ZIUA CARGO

revistă de transport și logistică septembrie 2020 numărul 9 (140)





TARIFE DE TRANSPORT ÎN EUROPA DE VEST

Cel mai mic nivel din ultimii doi ani



LOGISTIC E VAN WIJK

Un pas înaintea istoriei

ahead logistics

PARTENERUL TĂU DE ÎNCREDERE

- Transport intern și internațional cu flotă proprie
- Transport mărfuri generale și mărfuri cu temperatură controlată
- Depozit propriu de 8400 mp
- Casă de expediție (peste 200 colaboratori)

www.ahead-logistics.ro



Str. Vasile Lascăr, nr. 42-44, ap. 3-4, etaj 1, sector 2, București

Tel.: 031-405.94.09
Fax: 031-405.94.10

E-mail: office@ahead-logistics.ro



NOUL VOLVO FH - experiența supremă pentru transportul de cursă lungă.
Pentru viața la volan, vă doriți un autocamion care vă oferă siguranță și confort la drum lung. Volvo FH este un simbol pentru transportul de cursă lungă, care optimizează disponibilitatea și eficiența consumului. Dar, nu numai atât. Acum, este echipat cu o cabină reconfigurată, cu caracteristici inovatoare de siguranță și cu un mediu de lucru modernizat care se concentrează asupra nevoilor șoferului. **Noul Volvo FH** este, pur și simplu, mai bun în toate privințele.
Aflați mai multe pe www.volvotrucks.ro.

NOUL VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

À la guerre comme à la guerre

Accidentul cumplit care a avut loc pe autostrada A1, în luna august, a răvășit pe mulți dintre noi. Inițial, s-a spus că un camion a încercat să întoarcă pe autostradă, pentru că ratase ieșirea spre Slatina. De fapt, șoferul a auzit în stație faptul că un echipaj ISCTR era plasat în față și, pentru că folosea magnetul în acel moment... Un cap tractor cu semiremorcă are lungimea aproximativ egală cu lățimea autostrăzii, iar manevra de întoarcere a făcut ca semiremorca să fie agățată în parapetul ce mărginește autostrada. A urmat cumplitul impact.

Din punct de vedere oficial, evenimentul intră în statistica „rece" a accidentelor rutiere cu victime. Însă, pentru noi, cei care avem de-a face cu industria transporturilor... Acesta nu a fost un accident! Acesta este război! Și în război totul este permis – fără reguli, fără moralitate, fără a-ți păsa de ceilalți. „Nu este nimic de făcut", „degeaba încerci, pentru că șoferii nu ascultă niciodată", „acela a fost un șofer nebun", „de ce nu a oprit pe dreapta, să scoată magnetul și apoi să plece mai departe?" – iată câteva dintre opiniile unor oameni care lucrează în domeniu și toate spun, practic, același lucru.

Aici am ajuns – fără speranță, fără soluții, fără ca măcar să mai încercăm ceva. A cataloga drept „nebun" șoferul care a încercat fatala manevră este extrem de simplist. Sigur, a fost o nebunie, dar ce l-a determinat să ajungă la această decizie? În transporturile românești, nebunia definește cel mai adesea persoanele care pur și simplu nu mai pot gestiona (sau mai bine zis ascunde) stresul și frica, sentimente care au atins cote alarmante. A întors camionul pentru că singurul lucru nepermis, în acest domeniu, este să fii prins și amendat. În rest, totul poate fi iertat. Mi-e teamă că, dacă reușea să ducă la capăt manevra, ar fi fost, mai degrabă, felicitat pentru că a evitat controlul și privit chiar cu un fel de respect de către colegii șoferi – „iată unul dintre noi care este gata să facă, într-adevăr, orice este nevoie". Nu acesta este scopul pentru care stațiile sunt folosite? Să aflăm unde este amplasat controlul, cine cui poate să mai vândă „economie", să rămânem la curent cu „cele mai bune practici"...

La modul în care funcționează astăzi lucrurile, faptul că, din când în când, câte un șofer cedează nu reprezintă o surpriză. Presiunea, frica și numărul mare de practici ilegale tolerate de prea mult timp și de prea mulți au dus la asemenea situații și nu trebuie să fii clarvăzător ca să realizezi că viitorul nu arată bine.

Nu reușisem, încă, să potolesc revolta pe care o simțeam în legătură cu accidentul de pe A1, când o nouă știre zguduie piața. O firmă (nu mică) din Suceava obținea în mod fraudulos ITP-ul pentru camioanele care operau pe comunitate. Din nou, încep să dau telefoane, să mă interesez și iată ce descopăr: nu este un caz izolat, ci discutăm despre un fenomen! Această practică s-a dezvoltat mult, în ultimii doi ani și se pare că aproximativ jumătate din flota ce operează pe comunitate este în această situație. În aceste condiții, nu este de mirare numărul mic de comentarii venite din piață. „Păi dacă vehiculele sunt noi, de fapt nici nu au nevoie de ITP" și „oricum nu a dat la nimeni în cap" și „de fapt, nici nu este mare lucru, pentru că oricine poate face asta" – alte opinii din piață. Oare? Să ai dubluri la numerele de înmatriculare este acceptabil? Să obții, în mod ilegal, un document atât de important pentru siguranța circulației este ok? Dar să te lași la mâna șoferilor, fiind aproape banal să dovedești că un camion nu era în România, la momentul obținerii ITP-ului?

Înțeleg că sunt persoane care se simt destul de sigure pe ele pentru a nu avea o problemă în legătură cu aspectele de mai sus. Dar ceilalți?

Am avut discuții cu mai mulți manageri și sumele „salvate" anual pentru fiecare camion sunt plasate între 1.500 și 5.000 de euro, în funcție de reședința firmei și capacitatea de a reveni în țară și a pleca înapoi cu marfă. La o flotă de aproximativ 50 de camioane, înseamnă până la 250.000 de euro, costuri evitate anual. Merită? Poate că unii vor spune că da, însă mai important este impactul acestor sume în piață. Cu siguranță, o parte rămâne în buzunarul patronului și aceasta face cel mai puțin rău. Restul – o parte merge la personalul stației ITP și, posibil, la unii reprezentanți ai autorităților, care închid ochii (încă) în fața unui



fenomen care a căpătat proporții. Însă, probabil, cea mai consistentă parte merge în direcția asigurării avantajului competitiv. Adică posibilitatea de a coborî tarifele mai jos decât orice alt transportator (legal). Păi, în condițiile acestea, cui îi mai vine să facă lucrurile legal? În plus, sunt patroni care mi-au mărturisit dificultatea de a spune „nu" în fața propunerilor de a intra, la rândul lor, în această tagmă – „Te simți ca un prost, că nu faci și tu asta."

Știu că mulți veți ajunge (din nou) la concluzia că statul este de vină, că nu reușește să stârpească asemenea „boli" care au tendința să se dezvolte necontrolat. Însă astfel nu facem decât să pasăm responsabilitatea. Noi, ZIUA CARGO, ar fi trebuit să scriem mai mult despre magneți și practici ilegale și poate „cangrena" nu ar fi luat asemenea proporții. Patronii firmelor de transport ar fi putut (ar fi trebuit) să spună „NU" tuturor practicilor ilegale și, poate, o familie de români nu ar fi dispărut atât de brusc. Iar șoferii ar fi trebuit să strige „STOP" nebuniei și, atunci, probabil, un copil ar fi apucat să împlinească doi ani.

Nu putem să continuăm să ne păcălim, așteptând ca schimbarea să vină de undeva, din neant. Bineînțeles, schimbarea, cel puțin în prima etapă, înseamnă muncă mai multă și câștiguri reduse. Dar nu așa este firesc, nu acesta este cel mai bun drum de parcurs? Sigur, asta dacă chiar vrem să salvăm vieți și ținem la cinstea și onoarea noastră.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Împreună mișcăm lucrurile!

ZIUA

SUMAR

ȘTIRI 6, 8

ACTUALITATE

■ România aliniază sancțiunile la Pachetul Mobilitate 1 10-12

■ Camioane supraîncărcate cu bușteni. „Refuz cântarul!” 14-15



■ 7.000 de parcări TAPA EMEA PSR 16



■ PROIECT DE MODIFICARE A LEGII RCA
Transportatorii amenință cu proteste 24-25



■ S-A DESCHIS PTF BORȘ II
Autostrada A3 (România), conectată la M4 (Ungaria) 30



■ NU ARUNCA CHIȘTOACE
Strada nu e scrumieră 46-47



■ ANTICORUPȚIE
În flagrant! 48



PIAȚĂ ȘI COMPANII

■ O REALITATE COMPLICATĂ
Protejăm angajații? 18-21

■ Frauda ITP 26-29

■ 28.082 de firme radiate și 14.720 dizolvate 32



■ TARIFE DE TRANSPORT ÎN EUROPA DE VEST
Cel mai mic nivel din ultimii doi ani 34-35

■ LOGISTIC E VAN WIJK
Un pas înaintea istoriei 36-38

CONSULTANȚĂ

Conotații psiho-sociale după intrarea în vigoare a PM 1 22-23

CAMIOANE ȘI SERVICII

■ Fabrică IVECO pentru camioanele armatei 40-41



■ Volvo FH cu I-Save devine și mai eficient 42-43



RETRO

#tbt septembrie 2010 44-45



ȘTIRI 50-51

LOGISTICĂ

■ Dacă nu vom fi atenți, expirăm 52-53

SECURITATE

■ Chemare la... luptă 54-57



■ Comerțul ilicit, în ascensiune 58



ȘTIRI 60

ACTUALITATE

Capitalul privat, în pericol 62-63



INEDIT

Dacia Sport 64-65



ÎNTREBAREA LUNII

Despre ITP! 66

HANKOOK
driving emotion



SMART WORK TM15

Anvelopa cu performante deosebite on/off - Axa Semiremorca

Dimensiuni disponibile:
385/65R22.5



CUGETARE

„Necazul te învață (Quae nocent docent).”

Deviza familiei Cantacuzino



4 SISTEME DE CÂNTĂRIRE, LA CALAFAT

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a instalat primele sisteme de cântărire moderne, cu supraveghere video, la Agenția de Control și Încasare (ACI) Calafat. Două sunt pe sensul de intrare în România, iar celelalte, similare, pe sensul de ieșire din țară, în zona de lucru a personalului din Agenție. „Dotarea cu aceste cântare moderne a ACI Calafat reprezintă un pas important pentru taxarea corectă a traficului de marfă, fără a mai permite incertitudini sau suspiciuni pe acest segment. Viitoarele sisteme de cântărire urmează a fi instalate în punctul de trecere a frontierei Borș II, aflat pe sectorul de interconectare a Autostrăzilor A3 și M4 (România-Ungaria)”, a declarat Ovidiu Barbier,



directorul general adjunct al CNAIR. Cele patru sisteme de cântărire au în componență și camere de supraveghere video, tip ANPR, care asigură preluarea automată a numerelor de înmatriculare și imaginea asociată fiecărui vehicul ce trece prin zona de control și introduce automat în aplicația informatică datele preluate. Contractul pentru astfel de sisteme, în valoare totală de 5,55 milioane de lei, fără TVA, prevede dotarea cu 18 astfel de dispozitive de cântărire, la punctele de trecere a frontierei.

RCA, VALABIL ȘI ÎN FORMAT ELECTRONIC



Asigurarea RCA poate fi prezentată şi în format electronic la controlul Poliției, potrivit modificărilor și completărilor aduse în Norma 20/2017 de membrii Consiliului Autorității de Supraveghere Financiară (ASF). „Astfel, la art. 10, pct. 11, se arată că dovada încheierii asigurării RCA, în cazul controalelor efectuate de către autoritățile abilitate, o constituie: lit. a) polița de asigurare și contractul RCA emise de către asigurător, pentru perioada de valabilitate înscrisă, prezentate pe suport hârtie sau în format electronic; lit. b) dovada asigurării de răspundere civilă a vehiculelor, eliberată de asigurătorii RCA din alte state, cu valabilitate pe teritoriul României și numai pentru perioada menționată în aceasta, sau polița de asigurare de frontieră pentru vehiculele înmatriculate/înregistrate în afara Spațiului Economic European și a Confederației Elvețiene, prezentată pe suport de hârtie sau în format electronic”, precizează ASF. Tot la acest articol a fost introdusă lit. c), aceasta stipulând că, în cazul controalelor, dovada încheierii asigurării RCA o constituie și informația rezultată din interogarea bazei de date cu asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul României, prin care se certifică existența unui contract valabil.

REȚEA ENEL X DE ÎNCĂRCARE A MAȘINILOR ELECTRICE



Enel X a instalat și pus în funcțiune o rețea de 34 de puncte de încărcare a vehiculelor electrice, în București și în zonele limitrofe. Infrastructura de încărcare instalată se bazează pe noile soluții inteligente de încărcare dezvoltate de linia de afaceri globale a Enel X. Majoritatea primelor serii de puncte de încărcare sunt unități de 2×22 kW, denumite JuicePole, care permit reîncărcarea a două vehicule electrice simultan și încărcarea a până la 40% din nivelul bateriei, în 30 de minute, în funcție de modelul mașinii și specificații. Soluțiile de încărcare includ și JuicePump, care, cu o putere de 50 kW DC sau de 22 sau 43 kW AC, permite reîncărcarea a două vehicule electrice simultan. Utilizatorii pot folosi aplicația mobilă JuicePass – interfața unică pentru clienții Enel X, prin care pot accesa o rețea de peste 50.000 de puncte publice de încărcare din 18 țări europene, folosind parteneriatul de interoperabilitate cu operatorii rețelelor de încărcare IONITY și SMATRICS. Șoferii pot verifica locația și starea punctelor de încărcare Enel X pe o hartă interactivă fie în aplicația JuicePass, fie pe site. Ei pot vedea în timp real dacă o stație de încărcare este disponibilă, ocupată sau în întreținere, precum și tipul acesteia (cu încărcare rapidă sau ultra rapidă), tipul de cablu de încărcare, puterea, accesibilitatea și distanța pentru a ajunge la ea.

TAXE ONLINE LA PERMISE AUTO ȘI PAȘAPOARTE



Taxele pentru eliberarea și schimbarea permiselor auto, certificatelor de înmatriculare, autorizațiilor de circulație provizorie, dar și pentru și pașapoarte se pot achita prin platforma *ghiseul.ro*, potrivit unei ordonanțe de urgență (OUG) adoptate de Guvern, la propunerea Autorității pentru Digitalizarea României. În luna iunie, au fost majorate de la 68 la 89 de lei taxele pentru permisul de conducere și de la 37 la 49 de lei cele pentru certificatul de înmatriculare. Un pașaport simplu temporar se obține contra sumei de 96 de lei, iar cel simplu electronic costă de 258 de lei pentru persoanele cu vârsta de peste 12 ani și de 234 de lei, pentru cei mai mici.

CE E MAI RENTABIL DECÂT UN CAMION VECHI?

...(UN CAMION NOU)



NOI TE SCĂPĂM DE CAMIONUL VECHI ȘI ÎȚI DĂM UN T HIGH NOU!

ALTE BENEFICII OPȚIONALE:

- Service complet 3 ani (Excellence)
- Finanțare avantajoasă
- Curs șoferi
- Monitorizare flotă sistem Optifleet

Contactează-ne pentru oferta completă!

București - 0735 312 353, **București/Ilfov/Prahova** - 0723 505 456
Cluj/Oradea - 0723 131 528, **Sibiu/Brașov** - 0736 300 537,
Constanța/Buzău/Galați/Bacău - 0736 399 420,
Craiova/Pitești - 0722 509 138, **Arad/Timișoara** - 0755 063 778

renault-trucks.ro

RENAULT TRUCKS

PRODUCȚIA AUTO A SCĂZUT

Producția auto a scăzut cu 22,15% în România, în primele 8 luni, însumând 247.029 de autoturisme, față de 317.659 de unități, în perioada similară din 2019, potrivit datelor comunicate de Asociația Constructorilor de Automobile din România (ACAROM), membră a ACEA.
Pe modele, producția de autoturisme în primele opt luni ale anului 2020 se prezintă astfel:
• Dacia Duster – 103.823 de unități
• Ford Puma și EcoSport – 101.674 de unități
• Dacia Logan – 20.989 de unități



• Dacia Sandero – 14.407 de unități
• Dacia Logan MCV – 6.136 de unități.
În perioada iulie-august 2020, au fost produse 59.496 de autoturisme, în creștere cu 9,6% față de aceeași lună din 2019, când au fost fabricate 54.282 unități. Dintre aceste mașini, 33.378 au fost produse în uzina Dacia de la Mioveni și 26.118, la uzina Ford Craiova.

NOUĂ GENERAȚIE LOGAN, SANDERO ȘI SANDERO STEPWAY



Pe 29 septembrie 2020, a treia generație a gamei de succes Logan, Sandero și Sandero Stepway își va dezvălui secretele în detaliu.

Afișând dimensiuni exterioare comparabile cu cele ale vehiculelor din generația precedentă, acestea oferă, pe lângă design-ul complet nou, un plus de modernitate, de echipamente și de polivalență, fără a uita spiritul și atributele de fiabilitate ale înaintașelor.

Afișând o lungime ceva mai mare decât a modelului precedent, Noul Logan se remarcă prin silueta complet redesenată. Linia ușor descendentă a pavilionului, cu antena radio amplasată în partea din spate a acestuia, precum și efectul generat de îngustarea graduală a geamurilor laterale conferă vehiculului un aspect dinamic.

O serie de elemente estetice ale Noului Logan se regăsesc și pe Noul Sandero și Noul Sandero Stepway, printre acestea figurând semnătura luminoasă în formă de „Y”, ecartul redus între roți și pasajele acestora, precum și noul design al mânerelor de uși. Blocurile optice față și spate ale celor trei modele inaugurează noua semnătură în formă de „Y” a mărcii Dacia. Datorită acesteia, a treia generație a gamei Logan, Sandero și Sandero Stepway beneficiază de o identitate puternică. Atât în față cât și în spate, blocurile optice sunt reunite de o nervură orizontală, care accentuează impresia de lățime mai mare a vehiculelor.

NOILE NORME UE PRIVIND AUTOTURISME MAI ECOLOGICE, ÎN VIGOARE



Noile norme privind autoturisme mai ecologice au intrat în vigoare, la nivel european, la data de 1 septembrie. Este vorba despre aplicarea Regulamentului UE privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor.

Propus de Comisia Europeană, în anul 2016, în urma scandalului „Dieselgate”, și adoptat de Parlamentul European, în luna mai 2018, noul regulament revizuiește și limitează semnificativ sistemul anterior de omologare de tip și de supraveghere a pieței.

Acesta îmbunătățește calitatea și independența omologării de tip și a testării vehiculelor, sporește controlul autovehiculelor aflate deja pe piața UE și consolidează sistemul general printr-o supraveghere europeană sporită, transmite CE.

CEA MAI RAPIDĂ SCĂDERE A VÂNZĂRILOR AUTO DIN EUROPA CENTRALĂ



România ar putea înregistra cea mai mare scădere a vânzărilor de autoturisme și vehicule comerciale noi din Europa Centrală, în acest an, de 24,3% comparativ cu nivelul 2019, dar va avea o revenire rapidă, urmând să depășească pragul de volum pre criza COVID-19 până în 2023, reiese din raportul Autofacts realizat de rețeaua PwC la nivel european, pe baza datelor IHS Markit.

Astfel, estimările privind vânzările de autoturisme și vehicule comerciale ușoare (LCV) noi din România arată o scădere de la 181.000 de unități, în 2019, la 137.000 de unități, în acest an și, ulterior, o urcare până la 223.000 de unități, în 2023. În Europa Centrală, România va avea un declin comparabil cu Polonia, care va înregistra tot o scădere de 24,3%. Însă pentru Polonia este estimată o revenire mai lentă, urmând să rămână și în 2023 sub nivelul din 2019. Cea mai mică scădere ar urma să fie înregistrată de Ungaria, de 19,6%, urmată Slovacia cu 21,4% și Cehia cu 21,6%. Dintre aceste piețe, doar Slovacia va recupera pierderile din acest an, urmând ca, în 2023, vânzările auto să depășească nivelul înregistrat în anul 2019.

Per total piața din Europa Centrală se va diminua cu 23% în acest an, ajungând la nivelul înregistrat în 2016, de 900.000 de autovehicule. În comparație, estimările pentru piețele din vestul Europei arată o contracție cu 26%.



Toți vorbesc. Doar unul acționează. Noul Actros.

Active Drive Assist. Conectarea futuristă a diferitelor sisteme de rulare și de asistență sporește semnificativ siguranța și confortul la conducere. Sistemul Active Drive Assist asigură în plus un stil de conducere orientat spre economie de combustibil, ceea ce face din noul Actros o alegere cu adevarat economică. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

GRUP DE LUCRU LA GUVERN, PENTRU MODIFICAREA OG 37/2007

România aliniază sancțiunile la Pachetul Mobilitate 1

Ministerul Transporturilor a lansat în dezbatere publică un proiect de Ordonanță de Urgență (OUG) pentru modificarea și completarea OG 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora.

Noul act normativ va pune legislația națională în acord cu Regulamentul (UE) 2020/1054 privind Pachetul Mobilitate 1. În prezent, anumite încălcări din Regulamentul (UE) 2016/403 nu se regăsesc în cuprinsul OG 37/2007, fiind necesară introducerea acestora în cuprinsul ordonanței.

Patronatele din transporturile rutiere au fost invitate la Guvern și au stabilit, împreună cu premierul Ludovic Orban, ministrul Transporturilor, Lucian Bode, și ministrul Finanțelor, Florin Cîțu, constituirea unui grup de lucru pe această temă. „Am cerut unificarea într-o singură sancțiune, la o singură entitate de control, nu la trei, și într-un singur act normativ, nu în două, pe chestiunea legată de nerespectarea Regulamentului 561. Noi avem acum și OG 37, și HG 69 și am cerut măsuri mai drastice pentru șoferii care folosesc sisteme de păcălire a timpilor de conducere și odihnă. Pe modificarea celor două acte normative, vom avea un grup de lucru pentru comasare”, ne-a declarat Augustin Hagiu, președintele Federației Operatorilor Români de Transport (FORT).

Proiectul de OUG prevede următoarele modificări în OG 37/2007:

• La articolul 8, alineatul 2, literele m) și hh) vor avea următorul cuprins:

„m) remunerarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a conducătorilor auto angajați sau puși la dispoziția sa în funcție de distanța parcursă, de rapiditatea livrării și/sau de cantitatea de mărfuri transportată, chiar și sub formă de prime sau majorări salariale, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prevederilor Regulamentului (CE) 561/2006;

hh) nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor art. 8 alin. (6) din Regulamentul (CE) 561/2006 privind efectuarea perioadelor de repaus săptămânal sau nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor art. 8 alin. (6b) din Regulamentul (CE) 561/2006 privind compensarea



International Alexander HOLDING


» FTL Transport


» Express Transport


» Web Platform


» Distribution
» Warehousing
» Groupages

Transport & Logistics
Experience
Ambition
Motivation


» Integrated Logistics in Customer Factories


» Air & Sea Transport


» Real Estate


» 4PL Integrated Services


»Professional washing crates machine


» Service & Recovery

office@international-alexander.ro
http://www.international-alexander.ro

în cazul efectuării perioadelor de repaus săptămânal reduse".

• După litera jj) se introduc 8 noi litere, literele kk)-ss), cu următorul cuprins:

„kk) efectuarea la bordul vehiculelor a perioadelor de repaus săptămânal normale și a oricărei perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioade de repaus săptămânal reduse anterioare;

ll) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8a din Regulamentul CE 561/2006;

mm) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligației de a păstra la sediu documentele care atestă îndeplinirea obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8a din Regulamentul CE 561/2006, pentru a le prezenta la cererea personalului de control autorizat;

nn) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 ore după perioada precedentă de repaus normală, cu 12 ore sau mai mult;

oo) perioada de repaus săptămânal luat după 12 perioade consecutive de 24 ore este mai mică sau egală cu 65 de ore;

pp) perioada de conducere între orele 22:00 și 06:00 mai mare sau egală cu 4,5 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto;

rr) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 ore după perioada precedentă de repaus săptămânal cu 12 ore sau mai mult;

ss) utilizarea unui tahograf care nu a fost inspectat de un atelier aprobat".

• La articolul 8, dar la alineatul 4, după litera ș) se introduc cinci noi litere, t)-w), cu următorul cuprins:

„t) nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor privind derogarea de la art. 6-9 din Regulamentul CE 561/2006, a prevederilor privind indicarea manuală a cauzei derogării sau a prevederilor privind compensarea perioadei de prelungire,

Pachetul Mobilitate 1 a fost publicat, în data de 31 iulie, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Noile reguli privind duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal se aplică direct, în toate statele membre, din 20 august. Într-o a doua etapă, peste un an și jumătate, va intra în vigoare prevederea cu întoarcerea camionului la fiecare două luni.



în condițiile prevăzute la art. 12 din Regulament;

ț) nerespectarea de către conducătorul auto a obligației de a preschimba cardul de conducător auto cu unul nou, la solicitarea autorității competente, dacă este necesar pentru a se conforma specificațiilor tehnice relevante;

u) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 ore după perioada precedentă de repaus normală, cu până la 3 ore;

v) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu până la 3 ore;

w) nerespectarea de către întreprinderea/operatorul de transport rutier a obligațiilor prevăzute la art. 16 alin. (2) sau (3) din Regulamentul CE 561/2006".

