „Македонија Транспорт – Скопје“. Самоуправната спогодба за него била потпишана на 28 јуни истата год. по што била создадена моќна автотранспортна заедница која ќе одигра многу позитивна улога во развојот и регулацијата на друмскиот сообраќај во Македонија. Од заедничките средства преку ова здружение се покренала богата инвестициона програма за подигање 160 автобуски постројки, како и градба на неколку современи автобуски станици во поголемите градови, една, меѓу другите, доби и Битола.

„Македонија транспорт“ наскоро станала „Македонија сообраќај“, која била и поорганизирана и со повеќе членки. Се наметна пореспектабилно и натаму ќе одигра многу поважна улога во разрешување на бројните проблеми од секојдневниот сообраќај.

Во 1976 год. потпишана била „Самоуправна спогодба“ меѓу членките на ова здружение со што уште побрзо и поуспешно се извршувале договорите, се разрешувале и проблемите.

Од името на „Транскоп“ – Битола истата ја потпишал Мирко Гроздановски, раководител на „Патничкиот сообраќај“.

Битолскиот претставник во сите нив играл мошне важна улога, бил и меѓу основачите, бил и активен чинител, бил и доследен за почитување и спроведување на договореното.

Донации

Како едно од моќните стопански претпријатија во Битола, „Транскоп“ – Битола бил во можност често да излегува во пресрет на бројни барања, било тие да се од материјална или од некоја друга природа. Писмените барања од поединци, групи или институции станале вообичаена практика скоро на секоја седница на Работничкиот совет и истите во најголем број и позитивно да бидат разрешувани.

Најлесни и најбрзи одобренија добивале оние што биле во врска со бесплатните патувања со автобус.

Така, на молбата на Општинското собрание од Демир Хисар од први март 1975 год. во врска со учениците од оваа општина кои од селските населби до школите патувале пеш, одговорено било позитивно и презентираниот заклучок бил дека за нив повеќе нема да се наплатуваат билети.

На двајца големи крводарители од Битола, истата година, пак, подарени им биле бесплатни билети за релацијата Битола – Скопје – Истанбул и обратно.

Не само бесплатни билети, одобрувани биле и бесплатни автобуси. Меѓу другите, бесплатен автобус до Штип во 1975 год. отстапен им бил на вработените на Работничкиот универзитет од Битола.

Некои од овие патувања имале и меѓународен карактер. На вработените на „Југобанка“, Филијала Скопје, со која „Транскоп“ -Битола имал многу тесна деловна соработка, одобрен ѝ бил луксузен автобус за посета на Трст.

Бесплатните патувања на спортски и други екипи од Битола скоро и да не можат да се изнабројат.

Едно такво патување добиле и битолските скијачи кои во 1979 год. требало да заминат на натпревар на Попова Шапка. Во 1976 год. одобрено било бесплатно патување до Лерин за 6 лица од Ракометниот клуб „Пелагонија“ итн.

Паричните донации, исто така, биле бројни.

Материјална поткрепа во 1976 год. во висина од 6.000 динари добил Боксерскиот клуб – Битола. По барање на Општинскиот сојуз за физичка култура – „Софка“, а по повод прогласувањето најдобори спортисти на годината, Работничкиот совет на „Транскоп“ одлучил да излие специјално три златници со амблемот на своето претпријатие и истите да му ги отстапи на Сојузот.

Имало и поинакви донации. Со решение на Работничкиот совет во месец февруари 1973 год., на Народниот театар – Битола подарен му бил расходуван, но употреблив автобус. Автобуските седишта, кои дополнително биле вградени, навистина биле наплатени, но радоста на вработените на Театарот со кого можеле да ја прошируваат работната програма била неизмерна. „Транскоп“ – Битола и понатаму им помагал, па во 1974 год. им доделил и неповратни средства во висина од 1.000 динари.



Барање донација од Сојузот на возачи од Битола

Од „Фондот за заедничка потрошувачка“, како и од други извори, често биле одделувани и поприлични средства како помош на хуманитарни и други организации, но и за поединци. Над 30.000 динари му биле одобрени на Основното училиште „Д-р Трифун Пановски“ – Битола при поставувањето на парното греење. Со сума од 300.000 дин. учествувал и во изградбата на патот Битола – грчка граница итн. На лицето Демир Зекиров од ул. „Далматинска“ бр. 63, како еднократна парична помош за лекување на очите на неговата ќерка, платен ѝ бил билет за превозно средство што самата ќе го избере (авион, воз, автобус, железница), а на Андреа Поповски, возач, во 1976 год. подмирено му било бањското лекување итн.

Туристичка агенција „Транскоп“ – Битола

Работничкиот совет на „Транскоп“ – Битола на 12 април 1975 год., поаѓајќи од „Самоуправната спогодба“ и од усвоената нова систематизација на работните места, а во рамките на ООЗТ „Автотранспорт“, реши да отвори туристичка агенција. Целта била сопствените потенцијали, пред сè автобусите, да им ги стави на располагање на заинтересираните странки без посредници, а ученичките и другите патувања да се организират поедноставно и поевтино. Ако се придодаде кон тоа дека и туристичките агенции биле и ретки менувачници и дека таму се вртеле многу девизи, мотивот на луѓето што ја дале иницијатива, бил сосема оправдан.

Откако биле извршени сите подготовки за старт, објавен бил конкурс за шеф на деловницата. Избран бил познат туристички работник, Димитар Балојани, кој веќе имал богато искуство со оваа дејност. Со работа отпочна на први јануари 1976 год. и во прво време бил и единствено вработен. Новата фирма регистрирана е на 19 мај истата година под бр. Фи 197 во Окружниот стопански суд во Битола. Канцелариите, додека не бидат создадени соодветни услови, се наоѓале во дирекцијата на претпријатието, а откако Автобуската станица во Битола проработила, се префрлиле и во еден нејзин дел.

Откако агенцијата се потврди како успешен субјект, раководството на претпријатието пројави амбиција и за проширување на дејноста, па биле вработени уште двајца (Јагода Трпковска и Сузана Гроздановска). Во 1989 год. дислоцирана била во центарот на градот, Безистенот и добила нов шеф, Зоран Илиевски. Преку неа граѓаните се снабдувале со билети, не само за автобусите на „Транскоп“ и за другите транспортери, како за домашните, така и за меѓународните дестинации. Особено интересни во врска со битолското претпријатие биле дестинациите за Софија, Истанбул и Телеборг, како и за новововедената шопинг – линија за Лерин.

Работното време ѝ било, како и кај останатите градски агенции, од 7 – 19 часот. Распадот на „Транскоп“ – Битола означил и нејзин крај.

Работничкиот весник „Транскоп“

Поголемите битолски работни организации доста рано почнале да практикуваат издавање сопствени печатени гласила. Некои имале и локални радио – станици преку кои скоро секој ден во фиксирано време информирале за животот во колективот, посебно за најважните, „работните

успеси што ги постигале вработените. Прилозите ги пополнувале и ги уредувале професионални новинари, некои и на постојана работа во „Битолски весник“, други со работно место во самите претпријатија.

Ваков весник издавал и „Транскоп“ – Битола.

Идејава за основање на ваков весник ја дал директорот на претпријатието, Димитар Димитровски на седницата на Работничкиот совет од 7 мај 1971 год. На стартоот бил именуван за „билтен“, за да го добие на крајот и своето конечно име – „Транскоп“. Задачата требало да му биде, како што ќе истакне Димитровски на седницата, „да се информираат работниците за работите на претпријатието“, најмногу, заради турбуленциите што настанале со скопскиот партнер, а и за новите состојби во колективот.

Конечната одлука за негово издавање донесена била на седницата на Работничкиот совет од 14 септември 1973 год. Навистина сè уште се зборувало за „билтен“, а основна причина за тоа бил судскиот спор за името што течел во Скопје. На истата седница била формирана и редакција, кога за главен и одговорен уредник бил назначен Димче Јанковски, кому требало да му помагаат и директорите на ООЗТ на претпријатието.

За да биде зафатот и правно издржан, „Комитетот на самоуправувачите“ на први декември 1976 год. донел и посебен „Правилник“ во кого таксативно биле набројани задачите и целите, задолженијата на службите како главни информатори, како и одговорностите на уредниците. Се планирало да биде месечник, да биде бесплатен и да го издаваат „Заедничките служби“. Секој работник имал право преку него да ги изнесува своите ставови и забелешки, да биде и критичен кон некои општи појави и кон поединци, но под услов, изнесените ставови да му бидат поткрепени со веродостојни факти. Директорот, кој го претставувал гласилово, немал прво да биде член на редакцијата. Весникот наскоро добил и платен главен и одговорен уредник (Ангеле Целаковски), врз кого паднала и сета тежина за подготовката и издавањето, чиј личен доход доаѓал од ОЗТ „Заеднички служби“.

Првиот број се појави во април 1977 год. и во почетокот излегувал на шест страници и, како и што се планирало, еднаш месечно. Редовноста, меѓутоа, од ред причини, почнала да се нарушува, на крајот да се доживее работниците да го добиваат одвај на два – три месеци, па и поретко.

Покрај теми од секојдневниот живот на претпријатието, дополнети и со фотографии, страниците биле пополнувани и со репортажи за странски земји, совети за здравје и др., што го правело интересен и за поширок круг читатели. Денес, за жал, до него многу тешко е да се стигне,

зашто и никаде не може да се изнајде комплет, според тоа, не може да се даде и комплетна слика и оценка за него.

Спортски живот

Во „Транскоп“ – Битола имало мошне развиен спортски живот кого синдикалната подружница и раководниот тим во континуитет го поддржувале. Негови екипи од разни спортски гранки учествувале на општински, републички и државни натпревари, не ретко, освојувале и високи резултати или добивале награди.

Најпопуларни, како и во сите поголеми битолски претпријатија, биле натпреварите во мал фудбал. Вообичаено било истите да отпочнат во пролетните месеци помеѓу работните единици, потоа, според покажаниот успех, да земат учество и на општинско, републичко, некогаш да отпатуваат и на државни натпревари меѓу транспортерските екипи.

За ваквото спортување владеел голем интерес, особено меѓу помладите работници, па од пријавените учесници можеле да се формираат не една, 3, па и 4 екипи. Во 1984 год., откако една се издвоила како најдобра и се натпреварувала на општинско ниво, стигнала и до битолско полуфинале. Се сретнала со екипата на Секретаријатот за внатрешни работи од која изгубила на пенали. Во 1987 год. друга го освоила првото место во една од групите, со што добила право да продолжи и да се натпреварува.

Планинарењето, исто така, бил омилен рекреативен спорт, кого го практикувале многумина, посебно во неделните и празничните денови.

Во 1986 год. формирана била и кугларска екипа, спорт што почнал да се воведува во Битола. Во 1987 год. за првпат бил организиран и општински натпревар во кој учествувале неколку екипи, меѓу другите и екипата „4 Јули“, која се натпреварувала во Македонската кугларска лига, но зела учество и екипата на „Транскоп“. Првото место со 12 бодови го освои екипата на „Гоце Радосављевиќ“, со што се изборила да се натпреварува следната година во републичката лига, втора станала „Македонија – пат“ со 8 бода, трета била екипата на „Транскоп“.

„Транскоп“ имал и сениорска фудбалска екипа. Го носел името на претпријатието и од фабричка, општинска и регионална, успеала да стане и екипа од републички ранг, која во фудбалската лига на Македонија се искачи на едно од високите места на табелата. Се формирала скоро веднаш по интеграцијата со „Погонот од Скопје“ од Младинската организација, се сметала дека е добра реклама и за претпријатието па била сесрдно потпомагана не само со бес-

платни возила, туку и секоја година за неа се одовојувале и значителни средства. Во 1973 год. помошта изнесувала 10.000 дин., а понекогаш се движела и од 5 до 6.000.000 динари. Се доделувала еднаш годишно врз база на годишен план и отчет од управата на претпријатието по завршувањето на натпреварувачката сезона.

За да може да има рамноправен третман со останатите фудбалски екипи од градот и да може да напредува во рангот во 1975 год. од „Општинската интересна заедница за физичка култура“ – Битола побарала дозвола да го користи фудбалскиот стадион во Битола. Бидејќи одобрението изостанало, натпреварите биле одржувани кога екипата била домаќин во околните, селски игралишта, најмногу во селото Буково.

ФК „Транскоп“ станал фудбалски расадник од кого произлегле многу познати имиња за кои се грабале и познати екипи од Републиката и за кои биле заинтересирани и познати фудбалски стручњаци. Натпреварите со ФК „Пелистер“ станале фудбалски празник во градот, дерби, слично на оние од поголемите градови во државата и во светот.

Отпор против екипава се јавил доста рано, зашто се сметало дека се одлеваат големи средства за забава без која во претпријатието се можело и тој станал посебно гласен во годините кога работите во колективот почнале да одат по надолна линија.

Фудбалерите на „Транскоп“, кои во почетокот играле од задоволство и рекреација, станале полу – професионалци па и професионалци. Премијата во 1977 год. изнесувала 30.000 дин., што било сосема пристојна заработувачка, со што претпријатието ја чинело 120 милиони динари годишно, како што реферирал директорот Чулаковски во една прилика, па станала и предмет на озборувања, шпекулации и гласни негодувања. Попаметно, размислувале многумина во колективот, тие средства да се пренаменат за други потреби, за проширување и одржување на кампот во Претор, отколку толку лесно истите да се расфрлаат. Таквиот фронтален напад, очекувано, влијаел и врз расположението меѓу играчите, се разбира, и врз резултатите. Годишните собранија престанале да се одржуваат, членството во управата спаднале на еден или на двајца најзагреани, сметката на екипата да биде блокирана со долг од 1.200.000 до 2.000.000 динари, па сосема било природно да се постави и прашањето за натамошната иднина на екипата. Во 1984 год. падна и одлука екипата да му се препушти на најзаинтересираниот, ФК „Преспа“, тој да ја прифати и да располага со неа.

Тоа сепак нема да се случи, ФК „Транскоп“ и понатаму ќе ги користи привилегиите што ги давал матичниот спонзор. На 9 октомври 1980 год. Работничкиот совет ја разгледа и ја одобри неговата годишна програма, како и пресметката во износ од 600.000 динари, но наскоро ќе се

случат турбулентните промени во колективот, кои, како и сè во претпријатието, ќе ја засегаат и екипата и тоа за него ќе биде практично и негов крај.

Одбележување голем јубилеј

„Транскоп“ – Битола било единственото битолско стопанско претпријатие што пројави интерес за своите далечни почетоци, кои се обиде и да ги одбележува.

По сугестија на постари работници, кои го минале работниот век во него, иницијативата за првиот ја покренала Работничкиот совет. На седницата од 4 декември 1975 год. било решено да се одбележи 30 – годишнината од основањето и со тоа, не само вработените, а и пошироката битолска и друга јавност, да се запознат за значењето на тој датум. На истата била формирана и комисија чија задача била да изготви програма, да биде и носител на сите збиднувања што ќе произлезат од славјето. За жал, тогашните сознанија говореле дека зачетоците се со основањето на „Подружницата ФАП“ во далечната 1945 год., што е грешно, зашто вистинскиот основач на „Транскоп“ бил „АТШ“ – Битола, кој стартирал на 7.04.1947 год.

Прославата се планирала да се одржи на 15 јануари 1976 год., Денот на возачите и автомеханичарите. Придружните манифестации требало да бидат, меѓу другото, доделување подароци на работници што исполниле работен стаж од најмалку 20 год. во матичната организација, доделување скромни парични средства за пензионерите и, на крајот, одликување на работниците кои имале најдобра реализација и заштеда во работата во претходната, 1975 год.

Според замислата, скромната прослава, повеќе интерна, стана значајна и за градот, не само што била единствена, а и зачеток на редица слични одбележувања.

Јубилејот се одбележа, но не на датумот, како што се планирало, но спроти празникот 11 Октомври во тековната година.

Реферат за развојниот пат на претпријатието на свечената седница на Работничкиот совет поднесе генералниот директор Стојан Чулаковски, кој посебно го истакнал восхитувачкиот и неговиот брз подем, кога од мала работна единица прерасна во современ гигант со 224 модерни товарни возила, 45 современи автобуси со околу 750 седишта и во колектив со светла иднина.

Во таа прилика германската фирма „Мерцедес“ на возачите што поминале неколку стотици илјади километри без генерални поправки на доверените возила им додели златни значки.

Била донесена, исто така, одлука за доделување и спомен – плакети на деловни пријатели и на поединци од земјата и странство со кои претпријатието работело подолго време, кое било и реализирано на одбележувањето.

Истиот ден, членовите на Работничкиот совет и гостите присуствувале и на свеченото пуштање во работа и на новиот транспортер – ладилник, дело на стручњаците од „Транскоп“.

На крајот од седница било испратено и поздравно писмо до претседателот Тито со ветувања дека вработените ќе продолжат по неговиот зацртан пат, со што свеченоста и заврши.

Осамостојување на „Патничкиот сообраќај“

ООЗТ „Патнички сообраќај“

„Патничкиот сообраќај“ во рамките на работната единица и претходно имал одредена самостојност, но почнувајќи од 15 декември 1982 год. таа и посебно била изразена. Натаму двата субјекта од превозот, ООЗТ „Меѓународен автотранспорт“ – Битола и ООЗТ „Патнички сообраќај“, сосема малку нешта ги спојувало, ако не се земе во предвид само истото име и не толку цврстите управни тела.

Истите сосема слободно избирале патишта за развој, воделе посебни битки за опстанок, а и физички станале поделени, „Меѓународниот автотранспорт“ бил сместен во старите простории на „Југотранс“, „Патничкиот сообраќај“ се определил за некогашниот имот на „Битола-транс“, каде се наоѓале и сите помошни служби, вклучувајќи ја и современата „Механичка работилница“. Дирекцијата била надвор од нив, во Автобуската станица, на горниот кат, во три простории. Тие имале и засебни регистрации, ООЗТ „Патнички сообраќај“ во Окружниот стопански суд – Битола бил забележан под бројот Фи бр. 372/82, а другиот, носел посебен број.

Само што станал самостоен субјект, прва задача што си ја поставила управата на „Патничкиот сообраќај“ било разрешувањето на најболното и најбитното прашање, проблемот со личниот доход, кој требало да биде и праведен и стимулативен, да поттикнува и побрз развој. Преку Синдикалната подружница уште во почетокот на 1983 год. била формирана седумчленна комисија со задача да го изработи правилникот, кој наскоро ја започнал и процедурата за одобрување низ телата. Во месец февруари истата година, а откако се дискутирало и на седницата на СКМ и на Собирот на работните луѓе, преку референдум со големо мнозинство истиот бил прифатен и отпочна да ги дава првите резултати. Со посебно внимание таму биле третираните носителите на основната дејност, возачите, кај кои процентот на зголемување на личниот доход бил најевидентен, но и другите служби добиле покачувања, така што значаен дел од вработените биле задоволни. Како најевидентен пример што се посочувал постојано била поредбата со оној вработен во колективот и тој со завршена Педагошка академија, кој бил трипати поголем.

„Патничкиот сообраќај“ добил и значителен број нови и одржувани автобуси со кои успешно продолжил да ја обавува основната дејност. Меѓутоа, за опстанокот во силната конкуренција, колективот требало да има и навремена и правилна долгорочна концепција за обновување и за надополнување на возниот парк, која уште од првиот ден започнала да се реализира, како за градскиот, така и за меѓуградскиот превоз. Поаѓајќи од неа произлегла и нова набавка на пет нови автобуси во почетокот на 1983 год., а наскоро се очекувале уште толку. Во 1984 год. претпријатието располагало со 80 возила, три помалку од претходната година. За меѓуградскиот транспорт имало 24 автобуси, а за градскиот и приградскиот 56. Просечната километража по возило била 7.054 километри за еден месец, што во споредба со претходната година било натфрлување за 16 отсто. Не било никакво изненадување и да се избројат и 360.000 превезени патници месечно во градскиот и приградскиот сообраќај, без притоа да се вклучат и да се пресметаат и оние патници со месечни возни билети.

Наскоро дошле и други, нови, 29 автобуси, од кои само во 1985 год. биле 9, што ќе рече, таа година на располагање имало 85 современи автобуси. Превезени биле 7 милиони патници, од кои 4 милиони во градскиот сообраќај, со вкупно 7.280.000 километри.

Се одржувале востановените локални линии во Битола, но и во државата. Редовно биле сервисирани и тие за Софија и Истанбул, но и за Шведска и Германија. Соработувајќи со повеќе туристички агенции, автобусите со портокалова боја и препознатливото лого можеле да се сретнат и низ други краишта низ Европа.

Во 1985 год. претпријатието имало 280 вработени, во 1987 год. тој број се зголемил на 325, а и висината на личниот доход значително се подобрила.

Во 1985 год. подигната била и новата хала за одржување на возниот парк со 16 канали.

Извршниот совет на Општината Битола повремено се бавел со ова претпријатие, најмногу кога станувал проблем поврзан со градскиот превоз. Еден таков имало и на седницата од 14 мај 1987 год., кога на дневен ред било прашањето за висината на возниот билет и кога било одлучено цената да се зголеми од 70 на 100 динари, но под услов од секој билет 3 динари да се издвојуваат за одржување на градските постојки, другите 2 динара за санации и одржување на патната мрежа.

Набргу доаѓаат и тешки денови, ООЗТ „Меѓународен автотранспорт“ западна во тешка економска криза при што ООЗТ „Патничкиот сообраќај“, иако независен субјект, принуден бил да влече консеквенции. Изгласаните времени мерки го принудиле и тој да учествува во разврската и да помага колку што може со санации.

ПОС „Патнички сообраќај – Транскоп“ – Битола

Целосното осмостојување на „Патничкиот сообраќај“ се случи на 22 декември 1989 год., кога, како засебен стопански субјект бил регистриран во Окружниот стопански суд – Битола под Фи бр. 618/89. Новото име сега било ПОС „Патнички сообраќај – Транскоп“ – Битола, при што со додавката ПОС потенцирано било дека тој и понатака е во општествена сопственост (ПОС – Претпријатие во општествена сопственост).

Основната дејност му била иста, превоз на патници во меѓународниот, меѓуградскиот, градскиот и приградскиот сообраќај. Поаѓајќи од реномето за кое се изборил како солиден автопревозник, раководниот тим и сега се обидел да го одржи на ниво, најмногу со редовно и навремено обновување на возниот парк. Старите и ислужени автобуси скоро секоја година се заменуваат со нови, оние кои биле со подолга километража, но биле во добра кондиција, се репарирале и се обновувале темелно, па и тие готови биле во секој миг да тргнат на пат или веќе го правеле тоа по патиштата.

Меѓу првите нови набавки биле и оние од првите месеци на 1993 год. Прво пристигнале три, за кои била платена сума од 400.000 ДМ, за другите, што требало наскоро да пристигнат, веќе биле обезбедени средства од сопствени извори. Моторите и осовините, како и порано, традиционално, им припаѓале на фирмата „Мерцедес“, а монтирањето требало да биде во ФАС „11 Октомври“ – Скопје.

Слични екипирања се случуваат и во годините што следат.

Особено тешки времиња надоаѓаат по распаѓањето на југословенската заедница, кога се востановуваат и нови граници и нови услови за нивно преминување. Заради нефункционирањето на патниот промет со соседна Србија, две некогашни профитабилни редовни линии за Белград, се редуцирале на една, која, иако носела загуби, се одржувала за да не се изгуби експлоатационото право.

Слична состојбата била и со европските линии, кои и покрај тешкотиите и загубите, упорно се експлоатирале, посебно оние за Шведска, Бугарија, Германија и Турција. Единствената нова линија што била востановена била во 1993 год. за Тирана. Двапати неделно (среда и четврток) автобусот поаѓал од Битола во 11 часот и, исто така, двапати неделно (среда и четврток), во 11 часот од Тирана се враќал за Битола.

Проблеми имало и во одржувањето и на возниот парк поврзани најмногу со набавката на резервни делови, посебно за странските возила.