Sancțiuni

Contravențiile prevăzute la art. 8 alin. 1 lit. a-k (depășirea timpilor de condus, lipsa tahografului digital, utilizarea altei cartele tahografice decât a celei emise conducătorului auto, distrugerea datelor înregistrate pe diagrama tahografică, intervenția asupra echipamentului/aparaturii de înregistrare, prezența în vehicul a unui dispozitiv care poate fi folosit la alterarea datelor înregistrate), respectiv atelierului autorizat pentru fapta prevăzută la lit. l, se vor sancționa cu amendă de la 9.000 la 12.000 de lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii sau conducătorului auto, după caz.

Amenzi între 4.000-6.000 de lei se vor aplica operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. 2 (încălcări foarte grave ale dispozițiilor Regulamentului (CE) 561/2006, ale Regulamentului (UE) 165/2014 și, după caz, ale Acordului AETR) lit. a, aa, bb, cc, ee, dd-l, o, q, r, ș–z, ii, kk, nn-ss, m, mm, n, p, s, jj, ll, x.

Se va mări cuantumul amenzii actuale, cuprinsă între 600-1.000 de lei, la 2.000-4.000 de lei, pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. 3 lit. z, sancțiune care se va aplica atelierului autorizat, pentru corelare cu amenzile similare aplicate de RAR atelierelor auto.

Amenzi între 600-1.000 de lei se vor aplica, după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport rutier/întreprinderii, pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. 3 lit. a-k, m-y și aa-dd.

Amenzi între 600-1.000 de lei se vor aplica operatorului de transport rutier/întreprinderii, pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. 3 lit. l.

Amenzi de la 250 la 500 de lei se vor aplica operatorului de transport rutier/întreprinderii, pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. 4 lit. w, dar și conducătorului auto sau, după caz, operatorului/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. 4 lit. a-v.

Vor fi actualizate corespunzător sancțiunile prevăzute la art. 9. Totodată, la art. 9, alin. 4 va fi introdus și personalul cu atribuții de control din cadrul Registrului Auto Român, care aplică amenzile în cazul atelierelor autorizate.

De asemenea, va fi introdusă o prevedere, pentru claritatea aplicării, potrivit căreia deținătorul autovehiculului suportă costurile verificării de către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, a integrității aparaturii de înregistrare, urmare solicitării agentului constatator.

În termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a noii OUG, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor va actualiza Normele metodologice din OMT 1.058/2007.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro
foto: Jean-Mihai PÂLȘU

TAKE CHARGE OF YOUR COMPETITION

FII CU UN PAS ÎN FAȚA COMPETITORILOR
PRIN TRANSPORT COMPLET ELECTRIC.



Află mai multe despre noul camion complet electric și noua gamă de camioane hibride plug-in pe scania.com/electrification

SCANIA

CAMIOANE SUPRAÎNCĂRCATE CU BUȘTENI

„Refuz cântarul!”

7 septembrie 2020. Autostrada A1 București-Pitești. Un control ISCTR de rutină privind greutatea... și un camion de Argeș cu o vechime considerabilă (foarte) încărcat cu lemn de fag. O valoare mare afișată de cântar era de așteptat. Și totuși... Oare te mai poți baza în vreun fel pe un camion, proiectat pentru un maxim de 40 t, a cărui masă a depășit 72 t?

Camioanele supraîncărcate cu 10-20 tone în plus nu mai reprezintă nicio surpriză, în zona de transport a lemnului, iar județul Argeș ocupă un loc special din acest punct de vedere.

„Cred că în zona Câmpulung Muscel am văzut, în ultimul timp, cele mai multe camioane încărcate cu lemn, chiar dacă probleme sunt și în alte locuri (precum Suceava). Un motiv îl constituie, fără îndoială, pădurile de foioase foarte frumoase, cu un lemn de o calitate superioară (stejar sau fag)”, ne-a explicat Gelu Nedelcu, inspector în cadrul ISCTR, adăugând că, recent, s-a aflat timp de o săptămână în această zonă, după ce locuitorii din Berevoiești au transmis o reclamație privind supraîncărcarea camioanelor care le afectează structura caselor, în momentul în care trec pe drum. „Timp de 5 zile consecutive, am realizat un control tematic, împreună cu un coleg din Constanța și apoi, cu șeful Serviciului de Monitorizare și Control, din dispoziția inspectorului de stat șef Nistor Duval. Este pentru prima dată când primim dispoziție din partea actualului Inspector de Stat Șef să procedăm la controale privind transportatorii de material lemnos și bunuri divizibile. Am plecat de la București fără să anunțăm pe nimeni.”

Grupuri de WhatsApp și echipe de urmărire

Cei care sunt înrolați de mult în transportul de lemn (pentru că mă voi opri, în acest articol, asupra acestui tip de marfă) au construit, deja, sisteme care îi ajută să ocolească sancțiunile (semnificative) pe care le presupune supraîncărcarea.

În primul rând, există grupuri (de WhatsApp, de exemplu) unde sunt anunțate controalele identificate în trafic. Mai mult, proprietarii de firme apelează inclusiv la variante de urmărire utilizând turisme, astfel încât camioanele să rămână la adăpost sau să ocolească zonele critice. Este motivul pentru care, în multe cazuri, după primele controale, nu mai apar vehicule grele. „În multe situații, după ce cântărim 2-3 vehicule, timp de o zi întreagă, nu mai avem ce face. Bineînțeles, nu putem sta într-un singur loc. Imediat după ce plecăm, activitatea se reia.”

În plus, în zona Câmpulung Muscel, pentru a duce camionul la platforma care permite amplasarea cântarului (loc. Stâlpeni) trebuie străbătută o distanță de aproximativ 50 de kilometri. Este un motiv de care se prevalează mulți dintre cei opriți, pentru a refuza cântărirea și a merge pe o amendă de 1.500 de lei, plătibilă în 15 zile, pentru neprezentarea actelor. Atitudinea este una de înțeles, în condițiile în care sancțiunea aplicată pentru depășirea masei maxime autorizate ajunge până la 20.000 de lei.

„Este adevărat că, pe lângă acea amendă, în valoare de 1.500 de lei, se pot ridica plăcuțele camionului, dar, în multe dintre cazuri, infrastructura nu permite imobilizarea lui în condiții de siguranță pentru trafic”, a mai precizat Gelu Nedelcu.

În aceste condiții, să refuzi cântărirea reprezintă, deja, o practică în județul Argeș (și nu numai). „La începutul săptămânii trecute (n.r. la începutul lunii septembrie), când m-am aflat, timp de o zi, în zona Câmpulung Muscel, împreună cu colegul meu din Constanța (cu o mașină cu numere de Constanța), am cântărit două mașini cu lemne, o betonieră și o mașină cu piatră, la Stâlpeni, după care am patrulat efectiv în tot județul. În cazul tuturor mașinilor pe care le-am oprit ulterior, șoferii au refuzat cântarul. În aceeași săptămână, am făcut echipaj cu un alt coleg, de la Suceava, și cu șeful Serviciului de monitorizare și control din ISCTR. Am stat inclusiv noaptea, pentru că, de obicei, camioanele se încarcă în a doua parte a zilei.”

Uneori lucrurile capătă, însă, o turnură chiar mai urâtă.

Doar un exemplu

În timpul activității de control, echipajul ISCTR a identificat, în zona cabanei Voina (undeva mai sus de Câmpulung), un camion extrem de încărcat cu bușteni, care ar fi trebuit să ajungă în Dâmbovița, unde era amplasat clientul. Șoferul și, ulterior, patronii nu au refuzat, inițial, cântărirea, dar, în perioada necesară pentru a ajunge la platforma amplasată la Stâlpeni, și-au regândit poziția (probabil în urma sfaturilor primite telefonic). Au decis să refuze cântarul și au promis că se așază în legalitate privind greutatea vehiculului, iar, în acest context, au mai adus un camion, unde au transbordat o parte din bușteni. „I-am amendat pentru refuz și pentru nerespectarea timpilor de condus și odihnă, după care am continuat să





patrulăm prin județul Argeș. La 3 dimineața, am văzut aceeași mașină, unde marfa fusese din nou încărcată, la intrarea în Câmpulung. L-am condus până la locul de descărcare, pentru a ne asigura că nu generează accidente.” Din nefericire, nu poți tăia, în aceeași zi, două sancțiuni pentru aceeași abatere, aceluiași camion.

„Există o prevedere în Codul silvic privind confiscarea mărfii, dar ține numai de proveniența materialului lemnos, atunci când este transportat fără documente. ISCTR nu poate, însă, decât cântări, amenda în consecință și solicita punerea în legalitate prin transbordarea mărfii”, a mai explicat inspectorul ISCTR, menționând că, pe tema transportului de lemn, au fost făcute inclusiv controale comune cu poliția și garda forestieră.

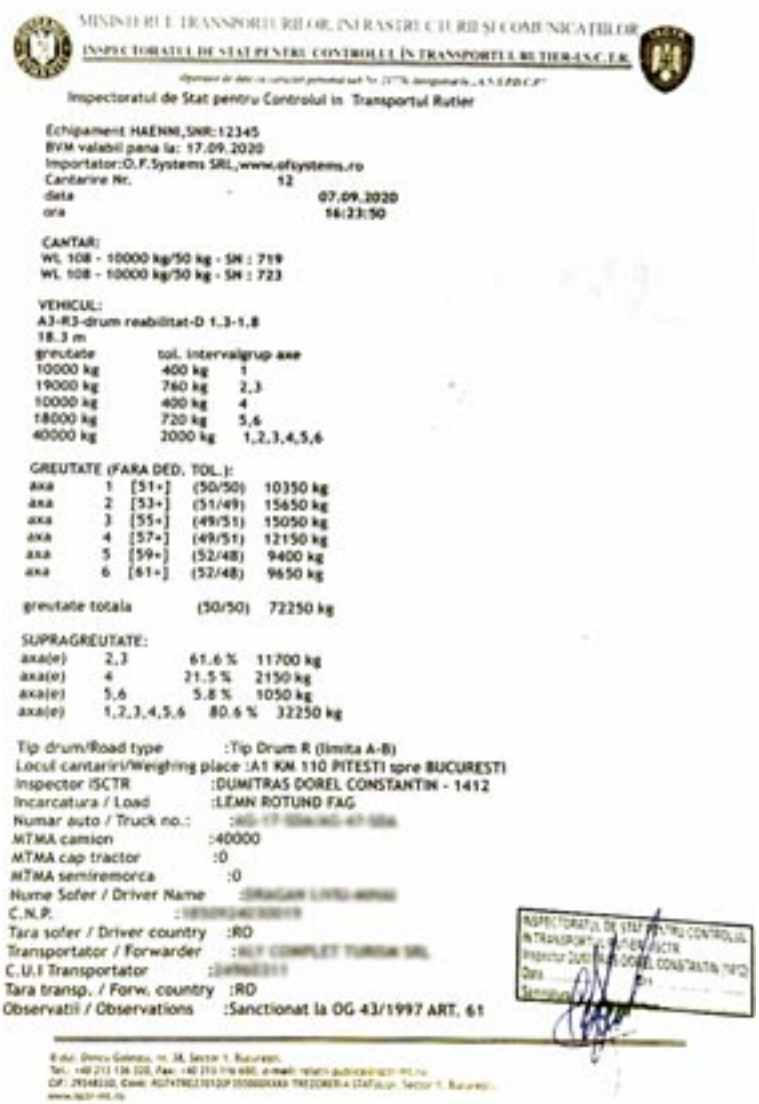
Avize de însoțire mascate electronic

Revenind la supraîncărcare, estimări pot fi făcute și în funcție de avizele de însoțire a mărfii. Dar și aici apar probleme. De cele mai multe ori, marfa este trecută pe 2-3 avize, unul existând doar electronic și fiind transmis prin WhatsApp.

Iar, în aceste condiții, nivelul evaziunii fiscale în domeniu poate fi doar ghicit.

În plus, lemnul este trecut sub formă de metri cubi și nu există un standard care să îți permită o transformare





MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR
INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER - I.S.C.T.R.

Inspectoratul de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier

Echipament HAENNI,SNR:12345
BVM valabil pana la: 17.09.2020
Importator:O.F.Systems SRL,www.ofsystems.ro
Cantarire Nr. 12
data 07.09.2020
ora 16:23:50

CANTAR:
WL 108 - 10000 kg/50 kg - SN : 719
WL 108 - 10000 kg/50 kg - SN : 723

VEHICUL:
A3-R3-drum reabilitat-D 1.3-1.8
18.3 m

greutate	tol.	intervalgrup axe
10000 kg	400 kg	1
19000 kg	760 kg	2,3
10000 kg	400 kg	4
18000 kg	720 kg	5,6
40000 kg	2000 kg	1,2,3,4,5,6

GREUTATE (FARA DED. TOL.):

axa	1	[51+]	(50/50)	10350 kg
axa	2	[53+]	(51/49)	15650 kg
axa	3	[55+]	(49/51)	15050 kg
axa	4	[57+]	(49/51)	12150 kg
axa	5	[59+]	(52/48)	9400 kg
axa	6	[61+]	(52/48)	9650 kg
greutate totala			(50/50)	72250 kg

SUPRAGREUTATE:

axa(e)	2,3	61.6 %	11700 kg
axa(e)	4	21.5 %	2150 kg
axa(e)	5,6	5.8 %	1050 kg
axa(e)	1,2,3,4,5,6	80.6 %	32250 kg

Tip drum/Road type :Tip Drum R (limita A-B)
Locul cantaririi/Weighing place :A1 KM 110 PITESTI spre BUCURESTI
Inspector ISCTR :DUMITRAS DOREL CONSTANTIN - 1412
Incarcatura / Load :LEMN ROTUND FAG
Numar auto / Truck no.: [redacted]
MTMA camion :40000
MTMA cap tractor :0
MTMA semiremorca :0
Nume Sofer / Driver Name [redacted]
C.N.P. [redacted]
Tara sofer / Driver country :RO
Transportator / Forwarder [redacted]
C.U.I Transportator [redacted]
Tara transp. / Forw. country :RO
Observatii / Observations :Sanctionat la OG 43/1997 ART. 61

INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER - I.S.C.T.R.
Inspector DUMITRAS DOREL CONSTANTIN 1412
Data
Semnătura

corectă în kilograme, în funcție de tipul de lemn sau de cât de ud este. În acest context, inspectorii ISCTR trebuie să facă transformarea la o densitate minimă a lemnului, care presupune 700 kg/mc. (Deși situația seamănă cu cea întâlnită în cazul cerealelor, unde un camion plin cu floarea soarelui nu va depăși greutatea legală, în timp ce un vehicul încărcat cu grâu sau porumb poate ajunge la 60 de tone.)

Ce este de făcut în acest context?

Creșterea exponențială a nivelului amenzilor pentru refuzul cântăririi pare o primă soluție logică (și foarte simplă). Realizarea unui standard care să permită o transformare exactă a metrilor cubi în kilograme, în funcție de tipul de lemn, este o altă măsură necesară. Și, nu în ultimul rând, ar putea ajuta și creșterea numărului de inspectori și de echipaje ISCTR, care să poată gestiona mai bine problema transportului de lemn, alături de celelalte tipuri de controale.

7 septembrie 2020. Un camion de Argeș încărcat cu bușteni (care nu a știut să refuze cântarul) era identificat cu o greutate de 72 de tone....

Anterior, un alt camion vechi, într-o altă zonă din țară, era implicat într-un accident grav, unde, între cauzele principale, erau trecute șleaurile. Chiar dacă nu este singurul, supraîncărcarea este unul dintre motivele care deformează drumul...

Și fiecare dintre șoferii aflați la volanul unui camion supraîncărcat se poate afla, mâine, între protagoniștii unei știri triste de televiziune... poate chiar alături de noi, ceilalți participanți la trafic.

Ne intersectăm, zilnic, cu vehicule (de multe ori vechi) ale căror sisteme de siguranță nu mai au cum să funcționeze, atunci când transportă mult peste cât au fost proiectate să o facă.

Întrebarea este una simplă, dar cu atâtea implicații... Cine se va afla în fața camionului care nu va mai putea să frâneze la timp?

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

SECURITATE
7.000 de parcări TAPA EMEA PSR

Numărul de parcări sigure din cadrul programului „Cerințe de Securitate pentru Parcări” (PSR) al TAPA EMEA a ajuns, în luna iulie, la 7.000, informează ediția din luna respectivă a buletinului oficial al asociației, Vigilant.

SNAP Account, companie care operează un sistem de plată fără numerar care acoperă parcările de camioane de pe autostrăzile din Marea Britanie și Europa, joacă un rol important în creșterea numărului de parcări PSR, 19 dintre stațiile cu care lucrează fiind, acum, parte a inițiativei TAPA, cărora o să li se alăture și alte locații, în viitorul apropiat.

La sfârșitul lunii iulie, baza de date cu parcări sigure a TAPA le-a oferit membrilor săi acces la aproape 7.200 de locații în 11 țări: Africa de Sud, Austria, Belgia, Franța, Germania, Marea Britanie, România, Rusia, Slovacia, Spania și Țările de Jos.

SNAP își angajează echipa de Acces & Securitate să sprijine parcările să atingă Nivelul 3 PSR al Standardului de Securitate TAPA și cel puțin 6 noi locații sunt în curs de a îndeplini cerințele Asociației, în domeniu. SNAP lucrează, în prezent, cu peste 220 de locații pe autostrăzile europene, cu 2-3 noi centre care se adaugă listei în fiecare săptămână, chiar și în condițiile dificile din aceste zile. Această creștere îi permite companiei să ofere peste 10.500 de locuri de parcare pe zi (3,7 milioane pe an), pentru peste 100.000 de șoferi de camion.

Cele mai noi situri SNAP care participă la TAPA PSR sunt situate în Marea Britanie, Franța, Țările de Jos și Slovacia.

Nick Long, manager pentru rețeaua europeană a SNAP, a declarat, pentru Vigilant: „Încercăm întotdeauna să facem tot ceea ce este posibil pentru a ajuta o locație să își aducă standardele la Nivelul 3 TAPA PSR. Atunci când o locație nouă începe să lucreze cu SNAP, explicăm beneficiile programului PSR și îi întrebăm dacă doresc să obțină acreditare. Este vital să se crească nivelul de securitate din sectorul de transport mărfuri și ilustrăm motivele. Echipa noastră de Acces și Securitate continuă să realizeze teste și să ofere consultanță specializată oricărei parcări care ar dori să se alăture programului. SNAP va continua să facă voluntariat pentru a veni în sprijinul TAPA pentru crearea de zone de parcare mai sigure peste tot în Europa.”

Parcări deschise, la sediul firmelor

Managerul SNAP pentru rețeaua europeană adaugă: „Dimensiunea necesității pentru locuri de parcare sigure depășește complet disponibilitatea. Încercăm să educăm operatorii flotelor și centrele logistice în legătură cu beneficiile schemei SNAP Depot Parking. Aceasta presupune ca firmele să-și deschidă terților spațiile neutilizate pentru parcări de camioane – ceea ce ar putea răspunde cererii de parcări securizate și ar putea să le aducă venituri suplimentare. Aceasta este o inițiativă pe care o promovăm de cel puțin 10 ani, deoarece ajută la rezolvarea crizei de parcări și la reducerea nivelului infracțiunilor. Vedem TAPA PSR ca o nouă completare importantă a acestei inițiative. Sperăm ca, pe parcursul anului 2020, să putem oferi 100 de zone Depot Parking cu facilități de parcare securizate, care pot fi rezervate de către șoferi și operatori de flote.”

TAPA speră să beneficieze de recent formatul parteneriat între SNAP și ELVIS, Federația Europeană a Expeditorilor de Mărfuri, pentru a extinde numărul zonelor de parcare sigure din Germania.

Rețeaua ELVIS cuprinde peste 250 de companii care pot fi candidate la schema SNAP Depot Parking, cu peste 10 locații care se vor deschide în curând.

Mai devreme în acest an, SNAP a realizat o anchetă la care au participat 350 de persoane care lucrează în sectorul de transporturi și automotive în Germania, în ceea ce privește cauzele, impactul și posibilele soluții pentru infracționalitatea din domeniul transportului de mărfuri. 46,3% dintre cei chestionați au declarat că au fost afectați de această criminalitate sau cunosc pe cineva care a suferit pagube de această natură.



sursa: Vigilant, iulie
traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

PREDICTIBILITATE • STABILITATE • SIGURANȚĂ •

ATESTAT 99 IFPTR

Mereu în Vârf de Formă

CENTRUL DE PERFECŢIONARE A PERSONALULUI DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE - IFPTR

AUDITARE



ŞOFERI EXPERIMENTAŢI

COMUNICARE



PROFESIONALĂ

EVALUARE



INSTRUIRE PRACTICĂ

TIMPI



DE CONDUCERE

ARIMAREA



ÎNCĂRCĂTURII

TRAINING



TACTICA CONDUCERII

Specializat în Consiliere şi Atestare Profesională

www.ifptr.ro

www.asistar.ro 0725-600.407

O REALITATE COMPLICATĂ

Protejăm angajații?



Lucrăm în incertitudine.... iar lucrurile nu se vor schimba prea curând. După ce au aplaudat atitudinea furnizorilor români de transport, unii clienți cer, astăzi, reduceri nejustificate de tarife pe sistem „Take it, or leave it". Volumele sunt în scădere, în industrii cu greutate în bilanțurile cărăușilor. Iar, în tot acest context, șoferii sunt supuși unor provocări noi. Ce se întâmplă cu sistemul de lucru? Cum sunt abordate salariile? Încotro vor rula roțile în perioada următoare?



Ilie Răduță, administrator TCS

„Cererile de reducere a tarifelor vin în contextul diminuării cu circa 20% a mediei kilometrilor parcurși. Din păcate, vom rămâne mult timp sclavii Europei și de aici încolo. Cred că trebuie să ne dimensionăm activitatea astfel încât să fim profitabili."

Intrarea în vigoare a prevederilor Pachetului Mobilitate 1, alături de problemele operaționale generate de pandemie, atârnă greu, astăzi, în planurile de viitor ale operatorilor de transport. Dar îngrijorări chiar mai mari vin dintr-o altă zonă.

Motive pentru reducerea tarifelor

„Este adevărat că avem de suferit ca urmare a intrării în vigoare a Pachetului Mobilitate 1. Ne gândim, chiar, la restructurarea activității pe comunitate. Dar motivul principal, care stă la baza acestei decizii, este altul", ne-a explicat Ilie Răduță, administratorul Transconstruct Co Snagov (TCS). „Din păcate, ne sunt solicitate reduceri de tarife nejustificate, de către clienți. Sunt mulți cei care caută motive, printre care este invocată inclusiv scăderea prețului la combustibil, dar nimeni nu mai ține cont de faptul că tarifele de transport ar fi trebuit să se majoreze anterior. Suntem în negocieri destul de strânse cu beneficiarii. Din păcate, dacă tarifele se vor reduce, vom fi nevoiți să găsim soluții de scădere a costurilor", a continuat el.

Atenție pe costuri, dar...

În acest context, presiunea se exercită inclusiv (sau, poate, mai ales, în funcție de strategia fiecărei firme) asupra costurilor salariale. Și vom vorbi, într-un fel sau altul, cel puțin despre creșterea atenției în privința veniturilor șoferilor, sau ale personalului TESA.

„Vor apărea nemulțumiri, pe care nu știu dacă le vom putea rezolva în proporție de 100%. Cert este, însă, că presiunile exercitate pe costuri vor fi extrem de puternice", a apreciat Ilie Răduță.

Este, fără îndoială, momentul în care managerul trebuie să își joace extrem de bine cartea cu clientul. „Trebuie să ne gândim cum abordăm relația cu clienții, pentru a ne putea respecta obligațiile față de șoferii noștri, pentru că, până la urmă, cu ei facem treabă. Dacă suntem incapabili să negociem cu beneficiarii și dăm vina pe șoferi, reducându-le salariul, ar trebui să ne lăsăm de meserie", susține administratorul TCS.

„Trebuie să ieșim din zona de confort, să ieșim din birou și să găsim clienți noi", este de părere, la rândul său, George Niță, managing director Holleman România, explicând că ne confruntăm cu o modificare a raportului cerere/ofertă pe piața de transport. „Pentru că oferta depășește, astăzi, cererea, sunt clienți care nu mai acceptă niciun fel de negociere, aplicând principiul acceptă prețul impus și bucură-te că ai ce transporta. Este o situație care implică probleme de natură economică, la care trebuie să te adaptezi."

Suntem români. Este de la sine înțeles că lucrăm mai ieftin!

Totul se întâmplă în condițiile în care, în mod automat, companiile românești trebuie să lucreze la tarife mai mici decât cele din vest. Este de la sine înțeles! Și nu doar în zona de transport.

„În Europa, se practică diferențe semnificative, în funcție de țara de proveniență a furnizorului. Suntem primii care sunt dați la o parte, iar firmele din occident își apără interesele. Este vorba despre o nedreptate istorică, socială,



George Niță, managing director Holleman România

„Am avut, în ultimul timp, surpriza de a primi la interviurile de angajare șoferi bine pregătiți. Am luat decizia să particip la interviurile cu șoferii și, încă de la început, le explic ce se întâmplă în firmă, ce pași trebuie urmați, ce instructaje se fac și cum putem lucra bine împreună. Dacă avem bun simț și cei 7 ani de acasă și părțile își fac treaba, lucrurile merg înainte. Cheia este să fim cu toții profesioniști, șoferi sau dispeceri."



Andreea Gheorghe, psiholog specializat în transporturi

„Există teste psihologice din care reies elementele de motivare potrivite fiecărei persoane, pentru că pentru fiecare dintre noi contează alte lucruri."

culturală, la care fiecare dintre noi încearcă să se adapteze cât de bine poate", a subliniat George Niță, prezentând chiar o experiență proprie. „Mă voi opri asupra unui exemplu dintr-un domeniu unde nu mai activez. Am instalat turbine eoliene. Am învățat, am făcut traininguri, am construit echipe, ne-am antrenat și am ajuns în situația în care instalam o turbină eoliană în 3 zile, respectând aceleași criterii de calitate ca danezii, în condițiile în care echipele erau similare ca număr de persoane. Cu toate acestea, eram mereu plătiți la tarife cu 30% mai mici decât companiile din Danemarca. Atunci când am încercat să negociez, mi s-a transmis: „Take it, or leave it". Și a trebuit să plec până la urmă... Am renunțat la această afacere și m-am concentrat pe altceva. Fiecare trebuie să își găsească soluțiile. Suntem marginalizați și, chiar dacă nu este o soluție să ne plângem, firmele românești vor avea de suferit din cauza Pachetului Mobilitate 1. Poate singura soluție este să îți deschizi firmă acolo, eventual și cu un nume schimbat, adaptat la țara respectivă."

De aceeași parte a baricadei

Întotdeauna (până acum) companiile românești de transport au găsit soluții să meargă mai departe. Iar echipa de șoferi a reprezentat, în foarte multe cazuri, elementul care a făcut diferența între a avea succes sau nu. Presat de clienți, managerul are, astăzi, mare nevoie de aliați de cealaltă parte a baricadei. Dar cum o poate face?

În niciun caz plătind la kilometru. De altfel, este ilegal.

„Adoptarea unui sistem de plată la kilometru nu este corectă. Am primit șoferi la interviu pentru angajare care mi-au spus că au decis să plece din firmele unde lucraseră, tocmai din acest motiv", a afirmat George Niță.

Un sistem de motivare, în funcție de performanță, respectarea timpilor de condus și odihnă fiind chiar unul dintre criteriile principale de analiză, este, însă, extrem de important.

Șoferii buni trebuie compensați!

„Un factor variabil în veniturile șoferilor trebuie să existe, în condițiile respectării programului de condus și odihnă. Conducătorul auto trebuie să exploateze în mod corect cele 9 ore de condus pe zi. Altfel, ajungi în situația în care la fiecare 250-300 kilometri parcurși, face 2-3 pauze, iar marfa nu ajunge la timp la destinație", a menționat Ilie Răduță. El a explicat că trebuie să existe o formă de cointeresare, în funcție de veniturile realizate de camionul condus, astfel încât, împreună cu șoferul, să poți găsi cele mai bune formule de a efectua o cursă în condiții de siguranță. „Poți, astfel, alege orele cele mai libere pentru a traversa o țară, variantele cele mai potrivite pentru a respecta termenele de livrare fără a te expune pericolelor. Un salariu fix nu reprezintă o formulă de colaborare sănătoasă, pe termen lung. Fiecare firmă trebuie să își gândească singură sistemul de remunerare, în funcție de activitatea specifică, salarizarea trebuie să fie una corectă, iar aici trebuie să intervină managementul firmei, care verifică legalitatea atunci când evaluează profesionalismul conducătorului auto.



Gabor Sandor, președinte IFPTR

„Comunicarea înseamnă schimb de informații. De aceea, este necesară și o asigurare, în plus, că acestea au fost bine înțelese. Lucrând cu dispecerii, am observat 3 mari probleme. Prima ține de reușita câștigării atenției șoferului. Iar, pentru aceasta, trebuie să stăpânească niște chei de control, pentru că, astăzi, este cu atât mai greu să fii ascultat de șofer, în condițiile în care are capul plin de informați, la care se adaugă propriile gânduri și propriile preocupări. Poate de aceea ne-am obișnuit să vorbim și mai răspicat. A doua dificultate este obținerea consensului, fiindcă ne este greu să înțelegem că avem nevoie de 1% inspirație și 99% transpirație.
Cea de-a treia problemă vine din cimentarea înțelegerilor, pentru că există pericolul ca (din cauza percepțiilor diferite privind realitatea și lucrurile comunicate) să iasă altceva decât ne-am dorit, la final."

Ilie Răduță:

„Șoferii au avut mult mai multe reguli de respectat și au făcut față provocărilor. Am încercat să îi susținem și am oferit bonusuri mai multe, în această perioadă.
Am făcut eforturi suplimentare, împreună cu clientul pentru care lucrăm. Din păcate, clienții finali se comportă altfel, întârziind chiar zile întregi încărcarea sau descărcarea.”

Bonusurile pot fi acordate în funcție de criterii precum starea tehnică a vehiculului și modalitatea de exploatare, consum, uzura anvelopelor, a sistemului de frânare sau siguranța rutieră. Trebuie să se vadă întotdeauna diferența între un șofer econom și unul cheltuitor, chiar dacă au aceeași medie de kilometri.”

Un șofer care „ține cu firma” va reprezenta o gură de oxigen la nivelul costurilor, fără să se pună problema unor reduceri la nivelul veniturilor.

Astăzi, siguranța primează

„Șoferii se confruntă, astăzi, cu factori de stres suplimentari. Iar, în aceste condiții, se reduce revolta pe partea de salariu și este amplificată îngrijorarea. Dacă până acum șoferii erau supărați pe patron, că nu face demersurile necesare pentru ca ei să beneficieze de o plată corespunzătoare efortului pe care îl depun (efort pe care fiecare îl percepe diferit), în prezent, sunt îngrijorați că lucrurile se schimbă și le este teamă că ar putea să nu își mai primească plata deloc”, a arătat Andreea Gheorghe, psiholog specializat în transporturi. Ea a precizat că întotdeauna șoferii au pus un accent mare pe partea financiară, pentru că reprezintă, de fapt, motivul pentru care se află pe camion, renunțând la timpul petrecut cu familia. „În condițiile în care salariul trebuie să compenseze pierderea emoțională, partea financiară are în spate o mare încărcătură negativă. O discuție cu șoferii, prin care să li se prezinte situația reală a firmei, ar fi de mare ajutor. Pot înțelege, astfel, importanța contribuției lor, prin evitarea amenzilor și a altor costuri suplimentare. Să țină cu firma. Este un moment în care și șoferii, și managerii au un scop comun.”

Andreea Gheorghe:

„Mesajul pe care trebuie să îl dea dispecerul șoferului este unul de disponibilitate.
Sunt cazuri în care dispecerul se simte deranjat sau prea întrebat privind anumite coordonate, dar trebuie să fie disponibil și să existe o comunicare clară, precisă. Mesajul «sunt aici să te ajut» este mai important, în această perioadă.”

Avem un plan?

Și Gabor Sandor, președintele IFPTR, susține că șoferii acuză incertitudinea ca pe un factor principal de generare a stresului. „Dar nu problemele trebuie tratate, ci canalele acestora. După tot acest iureș generat de pandemie, este evidentă nevoia de a se așeza lucrurile într-un fel sau altul, astfel încât să devină din ce în ce mai stabile. Incertitudinile perpetue alimentează, din punctul șoferilor de vedere, stresul. Sunt vehiculate foarte multe informații, care le alimentează temerile și accentuează ideile preconcepute și tentația de amâna lucrurile.” În opinia președintelui IFPTR, trebuie să avem în vedere trei elemente de bază. Primul ține de faptul că nu am învățat încă să respectăm regulile, iar cel de-al doilea este legat de faptul că nu am reușit să ne debarasăm de sechelele trecutului. În al treilea rând, trebuie să avem un plan. „Cred că rostul nostru, al celor care suntem implicați în formare, este acela de a întări încrederea în sine a șoferilor și, chiar, a angajatorilor. Dacă respectăm regulile jocului și, în plus, pe cele proprii, vom răzbi.”

Industria românească a transporturilor este puternică și capabilă să facă față perioadelor de criză. Aceasta este opinia lui Gabor Sandor, un specialist care, de-a lungul timpului, a vorbit cu mii de șoferi și a cunoscut sute de firme. „Le doresc transportatorilor să apeleze la CRIC în 2021”, a concluzionat președintele IFPTR.

Epilog

L-am întrebat ce vrea să spună prin CRIC.

C vine de la corectitudine.

R de la respect (trebuie să ne respectăm mai mult între noi).

I de la încredere (ar fi bine să avem mai multă încredere în buna credință a celuilalt).

C de la confort social (trebuie să ne ajutăm colegii să le fie bine).

Până la urmă.... SUPRAVIEȚUIREA este un joc în comun.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro



PUBLICITATE

VIAȚA VĂZUTĂ PRIN PARBRIZ

Conotații psiho-sociale după intrarea în vigoare a PM 1

„Dacă sunteți întrebați care e simbolul unei legi bune, desenați o tangentă; o lege bună e asemenea unei linii drepte, care atinge fără să taie.”

Pitagora

Odată cu intrarea în vigoare, la 20 august, a primelor prevederi ale Pachetului legislativ Mobilitate 1, putem spune că transportatorii români de marfă au trecut un nou prag psihologic.

Pragul psihologic este o noțiune des folosită în mass media, termen care definește, în domeniul economic, un prag maxim, un nivel de alarmă, concept pe care încercăm să-l folosim, cu o conotație simbolică, și în transporturile rutiere. De câțiva ani buni, în transporturile rutiere, aceste praguri psihologice s-au succedat cu repeziciune, efectul lor în plan economic, financiar, concurențial sau social fiind, în unele situații, mai greu de contracarat.

Pragurile psihologice pot produce reacții în plan personal, dar și social (atât la transportatori, cât și la dispeceri și șoferi), reacții care greu pot fi cuantificate. Pachetul Mobilitate 1, adoptat în această vară, poate fi considerat un astfel de prag psihologic. Cât de tare vor fi afectați cei care lucrează în transporturile rutiere de marfă, care





pot fi consecințele pe termen lung, în plan psihologic și comportamental?

Opinii divergente

Inițiat, în anul 2017, de Comisia Europeană (programul „Europa în mișcare”), noul pachet de reglementări, care încerca să schimbe fundamental reguli din piața transporturilor rutiere, a creat, încă de la început, în interiorul industriei de transport rutier, opinii divergente, luări de poziții susținute mai mult sau mai puțin de realitate. Transportatorii din estul Europei considerau (și le consideră în continuare), măsurile conținute în Pachetul Mobilitate 1 un paravan pentru concurența neloială, pentru excluderea lor din piața europeană de transport. Pe de altă parte, vestul (Franța, Germania, Benelux), susținător al unei legislații stricte, îi acuză pe cei din est de dumping social. O parte dintre șoferi speră că noile reglementări vor contribui la condiții mai bune de muncă, la creșterea salariilor.

Această perioadă (din 2017 și până la adoptare, în 2020) a fost dominată de incertitudini, de stres și, hai să fim cinstiți, de teama de nou și de necunoscut. Transportatorii nu au fost și încă nu sunt scutiți, în plan psihic,

de consecințele negative declanșate de Pachetul legislativ Mobilitate 1.

Odată cu intrarea în vigoare a noilor reglementări, pentru cei implicați în industria transporturilor rutiere (transportatori, șoferi, dispeceri) a fost depășită perioada de timp caracterizată prin incertitudine și așteptare tensionată. Acum, cei implicați trebuie să descopere cele mai eficiente metode și măsuri de adaptare la noile condiții.

Patru etape

Pentru transportatori, impactul psihologic rezultat în urma adoptării Pachetului Mobilitate 1 se manifestă pe parcursul a patru etape: prima este perioada de reacție în care se încearcă să se realizeze adaptarea la noile condiții impuse, urmează etapa de cristalizare, în care transportatorii încearcă să gestioneze implicațiile noilor reglementări și să limiteze efectele imediate. A treia etapă este etapa de acceptare, perioadă care, în funcție de personalitatea fiecăruia, poate duce la adaptare sau la inadaptare psiho-comportamentală. În etapa a patra, odată cu aplicarea noilor norme, apare tendința de redresare, de revenire la o stare de normalitate comportamentală și socială.

În această perioadă, importantă pentru transportatori este capacitatea acestora de a gestiona informațiile și de a găsi rapid soluții de rezolvare a problemelor. În contextul actual, de provocări aproape zilnice, care pot naște nesiguranță, transportatorii trebuie să se adapteze din mers, trebuie sa fie pregătiți să facă față cu succes schimbărilor datorate noilor reglementari.

Mai bine, sau nu?

Pentru șoferi, problema importantă este de a reuși, în cel mai scurt timp, să se adapteze la noile reglementări. Ne referim atât la o adaptare reală, funcțională, cât și la acceptarea noilor condiții. Să nu uităm că părerile șoferilor referitoare la Pachetul Mobilitate 1 au fost împărțite, mulți considerând că reglementările sunt în favoarea lor. Acum, odată cu aplicarea lor, șoferii au început să refuze revenirea mai rapidă acasă – în special din cauza diminuării câștigurilor.

Dispecerii, la rândul lor, au nevoie, pe lângă informații precise și clare, referitoare la noile cerințe legislative, și de o perioadă de adaptare la acestea. De exemplu, există o stereotipie referitoare la întoarcerea acasă a șoferilor, care trebuie depășită.

Se spune că adaptarea la nou este dificilă, că există o anumită opoziție față de schimbări. Cu cât cei afectați de schimbări vor ști mai cu exactitate care sunt consecințele, cu atât adaptarea va fi mai rapidă și fără probleme.

Mulți consideră că, odată ce Pachetul Mobilitate 1 produce efecte, greul a fost depășit. Totuși, pentru transportatori, continuă o perioadă caracterizată prin nesiguranță, dar și speranță. Comisarul european pentru transporturi anunță că analizează impactul noii legislații asupra climatului, mediului și funcționării pieței europene unice și spune că, dacă va fi necesar, Comisia Europeană va propune modificări, înainte ca Pachetul Mobilitate să intre în totalitate în vigoare. La rândul lor, autoritățile române spun că vor ataca la Curtea de Justiție a UE acest pachet legislativ, pentru a susține interesele sectorului intern de transporturi.

Se pare ca „epopeea” Mobilitate 1 va continua. Până când și dacă transportatorii vor avea de trecut un nou prag psihologic vom vedea.

psiholog pr. Cristian SANDU
cabinet de psihologie autorizat
psih.cristian.sandu@gmail.com
0751.364.575

PUBLICITATE



PROIECT DE MODIFICARE A LEGII RCA

Transportatorii amenință cu proteste

Ministerul Finanțelor a lansat în dezbatere publică un proiect de Ordonanță de Urgență (OUG), pentru modificarea și completarea Legii 132/2017, în privința modului de calculare a poliței RCA și plății despăgubirilor.

Schimbările vor afecta o industrie cu peste 500.000 de angajați și care contribuie la bugetul de stat cu 15% din Produsul Intern Brut.

Autorii proiectului de OUG argumentează, în nota de fundamentare, că România riscă un proces la Curtea de Justiție a Uniunii Europene, dacă nu operează modificările: „Având în vedere emiterea de către Comisia Europeană a Avizului motivat în data de 25 iulie 2019 și ținând cont de urgența îndeplinirii obligațiilor și respectării termenului impus, se propune modificarea Legii 132/2017".

Schimbări preconizate

1**. Modificări asupra modului de funcționare a „asiguratului cu risc ridicat"** – cel pentru care, pe baza încadrării în clasele de risc, cel puțin 3 asigurători RCA ofertează un tarif de primă de N ori mai mare decât tariful de referință.

„Întrucât Comisia Europeană consideră că, prin actualul mod de funcționare, este îngrădită libertatea de tarifare, prin impunerea unei prime calculate și ofertate de către BAAR și nu de către asigurătorul RCA, propunerea de modificare a legislației are în vedere eliminarea obligației BAAR de ofertare a primei de asigurare în cazul asiguratului cu risc ridicat. Totodată, se are în vedere instituirea obligațiilor BAAR de alocare a asiguratului cu risc ridicat conform politicilor și procedurilor proprii, care stabilesc și condițiile de încheiere a asigurării, asumate de către toți membrii BAAR, precum și de stabilire a unor reguli de conduită aplicabile membrilor săi inclusiv cu privire la încheierea asigurării RCA în cazul asiguraților cu risc ridicat", se arată în proiect.

2. **Abrogarea prevederilor ce limitează cheltuielile administrative și de vânzare ale poliței**, ce pot fi incluse de către asigurători în calculul tarifelor de primă.

3. **Eliminarea obligației Autorității de Supraveghere financiară (ASF) de reglementare a modului de calcul al tarifelor**, a criteriilor de risc, a indicilor de încărcare, a coeficienților de majorare și/sau corecție ori alte instrumente de ajustare a tarifelor de primă, condiții în care calculul va avea în vedere respectarea principiilor actuariale general acceptate.

4**. Punerea în acord a prevederilor din cuprinsul Legii 132/2017, ce reglementează modul de distribuire a contractelor RCA, cu prevederile Legii 236/2018 privind distribuția de asigurări.** Astfel, se reglementează la art. 6 alin. (3), asumarea răspunderii pentru emiterea tuturor contractelor RCA, indiferent de canalul de distribuție utilizat, fie direct sau prin intermediarii de asigurări sau de asigurări auxiliare, definiți conform Legii 236/2018.

COTAR cere sancționarea asigurătorilor „pentru fiecare abuz"

Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România (COTAR) nu este de acord cu actuala formă a proiectului de act normativ și reclamă că nu a fost invitată la dezbaterea publică de la Comisia de Dialog Social.

Vasile Ștefănescu, președintele COTAR, arată, în punctul de vedere transmis către MFP: „Acceptarea propunerilor formulate de societățile de asigurare, precum și de alți terți, de modificare și/sau completare a Legii 132/2017 va avea consecințe dezastruoase atât pentru transportatori, cât și pentru toți deținătorii de autovehicule din România. Considerăm că modificările ar trebui să se limiteze în mod exclusiv la cerințele Comisiei Europene, transmise prin scrisoarea de punere în întârziere, cu privire la procedura de infringement, cu atât mai mult cu cât înțelegem că acest proiect de OUG a fost elaborat tocmai în vederea evitării acestei proceduri de infringement. În cazul în care se dorește completarea proiectului de act normativ, singura modificare relevantă ar fi reprezentată de introducerea unor dispoziții suplimentare în cuprinsul Legii 132/2017, privind sancționarea punctuală a societăților de asigurare din România pentru fiecare încălcare a legislației în domeniul RCA, astfel încât să fie descurajate numeroasele abuzuri întâlnite în prezent pe piața RCA. Orice alte completări și/sau modificări ar necesita atât dezbateri ample, la care să participe, în mod activ, asociațiile de transportatori și de consumatori din România, cât și efectuarea unor studii de impact relevante", se arată în documentul COTAR.

El susține că „trebuie eliminate punctul 22 indice 1 al articolului 2, alineatul 2 litera d) a articolului 11, alineatul 3 al articolului 14 și alineatul 2 indice 1 al articolului 22".

„Păgubiții vor suporta o coplată"

Referitor la prevederea privind prețul de referință, manoperă, piese, materiale și chirie, reprezentantul confederației consideră că „despăgubirile acordate de asiguratori vor acoperi doar parțial prejudiciul, iar păgubiții vor suporta o coplată pentru reparații și chirie".

Liderul COTAR este de părere că limitarea sau plafonarea despăgubirilor, prevăzută la art. 11, „este nejustificată și reprezintă, de fapt, o expropriere efectivă", iar „RCA plătită nu va





acoperi prejudiciul real", ci „va interveni o reducere a valorii de piață a autovehiculelor" și „va scădea calitatea serviciilor, fapt care va avea un impact negativ asupra siguranței în trafic".

În privința plafonării valorii despăgubirilor pentru reparații, transportatorii COTAR consideră că aceasta va cauza întârzierea nejustificată a reparațiilor și acordării vehiculului la schimb, va crește cu câteva mii de dosare numărul litigiilor privind recuperarea prejudiciilor, că vor interveni dificultăți majore pentru consumatori la reparații și închiriere și că asigurătorii vor acorda despăgubirile în mod arbitrar și abuziv.

Despre dispozițiile din alineatul 2 indice 1 al articolului 22, operatorii de transport spun că ele „instituie o condiționare injustă privind acordarea vehiculului la schimb". Astfel, prețurile de referință vor deveni prețuri fixe, încălcând legea concurenței. Mai mult, s-ar încălca articolele 101 și 102 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene și articolele 44, 45, 53 și 135 din Constituția României, precum și legislația altor state membre ale UE.

Scumpirea RCA, temerea majoră

Temerea majoră a patronatelor din transporturi este scumpirea polițelor RCA. La dezbaterea publică de la Comisia de Dialog Social, Augustin Hagiu, președintele Federației Operatorilor Români de Transport (FORT), a amenințat cu proteste, amintind de cele din anii 2016-2017.

„În momentul în care tarifele au explodat, timp de un an, ne-am aflat în Piața Victoriei, în fața ASF, încercând să rezolvăm niște lucruri, astfel încât tarifele de primă să nu se mai ducă la 20.000 de lei, așa cum era la vremea respectivă, pentru clasa B0, la un cap tractor. După protestul din 2017, care a dus la decapitarea conducerii ASF de la vremea respectivă, am participat la multe din reglementările din actuala lege RCA, la nivel guvernamental, dar, în special, în Parlament", a arătat reprezentantul FORT.

„ASF este de acord cu forma proiectului de OUG inițiat de MFP", a declarat la dezbatere Cristina Zgonea, reprezentanta instituției.

„Samsarii de polițe"

El consideră că nu este necesar acest proiect de OUG, ci Parlamentul trebuie să facă modificările legislative necesare: „Un răspuns primit de la Consiliul Concurenței confirmă Parlamentului că este necesar să intervină în acest context al scandalului dintre service-uri și societăți de asigurare, astfel încât asiguratul să beneficieze de cele mai bune condiții de piață, ca să nu avem explozie a tarifelor".

Augustin Hagiu a acuzat că „samsarii de polițe au făcut un business din ceea ce înseamnă tranzacționarea dreptului de despăgubire", lucru interzis de Codul civil.

Amendamentele FORT

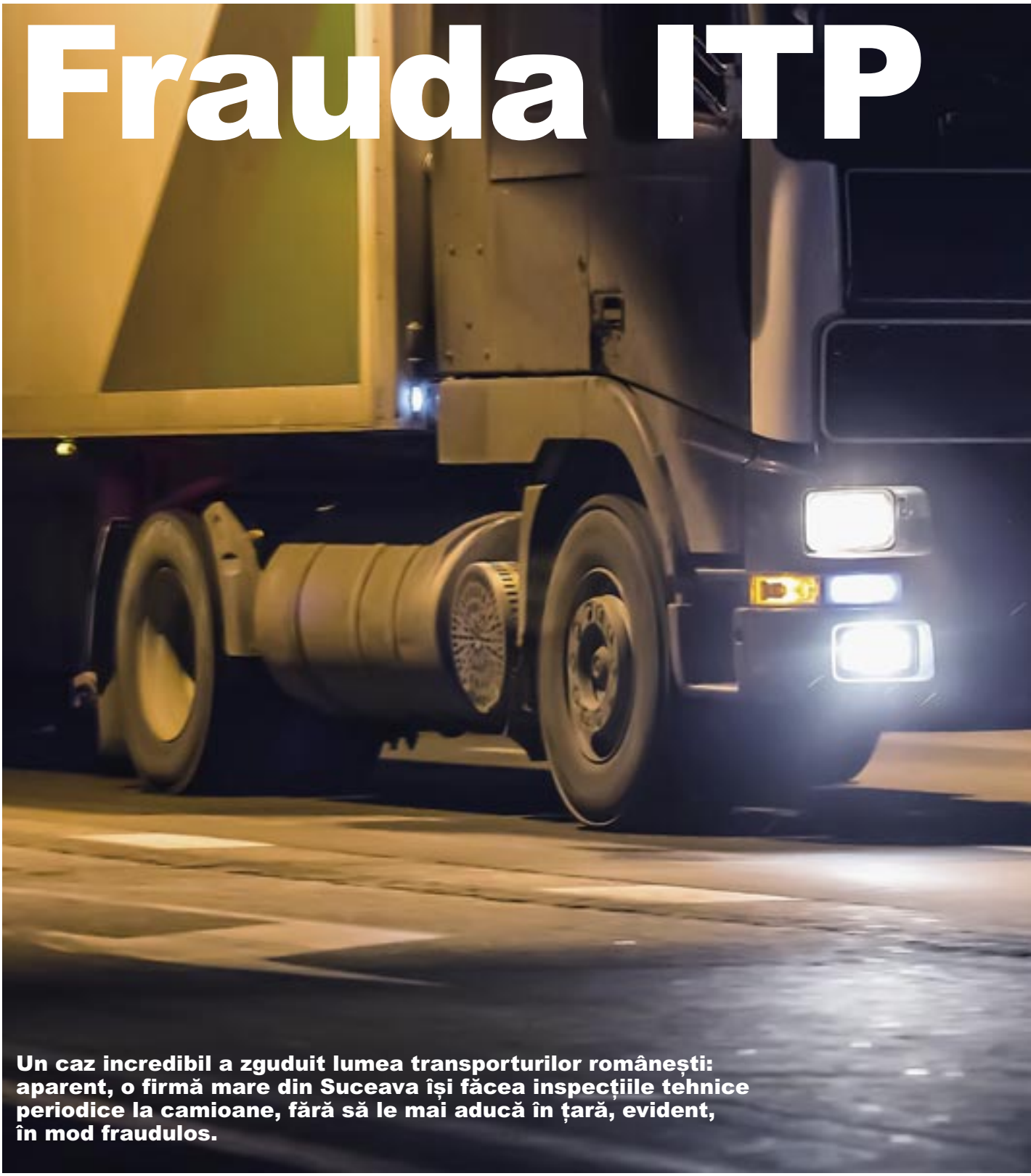
FORT a propus două amendamente: completarea articolului 21, cu un alineat – „Penalitățile sunt legate, în mod esențial, de persoana terțului prejudiciat, urmând a fi plătite direct acestuia, pe bază de cerere" – și a articolului 23, cu un alineat nou – „Dreptul de despăgubire este legat, în mod esențial, de persoana terțului prejudiciat".