Тоа бил сигнал, според директорот на претпријатието Зоран Ивановски, за поголем ангажман на државните институции на Македонија за нивно решавање, зашто слични проблеми тангирале и други автопревозници, кои, иако максимално оспособени и опремени, немале работа и нетрпеливо ја очекувале.

ПОС „Патнички сообраќај“ – Битола имал 270 вработени од кои 170 биле возачи и 40 кондуктери. Должноста ја вршеле униформирани и едуцирани за учтиво и одговорно однесување, што оставало пријатен впечаток.

Претпријатието и понатаму ги одржувало линиите во Републиката: Битола – Охрид, Битола – Струга, Битола – Скопје, Битола – Д. Хисар, Битола – Кичево, Битола – Дебар, Битола – Струмица – Скопје – Отешево, Битола – Брајчино.

Иако, заради дивите превозници и таксистите настанале големи проблеми за градскиот превоз, истиот се одржувал редовно а и воспоставените биле линии и со приградските населби до Горно Оризари, Буково, Бистрица, Кравари, Брусничко – Лавчанската населба и Ушици .

Значајна ставка во финансискиот успех имал и фабричкиот превоз. Имал веќе традиција и, иако бил сложен процес, диспечерската служба успешно се справувала со него. Скоро да немало затајување или задоцнување на превозот, макар што се одвивал и дење и ноќе со илјадници вработени. За „РЕК“ – Битола ангажирани биле 25 автобуси, за „Битолатекст“ – 14, а 4 и за „Фабриката за фрижидери“.

Зглобните автобуси, кои биле 7, ја вршеле мамутската работа, од кои 4 биле вклучени во градскиот превоз, 2 за патниците од селата, а еден стоел во депото како нужна резерва.

Претпријатиево имало и добро опремена „Механичка работилница“, која постојано била доградувана и опремувана, имала и два метални хангара за технички преглед и за поправки на возилата.

Во 1990 и 1991 год. воведен бил и современ начин водење книговодствена евиденција, заради што била извршена набавка и на електронски системи (компјутери). Во 1994 год. таков систем бил поставен и во Меѓуградската билетарница, со што продажбата на билети станала многу поефикасна.

„Транскоп“ АД

На пат кон приватизација

Еогласно со „Законот за трансформација на претпријатијата со општествен капитал“ („Службен весник на Р. Македонија“ бр. 38/93) и за „Патничкиот сообраќај – Транскоп“ -Битола АД се случи крупна промена со издавање акции за преобразба во акционерско друштво, кое значело дека вработените што ќе ги откупат ќе станат нови сопственици и ќе го водат претпријатието.

„Агенцијата за трансформација на претпријатијата со општествен капитал“ на Р. Македонија наскоро на претпријатието му издаде документ во кој се обелодени дека „Патничкиот сообраќај – Транскоп“ – Битола 82,41 % е со акционерски капитал, од кој 52,14 %, во вредност од 1.572.300,00 е откупен, а 30,00 % или 900.000 ДЕМ се акции со право на попуст во рок на отплата од две години грејс период и пет години отплата.

На Агенцијата понатака ѝ била издадена потврда за приоритетни акции во износ од 313.545,00 ДЕМ или 10,45% од проценетата вредност на претпријатието. Исто така и на „Фондот за пензиско и инвалидско осигурување“ му била доставена потврда за приоритетните акции во износ од 214.155,00 ДЕМ или 7,14 % од проценетата вредност.

Новоформираното претпријатие, кое сега го носи името „Патнички сообраќај – Транскоп“ – Битола, регистрирано е во Основниот суд – Битола со решение 1332/97 како акционерско друштво, а со бр. 02-331/1 донесен бил и неговиот статут.

Основната главнина на Друштвото изнесувала 3.000.000 ДЕМ (1 ДЕМ 26,2114 ден. според средниот пазарен курс на Народната банка на Македонија) и истата била поделена на 30.000 акции. Нејзината структура била:

- 24.723 обични акции, сопственост на поранешни и актуелни работници на „Транскоп – АД“ – Битола
- 3.135 приоритетни акции што ги поседувала Агенцијата наменети за откуп и
- 2.142 приоритетни акции кои му се пренесоа на ПИО

На Првото собрание на акционерите одржано на 26.04.1997 год. бил избран Управен одбор од 7 члена и Надзорен од 3 члена.

Во Акционерската книга биле запишани 362 акционера со право на откуп на обичните и приоритетните акции, а до конечната преобразба на претпријатието и на неговата целосна приватизација во 2000 год., 41 акционери откупија 1.100 акции од запишаните 9.000. Со тоа настана промена и на капиталот, зашто приоритетните 1.100 акции преминаа во обични, додека 11.035 обични акции беа пренесени во сопственост на Агенцијата на приватизација на 16.07.2001 год. и веќе отпочна процесот на целосна промена на сопственоста на капиталот и се даде можност за откупување на претпријатието.

Акционерско друштво

Трансформација и приватизација

Во 1993 година бил донесен и стапил во сила Законот за трансформација на претпријатијата со општествен капитал, со кој претпријатијата во општествена сопственост требало да извршат целосно сопственичко реструктурирање на сопственички неопределениот општествен капитал во една од капиталските форми на трговски друштва, и тоа: акционерско друштво или друштво со ограничена одговорност, со капитал во приватна сопственост, односно со определен сопственик, во зависност од големината на претпријатието.

Постапката за трансформација на ПОС „Патнички сообраќај – Транскоп“ Битола започнала со објава на оглас од страна на Работничкиот совет на претпријатието во „Службен весник на РМ“ бр.57 од

Стр. 1662 – Бр. 57

СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

26 октомври 1994

Јавен на Република Македонија, доколку имаат да ги најдат побарувачката од претпријатието.

Седиштето на АД „ЖИТО СКОПЈЕ“ – СКОПЈЕ е на ул. „Орце Николов“ бр. 75 во Скопје.

Своите побарувачки бараателите треба да ги постават истапувајќи до претпријатието и до Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал на посебен образец („Службен весник на Република Македонија“ бр. 574) во рок од 60 дена сметано од денот на објавувањето на огласот.

Претседател
на Управниот одбор,
Давидовски Злате

Врз основа на член 33 и 34 од Законот за трансформација на претпријатијата со општествен капитал („Сл. весник на РМ“ бр. 3893), Работничкиот совет на ПОС „Патнички сообраќај – Транскоп“ – Битола, објавува

**ОГЛАС
СО КОЈ СЕ УПАТУВА ЈАВЕН ПОВИК НА ПОРАНЕШНИТЕ СОПСТВЕНИЦИ И НИВНИТЕ ПРАВНИ НАСЛЕДНИЦИ ДА ГИ ПРИЈАВАТ СВОИТЕ ПОБАРУВАЧА ОИ ПРЕТПРИЈАТИЕТО**

ПОС „Патнички сообраќај-Транскоп“ – Битола, објавува дека ја започна постапката за трансформација на претпријатието согласно одредбите на Законот за трансформација на претпријатијата со општествен капитал.

Со повикувањат поранешните сопственици и нивните правни наследници кои се државјани на Република Македонија, доколку имаат, да ги пријават своите побарувачки во рок од 60 дена, сметано од денот на објавувањето на огласот.

Пријавувањето за барањето се прави на образци пропишани од Агенцијата на Р. Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал („Сл. весник на РМ“ бр. 374) кој истовремено се доставува до претпријатието и до Агенцијата.

Седиштето на претпријатието е во Битола, ул. „Железничка“ бр. 66 (Метричка аптека станица)

ПОС „Патнички сообраќај-
Транскоп“ Битола

Врз основа на член 34 од Законот за трансформација на претпријатијата со општествен капитал („Сл. весник на РМ“ бр. 3893) ОП „УГОСТИТЕЛ“ Крива Паланка, објавува

Врз основа на член 33 од Законот за трансформација на претпријатијата со општествен капитал („Сл. весник на РМ“ бр. 3893) „Полог Проект“ АД ги проектираше и средни технички услуги Гостивар објавува

**ОГЛАС
ЗА ЈАВЕН ПОВИК НА ПОРАНЕШНИТЕ СОПСТВЕНИЦИ И НИВНИТЕ ПРАВНИ НАСЛЕДНИЦИ**

1. АД „Полог Проект“ Гостивар ги повикува поранешните сопственици и нивните правни наследници, кои се државјани на РМ, да ги пријават побарувачката од Претпријатието.

2. Седиштето на АД „Полог Проект“ е во Гостивар, улица „Браќа Николов“ бр. 56.

3. Своите побарувачки бараателите треба да ги постават истовремено до АД „Полог Проект“ и до Агенцијата на РМ за трансформација на претпријатието со општествен капитал на посебен образец („Сл. весник на РМ“ бр. 374), во рок од 60 дена сметано од денот на објавувањето на огласот.

АД „Полог Проект“

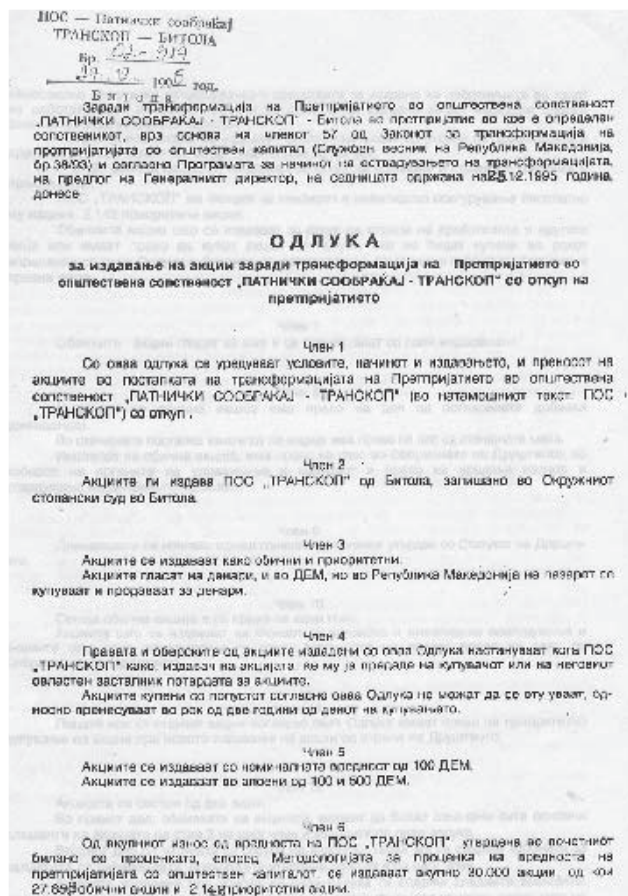
Врз основа на член 33 и 35 од Законот за трансформација на претпријатијата со општествен капитал, ДОО „Градинар Јуниор“ Битола објавува

**ОГЛАС
ЗА ПОВИКУВАЊЕ НА ВЕНТУРАЛНИТЕ ПОРАНЕШНИ СОПСТВЕНИЦИ И НИВНИТЕ ПРАВНИ НАСЛЕДНИЦИ ЗА ПРИЈАВУВАЊЕ НА СВОИТЕ ПОБАРУВАЧА**

Со повикувањат евентуалните поранешни сопственици и нивните правни наследници кои се државјани на Република Македонија, доколку имаат свои побарувачки да ги пријават во рок од 60 (шестесет) дена сметано од денот на објавувањето на огласот.

Побарувачката бараателите да ги достават истовремено до ДОО „Градинар Јуниор“ ул. „Железничка“ бр. 66 Битола, и до Агенцијата за Трансформација на претпријатијата со општествен капитал на РМ на посебен образец пропишан од Агенцијата („Сл. весник на РМ“ бр. 374)

ДОО „Градинар Јуниор“ Битола



Врз основа на добиеното позитивно мислење од Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал по однос на Одлуката за трансформација и Програмата за начинот на остварувањето на трансформацијата на претпријатието, со објава во „Службен весник на РМ“ бр.68 од 20.12.1996 година, ПОС „Патнички сообраќај – Транскоп“ Битола објавил дека Комисијата на Владата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал, на седницата одржана на 05.12.1996 година, донела Одлука за трансформација на претпријатието, со која

меѓу другото се одлучило дека трансформацијата на претпријатието ќе се изврши со откуп на претпријатието од страна на вработените.

Стр. 3432 – Бр. 68 СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА 21 Октомври 1996

3. Ситегнатиот документ да се вклучат истовремено во Акцијата на РМ на образец променет од Акцијата (Сл. весник на РМ бр. 3/94) во редот од 60 нана смислено од редот на објавувањето на огласот: (2141)

ОБЈАВИ

Врз основа на член 17 од Законот за трансформација на претпријатија со општествен капитал, ПОС Патнички сообраќај – Битола

ОБЈАВУВА

Дека Комисијата на Владата на Република Македонија за трансформација на претпријатија со општествен капитал за сепангата одржала на 21.12.1996 година, дошло Одлука за трансформација на претпријатието, согласно Законот за трансформација на претпријатија со општествен капитал.

Трансформацијата на претпријатието ќе се изврши со откуп на претпријатието.

Со содржината на Одлуката сите заинтересирани лица и соработничките лица ќе можат да се запознаат преку доверлив рачки, во додвојните простории на претпријатието, кои се наоѓа на ул. „Железничка“ – 65, во време од 07.00 до 15.00 часот. (2149)

Во врска со НИРО СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА извадок од весник

КРИВИЧЕН ЗАКОНИК

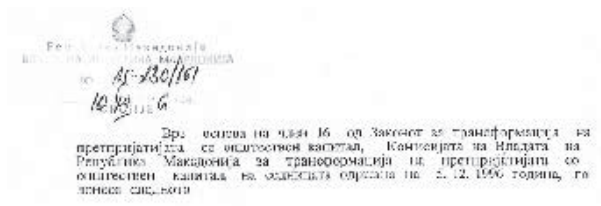
со објавувања и рецитира на новините, од проф. др. Горѓа Шарџовски

Цена: 700,00 денари.

Поручки се прифаќа во НИРО Службен весник на РМ (адреса: Фак 51 или на телефоните 223-204 и 227-460, телефакс 222-267. Жиро сметка 08100-603-1249).

СОДРЖИНА

	Страници
1256. Решенија за распоредување на доволностелни работи	3417
1257. Одлука за распоредување на средства наместо за концентирање во одредени случаи за извршувањето на работни обврски	3419
1258. Одлука за распоредување на средствата наместо за концентирање во одредени случаи за извршавање на работни обврски	3419



Врз основа на член 16 од Законот за трансформација на претпријатија со општествен капитал, Комисијата на Владата на Република Македонија за трансформација на претпријатија со општествен капитал на седницата одржана на 2.12.1996 година, го донесе следното

РЕШЕНИЕ

Со давањето одлучување за трансформација на претпријатието со општествен капитал на „ПОС Патнички сообраќај Транскоп“ – Битола, согласно Одлуката на Владата на Република Македонија за трансформација на претпријатија со општествен капитал бр. 02-4900 од 6.12.1996 година.

Објавувањето

Врз основа на член 25 од Законот за трансформација на претпријатија со општествен капитал и член 26 од Статутот на Акцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатија со општествен капитал, составеним на Одлуката за трансформација на претпријатието бр. 02-4900, Акцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатија со општествен капитал и Претпријатието за општествен капитал со одлучување за трансформација на претпријатието со општествен капитал на „ПОС Патнички сообраќај Транскоп“ – Битола.

Согласно Законот за трансформација на претпријатија со општествен капитал и Статутот на Акцијата, Акцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатија со општествен капитал донесе Одлука за трансформација на „ПОС Патнички сообраќај Транскоп“ – Битола за претпријатието со капиталот на претпријатието.

Со оглед на законството и Механизмот на Акцијата, со одлуката ќе се донесе одлука на Републиката.

ПРАВНА ПОУКА: Правата на Република, Претпријатието има право на доделба доколку оваа Комисијата на Владата на Република Македонија во рок од 3 дена од извршувањето припи.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КОМИСИЈАТА,
 др. Дебар Жуџа



АКЦИОНЕРСКО ДРУШТВО

На седницата од 10.02.1997 година, Работничкиот совет на ПОС „Патнички сообраќај – Транскоп“ Битола донесол одлука за претворање на интерните акции во обични акции, со која сите 15.723 интерни акции кои учествуваа во основната главница на ТРАНСКОП-Битола биле заменети за обични акции.

Од друга страна, за членови за првиот Надзорен одбор биле избрани: проф. д-р Глигор Каневче од Техничкиот факултет во Битола за претседател, дипл. маш. инг Владо Павловски од Здружението за јавен патен сообраќај „Македонија сообраќај“ – Скопје за член и дипл. правник Мирјана Димовска вработена во Друштвото, исто така за член.



На 13.05.1997 година, Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал издала потврда со која потврдила дека структурата на „Патнички сообраќај – Транскоп“ АД Битола 82,41% е акционерски капитал, од кој 52,14% или 1.572.300,00 ДЕМ е веќе откупен капитал, а 30,00% или 900.000,00 ДЕМ се акции со право на попуст со рок на отплата од две години грејс период и пет години отплата. Во истата потврда од Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал, било констатирано и дека на Фондот за пензиско и инвалидско осигурување им била доставена потврда за приоритетни акции во износ од 214.155,00 ДЕМ или 7,14% од проценетата вредност на претпријатието.



ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ „ТРАНСКОП“
Битола

НСК - Битола
ТРАНСКОП - Битола
18.05 1997 год.
В.И.С.Д.А.

Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал ја издава потврдата

ДО

ФОНД ЗА ПЕНЗИСКО И ИНВАЛИДСКО СОПСТВУВАЊЕ
НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА

СКОПЈЕ

ПОТВРДА

1. Со одобрена дека во структурата на капиталот во АД „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ - ТРАНСКОП“ - БИТОЛА 82,44% е акционерски капитал, од што 52,44% или 1.872.300,00 ДЕМ е вокален капитал, а 30,00% или 900.000,00 ДЕМ е издаден во првостепен судет од рок со обвинувања на трети лица и со големата големост.

Во Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал и со издадена лиценца за трансформација акцијата постои од 113.545,00 ДЕМ или 10,48% од проценетата вредност на претпријатието.

Во Фондот за пензиско и инвалидско осигурување на 6 додатоци потврдена за првостепен акцијата постои од 214.155,00 ДЕМ или 21,44% од проценетата вредност.

2. Потврдата се издава за да послужи при уплатувања на првостепен акцијата во судскиот регистар.

Скопје, 18.05.1997 год.

Директор
Игор Верича Хаџи Василиев
Битола

Прочисане на чл. 15 од законот за трансформација на претпријатија и во вистинит капитал и решението за акцијата на издадено во Р. Македонија „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ - ТРАНСКОП“ Битола, а издава следно:

ПОТВРДА

ПОС ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ - ТРАНСКОП Битола потврдува дека од издадена акцијата вредност на остатокот на отпорен капитал за трансформација, издана 15% од капиталот за пензиско и инвалидско осигурување и што во износ од 2.142.140,00 ДЕМ или 21,44% од проценетата вредност на акцијата од 100 ДЕМ или 214.230 ДЕМ.

Скопје, 18.05.1997 год.

Државно Друштво (Друштво на Фондот за општествен капитал) РМ, 51000 Скопје, ул. бр. 410, Тел: (00) 512 734, 512 677, Факс: 265 485

АКЦИОНЕРСКО ДРУШТВО

Врз основа на добиената потврда од Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал, регистрацијата на претпријатието како акционерско друштво „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ АД Битола била извршена и спроведена во судскиот регистар на ден 29.05.1997 година, со Решение Срег.1332/97 од 29.05.1997 година на Основниот суд Битола.

12-03/77 Број на потврда 09.07.1999 Датум на регистрација 12.000 Број на акција

ПОТВРДА ЗА ОБИЧНА АКЦИЈА

Друштво

„Патнички сообраќај-Транскоп“ АД-Битола

Регистрирано во Република Македонија Срег.бр. 430/99;
Седиште: Битола

ОБИЧНИ АКЦИИ СО НОМИНАЛНА ВРЕДНОСТ 120 ДМ

Со ова потврда се издава на _____
име: _____, ул. _____ бр. _____
улица: _____, _____ бр. _____
тел. бр. _____

Согласно Статутот на друштвото и согласно на законите
и другите закони коишто се применуваат во Република Македонија

Привредно друштво со ограничена одговорност
и ограничена капитална основа на законите
и другите закони коишто се применуваат во Република Македонија



Одговорен: _____

12-03/90 Број на потврда 09.07.1999 Датум на регистрација 5.150 Број на акција

ПОТВРДА ЗА ОБИЧНА АКЦИЈА

Друштво

„Патнички сообраќај-Транскоп“ АД – Битола

Регистрирано во Република Македонија Срег.бр. 430/99;
Седиште: Битола

ОБИЧНИ АКЦИИ СО НОМИНАЛНА ВРЕДНОСТ 20 ДМ

Со ова потврда се издава на _____
име: _____, ул. _____ бр. _____
улица: _____, _____ бр. _____
тел. бр. _____

Согласно Статутот на друштвото и согласно на законите
и другите закони коишто се применуваат во Република Македонија

Привредно друштво со ограничена одговорност
и ограничена капитална основа на законите
и другите закони коишто се применуваат во Република Македонија



Одговорен: _____

12-03/78 Број на потврда 09.07.1999 Датум на регистрација 3.000/100 Број на акција

ПОТВРДА ЗА ОБИЧНА АКЦИЈА

Друштво

„Патнички сообраќај-Транскоп“ АД-Битола


Регистрирано во Република Македонија Срег.бр. 430/99;
Седиште: Битола

ОБИЧНИ АКЦИИ СО НОМИНАЛНА ВРЕДНОСТ 30 ДМ

Со ова потврда се издава на _____
име: _____, ул. _____ бр. _____
улица: _____, _____ бр. _____
тел. бр. _____

Согласно Статутот на друштвото и согласно на законите
и другите закони коишто се применуваат во Република Македонија

Привредно друштво со ограничена одговорност
и ограничена капитална основа на законите
и другите закони коишто се применуваат во Република Македонија



Одговорен: _____

12-03/91 Број на потврда 17.07.1999 Датум на регистрација 4700 Број на акција

ПОТВРДА ЗА ОБИЧНА АКЦИЈА

Акционерско друштво

„ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ-ТРАНСКОП“ АД

(Регистрирано во Република Македонија Срег.бр. 618/99)
Седиште ул. „Железничка“ бб Битола

ОБИЧНИ АКЦИИ СО НОМИНАЛНА ВРЕДНОСТ 4700 ДМ

Со ова се потврдува дека

Имаме: _____

адреса: _____, Битола

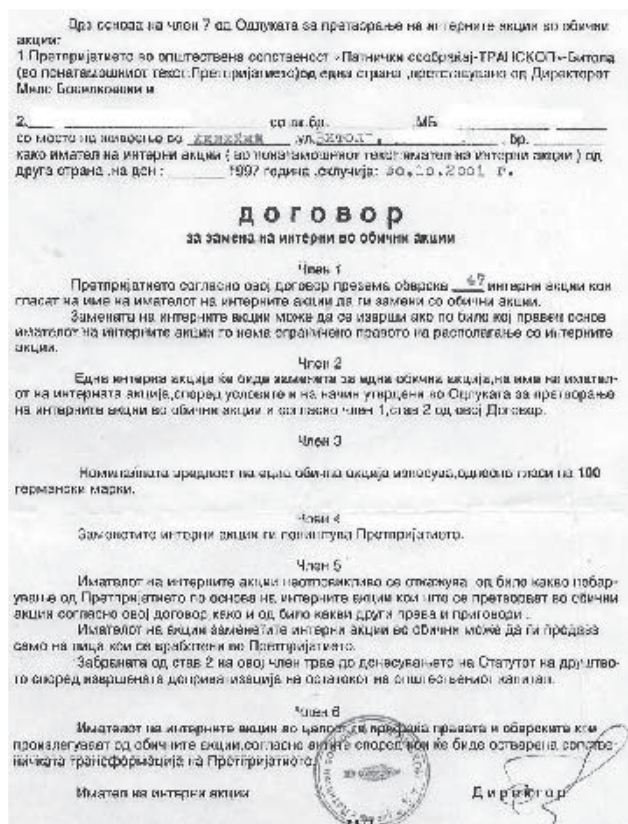
И.М. _____

согласно Статутот на друштвото и согласно на законите
на горе наведените акции во друштвото

Потпис на директор _____



АКЦИОНЕРСКО ДРУШТВО



Во почетокот на 2000 година, 41 акционер откупиле вкупно 1.100 акции, со попуст од запишаните 9.000 акции. Со тоа настанала промена во капиталот, така што 1.100 акции од приоритетни преминале во обични акции.