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

PUBLICITATE



Frauda ITP



Un caz incredibil a zguduit lumea transporturilor românești: aparent, o firmă mare din Suceava își făcea inspecțiile tehnice periodice la camioane, fără să le mai aducă în țară, evident, în mod fraudulos.

Cazul, publicat inițial în cotidianul Bună Ziua Iași (BZI) și devenit, între timp, dosar penal, instrumentat de poliția din Suceava, ne-a atras atenția. Discutăm de o firmă mare, cu o flotă importantă, de câteva zeci de autovehicule (conform datelor primite de la poliție) și cu o vechime mare pe piață. O companie care a cunoscut o dezvoltare fulminantă și, aparent, sănătoasă, în ultimii zece ani, cu investiții importante în flotă, cu aproape 100 de angajați... De ce să te pretezi la o asemenea practică ilegală și atât de riscantă, din punct de vedere al unor eventuale dosare penale?

„Este pe bani!" mi-a spus unul dintre transportatorii cu care am discutat despre acest caz. Mulți bani, dacă luăm în considerare că, în urma discuțiilor avute cu mai mulți jucători din piață, neaducerea camionului în țară pentru ITP înseamnă reducerea costurilor cu între 1.500 și 5.000 de euro per camion, per an. Diferența apare în funcție de capacitatea de a găsi marfă pentru această cursă și





Vlad Alexa, jurnalist Bună Ziua Iași:

„Experiența mi-a arătat că există diferențe mari de abordare sau respectare a legislației de la un județ la altul, iar Suceava, unde există multe firme de transport, pare a fi un județ închis.”

distanța dintre rutele europene unde operează firma și sediul acesteia din România.

Povestea unui fenomen

Dar să începem cu începutul. Atunci când afli de un asemenea caz, atât de... penal, îți pui problema că este probabil ca în spate să fie o posibilă răzbunare sau răfuială între firme concurente și nu ar fi pentru prima dată când unele companii românești se ponegresc, cu ajutorul presei. Astfel, am început propria investigație. Iată ce am aflat: aparent, toată lumea din transporturi știe de această practică; se pare că, în ultimii doi ani, a cunoscut o dezvoltare ce o ridică la un nivel ce poate fi catalogat ca „fenomen”. Toți cei cu care am vorbit au avut în minte același procent – aproximativ 50% din flota de camioane ce operează pe Comunitate obțin ITP fraudulos, de la distanță. Cu alte cuvinte, încă o „tinichea” care atârnă la gâtul transportului românesc. Totuși, o „tinichea” specială, care se dovedește a fi o capcană extrem de periculoasă pentru cei care nu au rezistat tentației.

Obținerea ITP fără a aduce camionul în țară este, aparent, banală.

„În cazul de față, firma de transport are același tip de mașină și culoare pentru întreaga flotă. De asemenea, are dubluri pentru toate plăcuțele de înmatriculare. Unul dintre camioane este menținut permanent acasă – camionul matriță. În funcție de momentul expirării ITP, acestui camion îi sunt atașate plăcuțele de înmatriculare ale autovehiculelor ce rulează în Comunitate. Astfel, camionul este dus la stația ITP și i se fac verificările”, a explicat Vlad Alexa, jurnalist al cotidianul BZI, care a investigat cazul.

Documentele originale erau trimise cu microbuzul, probabil odată cu schimburile de șoferi. Astfel, o săptămână sau două, camioanele mergeau fără documente.

Și totuși... Conformitatea între documente și mașina de pe linia ITP este verificată, în mod obligatoriu, de către angajații service-ului. În plus, toată acțiunea de verificare este filmată, imaginile ajungând la RAR. Mai mult decât atât, există un soft care blochează, în mod aleatoriu, mașinile verificate pe linia ITP. În aceste cazuri,

cel mai apropiat echipaj RAR față de respectivul service se deplasează la fața locului și verifică încă o dată mașina, inclusiv din punct de vedere al conformității documentelor. Practic, verificarea seriei de șasiu, pentru a se asigura că este aceeași pe cartea de identitate a vehiculului și pe mașină, face parte din aceste verificări obligatorii...

„Este greu de crezut că autoritățile locale (măcar o parte dintre acestea) nu cunoșteau situația. Am contactat și angajații unuia dintre service-uri, aceștia au simțit imediat că lucrurile nu sunt ok și, practic, și-au pasat telefonul de la primul angajat la șeful de stație, apoi la șeful de service și apoi la patron, însă nimeni nu a vrut să spună nimic, fără, însă, a nega situația", a povestit Vlad Alexa.

De asemenea, surse din cadrul poliției ne-au confirmat faptul că, deși suntem la începutul anchetei, există suspiciuni de corupție.

Totodată, surse din cadrul ISCTR ne-au explicat că, chiar și în cazul controalelor de fond, la sediul firmelor de transport, nu este uzual să fie verificat faptul că momentul obținerii ITP coincide cu prezența camionului în țară.

Astfel, aparent, cu ajutorul unui service „prieten", poți obține ITP și, apoi, poți spera că nimeni nu va descoperi fapta.

Totuși, urme rămân! Și sunt aproape imposibil de șters.

La mâna șoferilor

Transporturile sunt o afacere grea, domeniul fiind extrem de competitiv, iar soluțiile de reducere a costurilor nu pot fi refuzate. Poate o faptă ce, în mod evident, presupune o infracțiune să fie acceptată la categoria „soluții"? Pentru multe firme/patroni, poate că au dispărut deja (sau nu au existat niciodată) diferențele, uneori fine, între fapte imorale, contravenții și infracțiuni.

Primele sunt subiective și diferă de la om la om, a doua categorie riscă să aducă amenzi, mai mari sau mai mici, însă segmentul infracțiunilor presupune trecerea la un alt nivel. Aici, îți riști firma, averea și chiar libertatea. Iar dacă procentul estimat mai sus este real, numărul mare de firme care au făcut ITP fraudulos a încurajat pe tot mai mulți să intre în horă. Pe principiul – „dacă toată lumea face așa..."

Și pentru ca această capcană să fie completă este nevoie, în general, de angajați care, la un moment dat, să își dorească să facă rău firmei și/sau patronului.

Prinse în obsesia reducerii costurilor cu orice preț, probabil firmele de transport care au utilizat metoda obținerii ITP la distanță au uitat că relația cu conducătorii auto este, în mod tradițional, una extrem de perisabilă.

Șoferii sunt aproape în permanență nemulțumiți, iar, la cele mai mici sincope, apar reclamațiile.

Întorcându-ne la cazul firmei din Suceava... cauza deconspirării fraudei ITP este legată, în mod paradoxal, de pandemie. Firma a redus activitatea, în perioada stării de urgență, și, la fel ca mulți transportatori, a fost nevoită să aducă vehiculele și șoferii în țară. „Rețetă" aproape sigură pentru explozia butoiului cu pulbere – șoferi care nu mai au de lucru și, implicit, cu venituri diminuate.

„Cazul a ajuns întâmplător la noi, printr-un șofer, pe fondul unor nemulțumiri legate de bani. O nemulțumire mare a fost legată de faptul că firma a impus șoferilor o factură de 1.800 euro de persoană, sumă aferentă unui abonament privind traficul de date (internet, localizare autovehicule...). Se pare că aparatele ar fi trebuit resetate, pentru a opri traficul de date. Pe lângă cei 1.800 de euro, mai era o sumă de aproximativ 2.000 de euro pe care angajatorul întârzia să o achite", a explicat jurnalistul BZI.

Auzind asemenea plângeri, îți dai imediat seama că avem de-a face cu un patron pus pe îmbogățire pe spinarea șoferilor.

Dar dacă, adevărul este puțin mai nuanțat?

Dacă șoferii (cei cu plângerea) au abuzat de un abonament privind datele mobile, pus la dispoziție de companie? Să presupunem că transportatorul are respectivul abonament exclusiv pentru operațiunile firmei, însă pandemia, care a dat peste cap majoritatea fluxurilor logistice, duce la blocarea unor camioane în parcări pentru mai multe zile. Șoferul găsește o metodă să utilizeze internetul aferent abonamentului și, din nou presupunem, se uită aproape fără întrerupere la filme pe internet. În penuria de șoferi cu care se confruntă piața, în general, patronii au tendința să treacă cu vederea depășirile mici, dar când se repetă... și depășesc suma de 1.000 de euro...

Legal, banii nu pot fi reținuți printr-o decizie unilaterala a companiei, dar nu sunt puține firmele care au încercat acest lucru, când au fost puse în situații asemănătoare.

Apoi ajungem la „schemele" uneori alambicate folosite de transportatori pentru a se asigura că șoferii pleacă în cursă pregătiți. Cum ar fi, de exemplu, reținerea unor sume care să constituie avansul pentru cursa următoare. Se practică în piață. Nu am cercetat legalitatea acestor demersuri, însă nici nu fac obiectul acestui articol.

Cert este că unii șoferi nemulțumiți încercau să găsească o modalitate de a-și recupera banii, iar un eventual articol în presă ar fi putut reprezenta o presiune în plus pentru atingerea scopului.

„Stând de vorbă cu primul șofer, mi-a spus și despre practica legată de ITP. Aici, am realizat că discutăm de ceva foarte grav, pe lângă celelalte aspecte reclamate. Acest prim șofer cu care am discutat a reușit să intre în posesia documentelor care atestau obținerea ITP pentru un camion, care, în același interval orar, se afla în Belgia", a arătat Vlad Alexa.

Nu este de mirare că, deși inițial a fost un singur șofer, apoi, tot mai mulți au început să vorbească și chiar să facă plângeri, în special la ITM, fiecare în județul lui de domiciliu.

De asemenea, în urma articolului BZI, poliția din Suceava s-a autosesizat și a început ancheta cu privire la fraudarea ITP.

„Practic, scandalul s-a dezvoltat de la o zi la alta, în perioada mai-iunie, în iunie fiind publicat și articolul legat de ITP, iar poliția m-a contactat, la începutul lunii august, pentru a o pune în legătură cu șoferii", a afirmat Vlad Alexa.

Surse din cadrul poliției ne-au confirmat faptul că, la acest moment, dosarul se instrumentează, fiind în coordonarea unui procuror. Practic, au fost 14 percheziții la persoane fizice și juridice. Au fost ridicate telefoane și calculatoare de la compania de transport și alte patru firme – service-uri cu care firma de transport a colaborat pentru obținerea certificatelor ITP. Informațiile sunt verificate, la ora actuală, însă este de așteptat ca finalizarea dosarului să se realizeze într-o perioadă relativ lungă de timp (luni de zile), având în vedere numărul mare de martori (șoferii), volumul de date și numărul redus de oameni implicați în anchetă. Practic, este verificat fiecare autovehicul în parte și modul în care a obținut ITP-ul în ultimii ani. Discutăm de imagini de pe camerele aferente liniilor ITP, date din tahografele mașinilor, documente fizice... Însă, chiar dacă va dura mult timp, „urmele" sunt clare. Practic, dacă frauda este reală, anchetatorii au la dispoziție dovezi clare care să ateste poziția camionului la momentul obținerii ITP (GPS, tahograf, CMR, poliția de frontieră și, la nevoie, autorități din alte țări).

De asemenea, cazul se va „dezvolta", în condițiile în care unul dintre service-uri are, la rândul său, flotă de camioane.

Este acesta un fenomen? Sunt și alte firme implicate? Toate semnele arată că da.

„Documentarea acestui caz a fost surprinzător de ușoară. De obicei,

pentru o asemenea anchetă, ai nevoie de luni de zile pentru strângerea informațiilor, însă, în acest caz, lucrurile au fost clare imediat ce a apărut nemulțumirea șoferilor. Aceștia chiar s-au mirat că eu am insistat pe problema legată de ITP. Mi-au spus că ei oricum își schimbă des locul de muncă și toată lumea face asta. Îmi povesteau despre frauda ITP ca despre ceva banal și firesc: «toată lumea știe asta și toți fac la fel!», «Cum, tu nu știai?». Șase șoferi diferiți au avut aceeași expresie. Inițial am crezut că este un caz izolat, însă se pare că nu este așa. Sperăm ca poliția să extindă ancheta și către alte firme, pentru că sunt dovezi evidente și reclamații depuse. Am primit semnale că inclusiv în Iași există firme de transport care fac același lucru și continuăm cercetările", a precizat Vlad Alexa.

Merită să mai comentăm un aspect. Deși, la prima vedere, obținerea ITP „de la distanță" aduce beneficii importante, fără să se sesizeze cineva asupra faptului... urmele rămân adânc trasate pentru o perioadă lungă de timp, probabil pentru totdeauna.

Merită banii riscul?

„Probabil că acest fenomen a luat amploare, pentru că s-au împărțit bani în stânga și în dreapta. Nu este o întâmplare că județele periferice au firme de transport foarte dezvoltate, și de marfă, și de persoane și, adesea, persoanele care au dezvoltat aceste afaceri intră și în politică. În plus, sunt comunități restrânse, unde fiecare se cunoaște cu fiecare și se ajută între ei. Aceasta a fost și impresia șoferilor care au preferat să facă reclamații în alte județe și inclusiv la presă, au apelat la noi, o publicație din Iași", a comentat Vlad Alexa.

Sunt voci în piață care au tendința să acorde îngăduință acestui fenomen – concurența cu transportatorii occidentali este dificilă și întoarcerea camioanelor în țară pentru ITP pare inutilă și costisitoare, iar camioanele noi oricum ar trebui să fie într-o bună stare tehnică. Un camion fără ITP reprezintă, însă, un mare pericol!

Și chiar dacă am trece peste aspectele legate de siguranță (deși nu ar trebui), apelarea la această metodă ilegală lovește, în primul rând, în piața românească de transport, creând premisele pentru scăderi suplimentare ale tarifelor de transport și, implicit, punând o presiune și mai mare pe firmele românești corecte.

Guvernul, la rândul său, a anunțat demararea unui control, la nivel național, pentru depistarea cazurilor de ITP obținut fraudulos.



Augustin Hagiu, președinte FORT:

„Inclusiv în recentele discuții avute cu Guvernul, s-a ridicat problema certificatelor ITP și atestatelor profesionale obținute fraudulos. FORT nu susține sub nicio formă aceste fenomene, din contră, dorește combaterea lor și autoritățile vor avea susținerea noastră totală. Nu facem rabat de la absolut nimic în ceea ce privește concurența loială între transportatori. Ne-am dorit ca ITP să se poată face în Europa, însă, atâta vreme cât acest lucru nu este posibil, toată lumea trebuie să facă ITP în țară, și nu prin transmiterea documentelor prin poștă sau alte metode ilegale. Suntem total împotriva acestui fenomen. Guvernul ne-a anunțat că au început controale încrucișate cu sprijinul autorităților din MAI și MT, pentru a constata dacă camioanele erau în țară la momentul obținerii ITP. Firmele care au practicat astfel de chestiuni trebuie să răspundă inclusiv pe latura penală pentru ceea ce au făcut, alături de stațiile ITP care au facilitat acest fenomen și de reprezentanții RAR care l-au acoperit."

Dar, până atunci, rămânem cu ceea ce spunea unul dintre polițiștii implicați în anchetă: „cel puțin o vreme, în România, nu se va mai obține ITP pe căi incorecte."

În încheiere, consider necesar să lămuresc două aspecte. Primul este legat de faptul că am apelat la jurnaliștii de la cotidianul Bună Ziua Iași pentru a spune povestea acestui caz. Informațiile sunt deja publice și în plus, am realizat, la rândul nostru investigații, însă ne-am dorit ca fiecare transportator în parte să înțeleagă cât de ușor se poate documenta un asemenea caz în presă, care apoi se poate transforma într-un chinuitor dosar penal. Mai ales dacă informațiile vin din interior, adică de la șoferii firmei. Iar fraudarea ITP-ului reprezintă o faptă care vulnerabilizează juridic în exclusivitate firma de transport, șoferii neavând nicio responsabilitate. Practic, orice firmă de transport care a obținut ITP-ul incorect devine potențial șantajabilă, iar un asemenea subiect/caz nu poate fi refuzat nici de presă și nici de autorități.

De asemenea, ați observat, bineînțeles, faptul că nu am pomenit numele firmei de transport implicată în acest caz. Este firesc ca, în articolele din presă, să apară numele, chiar dacă vinovăția va fi dovedită sau nu în instanță. Noi am decis să nu o facem, tocmai pentru că avem suspiciunea că un număr foarte mare de firme utilizează această metodă ilegală, iar reprezentanții firmei incriminate ne-au furnizat argumente care explică, sau cel puțin pun, pentru moment, sub semnul îndoielii acuzațiile. Totodată, trebuie să luăm în calcul și ordinea lucrurilor: ar fi firesc ca orice transportator să aibă tăria să spună „nu" în fața unei propuneri ilegale, însă, cel mai probabil, „oferta" a fost gândită și comercializată de serviceuri care dețin linii ITP.

Ușor ironic, un specialist în transporturi ne recomanda să publicăm numele celor care reușesc să se organizeze astfel încât să obțină corect ITP-ul, ca un bun exemplu pentru ceilalți.

Poate că acest caz va însemna o întoarcere la 180 de grade a pieței și numărul transportatorilor dispuși să realizeze acțiuni cu potențial de infracțiune să intre pe o pantă descendentă. Sperăm...

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

S-A DESCHIS PTF BORȘ II

Autostrada A3 (România), conectată la M4 (Ungaria)

La începutul lunii septembrie, a fost deschis Punctul de Trecere a Frontierei (PTF) Borș II-Nagykereki, nou construit, precum și primii 5,3 km de autostradă finalizați anul acesta: sectorul Biharia-Borș al Autostrăzii A3 Transilvania, ce face interconectarea cu Autostrada M4 din Ungaria.

Ministrul Transporturilor, Lucian Bode, promite să dea, însă, în circulație, până la sfârșitul lui septembrie, și porțiunea de autostradă Iernut-Chețani.

„În această lună, vom da în trafic 25 de kilometri din Autostrada Transilvania. După cei 5,3 kilometri între Biharia și Borș, urmează cei 18 kilometri din secțiunea Iernut-Chețani. Vreau, cu această ocazie, să felicit antreprenorul pentru modul impecabil în care a derulat acest contract”, a declarat ministrul transporturilor.

Noua porțiune de autostradă pornește la nord de Oradea și a fost construită de românii de la Trameco (Selina)-Vahostav-SK-Drumuri Bihor-Drum Asfalt-East Watter Drillings. Contractul, în valoare de circa 145,7 milioane de lei, a fost semnat de CNAIR, în decembrie 2018, cu un termen de 19 luni pentru proiectare și execuție. Lucrările de construire au început în 13 aprilie 2019.

Al 12-lea PTF cu Ungaria

Cât privește PTF Borș II-Nagykereki, este cel de-al 12-lea punct de trecere a frontierei deschis pe relația cu Ungaria. Este construit de partea ungară, la circa 700 de metri pe teritoriul acestei țări, și are 10 benzi pe fiecare sens, intrare și ieșire, respectiv patru pentru autoturisme, două pentru autocare și patru pentru automarfare.

Pentru a deservi non-stop cele 20 de artere, Poliția de Frontieră a suplimentat personalul cu 150 de polițiști de frontieră, aducând acasă angajații bihoreni care au lucrat în alte inspectorate.

PTF Borș II-Nagykereki funcționează zilnic și beneficiază de dotări moderne. Înainte de a ieși din România, de-o parte și de alta a autostrăzii s-au construit două parcări. La ieșirea din țară, în parcare, se efectuează operațiunile de cântărire a automarfarelor și se pot achiziționa vignete.



Selina va construi și tronsonul Chiribiș-Biharia

Constructorul român Selina va realiza și tronsonul 3C2 Chiribiș-Biharia, în lungime de 28,55 kilometri. Contractul a fost semnat pentru 326,5 milioane de lei, iar lucrările vor debuta în primăvară, după proiectare.

Pentru cel de-al treilea tronson al Autostrăzii A3 Transilvania, ce se dezvoltă în județul Bihor, Suplacu de Barcău-Chiribiș, de 26,35 kilometri, urmează să fie lansată licitația.

Încă 30 de kilometri, atribuiți

O asociere de firme românești, Spedition UMB-Tehnostrade-Electromontaj, a câștigat licitația pentru proiectarea și execuția subsecțiunilor Nădășelu-Mihăiești (17 km) și Mihăiești-Zimbor (13 km) din Autostrada Transilvania, cu o ofertă de 1,39 miliarde de lei, fără TVA, informează CNAIR.

Durata contractului este de 36 de luni, din care 12 luni pentru proiectare și 24 de luni pentru execuție a lucrărilor, cu 60 de luni garanție.

Ministrul Bode: niciun tronson blocat

Lucian Bode a arătat că „niciun tronson din Autostrada Transilvania nu mai este blocat, în acest moment”.



Cât despre situația proiectelor de infrastructură, ministrul a precizat: „În acest moment, sunt în execuție 25 de kilometri de autostradă, mă refer la Tg. Mureș-Ungheni, respectiv Chețani-Câmpia Turzii, avem 30 de kilometri atribuiți și curg cele 10 zile perioadă de contestație, 55 de kilometri au semnate contractele de proiectare și execuție, iar 67 de kilometri se află în procedură de achiziție publică.”

875,5 milioane de euro de la CE, pentru Autostrada Sibiu-Pitești

Comisia Europeană a aprobat alocarea a 875,5 milioane de euro, de la Fondul de Coeziune, pentru construirea primului lot (Sibiu-Boița), de 13,17 kilometri, al Autostrăzii Sibiu-Pitești. Lucrările au început în martie și sunt executate de PORR Construct. Contractul, cu o valoare de 613 milioane de lei, fără TVA, prevede proiectarea în 12 luni și construirea în 3 ani.

Autostrada Sibiu-Pitești va avea 122 de kilometri și va traversa Munții Carpați, asigurând o legătură neîntreruptă de-a lungul României, de la Portul Constanța, până la Vama Nădlac, astfel că va permite o mai bună conectivitate de-a lungul coridorului Rin-Dunăre.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro



CEFIN TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

Autostrada București-Pitești km. 13,2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+40 21 202 60 00 | info@ford-trucks.ro

DATELE ONRC PENTRU 7 LUNI

28.082 de firme radiate și 14.720 dizolvate

În primele șapte luni, au fost radiate 28.082 de firme și au fost dizolvate 14.720, din totalul celor ce activau în România, conform statisticilor Oficiului Național al Registrului Comerțului (ONRC).

La ambele capitole, s-au raportat scăderi față de perioada similară a anului trecut: cu 62,15% mai puține firme radiate (74.189, în primele 7 luni din 2019) și cu 25,93% mai puține dizolvate (19.872, în ianuarie-iulie anul trecut).

Pe domenii de activitate, numărul cel mai mare de radieri este următorul: 7.547 în comerțul cu ridicata și amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor (-66,17% raportat la ianuarie-iulie 2019), 2.631 în construcții (-62,44%) și 2,342 în activități profesionale, științifice și tehnice (-58,5%). Cele mai multe radieri au fost în București (4.329 de firme, -48,32%) și în județele Cluj (1.312, -52,31%), Constanța (1.221, -39,94%) și Timiș (1.174, -49,44%).

În iulie, au fost înregistrate 5.075 de radieri, cele mai multe în București (911) și județele Timiș (250), Cluj (233) și Iași (224).

Cele mai multe dizolvări sunt în București, Timiș, Constanța și Cluj

Cele mai multe dizolvări de firme s-au înregistrat în București (2.707, în scădere cu 21,54% față de primele șapte luni din 2019) și în județele Timiș (792, -20,72%), Constanța (729, -25,54%) și Cluj (712, -22,52%).

Raportat la primele șapte luni din 2019, o creștere a fost înregistrată doar în județul Mureș (+0,28%), în timp ce scăderile cele mai semnificative s-au consemnat în Caraș-Severin (-55,76%), Teleorman (-53,79%) și Olt (-51,13%).

Domeniul de activitate care a înregistrat cele mai multe dizolvări de firme este comerțul cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor – unde s-au înregistrat 4.267 de dizolvări, la nivel național. Față de aceeași perioadă din 2019, dizolvările din acest sector au scăzut cu 28,23%.

Construcțiile și activitățile profesionale, științifice și tehnice sunt tot cu număr mare de dizolvări de firme: 1.472, respectiv 1.403.

În iulie, au fost înregistrate 2.674 de dizolvări, cele mai multe în București (505), Timiș (154) și Cluj (126).

Suspendări infime

Interesant este că ONRC raportează un număr infim de firme care și-au suspendat activitatea, în ciuda pandemiei de coronavirus: 6.177 de firme în primele 7 luni, față de 8.799 în perioada ianuarie-iulie anul trecut. Iar în iulie a fost suspendată activitatea a 1.041 de firme.

Aceasta, în condițiile în care Ministerul Muncii și Protecției Sociale a raportat, la sfârșitul lunii aprilie, peste 1,2 milioane de contracte de muncă suspendate. Între timp, numărul acestora a scăzut la circa 200.000.




Violeta Alexandru

Inspecția Muncii: 875.000 de contracte au încetat

Pe de altă parte, Inspecția Muncii a comunicat că, până pe 15 iulie, au fost încetate peste 875.000 de contracte individuale de muncă (începând cu data de 16 martie – când președintele Klaus Iohannis a decretat starea de urgență).

MMPS nu a mai publicat, din data de 28 mai, numărul contractelor încetate, așa cum a procedat în fiecare zi din cele două luni de stare de urgență. La acea dată erau încetate 429.585 de contracte individuale de muncă, deci la jumătatea celor raportate de Inspecția Muncii în 15 iulie.

Ministrul Muncii, Violeta Alexandru, contrazice datele Inspecției Muncii, susținând că acele contracte închise nu înseamnă tot atâția șomeri, deoarece mulți dintre românii în cauză aveau mai multe contracte și au închis unele dintre ele. „În evidențele Inspecției Muncii apar 600 de foști angajați activi care, astăzi, figurează ca nemaiavând niciun contract de muncă activ. Ceea ce dumneavoastră menționați ca fiind oameni fără loc de muncă sunt, de fapt, contracte. O persoană poate să aibă unul sau mai multe contracte. Nu confundați între contracte de muncă și angajați activi. Cifra pe care trebuie s-o rețineți este de 5.581.000 de persoane care sunt astăzi angajați activi”, a precizat ministrul, răspunzând întrebărilor jurnaliștilor, la finalul unei ședințe de Guvern.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

MEC DIESEL SEE
TRUCK PARTS SPECIALIST

www.mecdiesel.ro
webshop.mecdiesel.ro
contact@mecdiesel.ro

EXPERTIZĂ UNICĂ ÎN ROMÂNIA



MecDiesel - specialistul tău în motoare și piese de schimb pentru autovehiculul tău comercial

Prețuri super competitive

12 locații la nivel național

Programe de loialitate pentru clienți finali și parteneri de service

Acces la specificații tehnice

Consiliere profesională

Peste 16.000 de repere unice în stoc

TARIFE DE TRANSPORT ÎN EUROPA DE VEST

Cel mai mic nivel din ultimii doi ani

Platforma franțuzească digitală Upply, pe care își dau întâlnire cererea și oferta de transport, împreună cu Transport Intelligence (Ti), important furnizor de cercetări și analize dedicate industriei logistice globale, realizează, trimestrial, un raport unic, distribuit gratuit, destinat tuturor celor interesați de evoluția ratelor tarifare de transport de pe piața europeană.

Aceste rate sunt rezultatul unui model econometric și statistic elaborat chiar de către Upply, bazat pe analizarea a peste 250 de milioane de prețuri. Upply oferă estimări săptămânale de cote pentru FTL (22.000 kg) pentru fiecare culoar comercial major din Europa, calculate pe baza datelor recoltate de la parteneri cheie și de la utilizatorii platformei. Pentru a realiza analiza cuprinsă în studiul „The European Freight Rate Development Benchmark", Ti a realizat o selecție reprezentativă a celor mai mari coridoare de transport rutier, în funcție de volume. Apoi, Ti a utilizat ratele medii oferite de Upply pe fiecare coridor, făcând o medie a ratelor săptămânale pe fiecare trimestru.

Pandemia a scăzut tarifele

Cea mai recentă ediție a raportului Road Freight Benchmark subliniază faptul că rata tarifară a fost, în trimestrul 2 al anului, de 1.083 de euro, marcând o scădere de 0,3% față de primul trimestru și de 1,8% față de aceeași perioadă a anului trecut, reprezentând cel mai scăzut nivel din trimestrul 1 al anului 2018 și până în prezent.

„Pandemia a schimbat rapid cererea, oferta și dinamica costurilor în transportul european rutier de marfă. După ce au fost simțite primele efecte în februarie și martie, prăbușirea cererii pentru servicii de transport rutier a fost substanțială.

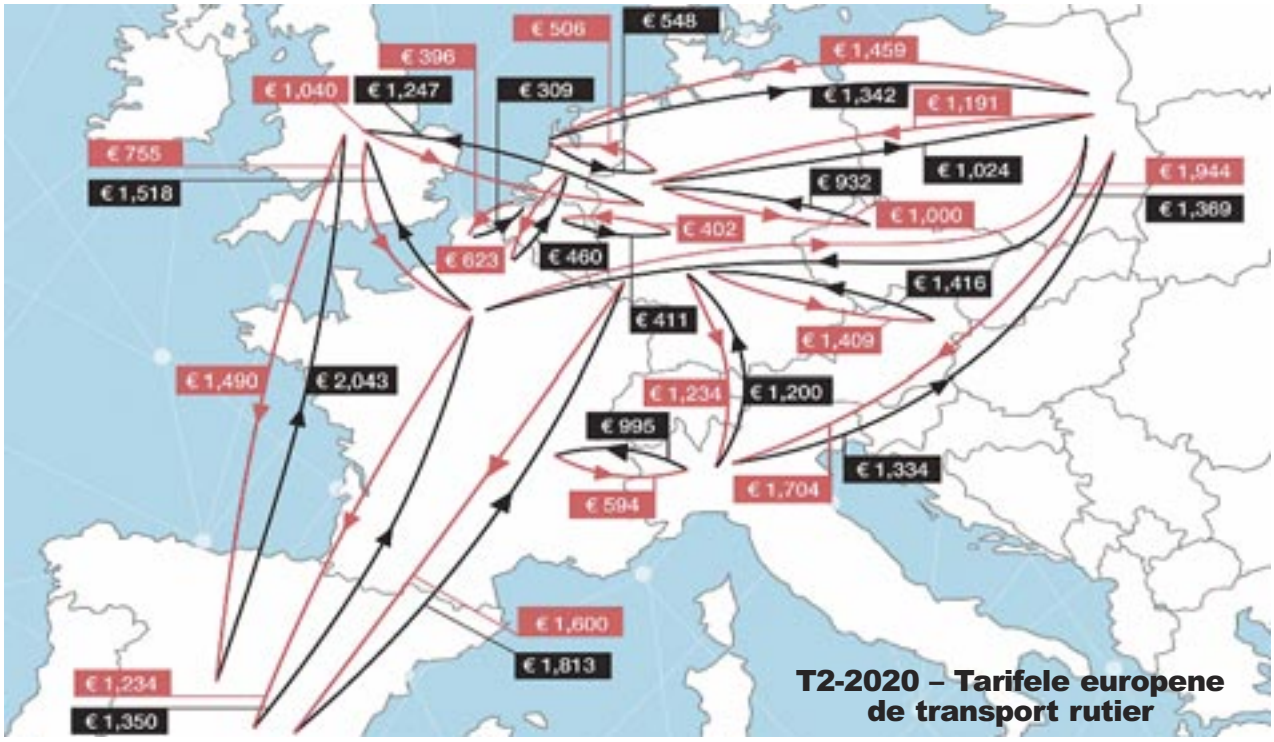
Datele furnizate de Verizon Connect, care studiază informațiile recoltate de la tahografe, arată că orele totale de operare ale șoferilor au scăzut în medie cu 50%, în Europa, de la jumătatea lunii februarie până la începutul lunii aprilie.

Au fost afectate aproape toate zonele de activitate, deși se pare că volumele din farma/sănătate și e-comerț au fost puternice", se arată în raportul Upply.

Dar documentul citat subliniază faptul că, deși volumele erau mult mai scăzute decât normal, transportatorii din Europa de Vest nu au fost dispuși să accepte să încarce la orice preț. În vest, într-adevăr, transportatorii au putut să utilizeze schemele de ajutor guvernamental și/sau să reducă programul de lucru al șoferilor, ceea ce înseamnă că a scăzut drastic și capacitatea de transport disponibilă, astfel încât tarifele au rămas la un nivel relativ stabil.

Atunci când pandemia a dat înapoi, iar țările au relaxat restricțiile, activitatea economică a început să își revină, dar exporturile sunt, încă, slabe. Upply precizează că transportatorii și-au redistribuit capacitatea, iar acest lucru pare a fi menținut tarifele la un nivel scăzut, spre sfârșitul trimestrului.

Pe partea de costuri, transportatorii vestici s-au confruntat cu o creștere a anumitor costuri operaționale,



T2-2020 – Tarifele europene de transport rutier

din cauza unor factori cum ar fi controalele la frontieră și investițiile în echipamente de protecție. Pe de altă parte, prețul motorinei a scăzut cu 8,2% comparativ cu trimestrul 1, ceea ce a redus puțin impactul negativ asupra transportatorilor, dar aceste economii nu au fost transmise în întregime beneficiarilor de transport.

Rate per kilometru

Rata medie a tarifului per kilometru plătit de către beneficiari în trimestrul al doilea, în vestul Europei, a fost de 1,58 euro, ceea ce marchează o scădere cu 0,3% față de trimestrul anterior.

Raportul Upply precizează că variația costurilor de la rută la rută depinde de lungimea acestor rute. Birmingham-Madrid a rămas cea mai ieftină rută dintre cele studiate, în raport cu distanța, la un tarif de 0,8 euro/km (același nivel de preț ca pe T1), iar tarifele pe Anvers-Lille au rămas cele mai mari, ba chiar au crescut puțin, la 3,16 euro/km (T1: 3,12 euro/km).

Ratele pe ruta Madrid-Paris au rămas relativ stabile, deși înregistrau deja scăderi pe parcursul ultimelor câtorva trimestre. De la Paris, acestea au scăzut cu 0,3% de la un trimestru



la altul, în timp ce pe retur au crescut cu 0,3%. Totuși, Upply avertizează că acest lucru nu ar trebui confundat cu o situație stabilă macroeconomică, în ciuda faptului că Franța și Spania dau semne de revenire.

Tarifele pe Polonia-Germania au fost puternice pe parcursul T2, cu creșteri de 2,3 și, respectiv, 2,7% către și de la Duisburg, cauzate, se pare, de „strangulările" de la frontiere. Pornind de la Duisburg, tarifele au crescut, în iunie, cu 11,2% față de luna mai, lună în care fabricile germane și-au crescut din nou producția.

Ratele pe coridorul Duisburg-Lille (Germania-Franța) au crescut față de T2 2019, cu 7,2% și, respectiv, 3,6%. Totuși, ambele tarife (pe tur și retur) au scăzut, comparativ cu T1 2020, cu 0,9 și respectiv 4,2%.

Pentru mai multe detalii, vă invităm să citiți întregul raport Upply & Ti pe *www.ziuacargo.ro*

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

atlas Express & Logistic
Calea Alba Iulia Nr. 20, Drâmbar, comuna Ciugud, județul Alba
0040 753 098 390 office@atlastransporte.ro www.atlastransporte.ro



LOGISTIC E VAN WIJK

Un pas înaintea istoriei

28 de ani de existență pentru o companie românească se întrepătrund cu istoria transportului rutier de după Revoluție, iar Logistic E van Wijk a încercat de fiecare dată să fie cu un pas înainte.

Entuziasmul provocat de căderea comunismului a fost ponderat, în anii ’90, de lipsurile și sărăcia cu care se confruntau numeroase zone din țară. Este o perioadă în care mulți oameni din Occident, doritori să facă bine, au venit în România, cu ajutoare. Printre ei și Ad Van Wijk, care ajunge, cu un convoi de ajutoare în zona Moldovei, în anii 1990-1991, în calitate de șofer.

Merită să menționăm faptul că firma din Țările de Jos (Olanda) există din 1948, fiind fondată de Ewout van Wijk.

„Au fost mai multe transporturi umanitare, însă patronul firmei a considerat că este mai util să înveți pe cineva să prindă pește decât să îi dai pește. Îl cunoaște pe Gheorghe Chita, unul dintre acționari (fost acționar, acum) și discută despre înființarea unei companii de transport în Cluj, alături de cel de-al treilea acționar, Mircea Mureșan”, a amintit Gabi Mircean, director general Logistic E van Wijk.

Astfel, în 1992, este înființată firma International Transport E van Wijk, care, ulterior, este transformată în Logistic E van Wijk. Începe transportul internațional cu două camioane și, ulterior, flota se mărește.

„Am ajuns în firmă în 1997. Era o construcție atipică, realizată la marginea municipiului Cluj. Am fost angajat după șapte interviuri. Aveam opțiunea de a rămâne să lucrez în facultate, sau de a «intra în producție», așa cum încă se spunea la acea vreme, păstrându-se influențele din comunism”, a precizat Gabi Mircean.

În 1997, firma avea deja notorietate, cu un parc de 30 de camioane, ceea ce nu era puțin, pentru acea perioadă.

„Am început ca mecanic (singurul post disponibil în acel moment), în condițiile în care terminasem ca șef de promoție. Șase luni am rămas pe această poziție și am învățat foarte multe lucruri. A fost cea mai faină perioadă. Am accesat o zonă spectaculoasă din punct de vedere tehnologic. Intram în contact cu autovehicule





noi, iar, în 1997, erau foarte puține astfel de camioane în țară. Date tehnice, piese – erau lucruri noi și încercam să pun în practică partea de teorie cu realitățile unei firme", a precizat Gabi Mircean.

Transport și comercializare camioane

În 1997, începuseră deja discuțiile pentru preluarea reprezentanței DAF în România, iar cele două activități au funcționat, o perioadă, la comun.



Deși un departament important, transportul nu reprezenta activitatea principală a companiei, accentul fiind pus în primul rând pe comercializarea camioanelor și pe service.

„Transportul era tratat cu mai puțină atenție în cadrul grupului, pentru că genera cifra de afaceri mai mică și, de asemenea, un profit mai mic, comparativ cu ceea ce însemnau importul și dealerii DAF", a explicat Gabi Mircean.

Până în 2007, autorizațiile permanent insuficiente și dezechilibrele importante dintre importuri și exporturi (se mergea uneori gol pe un sens) erau compensate de tarifele mari de transport. Iar dezvoltarea a fost asigurată de reinvestirea profitului, an de an.

„Este semnificativ faptul că, în 1997, cei doi acționari români aveau ca mașini personale Peugeot 205. BMW Seria 5 sau Audi Allroad au apărut abia după 2005. Resursele financiare au fost direcționate în totalitate către dezvoltarea companiei, fără dividende scoase sau mașini scumpe cumpărate", a arătat Gabi Mircean.

Un alt aspect specific acelor ani este utilizarea trenului, având în vedere penuria de CEMT-uri. „Am fost nevoiți să lipim foarte multe prelate, din această cauză. Prelatele se găureau din cauza arcului electric generat de linia de înaltă tensiune", și-a amintit Gabi Mircean.

Încă de la început, compania și-a dorit să facă lucrurile „altfel" și, încă din 1995, un avantaj competitiv important a fost legat de organizarea de grupaje și folosirea de camioane cu remorcă.

Sigur, acest model de business, a fost inspirat de firma „mamă", din Țările de Jos.

„Ad van Wijk avea experiența camionului cu remorcă și a grupajelor, fiind, la acel moment, unul dintre puținii care ofereau asemenea soluții. Iar tarifele erau pe măsură, mai ales că era vorba și despre operațiunile vamale", a explicat directorul general Logistic E van Wijk.

Angajați: 410
Flotă: 180
Depozite logistice:
3 (Cluj-Napoca, București-2)
Cifră de afaceri 2019:
156.568.335 lei (CA netă)

Gabi Mircean, director general Logistic E van Wijk:

„O hotărâre care nu a fost niciodată încălcată este legată de înregistrarea corectă/legală a tuturor veniturilor. Practic, încă de la început, s-a lucrat doar la alb."

Dificultățile tranziției

În 2007, Gabi Mircean preia conducerea activității de transport, având la dispoziție un buget de investiții de 10 milioane de euro.

„Inițial, am spus că, dacă acționarii nu au ce face cu banii, nu au decât să îi îngroape în transport. Nu am crezut, atunci, că transportul poate fi un business semnificativ. Ceea ce m-a convins, însă, a fost legat în primul rând de istorie. Compania din Țările de Jos funcționa din 1948 și familia van Wijk nu va renunța niciodată la afacerea de transport, indiferent ce se va întâmpla, fiind deja o tradiție. Totuși, deși știam să repar un camion cu ochii închiși și o șurubelniță în mână, nu știam nimic despre afacerea de transport și logistică", a arătat Gabi Mircean.

Cu 120 de angajați, cei mai mulți șoferi, și o flotă de peste 80 de camioane, lucrurile păreau promițătoare. Totuși...

„Primul an a fost foarte greu, pentru că nimeni nu dorea să îmi explice cum se desfășurau lucrurile. Îmi amintesc cum mă uitam pe un fișier Excel care conținea planificarea, avea cifre și culori (fiecare culoare însemna ceva) și, deși întrebam ce înseamnă fiecare element, tot timpul mi se răspundea că sunt aspecte pe care eu nu trebuie să le știu, că nu sunt treaba mea. Bineînțeles, știam că eu singur trebuia să stabilesc care este treaba mea", a arătat Gabi Mircean.

Așa arătau atunci lucrurile în transporturi – în momentul în care aveai informațiile, deținei puterea și puțini oameni erau dispuși să renunțe la putere.



Câștigarea încrederii între membrii echipei

În lumea transporturilor, nu reprezintă un fenomen rar întâlnit formarea de grupuri de interes în interiorul firmelor – legături personale între planneri și șoferi. Și nu este ușor să destrami aceste legături, existând riscul ca activitatea să se blocheze.

Astfel, încet dar sigur, echipa de management a companiei s-a schimbat.

La debutul crizei, Logistic E van Wijk era o companie stabilă, cu o bună capacitate de a investi. În plus, beneficia de un nume pe piață. Flota ajunsese deja la 90 de camioane, jumătate din cea deținută astăzi.

„2008, 2009 au fost ani cu creștere pentru noi. Am avut și norocul că eram, la acea vreme, specializați pe industria ușoară (mobilă), segment puțin afectat de criză", a arătat Gabi Mircean.

Merită menționat și faptul că, în 2009, exista deja un departament comercial.

„Am apreciat, încă de la angajare, echipa puternică și imaginea bună pe care compania o avea pe piață. Am putut verifica acest aspect, sunând la un număr foarte mare de potențiali clienți noi. Rar se întâmpla ca ușa să nu fie deschisă, chiar dacă era vorba de un prim contact pentru transmiterea unei oferte", a arătat Corina Fulea, director comercial Logistic E van Wijk.

Înaintea pieței

Pasiunea pentru matematică a directorului general a dus la dorința de a putea cunoaște cu precizie structura costurilor și impactul pe care l-ar avea fiecare decizie.

Astfel, a urmat, în 2012, implementarea soluției IT integrate și, astăzi, managementul companiei are o imagine în timp real a performanțelor activității.

De asemenea, s-a putut trece la conectarea câștigurilor angajaților cu performanțele companiei. Iar acest sistem a avut numeroase efecte benefice, printre care și reducerea timpului efectiv petrecut de angajați la birou. Astăzi, deși angajații companiei nu lucrează peste ora 18:00, rezultatele sunt cele scontate.

„Nu poți atinge niciodată așteptările angajaților, pentru că este firesc ca fiecare să își dorească mai mult, dar cred că și aici putem măsura succesul prin fluctuația de personal. Și la nivel de personal TESA avem fluctuații de sub 3%. La șoferi acest procent este între 12 și 15%, depinzând de ani", a completat Gabi Mircean.

Corina Fulea, director comercial Logistic E van Wijk:

„La angajare, căutăm în primul rând omul, și nu profesionistul. Căutăm coloana vertebrală și gândirea pe termen lung."

În 2020, a apărut pandemia... În primul semestru al acestui an, cifra de afaceri a scăzut cu 9,6% față de 2019, iar ținta companiei este ca, pentru întregul an, să înregistreze o scădere de doar 7,5%.

Însă există și o importantă parte pozitivă.

„Pandemia a fost cel mai bun liant care putea să apară pentru firma noastră. Am simțit, în toate departamentele, solidaritatea colegilor, faptul că suntem împreună și încercăm să ne ajutăm unii pe alții", a explicat directorul general Logistic E van Wijk.

Viitorul înseamnă, pentru compania clujeană, continuarea investițiilor în dezvoltarea soluțiilor IT și urmărirea cu atenție a tendințelor din piață.

„Într-un interval de timp nu foarte lung, vom ajunge la plata angajaților pe oră, urmărind și tendințele din occident. Va reprezenta o mare provocare, însă trebuie să ne plătim oamenii pentru munca lor. În plus, o plată corectă a șoferilor trebui să aibă în vedere orele lucrate în weekend, noaptea sau compensarea lor cu timp liber", a explicat Gabi Mircean.

Logistic E van Wijk va continua să țintească nișele, încercând, în permanență, să ofere clienților soluții diferite față de restul pieței.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

WIRTSCHAFTS
ASSEKURANZ
MAKLER
GMBH

- CASCO
- CMR
- CABOTAJ
- EXPEDITIE
- RĂSPUNDERE CIVILĂ A FIRMEI
- ASIGURARE DE GRUP ÎN CAZ DE ACCIDENT



...MIT UNS BEWEGT SICH WAS!



Remus Adrian Nistor
☎ +40727 264 783 ✉ rni@wiass.com, rar@wiass.com

www.wiass.com

FABRICĂ PENTRU CAMIOANELE ARMATEI

Orban: „IVECO își înființează cartierul general în România”

IVECO Defence Vehicles construiește, în localitatea Petrești din județul Dâmbovița, în apropiere de Autostrada A1 București-Pitești, o fabrică pentru realizarea parțială și asamblarea unora dintre cele peste 2.900 de camioane și platforme militare contractate de Ministerul Apărării Naționale din România (MApN).

Primul contract subsecvent, în valoare de peste 216 milioane de euro, fără TVA, semnat în ultima zi a anului trecut, pentru o tranșă de 942 de camioane ce vor fi livrate în următorii 4 ani, prevede ca toate vehiculele începând cu numărul 301 să fie produse în România.

Armata Română a mai achiziționat 57 de camioane militare de la IVECO, în anul 2015, și alte 173 de camioane militare, în 2017.

Reprezentanții IVECO Defence Vehicles au lansat, la finalul lunii august, lucrările de construire a fabricii, ce va avea o suprafață de circa 9.000 mp, pe un teren de 45.000 mp.

Bogdan Iuliade, directorul de export pentru Europa de Est și CIS al



Bogdan Iuliade, directorul de export pentru Europa de Est și CIS al companiei IVECO Defence Vehicles:

„Fabrica constructorului, ce se va ridica pe o suprafață de 9.000 mp, cu o capacitate de producție de circa 440 de camioane pe an, este compusă din trei linii de producție cu 25 de zone de lucru, o linie completă de tinichigerie și vopsitorie cu 9 zone de lucru, o linie de finisare cu 7 zone de lucru precum și spații destinate activităților logistice, de testare, control al calității și acceptanță finală cu MApN. Lotul de teren pe care este amplasată fabrica, de 45.000 mp, ne va permite o dezvoltare durabilă și extinderea acestor activități de producție în viitorul apropiat. Odată cu intrarea în regim și a derulării acordului-cadru cu Armata Română, suntem convinși că acesta nu este un punct de sosire, ci începutul unui puternic parteneriat strategic cu MApN și Guvernul României, în cadrul industriei auto și al industriei de apărare, în ansamblul ei”.



companiei, a detaliat specificul fabricii: „Se vor realiza cabinele blindate și neblindate aferente vehiculelor și integrarea lor cu toate dotările, în conformitate cu specificațiile tehnice ale contractului cu MApN. De asemenea, se vor realiza toate operațiile industriale aferente, de la completarea șasiului de bază și până la inspecția tehnică finală a întregului complet."

„Am găsit un grad ridicat de competență în domeniul industrial"

„Dorim o foarte bună colaborare cu MApN la nivelul industriei de apărare românești, atât cu privire la realizarea, în țară, a unor produse care corespund necesităților și cerințelor Armatei Române, cât și dezvoltarea unor noi piețe de desfacere și a unor noi oportunități, în cadrul programelor de apărare europene. Am găsit în România nu doar oportunități de afaceri, ci și societăți cu un grad ridicat de competență în domeniul atât industrial, cât și militar, de la producția de suprastructuri, sisteme integrate, până la servicii de mentenanță, întreținere și reparații. Așadar, nu este deloc întâmplătoare alegerea acestei locații, amplasate aproximativ la jumătatea distanței dintre București și Pitești, permițând accesul la forța de muncă specializată în industria auto, avantaje logistice deosebite datorită apropierii de Autostrada A1, precum și accesul facil la o multitudine de producători, de componente și subansamble specifice industriei noastre", a adăugat reprezentantul IVECO Defence Vehicles.

România, a 4-a țară cu producție IVECO Defence Vehicles

„Investiția de la Petrești este un prim pas pe care intenționăm să-l completăm în cel mai scurt timp posibil, în circa 6 luni. Și afirm cu mândrie – în primul rând pentru că sunt și român – că am reușit să introducem, în lista țărilor cu situri de producție a IVECO Defence Vehicles, și România ca fiind, după Italia, Germania și Brazilia, a patra țară în care compania noastră va avea capacități de producție pentru vehiculele militare – și vorbim la nivel global. La acestea, putem adăuga SUA, ca un exemplu important, unde avem un parteneriat pentru producția de transportoare amfibii", a mai spus Bogdan Iuliade.

La eveniment au participat premierul Ludovic Orban, ministrul Transporturilor, Lucian Bode, ministrul Economiei, Virgil Popescu, și ministrul Apărării, Nicolae Ciucă.

Investiție de 50 de milioane de euro

Primul-ministru Ludovic Orban a declarat: „Se inaugurează oficial lucrările pentru realizarea unei investiții într-o capacitate de producție în România, o investiție care valorează aproximativ 50 de milioane de euro, investiție care va crea, în primă fază, 200 de locuri de muncă directe în această capacitate de producție, dar, de asemenea, prin toate contractele cu furnizori autohtoni, va genera dinamică economică, locuri de muncă suplimentare. Această investiție este realizată în cadrul offsetului aferent contractului de înzestrare a Armatei Române cu vehicule produse de IVECO Defence".