Голем дел од вработените кои имале акции во Друштвото, истите ги имале доверено на управување на раководството на Друштвото, за време од пет години.

Врз основа на член 292 од Законот за трговските друштва,
ННТГ делувателниците лица, не избјавно во името на акционерите **ПАТНИЧКИ
СООБРАЌАЈ-Т Р А Н С К О П** » А.Д. Битола

и

лицата, во својство на застапници на акционерите:

1. Миле Босилковски
2. Борис Митревски
3. Борис Аглинармаков
4. Петар Митров
5. Миле Талеvски
6. Димитар Ристевски
7. Миле Стојановски

на ден _____ 1997 година пред Основниот суд во Битола, склучил:

ДОГОВОР

за уредување на меѓусебните односи на акционерите кои го доверуваат
управувањето и застапувањето на кои им се доверени управувањето

ЧЛЕН 1

Заради остварување на законските интереси и цели во постојатата на спроведување на принципите на «Патнички сообраќај-ТРАНСКОП» А.Д. Битола и позитивниот општо развој и успешна работа на друштвото, ННТГ ДОЛУ ПОУЧЕНИЦИТЕ ЛИЦА, како издани на имиња на «Патнички сообраќај-ТРАНСКОП» А.Д. Битола им го **ДОВЕРУВАМЕ** врвното на правото на управување од своите акции (во понатамошниот текст : акционери кои го доверуваат управувањето) на:

1. Миле Босилковски
2. Борис Митревски
3. Борис Аглинармаков
4. Петар Митров
5. Миле Талеvски
6. Димитар Ристевски
7. Миле Стојановски

(во понатамошниот текст : застапници на кои им се доверени управувањето).
Правото на управување даваат од став 1 на овој член можат да го остваруваат само на начинот и во согласност со наставата на акционерите кои го доверуваат управувањето.

Член 2

Акционерите кои го доверуваат управувањето, правото на управување од своите акции го доверуваат на застапувањето на кои им се доверени управувањето на време од 5 (пет години).

Член 3

Застапниците на кои им се доверени управувањето, можат обвршати парично спаша во шест месеци да ги извршуваат ги својата работна ангажманите кои им го доверени управувањето.

Член 4

Секој договор може бити откажан док не настани свој договорачко ден од дотогашното вшредо суштествени острба од овој договор.

Член 5

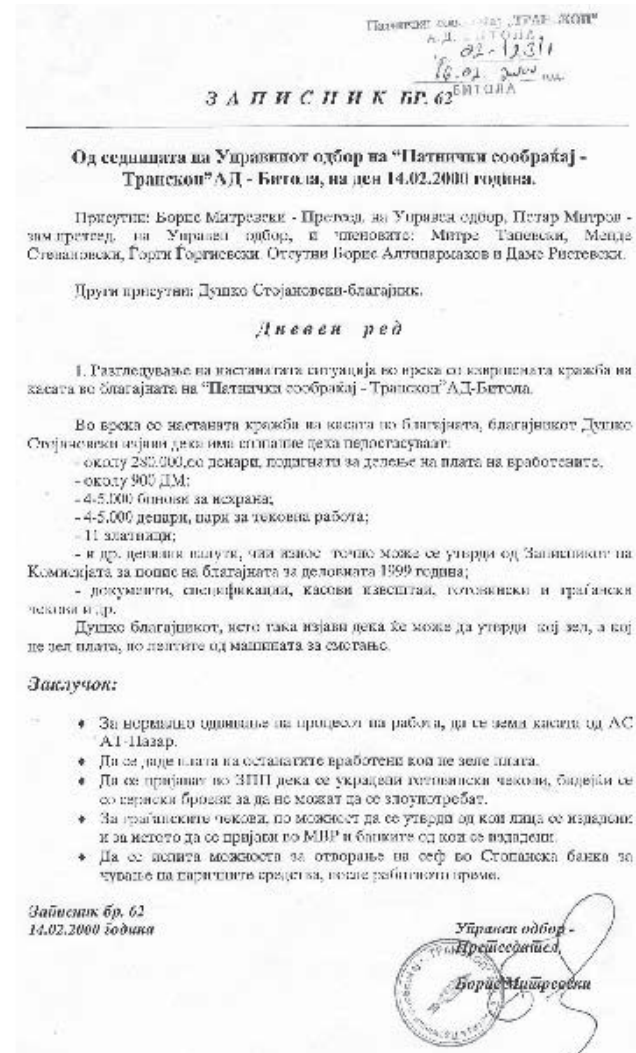
Овој договор се заверува во Основниот суд во Битола.

Член 6

Овој договор е склучен во _____ примерок од кои по еден на акционерот кој го доверува управувањето, на застапувањето на кој му се доверени управувањето и на «Патнички сообраќај-ТРАНСКОП» А.Д. Битола.

Акционери кои го доверуваат управувањето:

Пред објавувањето на продажбата на акциите кои беа во сопственост на Агенцијата за приватизација, во почетокот на 2000 година, под нејасни околности се случила кражба на касата во благајната на Друштвото, за што заседавал и Управниот одбор на Друштвото, при што на седницата од 14.02.2000 година било констатирано дека од касата биле украдени: околку 280.000,00 денари подигнати за делење на плата на вработените, околу 900 германски марки, 4-5.000 бонови за исхрана, 4-5.000 денари за тековна работа, 11 златници, други девизни валути, документи, спецификации, касови извештаи, готовински и граѓански чекови и друго.



Патнички сообраќај „ТРАНКОП“
А.Д. БИТОЛА
Сл. 02-543/1
20.09.2000 г.
БИТОЛА

ДО
УПРАВНИОТ ОДБОР на Друштвото

УПРАВНИОТ ОДБОР на седницата одржана на ден 12.09.2000 година, во врска со прифаќање на Протоколот, Одлуката и Планот за организирање на ПНО, ги донесе следните одлуки:

Одлука бр. 76/2

1. Со прифаќање на Протоколот за организирање и упатување на работниците на привремен принуден одмор, како следи:

Во основа на член 86 од Колективниот договор за вработените на Друштвото и член 61 од Колективниот договор на „Патнички сообраќај Транскоп“ АД - Битола, на ден 12.09.2000 година Управниот одбор донесе:

ПРОГРАМА

За организирање и упатување на работници на привремен принуден одмор

1. Условите и опстојаноста за организирање на привремен принуден одмор во Друштвото се исполвети за Друштвото во целина, а истражи опстојаноста на максимален обем на работниците.

2. Привремен принуден одмор ќе биде организиран во временски период од Октомври 2000 година до месец Април 2001 година.

3. Со привремен принуден одмор ќе бидат спречени секој месец по 40 работници или вкупно на привремен принуден одмор ќе бидат упатени 180 работници, како што следи:

- Октомври 2000 г.	30
- Ноември 2000 г.	30
- Декември 2000 г.	30
- Јануари 2001 г.	30
- Февруари 2001 г.	30
- Март 2001 г.	30
- Април 2001 г.	30

4. Програмата да ја расчлени и да достави и члене во детали. Се проценети организацијата на Друштвото.

5. По престанувањето на условите и можностите за живеењето на привремен принуден одмор, Управниот одбор на Друштвото со своја Одлука ќе утврди дека престанала потребата на максимално организирање и упатување на привремен принуден одмор од работниците.

6. Составен дел на оваа програма е дозволниот период за 2000 и 2001 година, како и Одлуката и Планот за организирање и упатување на привремен принуден одмор на работниците.

Одлука бр. 76/5

1. Со прифаќање Одлуката за организирање и упатување на работниците на привремен принуден одмор, како следи:

Во основа на член 78 од 86 од Колективниот договор за вработените на Друштвото и член 61 од Колективниот договор на „Патнички сообраќај Транскоп“ АД - Битола, на ден 12.09.2000 година Управниот одбор на Друштвото донесе:

ОДЛУКА

За организирање и упатување на работници на привремен принуден одмор

1. Поради поповољните услови за работа - земскиот период, максимален обем на работа и нарушените услови за редовно и квалитетно извршување на услугите во Друштвото, работниците од друштвото во целина по сектору ќе се упатуваат на привремен принуден одмор во повозможниот текот ПНО.

2. При определувањето и упатувањето на работниците на ПНО, мора да се обезбеди техничка сигурност на возниот парк и негово физичко - техничко обезбедување и одржување на објектите и постројките во друштвото и да се обезбеди сигурност на квалитетот во извршувањето на обврските што произлегуваат од извршувањето на дејноста во друштвото.

3. Во основа на оваа Одлука, Генералниот директор на Друштвото ќе направи План за организирање на ПНО во соработка со раководните лица - директори на сектори, за 2000 и 2001 година и Ревизија за годишнини определување на работниците кои се упатуваат на ПНО определувајќи ја должината на ПНО.

4. Работниците кои се вработени на ПНО ќе имаат право на надомест на плата во висина од 80% од основната плата што ја добиваат во претходниот месец по основ на текот на работен труд.

5. Децата се наоѓаат на ПНО, работниците немаат право на регрес за годишен одмор, регрес за нахрана и тропани за превоз.

6. Работниците кои ќе останат работа, односно нема да бидат упатени на ПНО, подкај чрез организирањето на ПНО ќе извршуваат и работи кои не се по список на работните места на кои се распределени.

7. Ако се укаже потреба, работниците упатени на ПНО, должни се да се јават на своите работни места во рок од три дена од приемот на извршувањето.

8. До колку не се јават на работните места во предвидениот рок, по хитен работен ред и дисциплина во друштвото и им престанува работниот однос.

9. Одлученијата на оваа Одлука се доведат во вежбата донесувајќи.

Во меѓувреме, поради тешката економско-финансиска состојба во која што било западнато Друштвото, на вработените не им се исплаќале редовно и навремено платите и не им се плаќале придонесите за пензиско и здравствено осигурување.

Заради привремено надминување на таквите состојби, на ден 12.09.2000 година од страна на Управниот одбор биле донесени Програма, Одлука и План за организирање на привремен принуден одмор, со кои по 30 работници од четирите сектори биле упатувани на привремен принуден одмор во месеците октомври, ноември и декември 2000 година и јануари, февруари и март 2001 година.

Одлука бр. 76/6

1. Се прифаќа Планот по сектори за организирање и утврдување на работниците на привремен принуден одмор, како следи:

Врз основа на член 30, а во врска со член 78, 79 и 81 од Колективниот договор од дејноста сообраќај, член 51 од Колективниот договор на АД и Одлуката на Управниот одбор на „Патнички сообраќај-Транскоп“ АД-Битола од 12.09.2000 година со бр. _____, за ден _____ или поинаку.

ПЛАН**За организирање на привремен принуден одмор**

I. Со овој план, на тој ниво овозможено и максимален обем на работното место на друштвото во период, како и тој што економско-финансиската состојба на друштвото е правно задржувањето и е во критична фаза, а кое нешто трае додека полното време и за кое е расправано на седниците на Управниот одбор на друштвото.

Предлагам, овие работници што не се целосно ангажирани во периодот на работното, како и другите работници како што постои можност за реставрација на работниците, да се упуштаат на привремен принуден одмор.

II. Проектот за кои работници предложено ќе биде упуштаат на ПНО додека што - кадровската служба на друштвото ќе се делативно со постоен План од страна на директорите на секторите по работен одмор, одморници и служби, при што треба да се води сметка за техничката сигурност на возниот парк и неговото одржување, одржувањето и заштитата на металниот имот на друштвото и квалитетно извршување на обврските што произлегуваат од извршувањето на дејноста на друштвото.

III. Работниците кои не се упуштаат на ПНО, по потреба ќе ги претат работите и од работниците упуштаат на ПНО.

IV. Проект на работниците кои се упуштаат на ПНО по месеци и сектори за м. Октомври, Ноември и Декември 2000 година и м. Јануари, февруари и Март 2001 година ќе ги гледа:

1. технички сектор	12 работници
2. сектор за експлоатација	10 "
3. општо-правен сектор	03 "
4. финансиски сектор	05 "

V. Од упуштањето на работниците на привремен принуден одмор се очекуваат и одредени економско-финансиски ефекти кои ќе се постојат до поразлична употреба на работното време, поразлична користење на средствата на работа и смалување на трошоците за режисија.

Финансиските заптани ќе се добие во смалување на вкупните давачки по основ на примената плата, се помалку исплатена плати за овие работници кои се испратуваат на привремен принуден одмор и подготвување на механизми за искорана.

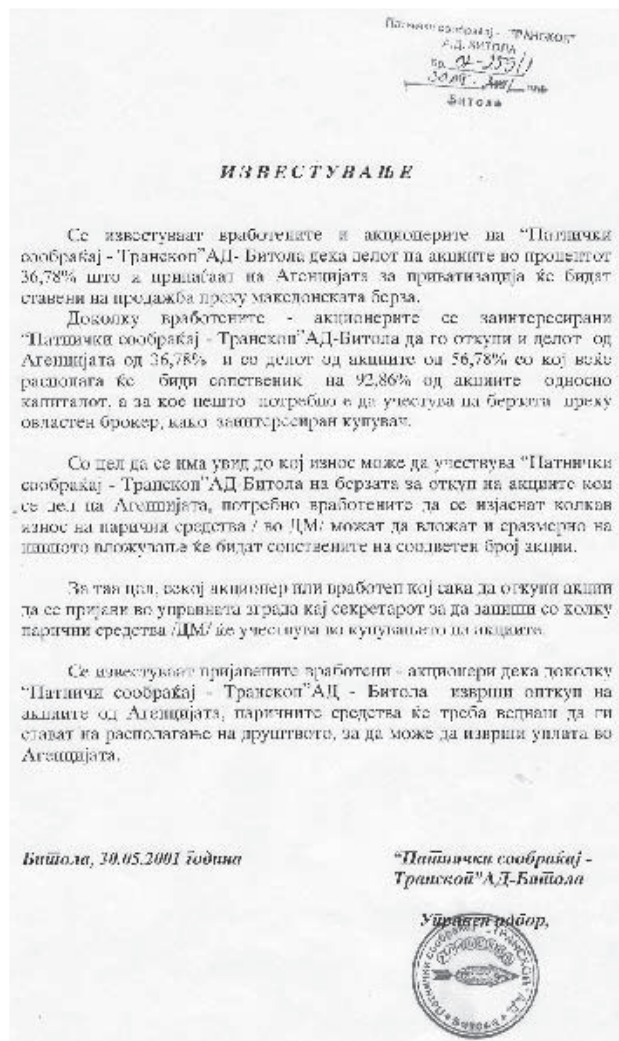
VI. Овој План се воведува за периодот Октомври 2000 - Март 2001 година.

Записник бр. 76
12.09.2000 г.

Управен одбор -
Претседател



Со известување бр. 02-259/1 од 30.05.2001 година, Управниот одбор на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ – АД Битола ги известил вработените и акционерите на Друштвото дека делот на акциите во процент 36,78% во сопственост на Агенцијата за приватизација ќе бидат ставени на продажба на Македонска берза.



Како што било очекувано и најавено, Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал, со објава во „Службен весник на Република Македонија“ бр.67 од 28.08.2001 година, ги понудила своите акции во „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ – АД Битола за продажба на третиот пазар на Македонска берза, и тоа првично без дисконт.

Стр. 410 - бр. 52 СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА 25 август 2001

АГЕНЦИЈА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ЗА ПРИВАТИЗАЦИЈА
АКЦИИ КОИ АГЕНЦИЈАТА ЗА ПРИВАТИЗАЦИЈА
ГИ ПОНУДИ ЗА ПРОДАЖБА НА ТРЕТИОТ ПАЗАР НА МАКЕДОНСКАТА БЕРЗА

Р.Бр.	Акционерско друштво	Место	Вредност на друштвото (ДМ)	Капитал за продажба (ДМ)	Учество на капиталот и промена во вредноста на друштвото	Максимален дисконт
1	Рлошница	Струмица	2.500.000	522.100	36,88%	0,00%
2	Транскоп Патнички сообраќај	Битола	3.000.000	1.103.501	36,78%	0,00%
3	Краварска ферма Рилскиот с. Славеј	Почуле	505.632	71.416	11,79%	50,00%
4	ОХИС	Скопје	92.797.337	40.761.146	43,92%	50,00%
5	Јадран	Неготино	3.397.170	583.500	28,96%	50,00%
6	Стругоско стакло	Струпа	2.139.661	860.100	40,23%	50,00%
7	Уробент	К.Паланика	294.200	73.850	25,09%	50,00%
8	Максимија	Струпа	5.000.000	3.735.350	74,71%	50,00%
9	Графикам	Струпа	534.584	213.132	63,70%	50,00%
10	Цвет	Гевгелица	506.712	227.196	44,84%	50,00%
11	Велгопром	К.Паланика	502.650	156.100	24,28%	60,00%
12	Базрок	Куќиново	1.150.000	120.220	10,46%	70,00%
13	Автоцентар	Скопје	2.227.727	480.000	21,57%	70,00%
14	Тигар	К.Паланика	4.948.000	1.406.667	28,43%	70,00%
15	Брик	Берале	752.481	274.183	36,57%	70,00%
16	Алми	Скопје	224.161	7.591	3,39%	70,00%
17	Видини	Кратово	6.450.024	2.270.148	35,20%	70,00%

Акциите ќе бидат понудени на берзата најмалку 7 дена по нејзината објава.

Агенцијата на Република Македонија за приватизација има склучено договори за брокерско посредничка работа со сите брокерско-посреднички друштва кои се овластени учесници на Македонската берза.

Повоќе информации во врска со приватизацијата можат да се најдат на следниот Интернет адрес:
<http://www.priv.org.mk>

По неуспешната прва продажба, на која не се јавил ниту еден заинтересиран понудувач, односно купувач, Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал со нова објава во „Службен весник на Република Македонија“ бр.78 од 27.09.2001 година, повторно ги понудила за продажба своите 11.035 обични акции кои сочинуваат 36,78% од главнината на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ – АД Битола, овој пат со дисконт од 70%.

АГЕНЦИЈА НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА ЗА ПРИВАТИЗАЦИЈА
АКЦИИ КОИ АГЕНЦИЈАТА ЗА ПРИВАТИЗАЦИЈА
ГИ НУДИ ЗА ПРОДАЖБА НА ТРЕТНОТ ПАЗАР НА МАКЕДОНСКАТА БЕРЗА

Р.Бр.	Акционерско друштво	Место	Времетраење на друштвото (ДЕМ)	Квотален дел на продажбата (ДЕМ)	Учество на капиталот на продажбата во вкупната вредност на друштвото	Максимален дисконт
1	11 Октомври-Еуроинвест	Прилеп	2.530.000	853.282	34,0 %	0,00%
2	11 Октомври-Еуроинвест	Прилеп	4.300.000	115.380	2,98 %	0,00%
3	Билјана Басара	Прилеп	2.767.669	1.995.128	72,08 %	0,00%
4	Еуроинвест	Прилеп	1.000.000	7.797	0,78 %	0,00%
5	Катон Предишнд	К. Паланка	4.153.900	4.153.054	100,00 %	0,00%
6	ОКТА	Скопје	24.158.000	4.159.420	17,22 %	0,00% ⁹⁾
7	Стокипромет	Скопје	2.330.000	1.023.000	43,90 %	0,00%
8	Пола Битова	Гевгелица	752.642	304.172	40,41 %	0,00%
9	Вардар с. брвешница	Гетово	523.669	193.380	37,00 %	0,00%
10	Вера Тирец	Македонска Каменица	299.000	183.473	61,36 %	0,00%
11	Металуршки гранитни Железари	Демир Хисар	2.083.500	1.225.100	58,80 %	30,00%
12	Еленица	Струмица	2.530.000	922.300	36,45 %	30,00%
13	Илинден	Кршчево	2.130.000	1.690.768	79,38 %	30,00%
14	Искрава	Радовиш	739.075	472.122	63,88 %	30,00%
15	Југоспрем	Скопје	2.830.000	654.420	23,12 %	30,00%
16	Варсон Конфекција	К. Паланка	1.192.900	955.082	80,10 %	30,00%
18	Макпромет	Штип	7.258.502	1.321.282	18,20 %	30,00%
19	Одигрумент	Одигру	13.904.152	1.145.072	8,23 %	30,00%
20	Поленица	Гевгелица	849.000	579.948	68,31 %	30,00%
21	РК Тириници	Скопје	193.201.775	54.433.310	28,14 %	30,00%
22	Тоскана	Скопје	3.495.426	302.077	8,64 %	30,00%
23	Трешница Македонија	Струмица	2.705.564	666.650	24,64 %	30,00%
24	ЖАС	Скопје	6.881.565	3.073.468	44,66 %	30,00%
25	Ветон	Штип	2.481.481	963.883	38,84 %	30,00%
26	Македонски фотопер	Скопје	4.058.436	1.473.283	36,32 %	30,00%
27	МЗТ Енержиско Инвест	Скопје	2.112.401	1.297.217	61,41 %	30,00%
28	Тиквеш Експрес	Кавдарци	765.111	330.338	43,04 %	30,00%
29	Нова трговца	Штип	4.025.050	1.759.282	43,71 %	70,00%
30	Провиса	Куманово	1.185.760	177.276	14,95 %	70,00%
31	Транскоп-Патнички сообраќај	Битола	3.000.000	1.133.501	37,78 %	70,00%
32	Трунски клубовит	Прилеп	70.925.553	18.078.500	25,63 %	70,00%
33	Жито Прилеп	Прилеп	5.875.261	590.883	10,04 %	80,00%
34	Житово	Куманово	5.000.000	1.312.900	26,26 %	80,00%
35	Карадизан	Скопје	17.384.835	2.421.000	13,93 %	80,00%
36	Култура	Кавдарци	154.575	10.500	6,80 %	80,00%
37	Македонска	Неготино	1.375.400	554.000	40,29 %	80,00%
38	Плам Бил	Битола	1.444.833	3.449.000	239,45 %	80,00%
39	Пелет	Куманово	2.700.000	154.958	5,74 %	80,00%
40	Хадриш	Крупашица	295.548	173.700	58,77 %	90,00%
41	РК Тешетлици	Скопје	118.455.129	56.751.910	47,91 %	90,00%
42	Сивина-Деловит	Гевгелица	2.920.500	2.382.200	81,57 %	90,00%

Акциите ќе бидат понудени на берзата најмалку 7 дена по изготвувањето.
Детални информации за прваа се приватизацијата можат да се најдат на следниот Интернет адреса:
<http://www.dzso.org.mk>

На 16 и 18 октомври 2001 година, преку Македонска берза, 11.035 обични акции од Агенцијата на Република Македонија за трансформација на претпријатијата со општествен капитал биле откупени од страна на правниот субјект „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола.

Патнички сообраќај: ТРАНСКОП
А.Д. БИТОЛА
БР. 32-18871
Дел од општ. капитал
БИТОЛА

ПОТВРДА ЗА АКЦИИ

Друштво издавач

„ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ - ТРАНСКОП“ АД - БИТОЛА
Организациска бр. 32-18871

Број на акции: 11035


Вид на акции: *Обични*

Номинална вредност на една акција: 100 ДМ

Со ова се потврдува дека ДООЕЛ ОРОССИМО, со адреса на ул. Буг. Север и југ 56, со матичен бр. 4705467 е сопственик на горенаведените акции на Друштвото.

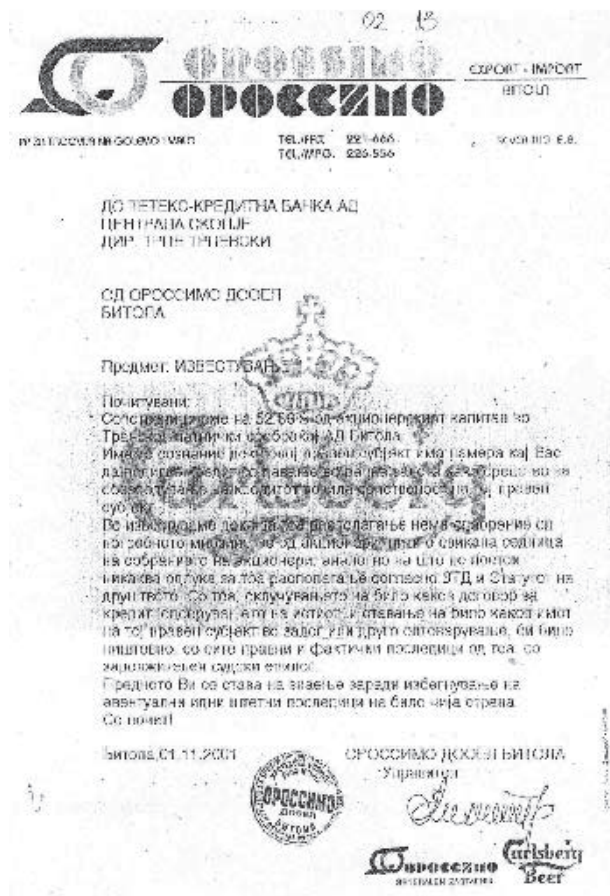
Повердата се издава врз основа на Потврда за купување и проодавање на акции од Брокерската куќа "Ишест брокер" Скопје од 16.10.01 и Брокерската куќа "Гугуричброкер" АД Скопје од 18.10.01.

Битола, 21.10.2001 година
Неско и валути на денот

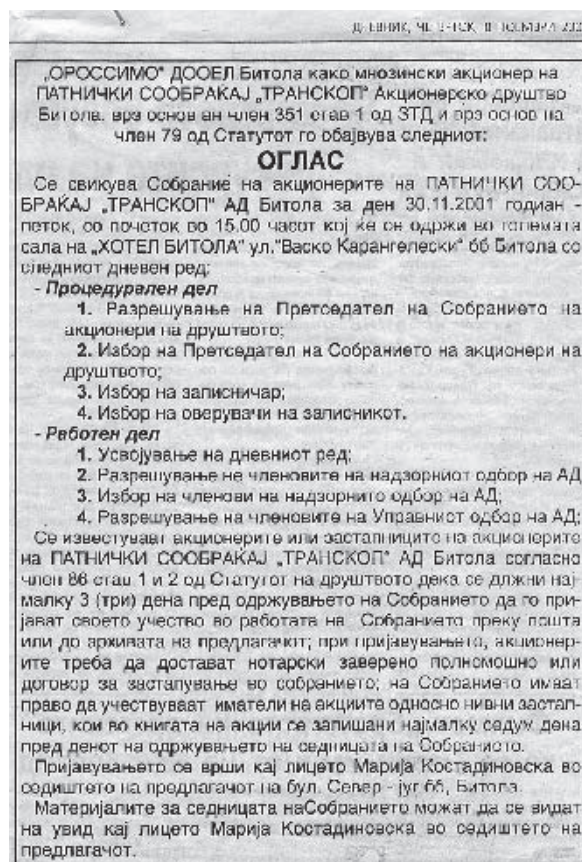

Потпишан од: *[Signature]*

На 30.10.2001 година, преку Македонска берза, од страна на „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола биле купени уште 4.823 акции од акционери во Друштвото, со што вкупниот број на акции на „ОРОССИМО“ во „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ – А.Д. Битола достигнал 15.793 или 52,64% од вкупниот број на акции и со тоа „ОРОССИМО“ всушност го презел мнозинскиот пакет на акции и станал мнозински акционер во Друштвото.

Веднаш штом се стекна со мнозинскиот пакет на акции, „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола најпрво се обратил со писмен допис до „Тетекс кредитна банка“, со цел да ја спречи намерата на тогашното раководство на Друштвото да земе кредит и да го задолжи Друштвото без согласност од мнозинскиот акционер.



Како мнозински акционер, „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола свикал Собрание на акционери за 30.11.2001 година, со предлог точки на дневниот ред за разрешување и избор на претседател на Собранието, разрешување и избор на членови на Надзорниот одбор и разрешување и избор на членови на Управниот одбор на Друштвото. Огласот за свикнување на Собранието бил објавен во дневниот весник „Дневник“ на 08.11.2001 година и во него покрај предложениот дневен ред, биле наведени и информации за начинот на пријавување за учество на Собранието (најмалку три дена пред одржувањето на Собранието), со напомена дека право да учествуваат на Собранието имаат иматели на акции, односно нивни застапници, кои во книгата на акции се запишани најмалку седум дена пред денот на одржувањето на седницата на Собранието.





ДО УПРАВНИОТ ОДБОР НА
ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП АД
БИТОЛА

ИЗВЕСТУВАЊЕ

Од ОРОССИМО ДООЕЛ Битола

Во известувањето дека дилунаведените лица кои обичните акции ги поседуваат како акционери во Патнички сообраќај – ТРАНСКОП АД Битола, а Ви ги имаа доверено Вам на управување со договор на можностите односно на акционерите кои ги доверуваат управувањето и застапувањето на кои им се доверува управувањето, како и со полномошната, изјави и други правни дела ГИ ПРОДАДОА преку Македонската берза на акции на правниот субјект – ОРОССИМО ДООЕЛ Битола.

Известувајќи Ве за предното, воедно Ви ставаме на знаење дека со тоа, договорот за управување кој го имаат заклучно со Вас, сите полномошна кои Ви ги имаа нападено, како и било кои други правни дела постигнати со Вас, а заради управување со нивните акции, повеќе не произведуваат правно дејство сметано од моментот на продажбата на акциите на Македонската берза од нивна страна, во кој чин јасно ја изразува нивната волја за тоа, а поттикнати од крајното непочитување и повредување на суштествените одредби од тие договори, како и недолмајинското управување со другитеот спротивно на нивните акционерски интереси, доведувајќи го во катастрофална положба како некогаш досега.

Со самата продажба на обичните акции на дилунаведените лица треба да имавате промена во Акционерската книга на Патнички сообраќај – ТРАНСКОП АД Битола, односно истите да се бришат како иматели на акции од Акционерската книга.

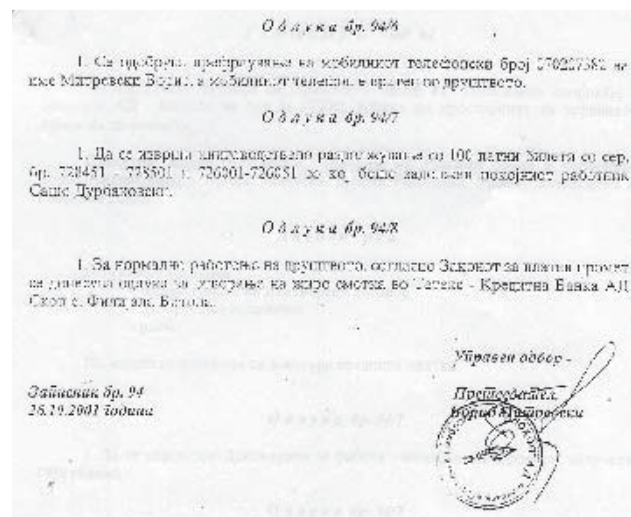
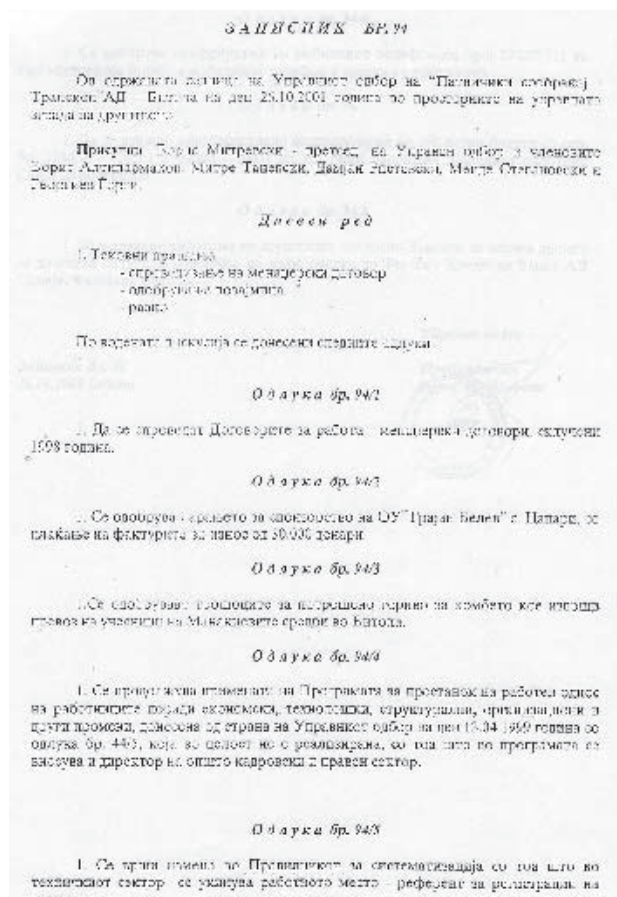
Акционер Име и презиме	Број на акции
1. СРКУПОВСКИ БЛАГОЈ	38
2. ТАЛЕВСКИ ПЕЦО	47
3. ПАСКОВСКИ ПЕЦЕ	35
4. ТАЛЕВСКИ ТОДЕ	52
5. ЈОШЕВСКИ ДРАГАН	57

108. ЈОСИФОВСКИ САШО	8
107. ПАИЧЕВСКИ МЕТОДИЈА	40
108. МАЦЕВСКИ ТОМЕ	8
109. МУЗОВСКИ ЖИВКО	34
170. БОГДАЈОВСКИ ПАИДЕЛИЈА	40
171. СТОЈКОВСКА ВЕРИЦА	32
172. ВЕЛЈАНОВСКА ПЕНА	57
173. ПЕЈЧИНОВСКИ ВИЈДЕ	35
174. КОСТОВСКИ ЗДРАВКО	39
175. НАЈДОВСКИ ЈОНЧЕ	51
176. КАРУШЕВА МЕНКА	40
177. ЧУКЛЕВСКИ БЛАГОЈНЕ	40
178. ВЕЛЈАНОВСКА МИРЈАНА	20
179. АХМЕДОВ БСХУЛ	46
180. САДАНОВСКА НАДА	84
181. ПЕТРОВСКИ ТОНИ	51
182. ДИМОВСКА ЖИВКА	34
183. ПАУМОВСКИ СТЕВО	36
184. МУРГОВСКА ЛИЉЈАНА	31
185. ЦАМБАЗОВ ВЕЛЈКО	35
186. МАРУШИ ПЕТРУЛИ	31
187. ГИСТЕВСКИ ЦВЕТАН	49
188. ГРУЕВСКИ ЗРАТКО	34
189. ЈОНЧЕВСКИ ВИДАН	49
190. ГИНСОВСКИ МАРЈАН	39
191. ЈОШИНСКИ БОНЕ	50
192. ЧКИЦЕВСКИ ТРЕНДАФИЛ	51
193. ФИДАН ДАМЧЕВСКИ	47
194. СОРАН ИВАНСКИ	33
195. МАЛЕ БОСИЛКОВСКИ	71
196. ПЕНА ЦВЕТАЈОВСКА	29
197. ЦВЕТАН ДИЛЕВСКИ	35
198. КИРО ТАЛЕВСКИ	38
199. ЛИДИЈА БУГЕВА	39
200. КРИСТЕ ТРАЈКОВСКИ	50
201. ДИМЧЕ КИСТЕВСКИ	57
ВКУПНО АКЦИИ	8965

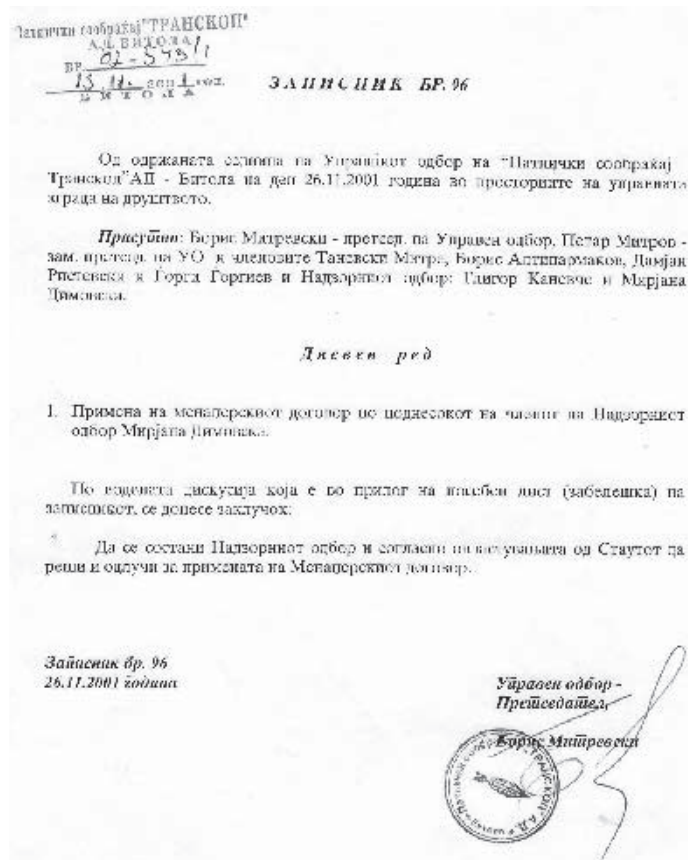
ОРОССИМО ДООЕЛ БИТОЛА

Мнозинскиот акционер „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола до Управниот одбор на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ – А.Д. Битола доставил писмено известување под бр. 04-005 од 22.11.2001 година, со кое го известил Управниот одбор на Друштвото дека вкупно 201 акционер со вкупно 8965 акции му ги продале своите акции преку Македонска берза и дека следствено на тоа договорот на членовите на Управниот одбор за управување со нивните акции и сите полномошна за таа цел повеќе не произведувале правно дејство.

Одлуката за примена на менаџерските договори од 1998 година била донесена на седницата на Управниот одбор на Друштвото одржана на 26.10.2001 година, откако станало јасно дека мнозинскиот пакет на акции во Друштвото ќе биде откупен, а со тоа и управувањето со Друштвото ќе биде преземено од „ОРОСИМО“ ДООЕЛ – Битола.



Во врска со одлуката за примена на менаџерските договори од 1998 година, а по доставеното писменото известување од членот на Надзорниот одбор Мирјана Димовска, Управниот одбор на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. -Битола се состанал и одржал седница на 26.11.2001 година, со единствена точка на дневниот ред „Примена на менаџерските договори, со писмо од член на НО“. На посебен лист (забелешка) од дискусијата по оваа точка било забележано дека некои од членовите на Управниот одбор се изјасниле дека воопшто не знаеле за постоењето на менаџерските договори, дека истите не се применувале и воопшто не се исплаќало по нив, како и дека одлуката да се применат менаџерските договори веднаш наназад за 3-4 години ќе предизвика големо оштетување на сметката на Друштвото. Притоа, било констатирано дека придонесите за пензиско осигурување не биле платени по менаџерските договори и се донесол заклучок да се состане Надзорниот одбор и да одлучи согласно Статутот на Друштвото. Спорните менаџерски договори подоцна биле основ за најголемиот дел од членовите на дотогашниот менаџмент да го тужат Друштвото и да наплатат од Друштвото големи износи, со што дополнително ја влошиле и онака лошата финансиска состојба.



По преземањето на управувачкиот пакет акции од страна на „ОРОССИМО„ ДООЕЛ – Битола на 30.10.2001 година, состојбите во Друштвото уште повеќе се драматизирале, бидејќи дотогашното раководство не можело да се помири со фактот дека некој друг, а не некој од нив ќе стане доминантен сопственик на Друштвото.

Така, иако трансакцијата од 30.10.2001 година преку Македонска берза, со која „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола станал доминантен сопственик на Друштвото, била целосно реализирана и парите за акциите им биле платени на акционерите кои ги продале, сепак тогашниот извршен директор на Друштвото одбивал во книгата на акции да ја спроведе и да ја запише таквата трансакција.

Друштвото, застапувано од тогашниот извршен директор, пред Основниот суд во Битола завело спор за поништување на трансакцијата на Македонска берза од 30.10.2001 година, а претходно поднесло и предлог за издавање на временна мерка со која се барало да му се забрани на мнозинскиот акционер „ОРОССИМО ДООЕЛ“ – Битола да презема какви било дејствија во смисла на попречување на работата на дотогашното раководство во нивната работа, како и да се утврди дека акционерското собрание закажано за 30.11.2001 година е свикано на нелегитимен начин и од нелегитимни органи, па следствено на тоа, евентуалните одлуки кои би биле донесени на истото да не произведуваат правно дејство.

Предлогот за издавање на временна мерка бил одбиен како неоснован со Решение ВПП. бр.209/01 од 28.11.2001 година на Основниот суд во Битола, жалбата на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола против наведеното решение била отфрлена како недозволена со Решение ВПП.бр.209/01 од 28.11.2001 година на истоимениот суд, кое потоа било потврдено со Решение Ссж.бр.92/2002 од 21.02.2002 година на Апелациониот суд во Битола.

Во меѓувреме, по поднесеното барање од Брокерската куќа „Макос–Инвестброкер“ АД – Скопје за заштита на акционерските права на „ОРОССИМО“ ДООЕЛ“ – Битола во врска со извршената трансакција преку Македонска берза на 30.10.2001 година, Комисијата за хартии од вредност на својата седница одржана на 21.11.2001 година донесла Решение бр. 08-996/4 од 21.11.2001 година, со кое ги задолжила извршниот директор и одговорното лице за водење на книгата на акции на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. -Битола веднаш да извршат запишување во книгата на акции на трансакцијата реализирана на 30.10.2001 година преку Македонска берза и да издадат акции или потврда за акции на новиот сопственик.

Во периодот од 22 ноември до 4 декември 2001 година, од страна на „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола биле купени уште вкупно 4.207 акции од акционерите на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ –

ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола, со што „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола стана сопственик на вкупно 20.000 акции или 66,67% (над 2/3) од вкупниот број на акции во Друштвото. Ваквата промена на состојбата во акционерската книга, била верификувана и од страна на Друштвото за ревизија „ДИМИТРОВ РЕВИЗИЈА“ ДООЕЛ – Скопје, во Извештајот за веродостојноста на Акционерската книга на „ТРАНСКОП“ А.Д.- Битола од 04.12.2001 година.

Број основа на член 163 став 4 од Законот за хартии од вредност („Службен весник на РМ“ бр 63/2000, 103/2000 и 54/2001). Комисијата за хартии од вредност на својата седницата одржана на 21-11-2001 година, го донесе следното:

РЕШЕНИЕ

1. Се задолжува извршниот директор и одговорното лице за поднеса на книгата на акции на „Транскоп-Патнички сообраќај“ АД Битола, согласно на извршен запитување во книгата на акции на третираната брш МИМИ30100125792 реализирани на 30-10-2001 година на „Македонската берза за долготрочни хартии од вредност“ АД Скопје.

2. Извршниот директор и одговорното лице за поднеса на книгата на акции на Друштвото, должни се да издадат акцијни книготари за акциите на името сопственик „ОРОССИМО“ ДООЕЛ Битола.

3. Се задолжува извршниот директор и одговорното лице за поднеса на книгата на акции на Друштвото, да ја извршат Комисијата за хартии од вредност во рок од 3 дена по поставувањето на ова решение.

4. Ова Решение влегува во сила од денот на неговото донесување.

Образложение

По Комисијата за хартии од вредност донесена е бирата на 08-11-2001 година од Брокерската куќа „Макс-ИнвестБрокер“ АД Скопје за изданието на акционерските брши на „ОРОССИМО“ ДООЕЛ Битола кој се јавува како купувач на акции од трансакцијата брш МИМИ30100125792 реализирани на 30-10-2001 година на „Македонската берза за долготрочни хартии од вредност“ АД Скопје.

Бирачето на „Макс-ИнвестБрокер“ АД Скопје се однесува на извршен запитување во книгата на акции и поставување на поднеса на акциите на името сопственик „ОРОССИМО“ ДООЕЛ Битола од страна на извршниот директор и одговорното лице за поднеса на книгата на акции на „Транскоп-Патнички сообраќај“ АД Битола.

Комисијата за хартии од вредност на својата седница одржана на 21-11-2001 година го разгледа бирачето на „Макс-ИнвестБрокер“ АД Скопје и спрв основа на приложената документација, утврди дека трансакцијата со акциите на „Транскоп-Патнички сообраќај“ АД Битола брш МИМИ30100125792 реализирани на 30-10-2001 година на „Македонската берза за долготрочни хартии од вредност“ АД Скопје е во согласност со законските прописи и состојателни бирачески предлози, а во рамките на извршувањето на трансакцијата уредно и целосно се изготвила припадните документи од страна на сите учесници во тргувањето.

Изнесените аргументи од страна на „Транскоп-Патнички сообраќај“ АД Битола заради кои не е извршено запитување на промените на акции на Друштвото е договорот за утврдување на одностите на акционерите кои го доверуваат управувањето и претставничките на кои им се доверува управувањето и продажбата на акциите надвор од „Македонската Берза“ АД Скопје. Комисијата утврди дека во договорот за утврдување на одностите на акционерите не се влезени никакви ограничувања во можноста за продавање на акциите на акционерите, а во член 4 од Договорот е наведено дека секоја од страните може да отстапи без откачен рок.

Истовремено, во рамките на горенаведената трансакција сите плаќања кои се резултат на трансакцијата се реализирани, односно купувачот „ОРОССИМО“ ДООЕЛ Битола на 05-11-2001 година има уплатено 5.708.568,00 денари на сметката на Брокерската куќа која се води во „Инвест Банка“ АД Скопје, а полномошникот Крстевски Саша од Редан кој во име на акционерите ги има продадено акциите, ги има доизглато парите со денарски налог за исплата (во готово) од Брокерската Куќа на 07-11-2001 година.

Имајќи го во предвид горенаведеното, Комисијата за хартии од вредност одлучи како во диспозитивот.

ПОУКА: Против ова Решение може да се поднесе жалба до Владата на Република Македонија во рок од 15 дена по приемот на истото.
Жалбата не го одлага извршувањето на ова решение.

Број 08-996/4
Скопје, 21-11-2001 година

Комисија за хартии од вредност
Претседател
Игор Талеvски



Доставено и до:
- „ОРОССИМО“ дооел Битола
- „Макс-ИнвестБрокер“ АД Скопје и
- Централен депозитар за хартии од вредност АД Скопје

ВМ Н.бр. 229/01

ОСНОВНИОТ СУД ВО БИТОЛА, со судијата Сова Чануровска како претседател на совет, постапувајќи по правната работа на предлагачот Патнички сообраќај "ТРАНСКОП" АД БИТОЛА, против противникот "ОРОСИНО" ДООЕЛ Битола, донесувајќи по поднесената жалба на предлагачот против равенското ВМ, бр. 229/01 од 28.11.2001 година на Основниот суд во Битола, на ден 18.12.2001 година кон расправа го донесе следното:

Р Е Ш Е Н И Е

Жалбата поднесана од предлагачот Патнички сообраќај "ТРАНСКОП" АД БИТОЛА преку адвокат Милка Николовска од Битола изјавена против равенското ВМ бр. 229/01 од 28. 11. 2001 год. на Основниот суд во Битола СЕ ОТФОРМА КАКО НЕДЕЈВИДНА.