Premierul a salutat decizia companiei IVECO de a-și stabili centrul regional în România, la București – „de a-și înființa, practic, cartierul general în țara noastră, pentru Europa Centrală și de Est": „Sunt convins că această investiție va fi urmată de alte investiții serioase, care să genereze dezvoltare economică pentru România, să creeze locuri de muncă bine plătite – pentru că se știe că în industria de apărare, din cauza tehnologiilor ridicate ca nivel, mâna de lucru este o mână cu pregătire superioară și salariile în industria de apărare sunt salarii peste medie".

Italia, al doilea partener comercial al României

Ludovic Orban a insistat pe colaborarea economică „remarcabilă" dintre Italia și România: „În România, sunt zeci de mii de firme, sunt cel puțin 24.000 de firme active cu capital italian, care au dezvoltat afaceri în țara noastră, au creat locuri de muncă. De asemenea, trebuie să știți că și în Italia sunt aproximativ 26.000 de societăți care au cel puțin un acționar român, precum și vreo câteva zeci de mii de întreprinderi individuale care au fost realizate de români. Italia este al doilea partener comercial al României, după Germania, și Italia este un prieten atât în colaborarea economică, cât și în colaborarea în toate celelalte domenii de activitate, între România și Italia existând o relație de prietenie și de parteneriat extrem de important".



Alfonso Tetini, director operațiuni IVECO Defence:

„Conform contractului agreat, producția de serie va începe în februarie 2021. Înțelegerea ne oferă posibilitatea de a lucra cu furnizori români".

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Conform caietului de sarcini, cele 2.902 platforme multifuncționale (8×8, 6×6 și 4×4) vor fi împărțite astfel:

- **Autocamion de transport capacitate mică ACMC – 254 de unități**
- **Autofurgon frigorific AFF – 59 de unități**
- **Autocamion de transport capacitate medie ACMD – 536 de unități**
- **Autocamion de transport capacitate medie ACMD- MAC (șasiu camion tactic) – 499 de unități**
- **Autocamion cu oblon ridicător AOR – 21 de unități**
- **Autocamion transport container specializat ATCS – 284 de unități**
- **Autocamion transport container specializat ATCS-MAC (șasiu camion tactic) – 34 de unități**
- **Autocisternă CL de capacitate medie ACCL – 89 de unități**
- **Autocisternă CL de capacitate medie ACCL-MAC (șasiu camion tactic) – 40 de unități**
- **Autocisternă apă de capacitate medie ACAP – 102 unități**
- **Autocamion de transport capacitate mare ACMR – 503 unități**
- **Autocamion de transport capacitate mare ACMR-MAC (șasiu camion tactic) – 108 unități**
- **Ansamblu Autotractor cu șa – cap tractor ATS cu Semitrailer pentru transport echipament greu și agabaritic STEG – 119 unități**
- **Autotractor cu șa – cap tractor ATS-MAC (șasiu camion tactic) – 13 unități**
- **Autotranscontainer ATC – 199 de unități**
- **Vehicul cu troliu și macara pentru recuperare și evacuare VRE – 42 de unități.**

Volvo FH cu I-Save devine și mai eficient



Volvo FH cu I-Save se lansează, acum, într-o versiune și mai eficientă în privința consumului, care poate reduce costurile de combustibil cu până la zece procente. Acest lucru marchează o îmbunătățire semnificativă, de trei puncte procentuale, față de generația anterioară.

„Reducerea consumului de combustibil și, prin urmare, reducerea emisiilor de CO_2 sunt esențiale pentru toate companiile de transport, în special pentru cele care efectuează operațiuni de transport de cursă lungă. Cu noul Volvo FH cu I-Save, le oferim transportatorilor oportunități și mai mari de a reduce costurile de exploatare și impactul asupra mediului”, spune Jessica Sandström, senior vicepreședinte pentru managementul produselor la Volvo Trucks.

Soluții de economisire

Noul Volvo FH cu I-Save face parte din noua gamă europeană de autocamioane Volvo Trucks, introdusă în primăvara acestui an. I-Save include numeroase soluții care economisesc combustibil, dintre care cea mai importantă este reprezentată de motorul Volvo D13TC. Motorul Volvo de 13 litri cu tehnologie Turbo Compound, lansat la începutul anului 2019, este cel mai eficient motor al companiei, produs până în acest moment.



Jessica Sandström

Odată cu lansarea primei generații Volvo FH cu I-Save, în 2019, Volvo Trucks a demonstrat că această soluție ar putea reduce costurile de combustibil – diesel și AdBlue – cu până la șapte la sută, în comparație cu un autocamion fără I-Save echipat cu un motor Volvo standard de 13 litri. Aceste cifre au fost confirmate de teste independente, precum și de experiența clienților.

„Combinația dintre consumul redus de combustibil, nivelul scăzut de zgomot și manevrabilitatea excelentă a generat un răspuns excelent. Mulți transportatori văd Volvo FH cu I-Save ca pe un instrument care contribuie la reducerea amprentei de carbon”, spune Jessica Sandström.

Echilibru între consum și manevrabilitate

Prin noua generație de Volvo FH cu I-Save, Volvo Trucks a redus și mai mult consumul de combustibil. Prin ac-

Noul Volvo FH cu I-Save este disponibil pentru a fi comandat pe piețele europene începând din septembrie 2020.



Volvo FH cu I-Save

• Motor Volvo de 13 litri, cu tehnologie Turbo Compound (Volvo D13TC), cu 460 CP (2.600 Nm) sau 500 CP (2.800 Nm)
• I-See bazat pe hărți – folosește informații despre ruta planificată pentru a utiliza energia cinetică a autocamionului
• Sistem de schimbare a treptelor de viteză I-Shift, cu software optimizat pentru operațiuni de transport pe distanță lungă (modul Eco)
• I-Cruise cu I-Roll, care reglează viteza pentru a reduce semnificativ consumul de combustibil
• Punte spate cu un consum eficient de combustibil
• Oprire la ralanti
• Pompă de servodirecție pentru situații de urgență cu debit variabil
• Pachet complet pentru deflectorul de aer

tualizări de software bazate pe analiza datelor utilizatorilor, echilibrul dintre consumul de combustibil și manevrabilitate a fost perfecționat și optimizat, ceea ce duce la o reducere suplimentară a consumului de combustibil atunci când se rulează în modul Eco.

Alături de actualizarea tehnologiei I-Save, noul Volvo FH are un design mai aerodinamic. Pentru economii suplimentare de combustibil, I-See dispune acum de o nouă funcție, prin care autocamionul poate detecta când este eficient pentru motor să ruleze la turații reduse, apoi din inerție, chiar și pe drumuri care par a fi suprafețe plane.

„Acest rezultat înseamnă că, prin alegerea noului Volvo FH cu I-Save, transportatorii își pot reduce consumul de combustibil cu până la zece procente în comparație cu un Volvo FH standard, echipat cu motorul nostru de 13 litri, Euro 6 Step D. În practică se pot realiza economii și mai mari, deoarece majoritatea clienților care cumpără noul Volvo FH cu I-Save înlocuiesc de fapt autocamioane mai vechi, cu un consum mai mare de combustibil”, ne explică Jessica Sandström.

Diferența de consum de combustibil este calculată comparând costurile motorinei și ale combustibilului AdBlue pentru I-Save: D13TC Euro 6 Step D cu pachetul pentru combustibil dedicat transportului de cursă lungă vs. D13 eSCR Euro 6 Step D fără pachetul pentru combustibil dedicat transportului de cursă lungă. Economia reală de combustibil variază în funcție de mulți factori, cum ar fi nivelul de experiență a șoferului, utilizarea controlului vitezei de croazieră, specificațiile vehiculului, sarcina vehiculului, topografia reală și condițiile meteorologice.

Noul Volvo FH cu I-Save nu reprezintă doar un pas important înainte în ceea ce privește economia de combustibil. Cuplul său, optimizat pentru o gamă largă de turații, determină un rulaj lin și oferă puterea necesară pentru a menține o viteză medie ridicată și constantă, chiar și în condițiile unei topografii provocatoare.

„Astfel, facem mai ușoară și mai confortabilă rularea în condiții de eficiență a consumului chiar și pe drumurile în pantă. Mediul de lucru de top oferit de noul Volvo FH îi ajută pe șoferi să conducă optim pe întreaga durată a deplasării”, încheie Jessica.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro



#tbt 10 ani

Lumea noastră, în septembrie 2010

În „episodul” din această lună al seriei RETRO, ne îndreptăm atenția asupra evenimentelor ce au marcat borne importante, în luna septembrie a anului 2010.

Economia românească și domeniul transporturilor se confruntau, în continuare, cu problemele cauzate de criză. Rezultatele parțiale ale rubricii „Întrebarea lunii”, lansate de ZIUA CARGO, și anume dacă afacerea operatorului va mai rezista până la sfârșitul anului, arată că 35% dintre respondenți se așteptau să dispară, 34% să reziste, dar cu reorganizare, 29% chiar se aflau în dezvoltare, iar numai 2% preconizau că nu vor avea probleme.

Din editorialul Ralucăi Mihăilescu, identificam situația de totală incertitudine din domeniul transporturilor. „Între victimele «crizei» sunt mulți cei care merită o soartă mai bună. Dar sunt mulți și cei care lucrează incorect, merg la dumping și trag țepe monumentale partenerilor de afaceri din diferite domenii. Bineînțeles, în orice pădure au existat, sunt și vor exista mereu uscături, iar criza nu poate curăța piața de una singură de tot ceea ce înseamnă incorectitudine.”

Legislație


Eusebiu Pistru

• În sfârșit, era modificată **Legea Transporturilor**. Au fost prelungite programele de transport persoane în trafic județean și interjudețean, s-au impus condiții suplimentare la licențierea caselor de expediții și s-a creat un registru electronic al conducătorilor auto, noutățile fiind prezentate de Eusebiu Pistru, secretar de stat în Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în 2010. Printre altele, amintim introducerea scrisorii de garanție bancară de 50.000 de euro pentru casele de expediții.

• Se „punea la cale” înființarea unui **patronat al expeditorilor români**, „Pentru că acum, mai mult ca oricând, este nevoie de acesta. Anul trecut, MTI a făcut ce a dorit cu legislația privind casele de expediții”, spunea avocatul George Iacob-Anca, susținând cauza.

• **Ordonanța 27** din 30 august 2010, care modifica Legea Transporturilor, stipula **prelungirea programelor de transport** în trafic județean și interjudețean până la data de 30 aprilie 2013, introducând o serie de elemente noi privind transportul de persoane, printre altele, faptul că, la întocmirea programelor de transport rutier public de persoane în trafic județean și interjudețean, să fie consultate și organizațiile patronale reprezentative.

Piață

• ZIUA CARGO prezenta, în detaliu, cele 7 companii de transport pregătite să concureze în cadrul primei ediții a concursului **Romanian Transport Company of the Year (RTCY)** – **Aquila, Com Divers Auto, GTI Logistic, Groep H.Essers, Ștefi Spedition, OTZ Logistics Grup** și **Vectra Internațional**.

• Asistam la lansarea bursei *www.etfm.eu*, care promitea să rezolve toate nemulțumirile pe care inițiatorul ei, Sandu Bucuroaia, le-a avut în calitate de utilizator cu experiență al platformelor similare. După ani, constatăm că a dispărut așa cum a și aparut.





• Eram invitați de către **Mercedes-Benz** la Hamburg, în Germania, unde era lansată o **nouă generație de Vito și Viano**, eveniment ce a fost precedat și de o sesiune de drive-test.



• În cadrul unui interviu, Marc Steib, proaspăt numit la acea vreme ca director de vânzări al diviziei de camioane a **Mercedes-Benz România**, prezenta viziunea sa despre cum ar trebui să evolueze compania.

• **Continental** lansa modelul de anvelopă HD Hybrid, destinată axei motoare.



• **Volkswagen** introducea pe piață un nou model de **Caddy.**



• Divizia Truck & Bus a Mercedes-Benz anunța că a atins borna de 30.000 de unități **Citaro** livrate, în 12 ani (1998-2010).



• **TAROM** făcea public anunțul că a schimbat și a îmbunătățit meniul, aducând un nou concept de catering la bordul aeronavelor sale.

• **ARR** publica statisticile parcului național de vehicule de transport persoane, care, surprinzător sau nu, era unul modern. 45% din totalul parcului licențiat avea o vechime de 5 ani sau mai puțin. La categoria cuprinsă între 6 și 15 ani, procentul era de 38%, iar la peste 15 ani, 17%.

Construcții



• Primăria Sectorului 6 anunța inaugurarea unei **parcări** de 700 de locuri, pe platforma fostei **Autogări Militari**, cel mai mare parking la sol din vestul Capitalei, cu o suprafață de 17.000 mp.



• Analizam, în paginile revistei, **oferta de autogredere**, unde Terex, New Holland, Komatsu, Mista-Stalowa Wola și Sany erau „jucatorii" importanți ai pieței utilajelor de construcții pe acest segment.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

NU ARUNCA CHIȘTOACE
Strada nu e scrumieră

O campanie împotriva aruncatului de chiștoace de la țigări pe geamul mașinii. Inițiatorii ei, doi tineri, Marian Rădună și Răzvan Bușulescu, prieteni de câțiva ani, timp în care au fost implicați în numeroase proiecte civice.

Campania „Nu arunca chiștoace. Strada nu e scrumieră” a fost demarată după ce ambii inițiatori au fost deranjați de acest prost obicei al participanților la trafic. După ce unul dintre ei nu a mai rezistat și i-a oferit scrumiera sa unui domn ce folosea strada drept propriul coș de gunoi, scuzându-se că nu a avut unde să arunce chiștocul rămas de la țigara fumată, cei doi au hotărât să se implice și să încerce să schimbe în bine lucrurile.

Astfel, chiar din acea seară s-au apucat să caute online scrumiere și să contureze proiectul campaniei. Și-au dat seama că au nevoie de ajutor și au apelat la alți prieteni pentru a-i sprijini cu logo-ul campaniei, grafica flyer-ului, textul, apoi a urmat primirea drept cadou a site-ului *www.nuarunca.com.* Pe 29 mai 2019, data când a fost lansat oficial proiectul, erau gata toate materialele imprimate, pregătite pentru a fi distribuite, precum și 200 de scrumiere speciale pentru autovehicule, pe care a fost lipit logoul campaniei.

„Din acea zi, am trecut la treabă. Încercam să ne facem timp ca, în fiecare zi, să distribuim în trafic măcar câteva scrumiere și flyere. La câteva zile, ne întâlnim amândoi și facem acțiuni comune, ne alegem o intersecție aglomerată din București, iar, după programul de muncă, ne petrecem o oră-două în acea intersecție, împărțind scrumiere și alte materiale. Majoritatea reacțiilor de la oamenii abordați în trafic sunt pozitive. Mulți dintre ei ne spun că au aruncat chiștocul din obișnuință, își cer scuze și își iau angajamentul că nu vor mai arunca pe stradă în viitor. De aici, avem convingerea că există voință, însă lipsește informarea publică, educația cetățenilor și implicarea autorităților publice competente”, spune Marian Rădună.

Prevederi legislative

Inițiatorii proiectului civic au constatat, în urma discuțiilor avute cu oamenii cărora le-au împărțit flyere și scrumiere, că foarte multe persoane nu sunt la curent cu faptul că există prevederi în legislație care interzic și sancționează fapta de a arunca deșeuri pe spațiul public. În acest sens, la nivelul Capitalei, cel puțin, potrivit prevederilor Hotărârii Consiliului General al Municipiului București 181/2017, fapta constând în „aruncarea biletelor de călătorie, resturilor de țigări sau hârtii și alte tipuri de deșeuri pe domeniul public” se sancționează cu amenda între 2.000 și 5.000 lei.











De asemenea, conform dispozițiilor art. 102 pct. 23 din OUG 195/2002 – Codul rutier, aplicabile la nivel național, fapta constând în „aruncarea, lăsarea ori abandonarea pe drumul public de obiecte, materiale, substanțe sau vehicule, după caz" constituie contravenție și se sancționează cu 9-20 puncte-amendă (adică o sumă cuprinsă între 1.305 și 2.900 lei).

Responsabilizare colectivă

„Noi dorim responsabilizarea cetățenilor acestei țări, care trebuie să înțeleagă faptul că, pentru a trăi într-o țară curată și civilizată, este nevoie și de implicarea lor, iar schimbările mari nu se produc peste noapte, ci necesită multă muncă și voință din partea tuturor. În același timp, noi solicităm autorităților publice competente să exercite atribuțiile pe care le au în acest domeniu, precum și să responsabilizeze cetățenii cu privire la obligația de respectare a dispozițiilor legale privind păstrarea curățeniei în mediul în care trăim, inclusiv prin aplicarea amenzilor contravenționale" a spus Marian Rădună.

Inițiatorii acestui proiect civic nu s-au rezumat doar la puterile proprii, ci au găsit sprijin la Inspectoratul General al Poliției Române, care a reacționat pozitiv și s-a alăturat campaniei, pentru început, prin afișarea sloganului „Nu arunca chiștoace. Strada nu e scrumieră" pe panouri media atât în București, cât și în Cluj-Napoca. De asemenea, flyer-ul campaniei a fost afișat în 5.000 de secții de poliție, la nivel național, urmând ca, pe viitor, Inspectoratul General al Poliției Române să se implice și în alte acțiuni de susținere ale campaniei. De menționat că ceea ce a însemnat costuri de producție și imprimare a colantelor nu s-a realizat din fondurile instituției publice, ci a fost o sponsorizare din partea companiei British American Tobacco România.

Mobilizarea continuă

A urmat o serie de acțiuni de strâns chiștoace, inițiate pe Facebook, acțiuni care au fost prezentate la posturile naționale de televiziune din România. Succesul acestora i-a făcut pe inițiatori să meargă mai departe, iar din ce în ce mai mulți parteneri au început să apară. Pe lângă IGPR și BAT România, și FAN Courier a imprimat 2.000 de stickere cu mesajul campaniei, pe care le-a lipit pe tot atâtea mașini aparținând companiei. La fel au procedat și Altec Logistic, Cartrans, XPO Logistics, Dr. Reddy's, FaceFood Romania etc.

Cei de la BAT România și-au continuat implicarea în proiect și au suportat producția a 6.000 de scrumiere de buzunar, dedicate campaniei, ce au fost deja distribuite către fumători, la diverse evenimente publice ce au avut loc.

Acțiunile au continuat la diverse evenimente, la mare, la munte, la festivaluri, crescând, astfel, publicul atins, care a recepționat pozitiv mesajul.

Doar o comunitate mare poate produce o schimbare, atât la nivelul mentalității colective, cât și la nivelul comportamentului oamenilor din comunitate. „Știm că suntem doar doi oameni, ajutați de câțiva prieteni, din când în când, dar noi credem în puterea fiecăruia dintre noi de a schimba ceva. Noi credem că meritățm cu toții să trăim într-o țară mai curată și mai civilizată, așa încât îi invităm pe toți cei care simt la fel ca noi să nu rămână indiferenți," spun Răzvan Bușuleanu și Marian Rădună.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro





ANTICORUPȚIE

În flagrant!

Ne întrebăm mereu de ce exemplele care contravin unei conduite sociale corecte nu descurajează pe cei tentați de obținerea facilă și ilegală a unor sume de bani. Cu atât mai mult cu cât unii doritori sunt surprinși „în direct”, adică în flagrant. Sau pentru că, din înțelepciunea populară, știm că „ulciorul nu merge de multe ori la apă!”.

Etimologic, termenul de flagrant derivă din latinescul flagro (flagrare, flagrans), care înseamnă „a arde”, „flagranță” semnificând prinderea făptuitorului în ,,focul” acțiunii sale sau imediat după săvârșire[1]. În literatura juridică, pentru noțiunea de infracțiune flagrantă a fost utilizat, mult timp, termenul de flagrant delict. Legislația penală românească actuală a înlocuit termenul „delict” cu cel de „infracțiune”. Potrivit art. 293 din Codul de procedură penală, este flagrantă „infracțiunea descoperită în momentul săvârșirii sau imediat după săvârșire. Este, de asemenea, considerată flagrantă și infracțiunea al cărei făptuitor, imediat după săvârșire, este urmărit de organele de ordine publică și de siguranță națională, de persoana vătămată, de martorii oculari sau de strigătul public, ori prezintă urme care justifică suspiciunea rezonabilă că ar fi săvârșit infracțiunea, sau este surprins aproape de locul comiterii infracțiunii cu arme, instrumente sau orice alte obiecte de natură a-l presupune participant la infracțiune”.

Practica oferă, din nou, exemple!

Recent, în baza ordonanței de delegare și sub coordonarea procurorului din cadrul Parchetului de pe lângă Tribunalul Ilfov, ofițerii de poliție judiciară din cadrul Direcției Anticorupție pentru Municipiul București și județul Ilfov au prins în flagrant doi funcționari publici din Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), imediat după ce aceștia au primit o mită în valoare de 2.400 de lei de la administratorul unei societăți comerciale, pentru a nu aplica măsurile legale unui conducător auto din cadrul firmei, ca urmare a constatării săvârșirii unor abateri la legea transporturilor rutiere.

Situația a fost sesizată, în aceeași zi, de către administratorul societății comerciale, printr-un apel telefonic la call center-ul anticorupție al DGA – 0800.806.806, acesta semnalând faptul că angajații ISCTR au pretins o sumă de bani, în procent de 10% din cuantumul contravalorii amenzii de 24.000 de lei, care trebuia aplicată conducătorului auto, după ce au constatat că autoutilitara pe care acesta o conducea avea anvelope uzate și că îi lipsea o lampă de semnalizare. Cei doi nu au obținut suma pe care și-au dorit-o, ci înregistrarea, la Parchetul de pe lângă Tribunalul Ilfov, a unui dosar penal pentru săvârșirea infracțiunii de luare de mită. În acest context, vă reamintim prevederile art. 289 din C.p.:

(1) Fapta funcționarului public care, direct ori indirect, pentru sine sau pentru altul, pretinde ori primește bani sau alte foloase care nu i se cuvin ori acceptă promisiunea unor astfel de foloase, în legătură cu îndeplinirea, neîndeplinirea, urgentarea ori întârzierea îndeplinirii unui act ce intră în îndatoririle sale de serviciu sau în legătură cu îndeplinirea unui act contrar acestor îndatoriri, se pedepsește cu închisoare de la 3 la 10 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică ori de a exercita profesia sau activitatea în executarea căreia a săvârșit fapta.

(2) Fapta prevăzută în alin. (1), săvârșită de una dintre persoanele prevăzute în art. 175 alin. (2), constituie infracțiune numai când este comisă în legătură cu neîndeplinirea, întârzierea îndeplinirii unui act privitor la îndatoririle sale legale sau în legătură cu efectuarea unui act contrar acestor îndatoriri.

(3) Banii, valorile sau orice alte bunuri primite sunt supuse confiscării, iar când acestea nu se mai găsesc, se dispune confiscarea prin echivalent.

Legislația penală sancționează orice acțiune care afectează integritatea funcționarului public, acesta având ca principală obligație de serviciu aplicarea și respectarea întocmai a legii.