О б р а з л о ж е н и е

Постапувајќи по предлогот за казнавање на временна мерка поднесен од предлагачот АД Патнички сообраќај "ТРАНСКОП" Битола, да се избриши на противникот на предлагачот "ОРОСИНО" ДООЕЛ Битола да преземаат било какви активности во врска со погрчување на позитивните органи на предлагачот во врска со работата, се до правствено задржување на спорот за поопштување на трансакцијата на Колективната берза вклучена на 30.10.2001 година, кој предлагачот ќе го введи во рок од 30 дена од правственоста на решението и да се утврди дека акционерското Собрание вклучено на 30.11.2001 година во спикето на колективни начини и од неопределени органи не извекстуваат одлучи под бр. 229/01 од 28.11.2001 година го однесоа како неопределено.

Недоволната страна во случајот предлагачот поднесе жалба против равенското на овој суд ВМ. бр. 229/01 од 28.11.2001 година, и предлата изгореневеденото решение на се утврди поради суштествна повреда на одредбите од ЗМП и потребна примена на врсеното право.

Но, се поднесоа од 18.12.2001 год. предлагачот во целост ја повлече жалбата, инајќи го во предвид ова а согласно чл. 344 ст. 5 од ЗМП, овој суд одлучи како во врска на ова решение. Имено, поради дека жалбата е недоволна бидејќи е изјавена од лице кое се одрекло од своето одлучување на жалбата, а таквото одлучување може да го направат до доставувањето на одлучбата на второстепенниот суд.

Од таа причина се одлучи како во врска.

Претседател на совет - Судија

Сова Чануровска

ПОСТА: Недоволната страна кон право жалба во рок од 8 дена преку овој суд до Апелациониот Битола.

ДВА: На странките.

Сок.бр.92/2002

ОБЈАВУВАЊОТ СУД ВО БИТОЛА, во својот составен од судиите Владимир Атанасов како претседател на советот, Зубенер Белиќин и Елена Ѓалиќин-Ѓалиќин, во правната работа на предлагачот Национална сообраќај "Транскоп" АД Битола, против противникот "АКЦИОНЕРСКО ДРУШТВО БИТОЛА, за издавање на правнасна мерка, рамнојак на жалбата на предлагачот, против решението на Основниот суд во Битола Ип.бр.229/2001 од 18.12.2001 година, за изданијата одредба на советот, одлучена на 21.02.2002 година, цитира

Р Е Ш Е Н И Е

Жалбата на предлагачот поднесена преку полноможникот адвокат Милана Николоска, СЕ 02ВН2А.

Решението на Основниот суд во Битола Ип.бр.229/2001 од 18.12.2001 година, СЕ 02ВН2А.

О б р а з л о ж е н и е

Со објавеното решение жалбата поднесена од предлагачот Патнички сообраќај "Транскоп" АД Битола преку адвокат Милана Николоска од Битола, изјавена против решението Ип.бр.229/2001 од 28.11.2001 година на Основниот суд во Битола, се отфрла како недедована.

Против жалбата решение жалба поднесо полноможникот преку полноможникот адвокат Милана Николоска, решението се налага сооден суштествени поворки на одредбите на наредбата поставена, со предлог жалбата да се укине, решението да се укине.

Овој суд, илитуирајќи го објавеното решение во границите на овластувањата од чл.361 од ЗМП, инајти ја жалбата и одлучува од предметот низа три жалбата в законани.

Во основни жалбените иред за сторена суштествена поворка на одредбите од наредбата поставена, иету пак жалбата укинува на кои одредби од ЗМП се однесуваат жалбените поворки. Во наипротиван случај предлогот за издавање на правнасна мерка беш поднесен од предлагачот АД Патнички сообраќај "Транскоп" Битола преку полноможникот адвокат Милана Николоска со пријавено дојавено кое предлогот. Со решение од 28.11.2001 година под Ип.бр.229/01 противникот на предлагачот беш обрваж како непознати. Во 5.12.2001 година од страна на предлагачот беш позваната жалба. Набучка, со поврнат од 18.12.2001 година предлагачот го известил судот дека жалбата ја повлекла, а иету така полноможникот на адвокат Милана Николоска го отвленила во целост. Од страна на противникот суд т.е. судијата кој поставуваал во предметот во злогот на законите на привремената суд Ип.229/01 од 14.02.2002 година пријавени се известил на Основниот суд во Битола од 4.12.2001 година како регистраски суд за изданија правнасна мерка на лице овластено за застапување на предлагачот со приноси број 1, 6 и 7. Од иштито се глева иету со означеното решение од 4.12.2001 година извршена е промена на лицето овластено за застапување на предлагачот со тоа иету како овластена лича запишани се М-р Тодорчевски Ѓорѓе и Крстевски Саша, а во прилог се наоѓа и доказот за личите кои имаат законски потписи како овластени за застапување Елена Дунтровска Крстевска, Саша Крстевска и Ѓорѓе Тодорчевски.

При иету состојба на работите, ииодито поднесената жалба е повлечена од овластено лице на предлагачот, правилно правосудниот суд согласно

Сок.бр.92/2002

2

член 364 ст.3 од ЗМП ја отфрлил жалбата како недедована. Повлечената на жалбата од полноможникот и адвокат по судски регистар запишани на предлагачот, го обрважува предлагачот како лично лице, иету е овластено застапување по именувањето на полноможникот на жалбата и обрваж чл.02 од ЗМП иету ба сакато време да го отвленила полноможникот.

Со оглед на сето ова, по е основни жалбените иред дека на предлагачот му беш ускратено правото на двостепеност во постапката и дека противникот иету иету ја повлеко жалбата на предлагачот, беш од платени иету, во иету на повлечувањето на жалбата нај предлагачот иету промена на лицето овластено за застапување, како полноможникот застапување иету иету е и иету во судскиот регистар како застапување на предлагачот-лично лице.

Со оглед на сето ова, согласно чл.366 т.2 од ЗМП, се одлучи како во иетураката.

Претседател на советот-судија,
Владимир Атанасов с.р.

Суд.регистар
Ип.бр.92/2002

ИП/ИП

Основано со член 171 од Законот за хартии на вредност („Службен весник на РМ“ бр. 62/2000 и 105/2001) и член 13 од Правилникот за начените на презентирање на акционерските книги од акционерските друштва во Законот за измена промет како самостојна институција за вршење на работи по централен деноминатор за хартии на вредност („Службен весник на РМ“ бр. 27/2001), друштвото за ревизија ДИМИТРОВ РЕВИЗИЈА, ДООЕЛ Скопје, го изва следниот

ИЗВЕШТАЈ

за веродостојноста на Акционерската книга на „ТРАНСКОП“ АД Битола

1. Друштвото за ревизија ДИМИТРОВ РЕВИЗИЈА тврди ревизија на Акционерската книга на „ТРАНСКОП“ АД Битола, го состојба на 04.12.2001 година и врз основа на тоа го дала следното мислење:
2. Друштвото за ревизија ДИМИТРОВ РЕВИЗИЈА потврдува дека Акционерската книга на Друштвото „ТРАНСКОП“ АД Битола со состојба на 04.12.2001 година ја има следната состојба:

Ред. бр.	О л а с	Број на акции	Средствена цена по %	Номин. вредноста по една акција	Вкупна вредност на капиталот (ДЕМ)
1.	Одлучиле акции во вработените	7.658	26,16	100	784.800
2.	Ороссимо ДООЕЛ *	20.000*	55,67*	100	2.000.000
3.	Фонд за ВИО	2.142	7,14	100	2.4200
	ВКУПНО:	30.000	100,00	100	3.000.000

3. Друштвото за ревизија ДИМИТРОВ РЕВИЗИЈА Скопје потврдува дека податоците во Акционерската книга на „ТРАНСКОП“ АД Битола се веродостојни и точни, со дадените напомена.

Напомена: * Основниот суд во Битола во Решенија бр. 2380/01 од 23.11.2001 година, го одбил предлогот за издавање на претвора мерка да се избрани за Ороссимо ДООЕЛ Битола на претвора начини дејства за купување 4.758 акции како и повинување на ефикасноста на Македонската Бера. Поради ова Друштвото Транскоп АД Битола треба да купи 4.758 акции по цената на Простите ДООЕЛ Битола постојно курсира преку Македонска Бера, со истовремено немавтирање на идните кај задоволство од кои тие се купени.

Во периодот од 22.11 до 4.12.2001 година ОРОССИМО ДООЕЛ нови одлучно посолително купи 4.207 акции, кои треба исто да се внесат во Акционерската книга, така што вкупниот број на посолително акции изнесуваат 20.000 акции (првобитно 11.835 + 4.758 + 4.207).

Битола, 04 Декември 2001
 ДИМИТРОВ РЕВИЗИЈА

 Дуплика Димитров, соопштение

На акционерското собрание кое што било свикано и одржано на 30.11.2001 година, по предлог на мнозинскиот акционер „ОРОССИМО ДООЕЛ“ – Битола, кој имал обезбедено двотретинско мнозинство, биле разрешени дотогашните и истовремено биле избрани нови членови на Управниот и Надзорниот одбор. Имено, за нови членови на Управниот одбор биле избрани: м-р Борис Тодорчевски – претседател и генерален директор, Сотир Крстевски, Василка Гоновска, Александар Танчевски, Васил Димитровски, Снежана Ѓоргиевска и Менде Бејковски, додека за нови членови на Надзорниот одбор биле избрани: законскиот застапник на мнозинскиот

акционер „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола, Елпида Димитровска – Крстевска како претседател, Ацо Кимовски, вработен во Државниот архив на Република Македонија – Подрачно одделение Битола и Коста Споа, судија во пензија.

На самиот ден на одржувањето на Собранието на 30.11.2001 година, на сметката на Друштвото имало салдо од само 25.003,50 денари, а дотогашниот генерален директор Борис Митревски потпишал и доставил до банката за реализација вкупно 37 налози на вкупен износ од 20.478.346,50 денари, од кои износот од 9.040.581,00 денари бил по основ на плаќања со компензации и со тоа сметката на Друштвото ја довел во минусно (негативно) салдо од -11.412.762,00 денари и со толкаво минусно салдо на сметката новиот сопственик и новото раководство го наследиле Друштвото. Згора на тоа, и после промената на раководството, изводите за промените на сметката на Друштвото од банката се уште ги земал дотогашниот генерален директор, за што остро било реагирано од страна на законскиот застапник на мнозинскиот акционер и претседател на Надзорниот одбор Елпида Димитровска-Крстевска, уште на првата конститутивна седница на новото раководство која што се одржала на ден 07.12.2001 година, а на која, иако повикан, не дошол дотогашниот генерален директор Борис Митревски за да изврши примопредавање на функцијата на новиот генерален директор м-р Борис Тодорчевски.

ПРОГНАСНА БАНКА АД БИТОЛА		ИЗНОС 16		Форм 020664	
ВООД: - СКОПЈЕ И ТРАКОП		ЗА НЕОПТИТЕ ГИ СОСТОЕБАТА НА СРЕДСТВОТА НА СМЕТКАТА НА ДЕН 30.11.2001 ГОДИНА			
ТРАНСКОП ПАТНИЧКИ АД Битола		Битола		500-0000001093-46	
(назив на клиент на сметката)				(број на сметката)	
претходна состојба	дневен промет		квиз состојба	број на налози	
	дојшла	исплатила		задолжување	отплатување
25.003,50	20.470.346,50	9.040.604,00	-11.412.762,00	37	10
ЗБИРЕН ИЗВЕШТАЈ ЗА ОДОБРУВАЊЕ - ЗАДОЛЖУВАЊЕ					

ТРАНКОП А.Д. БИТОЛА
 Патнички сообраќај
 (Р.О. - БИТОЛА)
 С.Д. Улица
 СРБИЈА - БИТОЛА

ЗАПИСНИК

Од Конвентуалниот составокот одржан на ден 07.12.2001 година, Составокот на следни законски делови за ДООЕЛ "БОСКОСИМО" Битола како членовски акционер на "Патнички сообраќај - Транскоп" А.Д. - Битола Елизда Димитровска - Крстевска и с.к. заклучи претседател на одржаното Собрание на акционерите на друштвото одржано на ден 30.11.2001 година, на кое се разгледуваа деловите на стариот Надзорен и Управен одбор, и се канцелираа членовите на новиот Надзорен одбор на Друштвото.

На то истовремено заседае Надзорен одбор Јас Елизда Димитровска - Крстевска е назначена како на Надзорен одбор, Крета Стоја - била и Ацо Камарска - била

Претсед на Надзорен одбор, то однесуваат делови Управен одбор на "Патнички сообраќај - Транскоп" А.Д. Битола кој беше назначен од страна на делови Надзорен одбор, и тоа:

1. Мир Борис Тодоровски, Претседател на Управен одбор - Генерален директор.
2. Социр Крстевски, Заменик претседател на Управен одбор - Заменик генерален директор.
3. Александар Ташковски, член на Управен одбор
4. Вилко Димитровски, член на Управен одбор
5. Снежана Гурѓинска, член на Управен одбор
6. Валентина Тодорова, член на Управен одбор
7. Мелча Ђаќеваќа, член на Управен одбор

и, воедно им поставата и ими посака успешна работа со Друштвото.

Исто така, така да каже дека делови на овој Патнички и Управен одбор да се работи успешно, да се одбори финансиските состојба, што е во интерес на Друштвото и на сите граѓанини.

Исто така, така да се прикаже Борис Митревски, од која страна беше назначен дека треба да присуства и да поведе ниту лично разговаро со него по телефон. Требање да биде присутен за претворавање на можноста во постојат патнички директор Мир Борис Тодоровски.

Од сите давај збор на новиот Претсед на Управен одбор, однесува генерален директор Мир Борис Тодоровски.

- Мир Борис Тодоровски ја поздравува Претседателката на Надзорен одбор Елизда Крстевска и с.к. дискутираа одбор црпаче и работно деловна соработка како и поздравна успешна соработка со постојат Управен одбор.

- Претсед на Надзорен одбор: Сакам да кажам така што законски составокот на ДООЕЛ "БОСКОСИМО" Битола сум членовски акционер на "Патнички сообраќај-Транскоп" А.Д. Битола и дека од денес оние сите мои пријатели, да денес се претседател, да се работи доброду, нема на има била претседател работите, оние сите што се можат, оние сите работите штома, а сите штома се одговора за напредната работите на работата. Да се побуде да Ве канцелираа Претседателот на Управен одбор и генерален директор

2

Исто така, така да каже дека од финансиските директор финансиските работите да одговора на Друштвото, за што беше претседател назначен, воедно сите да ги види изводите од Стопанска Банка од Бр. 12 на станува.

- Фир, дир. Мелча Стефановска Изводите се кој ген. директор Борис Митревски дома сите е на боледување и ќе се потрудам да ги дојдам.

- Претсед на Надзорен одбор: Како можат воедно да се кај него дома која велите дека е на боледување. Воедно воедно да се побарате претсед на изводите со денешни 2011 и Банката.

Исто така, сакам да знам во какво својство "Дамитров Ратинга" работите тука и Битола, воедно назначен од финансиските куќа на изводите сметка и за Акционерската куќа-девелопмент и акциите. А, што е денешниот извод, пак го веда ли Митревски изводот!

На составокот се назначена и побудата од кајвака на одржано дело за во седиштата и се заклучи Васил Димитровски, да изврши порачка на дрво.

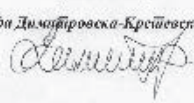
Претсед на Надзорен одбор, Елизда Димитровска - Крстевска, назначена дела од сета за се да се обвршат на постојат генерален директор и дека од денес ја презема функцијата на Претседател на Управен одбор и генерален директор Мир Борис Тодоровски и дека се тоа завршува денешниот составок.

На составокот, покрај членовите на новиот Надзорен и Управен одбор беа присутни Борис Александаровски, Милча Талева, Мелча Стефановска, Дамјан Ташковски, Гурѓинска.

Заклучилар: Ж. Јурковска

Инициал: 07.12.2001 година

Надзорен одбор -
 Претседател,
 Елизда Димитровска-Крстевска



Покрај наследеното негативно салдо на сметката, непосредно по промената на сопственоста и на раководството, биле активирани голем број на извршни решенија од страна на доверители на Друштвото, со што сметката на Друштвото дополнително била блокирана, а воедно следеле и тужби од страна на поранешното раководство за наплата на високи износи по менаџерските договори кои биле активирани непосредно пред промената на сопственоста и на раководството.

Згора на тоа, Друштвото имало и големи долгови по основ на неплатени даноци и придонеси, а за кои долгови претходно биле склучени договори за плаќање на рати, меѓутоа ратите не биле исплаќани согласно договорите, односно воопшто не биле плаќани.

Така, долгот на Друштвото кон Управата за јавни приходи изнесувал вкупно 2.970.600,00 денари, од кои: долгот во износ од 1.030.530,00 денари бил по основ на неплатен персонален данок на доход за периодот пред 30.11.1999 година, утврден со Решение бр. 16-39/79-98 од 29.01.1999 година; долгот во износ од 546.645,00 денари бил исто така по основ на неплатен персонален данок од доход за периодот пред 30.11.1999 година, утврден со Решение бр. 15-54-146/3 од 18.11.1999 година; додека долгот во износ од 1.393.425,00 денари бил по основ на неплатен данок на промет на услуги за 1998 и 1999 година, утврден со Решение бр. 15-54-147/2-1 од 07.09.2000 година.

Долгот на Друштвото кон Фондот за пензиско и инвалидско осигурување изнесувал 2.124.768,00 денари по основ на неплатени придонеси за вработените во периодот од 01.01.1998 година до 31.12.2000 година и за истиот бил склучен анекс кон договорот за плаќање на рати под бр. 05-2/1 од 24.04.2001 година.

Долгот кон Фондот за здравство по основ на неплатени придонеси за здравствено осигурување за периодот од 01.01.1998 година до 30.04.1998 година изнесувал 292.416,00 денари и за истиот бил склучен договор за плаќање на рати под бр. 03-1071/1 од 08.06.2000 година, а долгот кон Агенцијата за вработување по основ на неплатени придонеси за вработување изнесувал 51.002,00 денари и за него бил склучен договор за плаќање на рати под бр. 03-233/1 од 29.05.2000 година.

Што значи, само по наведените основи, Друштвото должело вкупно 5.438.786,00 денари, а воедно Друштвото имало и непокриена загуба од 8.873.966,00 денари. Сето тоа, претходно не му било познато на новиот сопственик, односно на мнозинскиот акционер на Друштвото при преземањето на Друштвото.

Сите тие долгови, наследени од претходниот период и од претходното раководство, Друштвото било приморано да ги плаќа и тоа со високи износи на камати, а сето тоа немало да биде возможно доколку не била огромната финансиска поддршка која што ја обезбедувал мнозинскиот акционер „ОРОСИМО“ ДООЕЛ – Битола. Сепак, голем период Друштвото работело со блокирана сметка, поради што во еден период доцнело и со исплатата на платите и придонесите за вработените, дури и до шест месеци, како и со сервисирањето на обврските кон добавувачите.

Република Македонија
МИНИСТЕРСТВО ЗА ФИНАНСИИ
 Управа за јавни приходи
 Дирекција за приходи
 Бр. 16-3999-98
 Ш.О.Б. 2000 год.
 Битола

На основ на член 4 од Законот за начинот на плаќање на заостанати обврски по основ на придонеси за плати и персонален данок од доход („Сл.весник на РМ“, бр. 10/2000) и став 3 од стручното мислење на Министерството за финансии бр. 07-84/171 од 30.03.2000 година, се склучува:

Договор

за начинот на измирување на заостанати обврски по основ на персонален данок од доход

Покрај:

4. Министерството за финансии-Управа за јавни приходи-Дирекција-Одделение БИТОЛА претставувано од директорот Ниле-Христовски

2. Даночниот обврзаник ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ „ТРАНСКОП“ АД од БИТОЛА у ШЕЛЕЗНИЧКА 55 бр. од претставувано од ГЕН. ДИРЕКТОР ИГОР ТАЛЕВСКИ БОРИС

Член 1

Предмет на овој договор е овозможување на даночниот обврзаник, заостанатите неизмируени обврски по основа на персонален данок од доход кои се однесуваат на периодот пред 30.11.2000 година да ги плати и издати, на начин и постапка според овој договор.

Член 2

Износот на заостанати обврски по издани и основни изнесува и тоа:

11. По решение бр. 16-3999-98 од 29.01.1999 донесено од страна на Управата за јавни приходи-Дирекција-Одделение БИТОЛА

- Персонален данок од доход 1030.530,00 ДЕНАРИ
 - Камата на персоналниот данок 933.290,00 ДЕНАРИ

2

2. Неплатени обврски за персонален данок кои произлегуваат од поднесени налози до Заводот за платен промет од страна на даночниот обврзаник или се пресметани од неговата страна:

- Персонален данок _____
 - Камата _____

Член 3

Даночниот обврзаник се обврзува персоналниот данок од член 2, во вкупен износ од 1030.530,00 денари да го плаќа и тоа:

- Грее период од 1 година, сметано од денот на склучување на договорот.
 - Вкупно 60 месечни рати, во износ од по 17.175,50 денари, почнувајќи од 19.05.2001 година.
 - Вкупно _____ квартални (тримесечни) рати во износ од по _____ денари, почнувајќи од _____ година (за индивидуалните земјоделци).
 - Секоја рата доспева за плаќање на 25-ти во месецот, а за индивидуалните земјоделци најдоцна до 25-ти последниот месец од тримесочието.
 - Каматата во износ од 933.290 денари и евентуално допрасметаната камата, даночниот обврзаник нема обврска да ја плати (са бриге).

Член 4

Даночниот обврзаник се обврзува еден примерок од овој договор да достави до Заводот за платен промет каде се води неговата жиро сметка во рок од 8 дена од склучувањето на истиот.

Член 5

Заводот за платен промет се приемот на договорот ќе изврши деблокирање на жиро сметката на даночниот обврзаник за обврските што се отплатени со овој договор и ќе ги извршува налозите за плаќање на утврдените износи (рати) поднесени од неговата страна.

Доколку даночниот обврзаник не ја плати доспеаната рата во рок утврден од член 3, Заводот за платен промет ќе ја наплати ратата наредниот ден од денот кога обврската требало да биде платена.

Република Македонија
МИНИСТЕРСТВО ЗА ФИНАНСИИ
 Управа за платен промет
 Дирекција за лични приходи
 Број: 15-54-146/3 од 12.11.1999
 Во Битола, д-н 12.11.1999
 Битола

По основ на член 4 од Законот за начинот на плаќање на заостанати обврски по основ на придонеси од плата и персонален данок од доход (Службеник на РМ, Број 18/2000) и член 6 од страното мислење на Министерството за финансии број 07-04111 од 30.03.2000 година, се склучува:

Договор

за начинот на измирување на заостанати обврски по основ на персонален данок од доход

Помеѓу:

1. Министерството за финансии-Управа за лични приходи-Дирекција-Одделение Битола претставувана од директорот Миле Христовски

2. Даночниот обврзник Патнички сообраќај-Транскоп АД од Битола ул. Железничка Сопн. Б.Б. претставувана од г-н директор Нитровски Борис

Член 1

Предмет на овој договор е усогласување на даночниот обврзник, заостанатите неизмирени обврски по основ на персонален данок од доход кои се однесуваат на периодот пред 31.11.1999 година, во ги плати на рати, на начини и по услови според овој договор.

Член 2

Изнакот на заостанати обврски по основа и основни ознаки се:

1. По решение број 15-54-146/3 од 12.11.1999 донесено од страна на Управата за лични приходи-Дирекција-Одделение Битола

2. Персонален данок од доход 546.645 денари
 Камата на персоналниот данок 724.547,00 денари

2. Наплатени обврски за персонален данок кои произлегуваат од поднесени налози до Заводот за платен промет од страна на даночниот обврзник или се пресметани од неговата страна:

- Персонален данок _____
 - Камата _____

Член 3

Даночниот обврзник се обврзува персоналниот данок од член 2, во вкупен износ од 546.645 денари да го плаќа и тоа:

- Преј период од 1 година, сметано од денот на склучување на договорот.

- Вкупно 60 месечни рати, во износ од по 9111,08 денари, почнувајќи од 29.05.2001 година.

- Вкупно _____ квартални (тримесечни) рати во износ од по _____ денари, почнувајќи од _____ година (за индивидуалните земјоделци).

- Секоја рата доспева за плаќање на 25-ти во месецот, а за индивидуалните земјоделци најдоцна до 25-ти последниот месец од тримесечието.

- Каматата во износ од 724.547,00 денари и евентуално допресметаната камата, даночниот обврзник постојано ја плати (со брише).

Член 4

Даночниот обврзник се обврзува еден примерок од овој договор да достави до Заводот за платен промет каде се води неговата жиро сметка во рок од 8 дена од склучувањето на истиот.

Член 5

Заводот за платен промет се приемот на договорот ќе изврши деблокирање на жиро сметката на даночниот обврзник за обврските што се опфатени со овој договор и ќе ги извршува налозите за плаќање на утврдените износи (рати) поднесени од неговата страна.

Доколку даночниот обврзник не ја плати доспеаната рата во рок утврден од член 3, Заводот за платен промет ќе ја наплати ратата наредниот ден од денот кога обврската требало да биде платена.

МИНИСТЕРСТВО ЗА ФИНАНСИ

УПРАВА ЗА ЈАВНИ ПРИХОДИ

Државна Битола
Бр.15-34-1472/1
1.09.2000 год.
Битола

Управата за јавни приходи, Дирекција Битола, врз основа на член 20 став 1 од Законот: Управата за јавни приходи, во врска со жалба, во предметот: и поднесување на жалба во врска со контролата и услуги за 1998 и за 1999 година до депот на контролата на АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола, донесува:

РЕШЕНИЕ

Се наложува на АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола со жиро сметка 40500 601 3899 да се изврши следното:

1. Да плати пенал на промет на услуги во вкупен износ од 1.393.425 денари во тоа:

а) 1.114.340 на сметка 40300-540 000 28006
б) 278.685 на сметка 40100 788-4564

2. Да плати камата по купен износ од 1.502.566 и тоа:

а) 1.362.182 на сметка 40100-844-000-28006
б) 140.384 на сметка 40100-788-4564

3. Да депозира и плати камата по ставка од 0,3% на депозитарни од 29.07.1999 година, по се до депозит на износот на главниот дат што изнесува 1.393.425 денари и месно престојува и оспотпа на престојување на каматата.

4. Ова Решение АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола, ќе го изврши во рок од 15 дена од денот на повелбата на решението за што ќе ја известат Управата за јавни приходи Дирекција Битола и тоа во рок од 3 дена од денот на истекувањето на наредивањето рок.

5. Доколку АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола, не ја изврши обврзката во влезните наводи од точките 1, 2 и 3 од ова решение, извршувањето ќе се изврши со запис на средствата од жиро сметката по обврзаниот по присилен пат.

Образложение

Управата за јавни приходи, Дирекција Битола, преку овластеното работно лице Сова, инспектор, изврши контрола на престојувањето и поднесувањето на жалба во врска со контролата и услуги за 1998 и за 1999 година до депот на контролата за што влезната записна број 15-34-1/11 од 28.07.1999 година и Решение бр од 15-34-1472 од 6.10.1999 година, Меѓутоа Министарството за финансии на РМ Скопје решавајќи на жалбата на АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола број 07-469/2 од 2.11.1999 година и упушта против решението на Управата за јавни приходи Дирекција Битола, донесува Решение од 10.08.2000 година со кое жалбата се упушта, Решението на УП Дирекција Битола се повендува и предметот се враќа на новотрговци востанка.

Поставувајќи во вистината дадена од Министерството на финансии, Управата за јавни приходи Дирекција Битола го донесува ова Решение.

АД.1. Со увидот извршен по престојувањето и поднесувањето на жалбата до заклучителни изврши за 1998 и 1999 година и холестата престојка за 1998, како и

С.К.

исполнителства до VI месец 1999 година се кои се при доминал престојат и влезна сметка за 1998 година за 384.975 денари. Меѓутоа при тоа време платител, однесој во постојатите на жалба донаде документи однесој фактури (што престојат не беа постојат во уни по контролата), а се оспотпаат и изврши меѓутоа уни престојат во вкупен износ од 285.308 денари, што соодветно член 19 став 1 точка 1 од Законот на пенал по промет на услуги и оспотпа од овакаше данок на промет.

Однесој доплата по овој основ корелира за штовој од меѓународниот престојат треба да изнесува 99.467 денари. Исто така, до данок за прилогот од страна на АД "Транскоп-патнички сообраќај" што се однесува на предметни данок за престојат до 50 км, а беа во вкупен износ од 61.338 денари, контролата со поднесување доставените документи овој износ не го прифати во предметот уни износ од 32.130 денари, односно до влезна по овој основ што изнесува 192.157 денари ја корелира и платата изнесува 160.337 денари.

За 1999 година контролата во предметни граѓани забележително да изврши дека со VI месец година повеќе е платата данок на услуги во износ од 96.046 денари.

Заради погоре влезеното, вкупната обврска за плаќање на данок на услуги по Законик што изнесува 1.807.109 се корелира со повеќе престојатниот данок за 1998 година (285.308 + 32.130) = 317.438 и повеќе платителниот износ за 1999 година од 96.046 денари вк. се вкупно 413.684 денари и платата изнесува 1.393.425 денари, што донесува обврзката треба да ја плати на начин како што е влезено во точка 1 од решението.

АД.2. Заради извршеното корекција вложена во предмет АД-1 од ова Решение, контролата изврши корекција на престојатна камата од 2.111.686 денари на 1.602.566 што е престојатно заклучно со ЗКП 1999 година.

АД.3. АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола треба на поднесувањето и платителните по ставки од 0,3% на начин како што е вложено по точката 3 од Решението.

АД.4. Родот за отстранување на неправилностите и незаконностите с утврден врз основа на член 20 став 3 од законот за Управата за јавни приходи.

АД.5. Доколку АД "Транскоп-патнички сообраќај" не ги отстранат неправилностите и незаконностите во рокот утврден во член 20 став 3 од законот за УП, платителите ќе се изврши по пат на запис на директните средства од жиро сметката на престојатнието.

Против ова Решение АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола, може да поднесе жалба по член 50 став 1 и 2 од Законот за данок на промет на производи и услуги да поднесе жалба во рок од 15 дена по приемот на Решението, до Министерството за финансии на РМ Скопје, а бивша Скопје, која се доставува преку УП Дирекција Битола. Жалбата се тврди со 200 денари таксон марши согласно Законот за административни такси ("Службени вестник на РМ" бр.20/96).

Жалбата не ја одлага наплата на утврдените данок.

Решението се доставува до АД "Транскоп-патнички сообраќај" Битола.

СКОП

Овластен работник,
Сова Крушевски-Илиевска

ФОНД НА ПЕНЗИСКОТО И ИНВАЛИДСКОТО
ОСИГУРУВАЊЕ НА МАКЕДОНИЈА Д.О.О.
Стручна служба – Битола, улица
Бр. 24-07-086/1
24-07-086/1 год.
БИТОЛА

А Н К С

ков Договорот по уплатата на заостанатите придонеси од пензиското и инвалидското осигурување од плата број од _____

Член 1

Предмет на овој Акциски договор е измена на висината и бројот на ратиите по член 3 и дополнување во член 4 од основниот договор.

Член 2

Член 2 од основниот договор се менува и гласи:

Вкупниот износ на заостанатите придонеси за пензиско и инвалидско осигурување на субјектот-обврзник за период од 01.01.1998 до 31.12.2000 година за 160 вработени изнесува 2.124.768,00 денари.

Субјектот-обврзник е должен заостанатите придонеси да ги плати на 24 еднакви месечни рати по износ од 88.532,00 денари како месечна рата, почнувајќи од 01.06.2001 година, па заклучно со 31.07.2003 година.

Субјектот-обврзник се обврзува секоја заостаната месечна рата на придонеси да ја плати заедно со плаќањето на придонесите за пензиско и инвалидско осигурување при доплати на тековните месечни плати, а најдоцна до 25-ти во месецот за претходниот месец.

Месечниот износ за заостанатите придонеси се утврдува со пресметка за платите по работница, на основите на пензија од 65% од просечната месечна нето плата по работница во стопанството на Републиката објавена во тековниот месец.

Пресметката за заостанатите придонеси што треба да ги плати субјектот обврзник ја контролира и извршува Фондот на пензиското и

инвалидското осигурување на Македонија - Подрачна единица по Битола и е составен дел на овој Договор.

Член 3

Член 4 од основниот договор се менува ила дополнува и гласи: Субјектот-обврзник може обврската на заостанатите придонеси за пензиско и инвалидско осигурување за последничко регулирање на стабот на осигурување на работниците кои исполнуваат услови за пензија, стечајни работници или работници претпласени за технолошки вишок, заради исполнување услови за користење на правото на надомест од Заведот за вработување, да ја плати последнично во целост, врз основа на предметни изработени од Стручната служба на Подрачната единица на Фондот на пензиско и инвалидско осигурување на Македонија.

Вкупниот износ на заостанатите придонеси за пензиско и инвалидско осигурување за последничко регулирање на стабот на осигурување на работниците кои се третираат во став 1 од овој член кај субјектот-обврзник за период од 01.01.1998 година до 31.12.2000 година за 1 вработени изнесува 11.645,00 денари.

Субјектот-обврзник се обврзува заостанатиот придонес за последничното регулирање на стабот на осигурување на работниците од став 1 и 2 од овој член да го плати заклучно со 31.05.2001 ден.

Член 4

Се што не е предвидено со овој Акциски Договор важат одредбите од пензискиот договор.

СУБЈЕКТОТ ОБВРЗНИК



ФОНД НА ПЕНЗИСКОТО И ИНВАЛИДСКОТО
ОСИГУРУВАЊЕ НА МАКЕДОНИЈА



03-233/0
15.03.2004

Врз основа на член 4 став 1 од Законот за патниот промет на платени во заложените неизвршени обврски по основа на придоени од плати и персонален данок од доход (Службена гласилка бр.162000)

1. Заложител за вработување на Република Македонија - Биро за вработување Битола (во понатамошниот текст: Заложител), по окластување од Директорот, директорот од Републиканото Биро за вработување Сидришан Џевиќ

2. ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ ТРАНКОП АД БИТОЛА (во понатамошниот текст: субјект), застапуван од ЛЕВ ДИМИТОВ ИТРЕВСКИ БОРИС лично застапувач ИВАНОВ ВЕЛ ВУДИ (ифера на личности: 0606 на ден 2004 година, го заклучува следниот:

ДОГОВОР
за плаќање на заостанатиот неизвршен обврски по основа на придоените плати

Член 1
Предмет на овој Договор е обврзување на субјектот заостанатиот неизвршен придоен за вработување од плати заклучно со 30.11.1999 година да ги плати на рати без камата, каматот до пет години и два и период од една година, на начин и постапка утврдени со овој Договор.

Член 2
Обврската на заостанатиот неизвршен придоен за вработување, што е предмет на овој Договор, субјектот може да ја плати во период од осамени месечни рати за колку изнеса во вкупност, во зависност до 90 месечни рати.

Член 3
Првото изнес на заостанатиот неизвршен придоен за вработување на субјектот за периодот од 01.01.98 до 31.03.98 на крајноста изнесува 31.000,00 денари.
Субјектот е должен заостанатиот придоен да го плати на 4 еднакви месечни рати по износ од 12.500,00 денари за секоја рата, почнувајќи од 15.01.2004 година, а заклучно со 15.01.2004 година.
Субјектот е должен со секоја месечна рата да ја плати надолжа до 15-ми во месецот за претходниот месец и да постави до Бирото за вработување доказ за извршената уплата.

Месечниот износ на заостанатиот придоен е утврден со пресметка за платата на работник, во не помалку од 65% од просечната месечна нето плата на работник во тримеската на која е припадн тримесето лизе регистрирано согласно уредбата за единствената класификација на дејностите објавена во тикановот месец.
Пресметката за заостанатиот придоен што треба да го плати субјектот ја контролира и потврдува Заводот за вработување на Република Македонија - Биро за вработување Битола и е составен дел на овој Договор.

Член 4

Субјектот е должен да достави една примерок од Договорот и проследата до надлежната институција за платен промет како се води киро-сметката на субјектот дотолку на овој Договор, за рок од осум дена од денот на неговото потпишување.

Член 5

Дотолку субјектот не ги плати обврските во рокот утврден со член 5 на овој Договор келте ќе ги исплати надлежната институција за платен промет врз основа на бројот на работниците исплаќани во последната пресметка на плата.

Член 6

Овој Договор е составен во 5 (пет) еднообразни примероци, од кои по два на секој потпишувач и еден на надлежната институција за платен промет.

Член 7

Овој Договор влегува во сила со денот на потпишувањето.

Субјектот: ТРАНКОП АД БИТОЛА

Завод за вработување на Република Македонија - Биро за вработување

Покрај огромните долгови, минусното салдо на сметката, непокриената загуба и опструкциите од претходниот менаџмент, во наредниот период Друштвото се соочило и со големи опструкции од страна на дел од вработените, со масовно користење, поточно со масовно злоупотребување на медицински боледувања, но и со опструкции во работењето, посебно од страна на дел од вработените во техничкиот сектор – сервисната работилница во која се праваат и одржуваат возилата на Друштвото, каде што имало неколку обиди за нелегитимни и ненајавени штрајкови, па дури и саботажи, со намерно онеспособување и непоправање на

возилата на Друштвото, како и кражби на делови, гориво и мазива за возилата. Дополнително имаше вработени кои по цели години не доаѓаа воопшто на работа и не му беа познати на новиот сопственик. Во тој период, особено биле зачестени и кражбите од страна на дел од возачите, кои покрај тоа што краделе гориво од резервоарите на возилата, краделе и голем дел од прометот од продадените возни билети во возилата, а некои од нив дури и намерно предизвикувале штети на возилата, намерно оштетувајќи ги нивните витални делови (зарибување на мотори и слично), со што на Друштвото му предизвикувале огромни материјални загуби. Покрај тоа, неретко се случувало возачите кои возеле за странство со возилата на Друштвото да вршат шверц на стоки за сопствени потреби, изложувајќи го притоа Друштвото на опасност од конфискација на возилата. Како резултат на таквите масовни опструкции од страна на вработените, Друштвото водело бројни дисциплински постапки против оние вработени кои ги прекршувале работниот ред и дисциплина и го нарушувале работниот процес на Друштвото, при што биле изречени и голем број откази по тие основи, а се воделе и голем број на работни спорови, од кои речиси сите завршиле во корист на Друштвото како работодавач.

На редовното годишно акционерско собрание кое што се одржало на 26.04.2002 година, бил донесен нов статут на Друштвото со кој наместо дотогашниот двостепен систем на управување, се воведол едностепен систем на управување, со Одбор на директори составен од тројца неизвршни и двајца извршни членови. Следствено на тоа, мнозинството акционери на Собранието ги разрешило дотогашните членови на Управниот и Надзорниот одбор и избрало членови на Одборот на директори, при што за неизвршни членови на Одборот на директори биле избрани: законскиот застапник на мнозинскиот акционер „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола, Елпида Димитровска-Крстевска, Сотир Крстевски и Коста Споа, додека за извршни членови биле избрани: Ѓокица Тутуревски, сообраќаен инженер, како генерален директор и Василка Гоновска, дипломиран правник, како заменик генерален директор. За претседател на Одборот на директори била избрана Елпида Димитровска – Крстевска, законски застапник на мнозинскиот акционер.

Со измени на статутот кои биле донесени на годишното собрание на акционери одржано на 30.05.2008 година, бил намален бројот на членови во Одборот на директори од пет на три, од кои еден извршен член – генерален директор и двајца неизвршни членови, а еден од нив како независен неизвршен член. Притоа, биле разрешени дотогашните пет членови на Одборот на директори и биле избрани три членови: Елпида Димитровска – Крстевска, Сотир Крстевски и Маргарита Манаковска – Чакарковска.

Консолидација и инвестиции

Благодарение на макотрпната работа и посветеност на менаџментот и дел на одредени вработени од сите сектори, како и на огромната финансиска поддршка од страна на мнозинскиот акционер „ОРОССИМО“ ДООЕЛ – Битола, кој преку продавање на акции кои ги поседуваше во одредени деловни домашни банки, како и од неговото успешно деловно работење преку пуштање на директни позајмици, „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола успешно го пребродил турбулентниот период и почнувајќи од 2007 година постепено започнал да навлегува во период на стабилизација и консолидација, при што постепено биле исплатени сите заостанати плати на вработените, кои претходно се доцнеле и до шест месеци наназад, тековните плати започнале да се исплаќаат редовно и навремено, во законски утврдените рокови, а долговите кон доверителите започнале да се намалуваат и да се сервисираат во договорените рокови, па како резултат на тоа, драстично се намалил бројот на судски постапки во кои „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола бил тужен.

Напоредно со тоа, почнувајќи од 2002 година биле направени голем број на инвестиции, особено за обновување на возниот парк, кој претходно бил застарен и во крајно лоша експлоатациона состојба.

Во текот на 2002 година биле набавени девет мотори за автобуси, машина за перење на автобуси, машина за чистење на тврди подови, шест компјутери и телефонска централа; биле извршени поправки на каросериите на 13 автобуси и била изведена ѕидана ограда со бетонски блокови околу парцелата кај сервисната работилница – гаражата на Друштвото, во периметар од околу 500 метри и во висина од 3 метри.

Во 2004 година од саемот во Белград, преку овластениот застапник за автобусите од брендот на „MAN“, биле набавени два сосема нови автобуси, и тоа: еден автобус марка „MAN“ со две осовини и еден автобус марка „MAN“ со три осовини, така што биле први набавени нови автобуси во државата, како и едно патничко моторно возило марка „Toyota“, а биле извршени и поправки на каросериите на четири автобуси.

Во 2005 година набавен бил еден автобус и на еден автобус била извршена поправка на каросеријата.

Во 2006 година биле извршени поправки на каросериите на три автобуси, било извршено покривање на халата во сервисната работилница – гаражата на Друштвото и била изградена



ограда на Автобуската станица во Демир Хисар, како и комплетно реновирање на внатрешниот ентериер.

Во 2007 година била извршена поправка на каросериите на четири автобуси и уште на шест автобуси во 2008 година, а во истата 2008 година биле набавени и две патнички моторни возила марка „Пежо 206“ и едно пикап возило.

Во 2009 година бил набавен еден минибус, биле извршени поправки на каросериите на три автобуси и два минибуси и биле набавени клима уреди за три автобуси, како и основно средство – вилушкар.

Во 2010 година биле набавени три автобуси и едно комбе, машина за демонтажа и монтажа на пневматски гуми и нафтена пумпа од „ТРАНСКОП“ А.Д. „Товарен сообраќај“, а биле из-



вршени и активности за реновирање на Меѓуградската автобуска станица во Битола и на Автобуската станица во Демир Хисар.

Во 2011 година биле набавени четири минибуси и тоа: два минибуса марка „TEMSA“, еден минибус марка „MAN Noge“ и еден минибус марка „IVECO“, а во наредната 2012 година набавени биле вкупно пет автобуси, од кои: два автобуса марка „MAN“ и три автобуси марка „Mercedes“. Покрај тоа, во 2012 година биле направени инвестициони вложувања за изградба на нови тоалети во кругот на Сервисната работилница – гаражата на Друштвото, изградба на хидрофор за вода за перење на возилата, климатизација на Меѓуградската автобуска станица во Битола и поплучување на терасата на истата.

Во 2013 година биле набавени шест автобуси, од кои три автобуси марка „MAN“, два автобуси марка „Neoplan“ и еден минибус марка „Mercedes“; покрај тоа, биле набавени компре-







сор и пневматска дигалка и биле инвестирани средства за изведба на челична конструкција и покривање со лим на кровот на Меѓуградската автобуска станица во Битола, како и за изведба на оградата околу истата автобуска станица.

Во 2014 година биле набавени еден автобус марка „Mercedes“ и едно пикап возило кое од товарно било пренаменето во патничко (со пет седишта); завршено било изведувањето на кровната конструкција и на пероните на Меѓуградската автобуска станица во Битола; бил набавен и инсталиран софтвер за електронска продажба на возни билети и биле откупени две дозволи на релација Стење–Скопје и Брајчино–Скопје.

Во 2015 година биле набавени седум возни единици, од кои два автобуси марка „Mercedes Travego“ и „Mercedes Turismo“, четири комбиња и еден минибус, било инвестирано во поставување на стакло и малтерисување на оградниот ѕид на халата во стопанскиот двор – гаражата на Друштвото, реновирање на моторно и арматурно одделение и изведба на одводен канал за атмосферски води на рампата во гаражата на Друштвото, била поставена бетонска ограда на предната страна на влезот на Меѓуградската автобуска станица во Битола, биле набавени и монтирани GPS уреди на автобусите и откупени две дозволи со повеќе поаѓања на релација Ресен–Битола–Ресен.

Во 2016 година било инвестирано во реновирање на халата и обезбедување на подобри просторни услови за вработените во стопанскиот двор на Друштвото, изведба на термоизолациона фасада на објектот на Меѓуградската автобуска станица, поставување на нова алумини-



умска дограма на деловните простории во внатрешноста на чекалната на Меѓуградската автобуска станица, а биле платени и надоместоци за легализација на објектите и за приватизација на земјиштето во стопанскиот двор – гаражата на Друштвото.

Во 2017 година биле набавени еден автобус марка „MAN“ и две комбиња, како и патничко моторно возило марка „Toyota yaris“, а биле инвестирани средства и за довршување на фасадата на Автобуската станица (бојадисување) и за санирање на перачко одделение.



Во 2018 година набавени се три автобуси марка „Mercedes,“ еден минибус марка „Mercedes Sprinter“ и едно ново товарно моторно возило марка „Mercedes Sprinter“, произведено 2018 година, кое што е пренаменето во патничко моторно возило – минибус; извршени се репарации на два автобуси; на Меѓуградската автобуска станица доизведена е металната ограда, поставени се нови клупи за седење и поставен е систем за видео надзор; во стопанскиот двор – гаражата на Друштвото поставени се нови олуци и реконструирана е дотраената електрична инсталација; а во кругот на Автобуската станица „Ат пазар“ купен е деловен простор, со што е решен еден долгогодишен спор.





Во 2019 година, Друштвото на јавен повик распишан од Општина Битола доби две општински линии на територијата на Општина Битола: за Долно Оризари–Карамани–Трн и за Логоварди, по што набави еден нископоден градски автобус „Mercedes Citaro“ со кој се опслужува линијата за Долно Оризари–Караман–Трн, како и еден високотуристички автобус „MAN“. Истата година, завршено е уредувањето на просторот на Меѓуградската автобуска станица со поплочување на пристапните патеки со бекатон плочки и хортикултурно уредување на зеленилото – тревниците околу влезовите на автобуската станица и дирекцијата на Друштвото.



Во 2020 година, во услови на здравствено-економската криза предизвикана од корона-вирусот (COVID-19), Друштвото успеа покрај сите финансиски потешкотии кои настанаа како резултат на здравствено-економската криза и бројните ограничувања на дејноста која што ја извршува Друштвото, како намалување на капацитетот на патници кои што може да се превезуваат во автобус на 50% или 75% од вкупниот број на седишта во автобусот, рестриктивните мерки како воведување на полициски час на територијата на цела држава, воведување на повеќедневни карантини во текот на годината, затворањето на границите со соседните држави и слично, сепак успеа да набави уште еден високотуристички автобус „MERCEDÉS“.