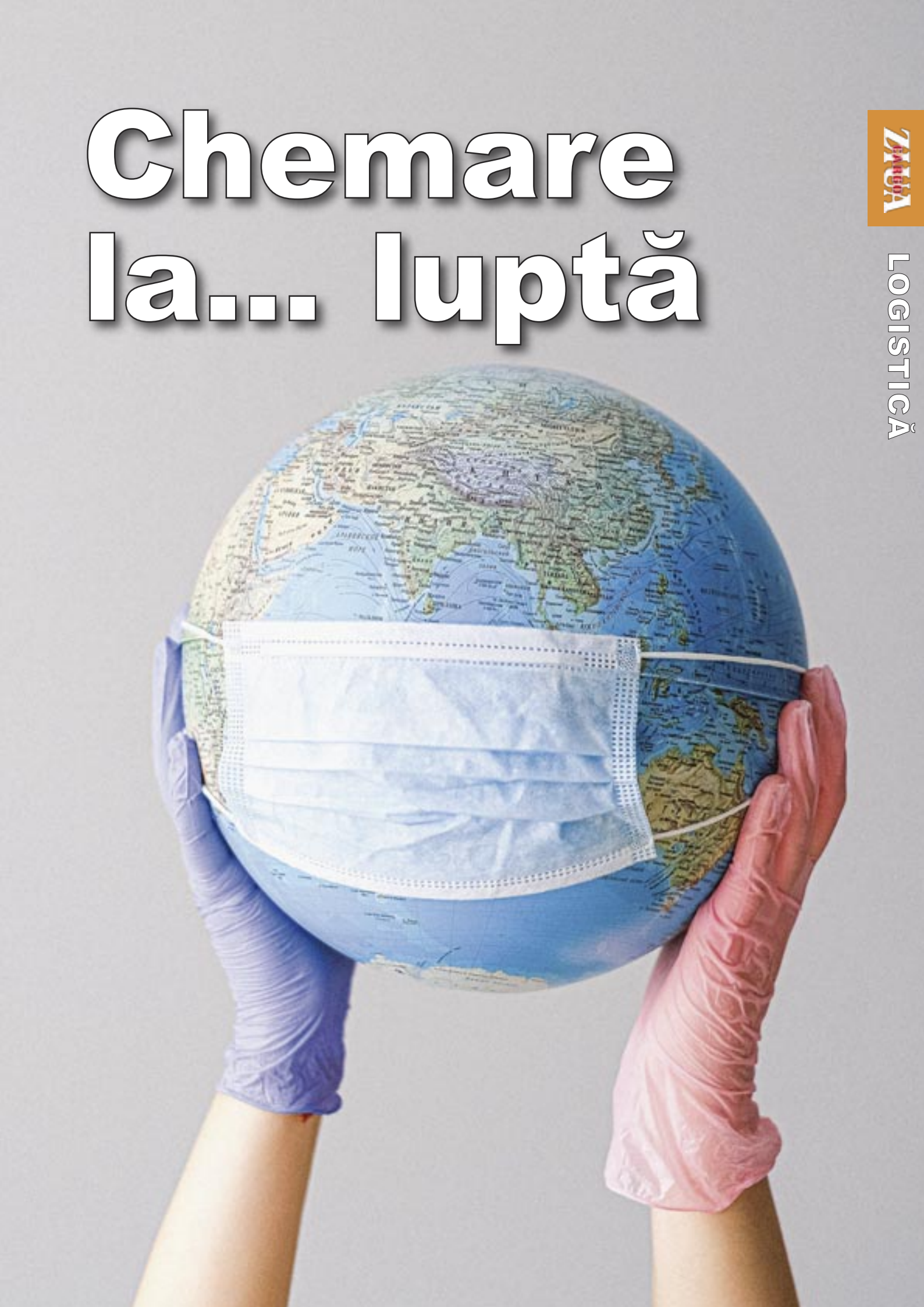
Viorela BUCUR
comisar-șef de poliție
Direcția Generală Anticorupție,
Serviciul Prevenire





1 Jidovu N., Drept procesual penal, Editura C.H. Beck, București, 2006, p. 590

Chemare la... luptă



RETAILUL NEALIMENTAR, ÎN SCĂDERE CU PÂNĂ LA 75%

Magazinele din retailul nealimentar au înregistrat scăderi de până la 75% ale vânzărilor, în perioada iulie-august 2020, la aproape 3 luni de la redeschiderea mall-urilor, potrivit Organizației Patronale a Retailerilor din România (RoRetail). „După o ușoară revenire a vânzărilor în ultimele două săptămâni din luna iunie, retailul nealimentar a înregistrat, în perioada iulie-august, scăderi extrem de puternice. În iulie și august, procentele de scădere a volumului vânzărilor retailului nealimentar față de aceeași perioadă a anului trecut au fost de până la 75%, cu o medie a scăderilor între 35-45%. Scăderea de trafic din iulie-august a fost, și ea, de până la 60%, cu vârfuri chiar și de 75%, media situându-se în intervalul unor scăderi de 35-50%, față de același interval din 2019", punctează RoRetail. Criza din



ultimele luni a afectat puternic în special rețelele naționale, magazinele care fac parte din rețele internaționale beneficiind de stabilitatea mai ridicată oferită din prezența și pe alte piețe. Rețelele naționale depind, însă, exclusiv de evoluțiile de pe această piață. Reprezentanții organizației sunt decișI să reia protestele, în cazul în care nu vor găsi deschidere și disponibilitate la proprietarii și administratorii de centre comerciale de tip mall, pentru „implementarea acestei relații de parteneriat echitabil, adaptată la condițiile speciale de piață pe care încă le traversăm."

EXPORTURI DE 34 MLD. EURO ȘI IMPORTURI DE 44



În perioada 1 ianuarie-31 iulie, exporturile FOB au însumat 34,13 miliarde de euro, în scădere cu 16,2% față de perioada similară din 2019, în timp de importurile CIF au fost de 44,12 miliarde de euro (-12,2%), astfel că deficitul comercial al României a urcat la 9,99 miliarde de euro, potrivit datelor publicate de Institutul Național de Statistică (INS). În luna iulie, deficitul a fost de 1,32 miliarde de euro, la exporturi FOB de 5,55 miliarde de euro (-5,1% față de iulie 2019) și importurile CIF de 6,87 miliarde de euro (-9,9%). În perioada 1 ianuarie-31 iulie 2020, ponderi importante în structura exporturilor și importurilor sunt deținute de grupele de produse: mașini și echipamente de transport (47,1% la export și 35,8% la import) și alte produse manufacturate (31% la export și respectiv 30,3% la import).

POȘTA ROMÂNĂ A DESCHIS BIROUL DE SCHIMB INTERNAȚIONAL CONSTANȚA



Compania Națională Poșta Română a deschis, la începutul lunii septembrie, un nou punct de lucru: Biroul de Schimb Internațional Constanța. Acesta va asigura prelucrarea corespondenței și a coletelor internaționale expediate pe cale maritimă către China și Australia și sosite din Singapore și Israel. Noul punct de lucru va asigura schimburile fizice de expediții poștale cu operatori poștali nerezidenți în România și care vor colabora cu reprezentanți ai autorităților maritime, vamă și poliție de frontieră. Biroul de Schimb Internațional Constanța va asigura, de asemenea, tranzitul trimiterilor expediate din Moldova către China și Australia. Astfel, Poșta Română urmează să încaseze taxele de tranzit închis prevăzute de către Actele Uniunii Poștale Universale, ceea ce va duce la o creștere a veniturilor companiei. „Înființarea acestui birou era tot mai necesară, mai ales în contextul epidemiologic actual, fiind anulate multe curse aeriene cu plecare din București. (...) Un alt motiv pentru deschiderea acestui birou este faptul că există operatori poștali care au în vedere și soluția transportului pe mare, în relația cu România. Spre exemplu, Israel și Singapore", a declarat Horia Grigorescu, directorul general al Poștei Române.

CE DOMENII MAI FUNCȚIONEAZĂ ÎN ROMÂNIA?

În primele 7 luni ale anului, au fost înființate 60.634 companii, cu 31% mai puține față de aceeași perioadă din 2019, însă scăderea s-a temperat, potrivit celei de-a doua ediții a raportului KeysFin Macro Update.
Numărul companiilor înființate în sectorul energiei și al gazelor a crescut cu 51%, în primele 7 luni ale anului, în comparație cu aceeași perioadă a anului trecut. O creștere mai mică a înregistrat-o și domeniul transport & depozitare, care a avansat cu doar 1,7%. La polul opus, scăderi de peste 50% ale numărului de înființări de firme noi se remarcă în agricultură, cultură & divertisment și industria prelucrătoare (62,6%, 60,7% și respectiv 52,4%). Numărul companiilor suspendate a scăzut cu 30%, în primele 7 luni din 2020, față de aceeași perioadă din 2019, la 6.177 de companii. De asemenea, numărul companiilor care au intrat în insolvență a scăzut și el cu 15%, în perioada ianuarie-iulie 2020, față de aceeași perioadă din

2019, la 3.179 de companii. Radierile și dizolvările s-au redus cu 53% în primele 7 luni, iar numărul entităților active (PFA și persoane juridice) a crescut, în acest an, cu 4%. Comerțul și construcțiile rămân, însă, motoarele României. Volumul cifrei de afaceri din comerțul cu amănuntul (cu excepția comerțului cu autovehicule și motociclete) a cescut, în primul semestru din 2020, cu 0,3%. Cifra de afaceri din comerțul cu ridicata (cu excepția comerțului cu autovehicule și motociclete) a crescut cu 2,2% comparativ cu 2019. În plus, volumul lucrărilor de construcții, a crescut, per total, în primele 6 luni, cu 21%.

S-A LANSAT STORAGE LOGISTICS



Platforma Storage Logistics, primul marketplace din România pentru spații de depozitare, a fost lansată oficial, incluzând, deja, în momentul de față peste 80 de parteneri, cu o suprafață totală a spațiului disponibil de aproximativ 65.000 mp. Rețeaua virtuală de depozite fizice din România poate fi accesată de companiile care au nevoie de spațiu provizoriu, pe termen mediu și scurt, pe *www.storage-logistics.ro*. Utilizatorii pot găsi ușor și rapid spații de depozitare pentru o perioadă de la 1 la 15 săptămâni, la costuri începând de la 1 euro/palet depozitat. Închirierea spațiului se face online, iar comunicarea cu depozitul se realizează, de asemenea, prin intermediul platformei. La începutul lunii septembrie, depozitele disponibile prin intermediul platformei acoperă peste 50% din județele țării, majoritatea fiind localizate în apropierea zonelor de graniță sau a principalelor noduri interne de transport și logistică. Soluțiile oferite de Storage Logistics se adresează în special sectoarelor retail, FMCG și white goods, însă planurile companiei includ dezvoltarea unui serviciu și pentru produsele ADR, până la începutul anului 2021. Investiția inițială în dezvoltarea platformei însumează aproximativ 200.000 de euro și include atât realizarea soluției digitale de conectare a depozitelor cu companiile interesate, cât și creșterea echipei interne Storage Logistics cu angajați specializați în această industrie.

TRANZACȚIE ISTORICĂ, DE 307 MILIOANE DE EURO, ÎN BUCUREȘTI



AFI Europe, proprietarul celui mai mare mall din București, printre altele, a finalizat preluarea portofoliului format din patru proiecte de birouri de la NEPI Rockcastle, în cea mai importantă tranzacție istorică de birouri din România. Cu o valoare de 307 milioane de euro, tranzacția prin care NEPI Rockcastle, consiliat de Colliers International, a vândut patru proiecte de birouri către AFI Europe reprezintă o treime din piața de investiții imobiliare, estimate la aproximativ un miliard de euro, în 2020. Achiziția pune România pe harta marilor investitori strategici și are potențialul să devină un catalizator pentru noi tranzacții semnificative în viitor, fiind un reper important privind lichiditatea pieței locale și contribuind la creșterea încrederii investitorilor, potrivit specialiștilor Colliers International. Vânzarea portofoliului de birouri NEPI Rockcastle către AFI Europe, agreată inițial la finalul anului 2019, este probabil cea mai mare tranzacție cu imobile comerciale generatoare de venituri din România, concurând cu tranzacții majore din regiunea Europei Centrale și de Est.

PUBLICITATE

CFL CONTINENTAL FAST LINE

CĂLĂTORIM ÎN SIGURANȚĂ SPRE VIITOR

Transport de persoane conform normelor viitorului

9 din primele 20 de companii de top din România au ales CONTINENTAL FAST LINE

Lumea se schimbă într-un mod imprevizibil, însă ceea ce rămâne o constantă este nevoia de calitate și siguranță. Iar aceste atribute se aplică inclusiv în industria de servicii de transport.

Încă de la înființare, în 2004, CONTINENTAL FAST LINE a acordat atenție deosebită celor patru factori esențiali din ADN-ul propriu: calitatea serviciilor, siguranța transportului, punctualitate și respectarea mediului înconjurător.





CALITATE

CONTINENTAL FAST LINE este certificată în conformitate cu standardul internațional ISO 9001 și a fost premiată drept *Cel mai eficient operator de transport persoane în 2019*. Parcul auto este compus din peste 100 de autocare și microbuze, autovehicule noi, cu norme Euro 6, curate și îngrijite.



SIGURANȚĂ

Zero accidente în cei 14 ani de activitate. Acordăm atenție selecției șoferilor și experienței acestora, pentru a transporta clienți în condiții de maximă siguranță. Este criteriul deosebit de important, prioritar pentru CONTINENTAL FAST LINE!



PUNCTUALITATE

Am dezvoltat un sistem de coordonare a curselor, astfel încât să ajungem la destinații în intervalul de timp stabilit. Atât pentru ca angajații companiilor să ajungă la timp la serviciu, cât și pentru călătorii curselor de turism ocazional, interjudețean sau de linie.



RESPECTAREA MEDIULUI ÎNCONJURĂTOR

Toate autovehiculele din parcul nostru auto au norme de poluare Euro 6, reducând astfel la minimum gradul de impact asupra mediului înconjurător, precum și respectând viitoarele condiții de călătorie din următorii ani.

OFERTĂ PERSONALIZATĂ

Contactează-ne pentru a-ți trimite oferta personalizată, fie că ai nevoie de servicii de transport al angajaților, de turistic ocazional, interjudețean sau de linie.

office@cfl.ro / +40 729 235 235 / www.cfl.ro

SUPPLY CHAIN REACTION #3

Dacă nu suntem atenți, expirăm

Este semnalul de alarmă tras cu ocazia celei de-a treia ediții a seminariilor online organizate de Asociația Română de Logistică (ARILOG), unde în prim plan s-a aflat resursa umană, uneori caracterizată de suficiență, în această perioadă.

Lipsa de specialiști în logistică reprezintă o stare de fapt, în România. Cu toții ne-am obișnuit cu ea. Și, uneori, așteptăm doar ca lucrurile să intre pe un făgaș mai favorabil, fără a face nimic special în acest sens.

Dar cine este vinovat pentru lipsa de resurse umane? Este întrebarea pe care Romeo Dumitru director logistică Euroccoper, vicepreședinte ARILOG și moderator al evenimentului, a adresat-o Adrianei Pălășan, managing partner Supply Chain Management Center și președinte al Asociației Române de Logistică.

Fiecare poate participa la formarea de specialiști

„Istoria privind cine este responsabil este foarte lungă și am trăit-o, în direct, din 2002. Nu putem vorbi neapărat despre o persoană sau o instituție responsabilă, dar este foarte important să știm că fiecare dintre noi poate participa la formarea de profesioniști în logistică", a apreciat Adriana Pălășan.

Nevoile pieței sunt clare și, chiar, acute astăzi, iar ARILOG susține necesitatea educației universitare și preuniversitare specializate în logistică. „Sunt țări, precum Slovenia, unde există licee tehnice specializate în logistică. Ai, astfel, de unde să alegi oameni având cunoștințe elementare de logistică. Iar ceea ce ne lipsește cu adevărat este o pregătire de bază, în facultăți, în domeniu. Din păcate, nu am reușit să avem o licență în logistică."

În plus, există factori care îi pot demotiva din start pe cei care se gândesc la o carieră în acest sens.

> ***Atunci când vorbim despre profesioniști în logistică, trebuie identificate meserii din străinătate, care, în acest moment, nu există în COR (Clasificarea Ocupațiilor din România).***

„Clasificarea Ocupațiilor din România ar trebui adaptată la tot ceea ce înseamnă sistemul educațional și la posturile pe care le generează. Din perspectiva supply chainului și logisticii, foarte puține ocupații se regăsesc, în acest moment, în COR, motiv pentru care sunt mulți cei care rămân frustrați. Sunt persoane care insistă pe corespondența, în contractul de muncă, între ceea ce fac și denumirea postului. Este un factor demotivant pentru oameni", a precizat Camelia Slivneanu, director executiv Asociația Română a Agențiilor de Muncă Temporară (ARAMT).

Ea atrage, în plus, atenția asupra discrepanței dintre nevoia angajatorilor și ceea ce oferă sistemul de învățământ. „Am observat că toată lumea este deschisă la realizarea de programe de pregătire, atât pe partea preuniversitară, cât și universitară, dacă există investiții din partea angajatorilor. Trebuie să precizez, însă, că angajatorii au abordat autoritățile în dorința de a desfășura în acest sens proiecte în sistem de parteneriat public-privat, dar fără a avea succes. Din păcate, toată lumea se așteaptă ca banii să vină din altă parte."

Directorul executiv ARAMT a subliniat importanța schimbării mentalității potrivit căreia, în cadrul activităților care țin de supply chain sau logistică, sunt suficiente cunoștințele obținute din mers.

Disciplină în cadrul ASE

În cadrul Academiei de Studii Economice București, este inclusă logistica între disciplinele studiate în anumite facultăți. „De asemenea, avem un program de master în logistică internațională", a precizat Cristi Vasiliu, profesor universitar doctor la Facultatea de Business și director al Școlii Doctorale Administrarea Afacerilor ASE București, menționând că pași s-au făcut și pe partea de doctorat.

Logistica reprezintă, însă, un domeniu foarte complex și trebuie abordată ca atare, iar în cadrul Academiei de Studii Economice poate fi studiată doar din perspectiva afacerii, aspectele tehnice fiind tratate în cadrul Politehnicii. „Poate o soluție ar fi conlucrarea între instituții de învățământ superior, astfel încât să aducem în piață specialiști pregătiți, care să răspundă nevoilor ei", a adăugat Cristi Vasiliu, subliniind că, în cadrul ASE, va exista întotdeauna deschidere privind facilitarea experiențelor studenților în companii și întâlnirile cu specialiști.

> ***Interesul tinerilor pentru domeniul logisticii este în scădere, fiind cu mult în urma celui înregistrat în urmă cu 2-3 ani.***

Așa cum observa și profesorul Cristi Vasiliu, generația de astăzi are o mare deschidere spre zona digitală, dar ocolește ceea ce necesită răbdare. Iar aceasta este chiar cazul logisticii. Și mai este ceva. Nivelul de pregătire al absolvenților de liceu a scăzut, spre ASE îndreptându-se inclusiv tineri care nu au avut matematica materie de examen la bacalaureat, ceea ce face imposibilă adaptarea lor la modul de lucru din domeniu.

„Trebuie cumva reformat tot, de jos în sus, în așa fel încât să fim mai centrați pe ceea ce înseamnă pregătirea copiilor și adaptarea lor mai bună la nevoile pieței muncii", a subliniat Cristi Vasiliu.

Iar, în final, trebuie privit pornind de la fiecare companie și de la fiecare om în parte. „În condițiile în care știm că mediile economic și educațional nu îți permit pregătirea specialiștilor, ne lovim inclusiv de faptul că nu există acea obligație permanentă, prevăzută în fișa de post a fiecărui manager, care trebuie să își pregătească oamenii într-un mod structurat."

În permanentă criză de timp, pentru că...

Președintele ARILOG atrage atenția, inclusiv, asupra modului pompieris-


Romeo Dumitru


Adriana Pălășan


Cristi Vasiliu


Camelia Slivneanu

tic de organizare a activității din logistică, managerii alocând și delegând activitățile operaționale stricte, nu și activitățile de coordonare. Este un context în care se află, în mod constant, în criză de timp. „Gestionează activități pentru că nu au oameni să o facă, situație în care cei din logistică sunt plătiți foarte bine pentru activități operaționale, care ar putea fi făcute de angajații din subordine. Aș face un apel la directorii generali sau acționarii din companiile românești și internaționale să înțeleagă importanța pregătirii permanente, de către manageri, a oamenilor aflați în subordine. Astfel, poate fi inclusiv asigurat un plan de succesiune", a afirmat Adriana Pălășan.

Ea a dat ca exemplu situația în care din companie pleacă un director de logistică. „În cele mai multe cazuri, nu va exista o persoană, pe care să o repoziționezi, să ocupe o poziție superioară ierarhic, cu un minimum de investiții. De fapt, fiecare manager de logistică are în subordine, pe nivelul imediat următor, 2 sau 3 persoane, care sunt extrem de specializate pe anumite domenii, dar care nu se pot adapta ușor rolului de manager."

Plafonați?

Dar, până la urmă, totul pleacă de la dorința fiecăruia de a se dezvolta. „În zona de logistică, această dorință de dezvoltare s-a redus, de-a lungul anilor, din ce în ce mai mult, iar oamenii sunt mulțumiți cu ceea ce au. Salarizarea este destul de bună și nu am văzut, prea des, eforturi de a trece de a un nivel la altul. Pe de altă parte, la nivel european există standarde de performanță, revizuite constant, competențele extinzându-se către întreaga zonă de supply chain, de la o superspecializare, la un cumul de cunoștințe și la un cumul de operațiuni, nu numai din domeniul sau departamentul unde lucrează specialistul", a declarat președintele ARILOG, observând că evoluția rapidă din domeniul tehnologic generează chiar mai multe provocări cărora trebuie să le facem față. „Îmi place foarte mult să folosesc o expresie. Dacă nu suntem atenți, vom fi expirați! Iar, aici, contează mediul, compania și dorința personală de a studia, de a ști mai multe", a concluzionat Adriana Pălășan.

În fond, chiar și în lipsă de altceva, instrumente și informații pot fi găsite pe net și sunt la dispoziția tuturor.

Tu ce ai făcut, astăzi, ca să nu ieși, mâine, din termenul de garanție?...

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

PUBLICITATE



SECURITATE

Chemare la... luptă

Relatarea experiențelor din cadrul unor dezastre anterioare n-a declanșat foarte des schimbări spectaculoase la nivelul unei întregi industrii. „Așa cum spun proverbele, toată lumea vorbește despre vreme, dar nimeni nu face nimic în legătură cu asta”, subliniază un raport realizat de McKinsey și citat de către Vigilant, buletinul informativ al TAPA EMEA. Raportul, care vizează reziliența lanțurilor valorice, precizează că, de data asta, ar trebui să ne facem bine lecțiile, în recuperarea după problemele cauzate de pandemia de COVID-19.

Dacă am primi un dolar sau un euro de fiecare dată când au fost pomenite, în media și în ședințe, cuvintele „supply chain” și „reziliență”, la nivel mondial, de când pandemia de COVID-19 s-a făcut stăpână pe existențele noastre, probabil am putea să ne pensionăm anticipat, pe o insulă pe care am cumpăra-o cu banii jos. Departe de bătăile de cap și de problemele cu care se confruntă conducătorii afacerilor în prezent și, să fim realiști, încă mulți ani de acum înainte.

Reziliența supply chainului continuă să preocupe specialiștii în domeniu și se pare că sunt multe sfaturi disponibile, dacă ești în căutarea unor noi direcții de acțiune. Dar lucrurile nu sunt atât de simple pe cât par.

McKinsey Global Institute a realizat, recent, un raport despre „Risc, reziliență și reechilibrare în lanțurile valorice globale”, prezentat pe larg în numărul din luna august al buletinului Vigilant.

Încă înainte de COVID-19, McKinsey a realizat o anchetă în rândul a 600 de directori executivi, în decembrie 2019, în cadrul căreia 70% dintre ei au raportat că își restructurează strategiile legate de supply chain și amprenta la nivel global. La vremea respectivă, tensiunile comerciale între SUA și China și retragerea Marii Britanii din UE reprezentau surse majore de incertitudine. În mai 2020, **o altă anchetă în rândul executivilor din supply chain a raportat că, în proporție covârșitoare (93%), aceștia plănuiau să crească gradul de reziliență a supply chainului**, inclusiv prin redundanța furnizorilor, orientarea către cei mai apropiați, reducerea numărului de componente unicat și regionalizarea suppy chainurilor.

Raportul din august 2020, despre șocuri majore

Produsele finite au un parcurs lung și complex în cadrul lanțurilor valorice globale, pe măsură ce materiile prime și acțiunile intermediare sunt transformate în bunurile care ajung, în final, la consumatori. Dar rețelele globale de producție, care au fost proiectate pentru optimizarea costurilor și pentru eficiență, conțin adesea vulnerabilități ascunse – iar șocurile externe au metode infailibile de a găsi și exploata aceste vulnerabilități. Într-o lume în care pericolele apar mai frecvent și produc daune mai mari, companiile și factorii de decizie politică își schimbă viziunea în ceea ce privește reziliența supply chainurilor. Toate acestea se produc în contextul schimbării structurii costurilor și al adoptării unor tehnologii digitale revoluționare în domeniul producției, la nivel global.

În ultimele decenii, lanțurile valorice au crescut în lungime și complexitate, în contextul în care companiile





s-au extins în jurul lumii, pentru îmbunătățirea marginilor**. Din anii 2000, valoarea bunurilor intermediare comercializare la nivel mondial s-a triplat, la peste 10 trilioane de dolari anual.** Afacerile au implementat un model global suplu, de îmbunătățiri la nivelul producției, traduse prin indicatori cum ar fi niveluri de inventar, livrări on-time-in-full și timpi mai scurți. Totuși, aceste alegeri au condus, uneori, la consecințe neintenționate, dacă nu erau calibrate pentru a ține cont de riscuri.

Au fost proiectate rețele de producție complexe, pentru eficiență, costuri și proximitate față de piețe, dar nu neapărat pentru transparență și reziliență. Acum, operează într-o lume în care perturbările au devenit evenimente regulate.

Ca medie, companiile se pot aștepta, acum, la perturbări în supply chain care să dureze o lună sau mai mult, la fiecare 3,7 ani, iar cele mai severe au un impact financiar major.

Raportul McKinsey explorează actul de reechilibrare cu care se confruntă multe companii din lanțurile valorice de producție, în încercarea de a aborda riscurile, cu accent pe cele care rezultă din expunerea la cele mai profunde șocuri, cum ar fi crizele financiare, terorismul, condițiile meteo extreme și, desigur, pandemiile.

De ce e nevoie de adaptare

Riscul cu care se confruntă orice industrie reflectă nivelul de expunere la diferite tipuri de șocuri, plus vulnerabilitățile ascunse ale unei companii particulare sau în cadrul lanțului valoric ca ansamblu. Astfel, studiul examinează frecvența și severitatea mai multor tipuri de șocuri, evaluează modul în care sunt expuse diferitele lanțuri valorice și examinează factorii din operațiuni și supply chainuri care pot mări perturbările și pierderile.

Cu ajustări pentru probabilitatea și frecvența perturbărilor, companiile se pot aștepta să piardă peste 40% din profitul unui an la fiecare 10 ani, pe baza unui model elaborat din informațiile financiare a 325 de companii din 13 industrii.

Dar un șoc singular care ar cauza o perturbare de 100 de zile ar putea să „mănânce” câștigurile pe un an de zile sau chiar mai mult.

Tensiunile comerciale recente și, acum, pandemia de COVID-19 au condus la speculații cum că firmele se pot orienta către producție și furnizori locali. Studiul estimează că **producția a 16-26% din bunurile comercializate global, în valoare de 2,9-4,6 trilioane de dolari, se poate deplasa peste granițele actuale**, pe termen mediu. Aceasta poate include o combinație dintre revenirea la producția domestică, furnizori apropiați geografic și orientarea către alte locații offshore. Mutarea amprentei fizice a producției este doar una dintre multele opțiuni pentru **construirea rezilienței, care poate fi definită ca abilitatea de a rezista, a face față și a se recupera în urma șocurilor.**

De fapt, tehnologia este pe punctul de a infirma vechile teorii conform cărora se poate atinge reziliența numai cu prețul eficienței. Cele mai recente dezvoltări oferă noi soluții pentru elaborarea unor scenarii, pentru monitorizarea mai multor straturi ale rețelelor de furnizori, pentru accelerarea timpilor de răspuns și chiar pentru schimbarea economiei producției. Unele dintre companiile de producție vor folosi, fără îndoială, aceste instrumente și vor elabora strategii, pentru a ieși din pandemie mai agile și mai inovative.