Во 2021 година, Друштвото на јавен повик распишан од Општина Битола, покрај претходно добиените две општински линии во 2019 година, доби дополнителни уште пет општински линии на територијата на Општина Битола: за Горно Оризари–Железничка станица–Педагошка-





Јавор, Шехерзада–Драгош, Брусничка населба–Болница–Шехерзада, Шехерзада–Нижеполе–Јавор и Шехерзада–Магарево–Јавор, при што набави два нископодни градски автобуси, од кои едниот марка „NEOPLAN“, а вториот марка „MAN“ со кои се извршуваа горенаведените линии. Исто така во оваа година беше набавен нов минибус од „Макаутостар“ Скопје, марка „Mercedes-Benz Sprinter“. Дополнително на тоа купени се и два монтажни објекти-трафики во Битола, во кругот на приградската автобуска станица „Ат пазар“.

Во 2022 година, Друштвото продолжи со трендот на инвестиции, односно набави три автобуси од кои два високо туристички автобуси увезени од Германија, марка „Mercedes Turismo“ и „Mercedes Intouro“, а третиот нископоден градски, марка „Mercedes Citaro“, кој го набави

од земјата. Дополнително на тоа изврши комплетна каросериска поправка на автобус марка „Man“. Притоа во истата година, а како резултат на енергетската криза, со која еноормно се покачи цената на електричната енергија, Друштвото инвестираше во фотонапонска централа со моќност од 20kW, која што ја инсталираше на кровот на Меѓуградската автобуска станица, а сето тоа со цел да се намали потрошувачката на електрична енергија преку произведување на електрична енергија од сопствени капацитети – фотонапонски панели. Во текот на 2023 година Друштвото планира да го зголеми производствениот капацитет на фотонапонската централа, преку инсталирање на нови фотонапонски панели, а сето тоа со цел вишоците на произведената електрична енергија да ја продава на слободниот пазар на електрична енергија.





Во 2023 година, до првиот квартал Друштвото набави половно комбе марка „FORD TRANSIT“ и приколка за автобус тип „Hummer“, а исто така инвестираше во реконструкција и оспособување на нова работна просторија во стопанскиот двор – гаражата, во која сите вработени механичари ќе ја користат како работна соба, а исто така во новооспособената просторија ќе се префрли магацинот за резервни делови.

Актуелни состојби и предизвици

Организациската структура на „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола моментално ја сочинуваат четири сектори: општо–правен сектор, технички сектор, сектор за експлоатација и финансво сектор.

Во Друштвото работат и редовно остваруваат плата и додатоци на плата околу 90 вработени, од кои половината се возачи, а останатите се мајстори–механичари, билетари, работници на обезбедување, административен, технички и друг персонал.

Друштвото и понатаму е со едностепен систем на управување – со Одбор на директори составен од тројца членови: претседател на Одборот на директори, кој воедно е неизвршен член на Одборот на директори, извршен член – генерален директор и независен неизвршен член.

Со одлуки на Одборот на директори, Друштвото има организирано пет деловни единици – подружници, и тоа:

- 1) Подружница Автобуска станица Битола, на ул. „Никола Тесла“ бр.160 во Битола;
- 2) Подружница Автобуска станица „Ат пазар“ – Битола, на ул. „Прилепска“ бр.10 во Битола;
- 3) Подружница Автобуска станица Демир Хисар, на ул. „Битолска“ бр.2 во Демир Хисар;
- 4) Подружница Автобуска станица Ресен, на ул. „Ленинова“ бр. 66 во Ресен и
- 5) Подружница Сервисна работилница, паркинг и терминал – Битола, на ул. „Индустриска“ бр.137-Б во Битола.

Меѓуградска автобуска станица Битола

Меѓуградската автобуска станица во Битола која што била изградена во текот на 1980 година, а пуштена во употреба на 25 мај 1981 година, спаѓа во една од најубавите автобуски станици во Македонија.





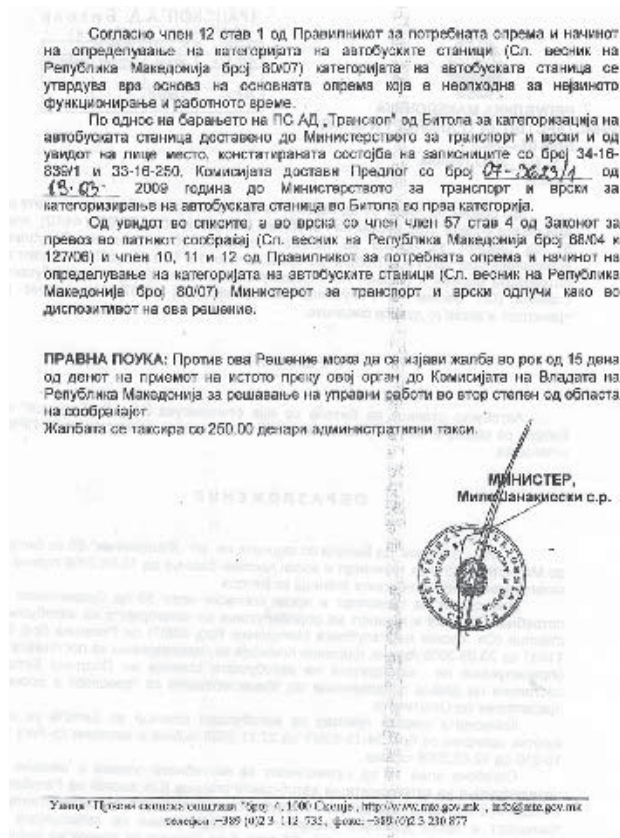
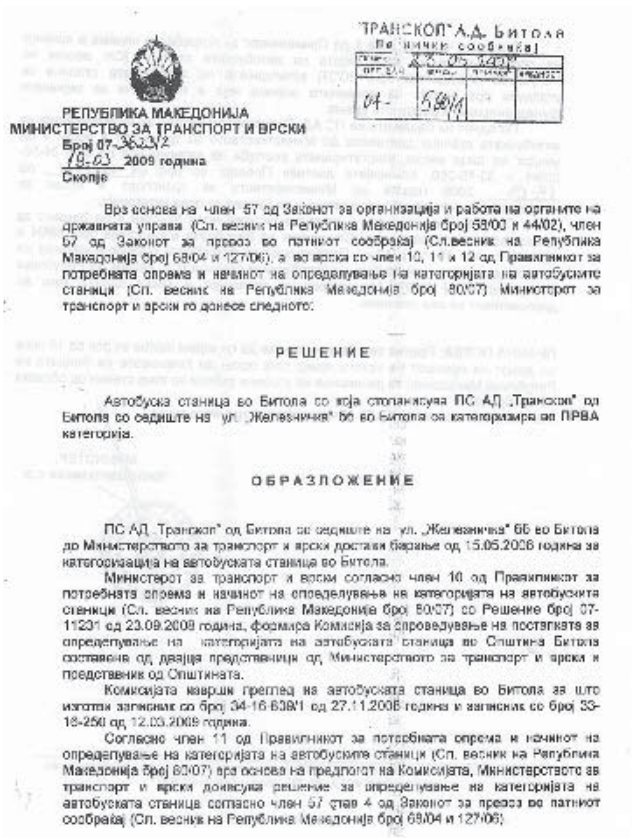


Автобуската станица, од 2009 година е категоризирана во прва, највисока категорија, врз основа на Решение бр. 07-3623/2 од 19.03.2009 година на Министерството за транспорт и врски.

Во 2012 година извршена била приватизација на земјиштето на Меѓуградската автобуска станица, со што „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола, покрај на објектот, станал сопственик и на земјиштето на кое што е изградена автобуската станица.

Во последните години, извршени се поголеми инвестициони зафати на објектот на Меѓуградската автобуска станица, како во внатрешноста, така и на надворешноста, па така: извршено е внатрешно преуредување и опремување на канцелариите во дирекцијата на Друштвото, која што се наоѓа над автобуската станица; реновирани се билетарницата и чекалната, при што се поставени нови пултови и нови автоматски лизгачки блиндор врати; на местото од претходниот рамен кров, изведена е нова челична кровна конструкција со лимен кров, а воедно реновирани се и препокриени пероните, кои сега се обележани со светлосна сигнализација – електронски дисплеи на кои се прикажуваат поаѓањата на автобусите.

Исто така, изведена е нова бетонска и метална ограда околу дворното место на автобуската станица, а воедно изведена е целосно нова термоизолациона фасада. Со тоа, Меѓуградската



АКЦИОНЕРСКО ДРУШТВО

автобуска станица во Битола денес претставува енергетски ефикасен објект и една од најубавите и најрепрезентативните автобуски станици во државата.

Согласно законските и подзаконските прописи, Меѓуградската автобуска станица во Битола врши прием и отпрема на автобуси од сите превозни друштва на кои Битола им е почетна, попатна (транзитна) или крајна станица, врши продажба и заверка на возни билети согласно издадените дозволи и регистрираните возни редови на превозниците и дава информации и други услуги на патниците.



ПРЕД...



ПОТОА...





Автобуска станица „Ат пазар“ – Битола

Автобуската станица „Ат пазар“ во Битола, која што е позната и како автобуска станица за приградски сообраќај или меѓу населението како „селска автобуска станица“, функционира на истото место речиси 40 години и главно служи за качување и слегување на патниците кои се превезуваат со линиите до и од околните места кои гравитираат околу Битола (т.н. приградски линии).

Во 2011 година од страна на надлежниот Државен инспекторат за транспорт било наложено оваа автобуска станица да биде затворена, што било спроведено и автобуската станица „Ат пазар“ била затворена и не работела одреден временски период. Меѓутоа, набрзо по нејзиното затворање, започнале да пристигнуваат масовни реакции од страна на граѓаните од населените места кои гравитираат околу Битола, бидејќи тие со години наназад биле навикнати да ја користат оваа автобуска станица, со оглед на нејзината локација и близината до Градскиот пазар,

СТР. 45 • БРОЈ 4	СЛУЖБЕН ГЛАСНИК НА ОПШТИНА БИТОЛА	ЧЕТВРТОК 20.04.2017
------------------	-----------------------------------	---------------------

2. Решението влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе биде објавено во „Службен гласник на Општината Битола“.

Бр.09-33/72
12.04.2017 г.
Битола

ПРЕТСЕДАТЕЛ
на Советот на Општината Битола
д-р Силван Ангеловски

Прв основа на член 50 став 1, точка 3 од Законот за локална самоуправа („Службен весник на РМ“ бр. 50/2), а во врска со член 54 од Статутот на Општината Битола („Службен гласник на Општината Битола“ бр. 10/05), донесувам

ЗАКЛУЧОК
за објавување на Одлуката за утврдување на главна и помошна автобуска станица за меѓуопштинскиот и меѓународниот линиски превоз на патници во Општина Битола

1. Ја објавувам Одлуката за утврдување на главна и помошна автобуска станица за меѓуопштинскиот и меѓународниот линиски превоз на патници во Општината Битола, донесена на седницата на Советот на Општината Битола одржана на 12.04.2017 година.

2. Заклучокот влегува во сила со денот на донесувањето, а ќе се објави во „Службен гласник на Општината Битола“.

Бр.09-33/71
20.04.2017 г.
Битола

ГРАДОНАЧАЛНИК
на Општината Битола,
д-р Владимир Талевски

Прв основа на член 36 од Законот за локалната самоуправа („Службен весник на РМ“ бр. 05/02) и член 70 од Статутот на Општината Битола („Службен гласник на Општината Битола“ бр. 10/05 и 17/08), Советот на Општината Битола на седницата одржана на 12.04.2017 година, донесе

ОДЛУКА
за утврдување на главна и помошна автобуска станица за меѓуопштинскиот и меѓународниот линиски превоз на патници во Општина Битола

Член 1
Со оваа Одлука се утврдува Автобуската станица лоцирана на ул. „Никола Талев“ бр. 160, помеѓу Техничкиот факултет Битола и Железничката станица Битола, како главна автобуска станица на подрачјето на Општина Битола за меѓуопштински и меѓународен линиски превоз на патници.

Член 2
За помошна автобуска станица за меѓуопштински и меѓународен линиски превоз на патници на подрачјето на Општина Битола се утврдува автобуската станица „Ат-пазар“, на ул. „Прилепска“ бр. 10.

Член 3
Превозниците кои пришт меѓуопштински и меѓународен линиски превоз на патници можат да ја користат помошната автобуска станица од членот 2 на оваа одлука исклучиво само доколку во својот ред и доколку ја имаат билетно и ја користат главната автобуска станица од членот 1 на оваа Одлука.

Член 4 Оваа Одлука влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето во „Службен гласник на Општина Битола“.

Бр.09-33/73
12.04.2017 г.
Битола

ПРЕТСЕДАТЕЛ
на Советот на Општината Битола
д-р Силван Ангеловски

а по затворањето на истата требало да одат до Меѓуградската автобуска станица која што е подалеку од центарот на градот и од Градскиот пазар.

Излегувајќи во пресрет на барањата на граѓаните, како и барањата од градоначалниците на околните општини Могила, Демир Хисар и Новаци кои реагираа и до Министерството за транспорт и врски, градоначалникот на Општина Битола во 2011 година дал писмена согласност автобуската станица „Ат пазар“ да биде попатна автобуска станица за вршење на меѓуопштински линиски превоз на патници, по што од страна на Друштвото било доставено барање до Министерството за транспорт и врски за „Ат пазар“ да биде попатна автобуска станица, кое барање било прифатено и автобуската станица „Ат пазар“ продолжила да работи и да се користи од страна на граѓаните, т.е. патниците.

Во 2016 година повторно се проблематизирало постоењето и работењето на автобуската станица „Ат пазар“ од страна на Државниот инспекторат за транспорт, па водејќи сметка за интересите на граѓаните и патниците, Друштвото побарало од Советот на Општина Битола да донесе одлука со која ќе ја определи автобуската станица како

помошна автобуска станица во меѓуопштинскиот и меѓународниот линиски превоз на патници. Таквиот предлог едногласно бил прифатен и изгласан од Советот на Општината и била донесена Одлука за утврдување на главна и помошна автобуска станица за меѓуопштинскиот и меѓународниот линиски превоз на патници во Општина Битола, заведена под бр. 09-33/73 од 12.04.2017 година и објавена во „Службен гласник на Општина Битола“ бр. 4 од 20.04.2017 година.

Автобуска станица Демир Хисар

Автобуската станица во Демир Хисар била изградена во 1984 година и исто како и Меѓуградската автобуска станица во Битола своевременно важела за една од најубавите автобуски станици во државата. Истата е изградена од тврда градба, со покриени перони, чекална, билетарница и тоалети.

Во 2010 година, со Решение бр. 07-13985/2 од 21.10.2010 година на Министерството за транспорт и врски, оваа автобуска станица била категоризирана во втора категорија, иако истата ги исполнувала условите да биде категоризирана и во првата највисока категорија.

Во 2013 година била извршена приватизација на земјиштето на автобуската станица во Демир Хисар, со што Друштвото се стекнало со сопственост и на земјиштето на кое што е изградена автобуската станица.

Со оглед дека другите превозници воопшто не ја користеле и не влегувале на автобуската станица Демир Хисар, Друштвото во 2014 година самоиницијативно поднесло барање за одземање на категоризацијата на оваа автобуска станица и со Решение бр. 07-2129/1 од 07.03.2014 година на Министерството за транспорт и врски таквото барање било одобрено и била одземена категоризацијата на оваа автобуска станица.

Во меѓувреме се променија состојбите и Друштвото во 2023 година повторно побара соодветна категоризација на автобуската станица во Демир Хисар, при што со Решение бр. 08-3365/4 од 22.09.2023 година на Министерството за транспорт и врски таквото барање било одобрено, а автобуската била категоризирана во четврта категорија.

РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА
МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ВРСКИ
Број 07-362/12
19.03 2009 година
Скопје

ТРАНКОП А.Д. БИТОЛА
Пр патнички сообраќај

ИЗДАНО	23.03.2009
СР. Д.М.	ВРСКИ
04-	580/11

Врз основа на член 57 од Законот за организација и работа на органите на државната управа (Сл. весник на Република Македонија број 59/00 и 44/02), член 57 од Законот за превоз во патниот сообраќај (Сл. весник на Република Македонија број 68/04 и 127/06), а во врска со член 10, 11 и 12 од Правилникот за потребната опрема и начинот на определување на категоријата на автобуските станици (Сл. весник на Република Македонија број 80/07) Министерот за транспорт и врски го донесе следното:

РЕШЕНИЕ

Автобуска станица во Битола со која стопанисува ПС АД „Транкоп“ од Битола со седиште на ул. „Железничка“ 66 во Битола се категоризира во ПРВА категорија.

ОБРАЗЛОЖЕНИЕ

ПС АД „Транкоп“ од Битола со седиште на ул. „Железничка“ 66 во Битола до Министерството за транспорт и врски достави барање од 15.05.2008 година за категоризација на автобуската станица во Битола.

Министерот за транспорт и врски согласно член 10 од Правилникот за потребната опрема и начинот на определување на категоријата на автобуските станици (Сл. весник на Република Македонија број 80/07) со Решение број 07-11231 од 23.09.2008 година, формира Комисија за спроведување на постапката за определување на категоријата на автобуската станица во Општина Битола составена од двајца претставници од Министерството за транспорт и врски и претставник од Општината.

Комисијата изврши преглед на автобуската станица во Битола за што изготви записник со број 34-16-839/1 од 27.11.2008 година и записник со број 33-16-250 од 12.03.2009 година.

Согласно член 11 од Правилникот за потребната опрема и начинот на определување на категоријата на автобуските станици (Сл. весник на Република Македонија број 80/07) врз основа на предлогот на Комисијата, Министерството за транспорт и врски донесе решение за определување на категоријата на автобуската станица согласно член 57 став 4 од Законот за превоз во патниот сообраќај (Сл. весник на Република Македонија број 68/04 и 127/06).

Согласно член 12 став 1 од Правилникот за потребната опрема и начинот на определување на категоријата на автобуските станици (Сл. весник на Република Македонија број 80/07) категоријата на автобуската станица се утврдува врз основа на основната опрема која е неопходна за нејзиното функционирање и работното време.

По однос на барањето на ПС АД „Транкоп“ од Битола за категоризација на автобуската станица доставено до Министерството за транспорт и врски и од увидот на лице место, констатираната состојба на записниците со број 34-16-839/1 и 33-16-250, Комисијата достави Предлог со број 07-362/11 од 19.03 2009 година до Министерството за транспорт и врски за категоризирање на автобуската станица во Битола во прва категорија.

Од увидот во списите, а во врска со член член 57 став 4 од Законот за превоз во патниот сообраќај (Сл. весник на Република Македонија број 68/04 и 127/06) и член 10, 11 и 12 од Правилникот за потребната опрема и начинот на определување на категоријата на автобуските станици (Сл. весник на Република Македонија број 80/07) Министерот за транспорт и врски одлучи како во диспозитивот на ова решение.

ПРАВНА ПОУКА: Против ова Решение може да се изјави жалба во рок од 15 дена од денот на приемот на истото преку овој орган до Комисијата на Владата на Република Македонија за решавање на управни работи во втор степен од областа на сообраќајот.

Жалбата се таксира со 250,00 денари административни такси.

МИНИСТЕР,
Миле Јанаќески с.р.



Улица "Првеза" Скопје, општина "Број 4, 1000 Скопје", <http://www.mtc.gov.mk>, info@mtc.gov.mk
телефон: +389 (0)2 3 112 735, факс: +389 (0)2 3 230 877

Автобуска станица Ресен

Од крајот на 2016 година, Друштвото ја зеде под закуп и започна да стопанисува со Автобуската станица во Ресен, се со цел да ги намали трошоците за влез-излез и за продажба и за-верка на возни билети, со оглед дека Друштвото има доста линии со почетна, попатна и крајна станица во Ресен, а покрај тоа, да остварува приходи од другите превозници кои исто така имаат линии со почетна, попатна или крајна станица во Ресен. Се очекува ефектите од овој деловен потфат на Друштвото да бидат позитивни, но тоа ќе го покаже времето што претстои, од што ќе зависи дали Друштвото и понатаму ќе стопанисува со оваа автобуска станица.

Сервисна работилница, паркинг и терминал

Стопанскиот двор на Друштвото е лоциран на ул. „Индустриска“ во Битола, во непосредна близина на „Жито Битола“ и истиот опфаќа сервиси за поправка и одржување на возилата на Друштвото, паркинг и терминал за локално царинење.

Халата и другите објекти во стопанскиот двор на Друштвото биле изградени во текот на 1980-тите години, но дел од нив не биле запишани во катастарот на недвижностите и за нив не била пронајдена градежно-техничка документација.

Во 2016 година, во согласност со одредбите од Законот за постапување со бесправно изградени објекти, извршена била легализација на сите објекти во стопанскиот двор кои претходно не биле запишани во катастарот на недвижностите и за кои не била пронајдена градежно-техничка документација, а истата година била извршена и приватизација на земјиштето во стопанскиот двор на Друштвото.

Стопанскиот двор на Друштвото се користи за паркирање, сервисирање и одржување на возилата на Друштвото, при што еден дел е наменет за изнајмување на паркинг за автобуси, а воедно функционира и како терминал за локално царинење. Во него постојано се вложуваат средства за унапредување на условите за работа и за набавка на средства за работа, се спроведуваат мерки за безбедност и заштита при работа, како и за соодветно управување со отпадот.

Приватно обезбедување

Врз основа на одредбите од Законот за приватно обезбедување и врз основа на добиената Дозвола за обезбедување на лица и имот за сопствени потреби, издадена од Министерството за внатрешни работи, под бр. 1911.1-59086/2-09 од 12.10.2011 година, Друштвото има сопствено приватно обезбедување на лица и имот, за што има вработено работници на обезбедување кои поседуваат лиценци и легитимации за обезбедување на лица и имот. Оваа дејност на Друштвото е впишана и во тековната состојба која што се води во Централниот регистар на Република Македонија.

РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА МИНИСТЕРСТВО ЗА ВНАТРЕШНИ РАБОТИ Број 1911.1-59086/2-09 12.10.2011 година С.К.П.П.		"ТРАНСКОП" А.Д. БИТОЛА Патнички сообраќај Патно-лиценци 23.10.2011 С.К.П.П.	
---	--	---	--

Министерството за внатрешни работи, воспоставил ги барањето за издавање на Дозвола за обезбедување на лица и имот за сопствени потреби, поднесено од Акционерско друштво „ТРАНСКОП – ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ“ од Битола, врз основа на член 265 од Законот за општата управна востанка (Службен Весник на РМ 38/2005), а во врска со член 2 од Законот за лиценцирање и лиценцирање на Законот за обезбедување на лица и имот (Службен Весник на РМ 66/07), издава

ДОЗВОЛА

за обезбедување на лица и имот за сопствени потреби

1. На Акционерско друштво „ТРАНСКОП – ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ“ од Битола, му се издава Дозвола за обезбедување на лица и имот за сопствени потреби.
2. Акционерското Друштво од преживаната зочка, може да врши обезбедување на лица и имот за сопствени потреби во просторот и во објектите во кои ја обвршува дејноста.
3. Обезбедување на лица и имот може да вршат работници кои во А.Д. „ТРАНСКОП – ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ“ од Битола се во работен однос, и кои поседуваат лиценци и легитимации за обезбедување на лица и имот.

Обврзателности

Акционерското Друштво „ТРАНСКОП – ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ“ од Битола, поднесо барање за издавање на Дозвола за обезбедување на лица и имот за сопствени потреби.

Министерството за внатрешни работи на Република Македонија ги разгледа барањето со оригиналните списи и испрани и утврди дека Акционерското Друштво „ТРАНСКОП – ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ“ од Битола, ги исполнува условите за издавање на Дозвола за обезбедување на лица и имот за сопствени потреби.

Таксички тарифен број 12 од Законот за административните такси (Сл. Весник на РМ 95/05) во износ од 1.000,00 денари е урешно исплатена.

Превоз на патници

Главната приходна дејност на Друштвото и понатаму останува да биде превозот на патници кој Друштвото го извршува врз основа на лиценци издадени од Министерството за транспорт и врски.

Имено, Друштвото поседува четири видови на лиценци за превоз на патници во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај, издадени од Министерството за транспорт и врски, и тоа:

- лиценца за линиски превоз во внатрешниот патен сообраќај
- лиценца за слободен и посебен линиски превоз во внатрешниот патен сообраќај;
- лиценца за линиски превоз во меѓународниот патен сообраќај и
- лиценца за слободен превоз во меѓународниот патен сообраќај.

Врз основа на издадените лиценци за линиски превоз во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај, како и врз основа на регистрираните возни редови и издадените дозволи за меѓуопштински и меѓународен линиски превоз на патници, Друштвото врши редовен автобуски линиски превоз на патници на повеќе релации во Република Македонија, а заедно со партнерот од Република Бугарија – МАТПУ ЕООД Софија ја одржува редовната меѓународна автобуска линија Скопје–Софија–Скопје, со поаѓање од Скопје во 08:30 часот и враќање од Софија во 16:00 часот.

Претходно, сè до 2009 година, Друштвото ја одржуваше и меѓународната автобуска линија Битола–Белград–Битола, со три поаѓања секојдневно.

Во внатрешниот патен сообраќај, Друштвото одржува меѓуопштински автобуски линии на следните релации: Ресен–Битола–Прилеп–Велес–Скопје, Битола–Д.Хисар–Кичево–Гостивар–Тетово–Скопје и Битола–Ресен–Охрид–Струга. Покрај тоа, „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола врши превоз на патници и на т.н. приградски автобуски линии: Битола–Д.Хисар–Железнец, Битола–Д.Хисар–Жван, Битола–Д.Хисар–Вирово, Битола–Бучин и Битола–Ношпал–Мусинци.

На сите овие линии, има повеќе попатни стојалишта, на кои што се врши застанување, качување и слегување на патници, согласно регистрираните возни редови и издадените дозволи од Министерството за транспорт и врски.

Покрај линискиот превоз на патници во внатрешниот и во меѓународниот патен сообраќај, Друштвото врши и слободен превоз на организирани групи патници на дестинации во државата и надвор од неа, за што има соработка со поголем број на туристички агенции, па оттаму, на голем број на патници Друштвото им е во сеќавање од нивните летни и зимски одмори, од ученичките екскурзии и други организирани патувања.

Друштвото врши и посебен линиски превоз на вработени од местото на живеење до работа и назад и на ученици од местото на живеење до училиште и назад, така што има патници – работници и ученици кои секојдневно се превезуваат со возилата на Друштвото, со што Друштвото на тие патници им е дел од нивното секојдневие.

„ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола со години наназад беше и остана главен и префериран превозник на граѓаните од Преспанско-пелагонискиот регион и нивна врска со другите градови и населени места до кои што има редовни линии, вклучително и со главниот град Скопје.

Оттаму, речиси и да нема жител во овој регион од државата кој барем еднаш во својот живот не ги користел услугите на „ТРАНСКОП“, а особено голем број на граѓани ги користеле услугите и пувале со „ТРАНСКОП“ во нивните студентски денови, од кога ги влечат и нивните најубави спомени, па оттаму „ТРАНСКОП“ има значајно место во сеќавањата на голем број на наши сограѓани.

Меѓутоа, во последниот период, автобускиот линиски превоз на патници, а со тоа и „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола, се соочува со сериозни проблеми и предизвици. Тука, во континуитет е присутен проблемот со нелојалната конкуренција од страна на нерегистрираните, т.н. „диви“ превозници, кои со лесни патнички моторни возила (до седум седишта) секојдневно вршат превоз на патници на поблиските, но и на подалечните релации, при што воопшто не плаќаат никакви давачки кон државата, а истовремено ја загрозуваат безбедноста на патниците кои ги превезуваат и на другите учесници во сообраќајот, бидејќи најчесто возат со технички неисправни возила. Ваквите „диви“ превозници најчесто чекаат и собираат патници пред Меѓуградската автобуска станица во Битола, како и на „Ат пазар“, при што упорно ги одвраќаат патниците да купуваат возни билети со автобус и наместо тоа, ги убедуваат да патуваат со нив за пониска цена и без фискален билет, така што и на државата и прават штета, бидејќи не плаќаат никакви даноци.

Исто така, со продорот на социјалните мрежи на интернет, се позачестена е појавата на нудење и организирање на превози преку социјалните мрежи од страна на лица кои не се професионални возачи и не се регистрирани за вршење на дејност превоз на патници и за жал, патниците се почесто избираат да патуваат со возачи кои не ги познаваат и за кои не знаат дали

воопшто поседуваат возачка дозвола или имаат важечко лекарско уверение, како и со возила за кои не знаат дали се технички прегледани и исправни и дали поседуваат полиси за осигурување за патниците, со што си го ризикуваат сопствениот живот и животот на нивните најмили.

Од друга страна, новите возови и бесплатните превози за одредени категории на граѓани со „Македонски железници“, исто така негативно влијаат во насока на намалување на бројот на патници кои се превезуваат со меѓуопштинскиот автобуски линиски превоз, а тоа посебно е изразено од Битола.

Во последно време, новиот тренд на масовно иселување на младите од државата во странство, исто така негативно влијае во насока на намалување на бројот на патници кои се превезуваат со меѓуопштинскиот автобуски линиски превоз

Проблеми има и во слободниот и посебниот линиски превоз, каде што исто така има голема нелојална конкуренција од страна на другите превозници, имајќи предвид дека голем дел од нив за вршење на слободните превози ангажираат непријавени возачи за кои не плаќаат даноци и придонеси кон државата, а на пријавените возачи не им плаќаат бенефициран стаж, како што тоа го прави „ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола, редовно и за сите возачи.

Покрај тоа, голем дел од превозниците не го прикажуваат, односно не го внесуваат целокупниот промет, со што избегнуваат да плаќаат даноци кон државата и на тој начин ги намалуваат нивните трошоци, а истовремено ги рушат цените на пазарот, со што, иако се легитимни превозници, сепак претставуваат нелојална конкуренција.

Општествена одговорност

„ПАТНИЧКИ СООБРАЌАЈ – ТРАНСКОП“ А.Д. – Битола и во најтешките периоди после трансформацијата и приватизацијата и до ден денес посветува големо внимание на својата општествена одговорност.

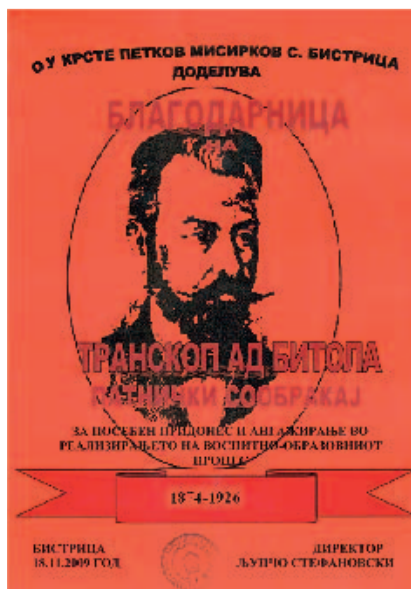
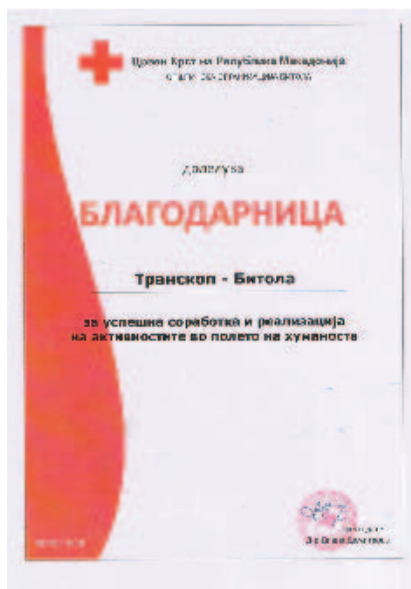
Во таа насока, Друштвото има помагано и помага бројни спортски клубови, здруженија на граѓани, цркви и други непрофитни организации, како и поединечни граѓани и вработени, а исто така има помагано за бројни настани и манифестации како во Битола, така и пошироко, во државата и надвор од неа.

За сето тоа, Друштвото има добиено бројни признанија, благодарници и одликувања и сите тие се значајни за Друштвото.



Признанија, благодарници, одликувања

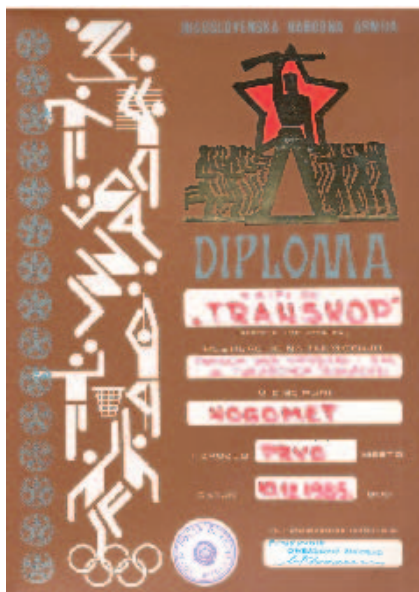




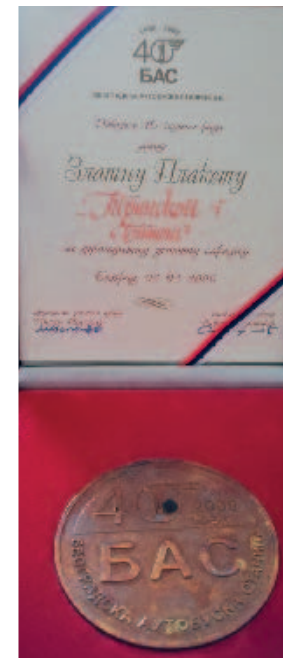


ПРИЗНАНИЈА, БЛАГОДАРНИЦИ, ОДЛИКУВАЊА





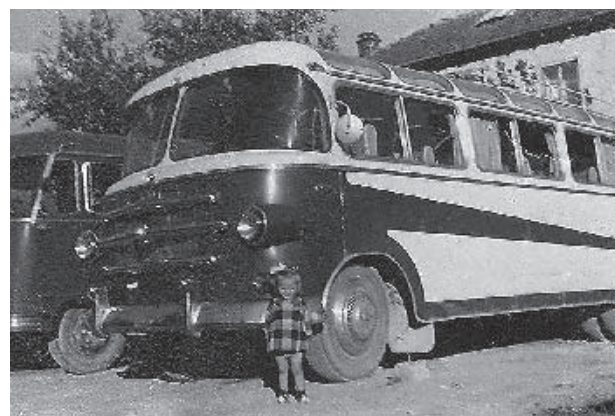
ПРИЗНАНИЈА, БЛАГОДАРНИЦИ, ОДЛИКУВАЊА





ПРИЗНАНИЈА, БЛАГОДАРНИЦИ, ОДЛИКУВАЊА

„Транскоп“ низ историјата – фото галерија –



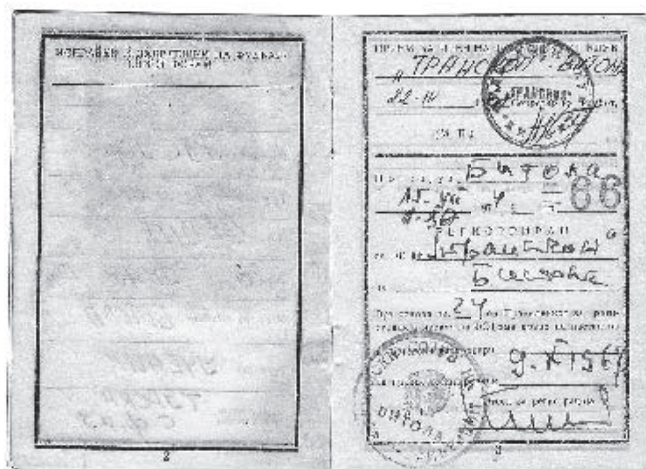
















Извори

Архивски материјали

- Аналитички инвентар на Градската општина Битола (1944–1964), Државен архив на Македонија, Подрачно одделение – Битола
- „Транскоп“ – Битола (1947-1980), (36 архивски кутии), Државен архив на Македонија, Подрачно одделение – Битола
- „Транскоп“ – Битола, Патнички сообраќај

Весници

„Битолски весник“

- Погонот на „Транскоп“ со интеграцијата – десет пати побрз од, 28 јануари 1970, 2
- Ќе се механизира процесот на работењето, 16 февруари 1966, 8
- Седница на централниот работнички совет, Погоните добија статус на правно лице, 23 септември 1970, 1-2
- Д. П., Удобно патување, 30 декември 1970, 4
- Д. П., По трет пат најдобри во земјата, 24 мај 1970, 2
- Новини од „Битолатранс“, Неликвидноста мошне негативно се одразува врз работењето, 21 јули 1971, 2
- Д. П., По трет пат најдобри во земјата, 18 октомври 1972, 2

- „Транскоп“ лани и годинава продолжува со успешното работење и годинава, 23 мај 1973, 3
- Вработените во ОЗТ претпријатие за транспорт „Битолатранс,“ се изјаснија едногласно за припојување кон „Транскоп“, 8 октомври 1975, 2
- К. Добрушевски, Стимулирање продуктивноста на трудот, 25 февруари 1976, 2
- В. Додовски, „Друмската убавица“ подготвена за пат, 13 октомври 1976, 3
- Д. П., Колектив со меѓународна афирмација, 20 октомври 1976, 1
- Д. П., „Транскоп“ во деветте месеци од годинава добивка од 5 милиони динари, 26 ноември 1976, 3
- С. Г., Градскиот сообраќај ќе го преземе „Транскоп“, 5 јануари 1977, 4-5
- С. М., Што може да се очекува од Пелистер и Транскоп, 1 март 1978, 8
- Д. П., Побарана локација за изградба на автодром, 26 јули 1978, 3
- Ангеле Целаковски, „Транскоп“ инвестира за проширување и модернизација, 2 август 1978, 2
- К. Д., Реномиран автопревозник, 29 ноември 1978, 3
- С. Д., Формирана е Секција на жени – возачи, 20 декември 1978, 5
- Д. П., Колектив со сигурна иднина, петнаесет години ЖТО–ООЗТ ЖАС „Битола“, 10 јануари 1979, 2
- Збратимени „Транскоп“ и „Интеревропа“ од Копер, 14 ноември 1979, 2
- Во „Транскоп“ пристигаат нови автобуси, 6 февруари 1980, 5
- За обука на идните возачи ќе се гради автодром, 4 март 1981, 4
- Итност во разрешувањето на сообраќајните проблеми, 25 март 1981, 2
- С. Г., Изградено модерно јавно паркиралиште, 22 јули 1981, 3
- Д. П., Во „Транскоп“ годишно по триста автоладилници, 20 јануари 1982, 1
- М. М., Со новите возила до повеќе девизи, 4 април 1984, 3
- М. М., „Транскоп“ вози со четврта, 3 април 1985, 3
- 85 современи автобуси, 11 септември 1985, 5
- С. Д., ЖТО „Скопје,“ ООЗТ ЖАС–Битола за деветте месеци загубите минато, 25 ноември 1987, 2
- Привремени мерки за „Транскоп“, 13 јули 1988, 1
- „Транскоп“ заздравува, 8 февруари 1989, 3
- М.М., Нови превирања во „Транскоп“, Возачите брааат повторно принудна управа!, 4 октомври 1989, 2
- К. Д., Смена на раководната екипа, 24 април 1991, 3
- С. А., Или работа или – штрајк!, 13 мај 1992, 3
- Новите граници ги скусија релациите, 3 јуни 1992, 3
- С. Михајлова, Целосна реафирмација на „Транскоп“, 27 јануари 1993, 4

- П. М., Работа има – недостасуваат меѓународни дозволи, 10 февруари 1993, 4
- С. Михајлова, Се обновува возниот парк, 26 мај 1993, 4
- П. М., Автобуска линија Битола – Тирана, 22 септември 1993, 5
- Странски капитал стигнува, 26 февруари 1997, 5
- М. Младеновски, Транскоп го укинува градскиот сообраќај !?, 9 декември 1998, 4
- С. Михајлова, Многу линии, малку фајде, 15 ноември 2000, 8

Весникот „Транскоп“

- Подобрување на превозот, г. 7, бр. 25, март 1983, 3
- Турнир во мал фудбал, г. 7, бр. 25, март 1983, 6
- Да се сочува првото место, г. 7, бр. 25, март 1983, 6
- Постигнати се солидни финансиски резултати, г. 7, бр. 26, април 1983, 5
- На летовање до 20 јуни, г. 7, бр. 27, јуни 1983, 6
- Бањско и климатско лекување, г. 7, бр. 27, јуни 1983, 6,
- „Транскоп“ – шампион, г. 7, бр. 27, јуни 1983, 6
- Дежурен автобус, г. 7, бр. 28, ноември 1983, 2
- Задоцнета распределба, г. 7, бр. 28, ноември 1983, 2
- ФК „Транскоп“ остапен на ФК „Преспа“ г. 7, бр. 29, април 1984, 6
- ООЗТ „Патнички сообраќај“, г. 7, бр. 30, август 1984, 3
- Камповите се реновираат, г. 7, бр. 30, август 1984, 6
- Ќе се изгради бензиска пумпа, г. 7, бр. 31, декември 1984, 5
- ООЗТ „Патнички сообраќај“, г. 8, бр. 32, април 1985
- Ќе се гради нов објект за летување, г. 8, бр. 33, јуни 1985, 6
- Голема инвестициона активност, г. 8, бр. 33, јуни 1985, 4
- Нова автобуска станица или терминал, г. 8, бр. 34, октомври 1985, 3
- Амбуланатата во нови простории, г. 9, бр. 35, април 1986, 5
- Бензиската пумпа пред старт, г. 9, бр. 35, април 1986, 5
- Во Демир Хисар дадена во употреба новата автобуска станица, г. 8, бр. 34, октомври 1985, 4
- ООЗТ „Патнички сообраќај“, г. 9, бр. 35, април 1986, 3

- Товарниот сообраќај во загуба – патничкиот во добивка, г. 9, бр. 36, ноември 1986, 1
- Почна со работа бензиската пумпа, г. 9, бр. 36, ноември 1986, 4
- ООЗТ „Патнички сообраќај“, г. 10, бр. 37, 1987, 3
- Зголемени се цените на градскиот сообраќај, г. 10, бр. 37, јуни 1987, 5
- Угледот на „Транскоп“ – едни градат други уриваат, г. 10, бр. 37, јуни 1987, 6

Други весници

- Продаја аутомобила, Битољски трговински гласник, г. 1, бр. 45, 14 децембра 1923, 2
- Удружење трговаца у Битољу истиче потребу успостављања директне аутобуске везе измеѓу Битоља и Дебра, Вардар, Скопље, 07. 02. 1936, 2
- Аутомобилска несреќа на путу Кичево–Битољ, Вардар, Скопље, 25. 11. 1933, 2
- У одбрану аутобуског саобраќаја у Вардарској Бановини, Вардар, Скопље, 15 март 1934, 3
- Једна аутомобилска несреќа, Вардар, Скопље, 09. 10. 1932, 4
- Аутомобилска линија Битољ–Охрид неће се продужити, Вардар, Скопље, 97. 02. 1936, 2
- Таксе, Општинске новине, бр. 3, Битола, 20 јануари 1913, 7
- Ударната недела за поправка на патиштата треба да го опфати целото население на битолскиот округ, „Братство“, Битола, бр. 17, 25 април 1946, 3
- Подружница „ФАП“, „Братство“, Битола, Првوماјски број, 1946, 3
- С. П., Читателите ни пишуваат: До кога ќе гледаме низ битолските улици „автомобилски натпревари“, „Братство“, Битола, 29 август 1946, 3
- Изградуењето на патот Битола–Маково е во тек, „Братство“, Битола, 12 септември 1946, 1
- Изградба на патот Старавина–Петалино, „Братство“, Битола, 1 мај 1947, 3
- Претпријатието за транспорт и шпедиција во Битола успешно го исполнуе транспортниот план, „Братство“, Битола, 22 јуни 1947, 3
- Фронтниците ни пишуваат: Камионите на ауто транспорт се мијат пред Митрополијата, „Братство“, Битола, 20 ноември 1947, 3
- Работниот колектив од Ауто–ремонт се заложуе за исполнување на сите задачи, „Братство“, Битола, 7 јануари 1948, 2
- Треба да му се ограничи брзината на моторните возила низ градот, „Братство“, Битола, 1 октомври 1948, 2

- Селаните го поправуваат својот пат, „Братство“, Битола, 29 октомври 1948, 3
- Ауто–ремонт во втората планска година постигна добри успеси, „Братство“, Битола, 24 декември 1948, 3
- Подружницата при Авто–транспорт го одржа своето годишно собрание, „Братство“, Битола, 14 јануари 1949, 2
- Подружницата при Авто–транспорт зеде нови обврски, „Братство“, Битола, 1 април 1949, 1
- На големиот митинг во Битола говореше Тоде Ношпал-министер за локален сообраќај на Н.Р.М., „За социјалистичка изградба“, Битола, 22 јуни 1949, 2
- А.В., Работниот колектив на Авто–транспорт во Битола со доброволна работа заштеди 554.000 дин. „За социјалистичка изградба“, Битола, 1 август 1949, 1
- Колективот на авто–ремонт го исполни годишниот план 61 ден пред рокот и 29 дена пред земената обврска, „За социјалистичка изградба“, Битола, 3 ноември 1949, 2
- „Хигиенските грижи“ на „Авто–транспорт“, „За социјалистичка изградба“, Битола, 1 април 1950, 4
- Работниот колектив при „Авто–транспорт“ се обврза дека дневните планови ќе ги исполнува 50 %, „За социјалистичка изградба“, Битола, 1 мај 1950, 2
- На релацијата Битола–Охрид сообраќаат пет автобуси, „За социјалистичка изградба“, 17 јуни 1950, 4
- Во авто–ремонт се извршија сите припреми за избор на работнички совет, „За социјалистичка изградба“, Битола, 12 август 1950, 1
- Работниот колектив од градскиот транспорт ќе запише околу половина милион динари заем, „За социјалистичка изградба“, Битола, 19 август 1950, 3
- Претпријатието за Авто–транспорт веќе го раководат самите работници, „За социјалистичка изградба“, 9 септември 1950, 4
- Во градот се формира штаб за Недела на патниот сообраќај, „За социјалистичка изградба“, Битола, 4 ноември 1950, 4
- Десет улици и тринаесет мостови во чест на „Неделата на патниот сообраќај“, „За социјалистичка изградба“, Битола, 11 ноември 1950, 4

Книги

- Халил Иналџик, Османско царство, СКЗ, Београд, 1974
- Немски и австријски пътеписи за Балканите, София, 1979,
- Румелијски делници и празници от XVIII век, 1978
- Миле Стефановски, Развојот на јавниот патен сообраќај во Македонија и неговите јубилеи, „Македонија сообраќај“ – Скопје, Скопје, 1998
- Радомир Латковски и Тренко Стојановски, Железничкиот авто–сообраќај во СР Македонија, Работна заедница на ООЗТ од дејноста на ЖАС – Скопје, Скопје, 1983
- Миле Стефановски, Сообраќајот во Македонија некогаш и сега, „Матица македонска“, Скопје, 2001

Информатори

- Јулијана Атанасова
- Драган Белевски
- Стево Бојациев
- Ставре Николов Атанасовски
- Борис Алтимармаков
- Ѓорѓи Тасевски
- Љупчо Василевски
- Благој Атанасовски – Фармата



Т Р А Н С К О П
ваш верен пријател
во патувањето

ISBN 608-245-944-X