Globalizarea după COVID-19

COVID-19 pare a accelera anumite tendințe care se manifestau, deja, în cadrul lanțurilor valorice globale, inclusiv regionalizarea rețelelor comerciale și de producție, creșterea rolului digitalizării și concentrarea pe apropierea față de consumatori. Creșterea utilizării tehnologiilor de automatizare în producție reduce importanța costurilor scăzute cu forța de muncă – iar fabricile mai automatizate pot fi mai reziliente în fața pandemiilor și a valurilor de caniculă (deși mai vulnerabile la atacurile cibernetice). Companiile și autoritățile reevaluează fluxurile de mărfuri peste granițe și pot face, încă, ajustări, pentru a reloca zonele unde sesizează fragilități. Dar pandemia nu a redesenat rețelele de producție globale în mod dramatic, până acum.

Amprenta geografică și factorii de producție

Pandemiile, de exemplu, au un impact major asupra lanțurilor valorice cu densitate mare a forței de muncă. În plus, acesta este un tip de șoc în cadrul căruia trebuie evaluate atât efectele asupra cererii, cât și cele asupra ofertei. Așa cum se poate observa în actuala criză, cererea pentru bunuri neesențiale și pentru călătorii s-a prăbușit, afectând companiile din îmbrăcăminte, cele din domeniul produselor petroliere și cele aero. În contrast, în timp ce a fost afectată producția în lanțuri valorice precum agricultura sau alimente și băuturi, acestea au continuat să cunoască o cerere crescută, datorită naturii esențiale a produselor.

Cele cinci cele mai expuse lanțuri valorice la șocurile subliniate de către raport cumulează, în total, 4,4 trilioane de dolari exporturi anuale, sau aproximativ un sfert din comerțul global.

Cele mai puțin expuse cinci domenii totalizează 2,6 trilioane de dolari. Dintre cele cinci cele mai expuse, domeniul vestimentar deține cea mai mare rată de angajare, cu 25 de milioane de locuri de muncă, la nivel global. Chiar și lanțurile valorice cu expunere limitată nu sunt complet imune la șocuri. În ciuda recentelor speculații, raportul apreciază că industria farmaceutică este relativ mai puțin expusă decât majoritatea celorlalte industrii.

Șocurile exploatează vulnerabilitățile

Șocurile par a exploata inevitabil punctele nevralgice în cadrul lanțurilor valorice și al companiilor specifice.

Operațiunile de supply chain ale unei organizații pot fi sursele fie ale unor vulnerabilități, fie ale reziliență, în funcție de eficiența în monitorizarea riscurilor, de implementarea unor strategii de atenuare și de stabilirea unor planuri de continuitate a afacerilor.

Printre zonele cheie în care se pot manifesta vulnerabilități se numără:

- planificarea cererii
- rețelele de furnizori
- transporturi și logistică
- sănătatea financiară
- complexitatea produselor
- eficiența organizațională.

Unele dintre aceste vulnerabilități sunt inerente unor anumite industrii; de exemplu, perisabilitatea produselor alimentare și agricole implică faptul că lanțurile valorice asociate sunt vulnerabile la întârzierile la livrare și la stricarea produselor. De asemenea, industriile cu cerere impredictibilă, sezonieră și ciclică se confruntă cu provocări speciale. Fabricanții de produse electronice trebuie să se adapteze la ciclurile relativ scurte de utilizare a produselor și nu își pot permite pierderea vârfurilor de cerere din timpul sărbătorilor.

Alte vulnerabilități sunt consecințele unor decizii intenționate, cum ar fi inventarul decis al unei companii, complexitatea portofoliului de produse, numărul de SKU din supply chain și datoriile sau asigurările unei companii. Schimbarea acestor decizii poate reduce – sau crește – vulnerabilitatea în fața șocurilor. Slăbiciunile răsar, adesea, din structura rețelei de furnizori dintr-un anumit lanț valoric.

Complexitatea în sine nu este neapărat o slăbiciune, în măsura în care oferă companiilor redundanță și flexibilitate. Dar uneori balanța se poate da peste cap.



Rețelele complexe pot deveni opace, pot ascunde vulnerabilități și interdependențe.

O companie multinațională mare poate avea sute de furnizori de primă mână, de la care cumpără direct componente. Fiecare dintre acești furnizori poate avea, la rândul lui, sute de furnizori proprii. Întregul ecosistem de furnizori asociat unei companii mari poate cuprinde zeci de mii de companii de pe tot globul, atunci când sunt incluse cele mai adânci straturi.

Structuri diferite și suprapuneri

Rețelele de furnizori ale companiilor variază în feluri care pot să le determine vulnerabilitățile. Concentrarea asupra unui număr mic de furnizori poate să îi facă mai ușor de administrat, dar augmentează vulnerabilitatea în cazul în care li se întâmplă ceva. Furnizorii se alimentează, frecvent, unii pe alții; **o formă de vulnerabilitate structurală este un furnizor de nivel subordonat care deține o cotă mică, dar este important în mod colectiv pentru toți participanții.** Numărul de niveluri ale furnizorilor poate împiedica vizibilitatea și poate face riscurile dificil de depistat. Furnizorii care depind de un singur client pot crea probleme atunci când șocurile la nivelul cererii se transmit de-a lungul lanțului valoric. Absența unor furnizori înlocuitori reprezintă, de asemenea, o altă vulnerabilitate structurală.

Diversificare sau concentrare

Chiar și în cadrul unor lanțuri valorice care sunt, în general, mai diversificate geografic, producția unor anumite produse cheie poate fi concentrată disproporționat. Multe ingrediente de bază sau de valoare redusă din industria farmaceutică sunt produse cu precădere în China sau India.

În total, există 180 de produse pentru care o singură țară deține 70% sau mai mult din exporturi, creând posibilitatea unor blocaje.

Lanțul valoric al produselor chimice are un număr mare de astfel de produse extrem de „concentrate”, dar exemple sunt și în alte industrii. Alte produse pot fi fabricate în diverse zone geografice, dar cu constrângeri serioase din punctul de vedere al capacității, care generează probleme în cazul opririi producției. În mod similar, unele produse pot avea multe țări exporta-

toare, dar operațiunile comerciale au loc între clustere de țări, mai degrabă decât la scară globală. În aceste cazuri, importatorii se luptă să găsească alternative atunci când furnizorul predominant se confruntă cu perturbări. Diversificarea geografică nu este, în mod inerent, pozitivă, în special atunci când producția și furnizarea se extind în zone mai expuse la șocuri.

Atunci când companiile înțeleg magnitudinea pierderilor pe care le pot suferi din cauza perturbărilor din supply chain, pot decide cât anume să investească în măsuri de atenuare a efectelor.

Două posibile scenarii

McKinsey realizează declarații de venituri și balanțe contabile pentru companii ipotetice din 13 industrii diferite, utilizând informații reale recoltate de la 25 de companii publice mari. Acest lucru i-a permis să exploreze două scenarii care implică șocuri severe și prelungite.

Scenariul 1. O oprire completă a producției cu o durată de 100 de zile, care afectează livrarea de materii prime și intrările cheie, dar nu și canalele de distribuție și logistica. În acest scenariu, companiile pot încă livra produse pe piață. Dar odată ce stocul de siguranță se epuizează, sunt afectate veniturile.

Scenariul 2. La fel ca mai sus, dar în acest caz canalele de distribuție sunt și ele afectate, ceea ce înseamnă că firmele nu-și pot vinde produsele, chiar dacă le au în inventar.

Scenariile arată că un șoc singular prelungit de producție va „mătura” între 30 și 50% din EBITDA pe un an al unei companii, în cele mai multe dintre industrii. Un eveniment care perturbă și canalele de distribuție ar împinge pierderile și mai departe pentru unele industrii.

Domeniile în care companiile au stocuri mai mari și costuri fixe mai mici tind să înregistreze pierderi financiare relativ mai scăzute, în cazul unor șocuri.

Dacă un furnizor este lovit de un dezastru natural, dar canalele de distribuție rămân deschise, nivelul stocurilor devine un amortizor cheie. Dar compania din aval se va confrunta, totuși, cu epuizarea lichidităților atunci când va trebui să-și refacă stocul tampon. Atunci când durata perturbării depășește stocurile de siguranță disponibile, costurile fixe mai reduse devin importante pentru a se împotrivi unui declin în EBITDA.

Construirea rezilienței

În prezent, multe discuții din domeniul economiei avansate despre reziliență se învârt în jurul ideii revenirii la producția domestică, în calitate de „plasă de siguranță”. Amprenta geografică a producției și a supply chainurilor trebuie să fie reevaluată periodic, pe măsură ce mediul se schimbă, iar o prea mare dependență de o anumită zonă geografică poate fi o vulnerabilitate. Dar companiile și țările au o gamă largă de opțiuni la dispoziție. Creșterea producției locale este doar una dintre ele – și nu reprezintă o garanție a robusteții, sau nu este întotdeauna fezabilă. Strategii practice de a face supply chainurile mai transparente și reziliente au fost discutate la scară larg de mulți ani, dar numai un grup de companii au și luat măsuri. Acum este momentul pentru mai mult.

sursa: Vigilant, august
traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

PUBLICITATE



SECURITATE

Comerțul ilicit, în ascensiune

Pandemia de COVID-19 a adus schimbări drastice în supply chainurile mondiale. Una dintre consecințele perturbărilor generate a fost crearea unor mai mari vulnerabilități, care permite „înflorirea" activităților comerciale ilicite. Traficul, contrafacerea, etichetarea falsă, frauda și evaziunea fiscală sunt de natură să submineze activitatea afacerilor corecte și expun consumatorii la produse de slabă calitate sau nestandardizate.

Vigilant, buletinul informativ al TAPA EMEA, informează că Grupul de Securitate al Asiei a organizat, recent, un webinar pe tema comerțului ilicit și în legătură cu strategiile de recuperare după pandemia de COVID-19, la care au participat mai mulți specialiști din domeniu.

În cadrul acestui seminar, a fost subliniat faptul că aceia care sunt implicați în comerțul ilicit reacționează prompt la orice oportunitate apărută pe piață, fapt reflectat de creșterea cantității de medicamente și de echipamente de protecție contrafăcute, imediat după izbucnirea pandemiei de COVID-19.

De asemenea, un impact major a avut loc și asupra industriei alimentare. Frauda cu produse alimentare costă, în general, această industrie, la nivel global, între 25 și 33 de miliarde de dolari anual. Până la 70% din vinul vândut în China, de exemplu, este contrafăcut, iar 33% din peștele vândut în SUA este etichetat fraudulos. Astfel, milioane de consumatori sunt expuși la riscul de a avea reacții adverse la ingrediente necunoscute sau la anumite produse alimentare. Iar contrabanda cu și contrafacerea produselor din tutun rezultă în pierderi de 40-50 de miliarde de dolari anual. Un alt impact social asupra supply chainurilor este „sclavia modernă" din fabrici și traficul cu ființe umane, care sprijină aceste activități comerciale ilicite.

Colaborare și împărtășire de date

Comerțul ilicit a fost alimentat puternic de lipsa regulilor și a colaborării între corporații și guverne. Cei prezenți în cadrul webinarului au comentat dificultatea, pe anumite piețe, unde nu se aplică reguli bine puse la punct circulației mărfurilor care intră și ies din zonele comerciale libere. Iar acest lucru devine un magnet pentru comerț ilicit. Autoritățile locale și guvernele trebuie să colaboreze și să se asigure că aceste zone sunt reglementate corespunzător și că aceste regulamente sunt aplicate.



Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare (OECD) a elaborat un cod de conduită și un set de informații, pentru abordarea acestei probleme. De asemenea, Organizația Mondială a Zonelor Libere (World FZO) are inițiative cu zone sigure având standarde internaționale pentru management și securitate. În cadrul webinarului, a fost sugerată colaborarea între aceste două organizații și altele similare, ca fiind cheia de a preveni folosirea zonelor libere ca platformă pentru comerțul ilicit. De asemenea, corporațiile ar trebui să susțină guvernele cu date și informații privind aceste activități ilicite.

Stabilirea unor standarde internaționale

În plus față de necesitatea unui cod de conduită pentru operarea zonelor libere, este nevoie de un asesor independent, care să măsoare performanța fiecărei zone. Autoritățile ar trebui să aibă în vedere consolidarea controalelor la frontieră și implementarea unor reglementări corespunzătoare, pentru protejarea intereselor corporațiilor, iar cele mai bune practici ar trebui să fie împărtășite și amplificate între guverne.

Cei prezenți au subliniat valoarea implementării unor standarde care să ofere un grad înalt de auditare și control, precum și a adoptării unor tehnologii cum ar fi blockchain. Aceasta creează trasabilitatea documentației până la punctul de origine și îmbunătățește vizibilitatea în suply chain.

În contextul în care mărcile continuă să-și scadă costurile pentru a-și proteja cashflow-ul, iar consumatorii devin și mai sensibili la costuri, după pandemia de COVID-19, potențiala combinație a acestor doi factori este de așteptat să alimenteze piața de mărfuri contrafăcute. Panelul de experți prezenți la webinar a subliniat necesitatea activării unor standarde de securitate pentru reziliență și abordarea unitară, în care să fie implicați mai mulți factori de decizie, a combaterii comerțului ilicit.

sursa: Vigilant, august
traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU
ralica.mihailescu@ziuacargo.ro

Capitalul privat, în pericol



5.400 DE AUTOSPECIALE NOI DUSTER ȘI LOGAN, LA IGPR

Poliția Română se înnoiește cu peste 5.400 de autospeciale Dacia Duster și Logan, colantate în albastru și galben, în concordanță cu inscripționarea mașinilor altor state membre ale Uniunii Europene. Autocolantele, de înaltă calitate, au elemente de culoare verde fosforescent, pentru a asigura vizibilitatea și pe timp de ceață. Totodată, prin noua inscripționare a autovehiculelor IGPR, cetățenii vor putea face diferența între acestea și autovehiculele Poliției Locale. La nivelul Ministerului Afacerilor Interne, au fost semnate, în iunie, acordurile de achiziție și furnizare a noilor autospeciale. Astfel, peste 5.400 de autovehicule Dacia, Duster și Logan, vor intra în dotarea Poliției Române și vor face parte din echiparea și dotarea permanentă a



polițiștilor, în desfășurarea misiunilor specifice. Aproape 2.100 de autospecialele au fost, deja, distribuite către subunitățile și serviciile operative din țară, din mediul urban și rural, urmând ca, până la finele anului, să mai intre în dotarea polițiștilor alte 3.300 de autospeciale noi. Toate noile mașini ale polițiștilor au dotări specifice muncii operative: sisteme acustice și vizuale de avertizare, precum și alte dispozitive, care asigură condiții optime pentru îndeplinirea misiunilor – tabletă pentru verificarea persoanelor în baza de date a poliției, stație mobilă și banchetă spate securizată cu gratii, pentru transportul infractorilor.

AJUTOARE DE STAT PENTRU BLUE AIR ȘI TAROM

Guvernul a aprobat, prin OUG 139/2020, acordarea de ajutoare de stat în valoare de peste 612 milioane de lei (aproximativ 112,5 mil. euro) pentru companiile aeriene TAROM și Blue Air, grav afectate de pandemie. Statul va garanta 100% împrumuturile, precum și dobânzile și comisioanele aferente. Ajutoarele sunt menite să acopere cheltuielile de exploatare și de capital necesare susținerii activității celor doi operatori aerieni, până la finalul acestui an. TAROM, cu o scădere a pasagerilor (în martie 2020) de 57%, va primi peste 312 milioane de lei (aprox. 64 de milioane de euro) iar celor de Blue Air, cu o scădere de 60% (în martie 2020), le revin 301 milioane de lei (aprox. 61 de milioane de euro). Din suma alocată Blue Air, aprox. 137 de milioane de lei (28 de milioane de euro) va reprezenta garanția publică, iar 164 de milioane de lei (34 de milioane de euro) vor fi ajutor pentru salvare, sub forma unei garanții publice asociate unui împrumut destinat să acopere parțial nevoile de lichidități acute cu care se confruntă operatorul aviatic.

CALEA FERATĂ GARA DE NORD-AEROPORTUL OTOPENI, APROAPE GATA



Calea ferată ce urmează să lege Gara de Nord de Aeroportul Internațional „Henri Coandă” Otopeni, care ar fi trebuit să fie gata încă de la finalul lunii mai, este realizată 97%, informează CFR Infrastructură. Noul sector de cale ferată pornește din zona fostei Halte Odăile, unde se racordează la calea ferată existentă, iar, după aproximativ 600 m, traseul continuă cu o zonă de consolidare, în lungime de 900 de metri și un viaduct de 1,52 km, care supratraversează DN1, până la noua stație de călători, de la Terminalul Sosiri al aeroportului. „Pe întregul traseu, a fost montată linia de cale ferată, constructorul executând, în prezent, ultimele lucrări de buraj și profilare mecanică. La stația Aeroport, mai sunt de executat lucrări de finisaje interioare, de montare a instalațiilor electrice, de așternere a membranei pe peroane, de instalare a difuzoarelor, camerelor video, precum și lucrări de alimentări cu apă și realizare rigolă de preluare a apelor meteorice, precum și de montare a parapetului de protecție”, precizează reprezentanții companiei. În plus, mai sunt de executat lucrări la viaduct, lucrări de suprastructură, dar și la drumuri.

ÎNCĂ 30 DE AUTOBUZE CITARO HYBRID, LA BUCUREȘTI



Primăria Municipiului București a primit, la finalul lunii august, încă 30 de autobuze hibrid Mercedes Citaro, din totalul de 130 achiziționate, pe lângă cele 27 deja în trafic. „Un pas important pentru un transport public civilizat si mai prietenos cu mediul. Primele hibride sosite în Capitală circulă pe liniile 131 și 105, iar cele recepționate acum intră, la începutul lunii septembrie, pe liniile 178 și 133”, precizează reprezentanții Primăriei Capitalei.

100 DE TRAMVAIE ASTRA, ÎN CAPITALĂ

Astra Vagoane Călători va livra 100 de tramvaie Primăriei Capitalei, în urma iminentei semnări a contractului, după ce Curtea de Apel București a dat câștig de cauză companiei, care a contestat desemnarea firmei Durmazlar din Turcia drept câștigător al licitației. PMB a trimis, către Asocierea Astra Vagoane Călători (România)-CRRC Qingdao Sifang (China), informarea privind rezultatul procedurii de atribuire privind achiziționarea celor 100 de vehicule. Prin această adresă, asocierea româno-chineză este înștiințată că a fost desemnată câștigătoarea procedurii de achiziție și că i se va comunica data și ora la care va avea loc semnarea contractului. Primăria va plăti 840 de milioane de lei pentru cele 100 de tramvaie de tip Astra.



Pregătit pentru orașul viitorului.
Noul eCitaro.

Standardul. Noul eCitaro înglobează răspunsurile Mercedes-Benz la toate provocările prezente și viitoare legate de subiectul e-mobilității. Gata pentru a electrifica viitorul, eCitaro reprezintă un vehicul matur, cu propulsie complet electrică. Îmbinarea inteligentă dintre sistemul său de baterii și cel de încărcare, conectarea în rețea a sistemelor IT și de comunicare și, nu în ultimul rând, designul său futurist îl transformă în noul standard pentru autobuze urbane electrice. Pentru mai multe informații accesați www.mercedes-benz.ro/autobuze

Mercedes-Benz

The standard for buses.

Supplier: EvoBus GmbH, Mercedesstraße 127/6, 70327 Stuttgart

Capitalul privat, în pericol

Un proiect de lege ce prevede reducerea taxelor aferente șoferilor profesioniști a trecut de Senat și își continuă drumul, urmând să fie votat și în Camera Deputaților. Am discutat despre potențialul efect benefic al actului normativ cu inițiatorul proiectului, senatorul Vasile Toma, precum și despre situația dificilă a transportului privat de călători.

ZIUA CARGO: De ce ați inițiat acest act normativ?

Vasile Toma: Am plecat de la ideea că trebuie să păstrăm șoferii în țară și, totodată, să aducem înapoi o parte dintre cei care lucrează în străinătate.

Am avut discuții cu economiști și, la prima vedere, pentru unii, acest proiect de lege poate părea o facilitatea oferită de stat, prin scutirile de taxe aferente salariului șoferilor. Însă, dacă privim în ansamblu, din punct de vedere economic și fiscal, sunt argumente pertinente care ne arată că bugetul statului va ieși câștigat. Practic, prin această lege, s-ar crea argumentele pentru creșterea salariilor șoferilor, firmele de transport fiind impulsionate să realizeze acest lucru. Având în vedere situația actuală, un asemenea act normativ nu reprezintă un ajutor de stat, ci o necesitate economică, mai ales în contextul pandemiei, în care cuvântul de ordine este „supraviețuirea".

Până la jumătatea anului viitor, când este de așteptat ca economia să își reia activitatea normal, operatorii de transport vor continua să fie greu încercați.

Proiectul de lege propune facilități astfel încât transportatorii să poată oferi salarii brute de la 3.000 până la 30.000 de lei pe lună, urmând ca, din acestea, să fie achitată contribuția pentru pensii de 21,25%, aspect absolut necesar (fiecare conducător auto trebuie să aibă în vedere pensia) și contribuția de 2,25%, care este în sarcina angajatorului. Toate celelalte taxe sunt scutite, astfel încât angajatul să primească un salariu net mare, care să îl determine să rămână la operatorul de transport român.

Merită să amintim faptul că transporturile rutiere au un efect pozitiv pe balanța de plăți de aproximativ 4,5 miliarde de euro pe an. Este domeniul care aduce cel mai important plus la balanța de plăți a României, fiind vorba de export de servicii.

Ar putea fi o bună șansă și pentru stat pentru creșterea încasărilor, în condițiile în care mulți șoferi sunt plătiți cu salariul minim, veniturile fiind, apoi, completate în alte forme, puțin, sau deloc impozabile?

Bineînțeles. M-am documentat inclusiv la Ministerul Muncii și majoritatea salariaților este plătită cu salarii de sub 3.000 de lei brut. Acesta este motivul pentru care am stabilit acest prag, care coincide și cu cel stabilit în domeniul construcțiilor. De altfel, din rândul firmelor de construcții, am primit un puternic feedback pozitiv. Au posibilitatea să angajeze mai mulți oameni și sunt mulți lucrători care au decis să se întoarcă din străinătate, pentru că pot să primească salarii mai bune în România și toată lumea dorește să muncească cât mai aproape de casă. Chiar dacă salariile afară rămân mai mari, și cheltuielile acolo sunt mai ridicate și oamenii realizează că pot rămâne cu mai mulți bani economisiți dacă lucrează în România, fiind, totodată, mai aproape de familie.

Ce speranțe aveți că acest proiect de lege va fi votat și în Camera Deputaților?

Este foarte important pentru oamenii din transporturi să înceapă un dialog cu parlamentarii din județul lor și în special cu deputații, pentru a sprijini votarea acestei legi. La Senat, am avut numeroase discuții și am reușit votarea proiectului, obținând, în prealabil, raportul de admitere al Comisiei de Transport, unde sunt secretar. Am încredere în colegii din Camera Deputaților, însă cred că ar trebui dublată această încredere cu un lobby al transportatorilor la fiecare deputat din fiecare județ, să înțeleagă avantajele pe care le aduce această lege. Este nevoie de mai multă implicare din partea transportatorilor.

La ora actuală, șansele ca proiectul de lege să fie votat în Camera Deputaților sunt de 50%.

Tocmai de aceea, accentuez faptul că este necesar un dialog al asociațiilor din transporturi cu cei din Comisia de Transporturi, din Comisia Economică și din Comisia de Buget din Camera Deputaților. Este important pentru colegii deputați să primească punctele de vedere în urma cărora să tragă concluziile la care senatorii au ajuns deja – impactul pozitiv pe care îl va avea această lege.

Nu este vorba despre un efort bugetar. Guvernul afirmă că nu poate acorda facilități, neavând bani. Însă această lege va aduce mai mulți bani la buget. În plus, toate salariile mărite ale șoferilor vor merge în consum, în cea mai mare măsură, amplificând efectele pozitive fiscale.

Cum vedeți situația transportului de persoane?

Pentru transportul județean, consemnăm intrarea în vigoare a legii privind OUG 70, care restrânge perioada de valabilitate a licențelor. În baza atribuirii, aceste licențe erau/sunt valabile până în data de 30 iunie 2023, iar OUG 70 a restrâns valabilitatea până la 31 decembrie 2021. Consider că sunt argumente pentru transportatori să tranșeze în instanță această chestiune juridică.

Operatorii de transport ar trebui să meargă în instanță, să obțină păstrarea termenului inițial de valabilitate pentru traseele județene.



Vasile Toma, senator:

„Operatorii de transport români s-au săturat să fie școli de șoferi pentru firmele occidentale."

Este un drept pe care l-au câștigat și, în plus, nu avem nicio garanție că modul de atribuire gândit de Guvern va putea să aibă loc în condiții normale – discutăm de transformarea întregului transport județean în servicii de utilitate publică. Nu cred că atribuirile se vor termina în toate județele în termenul stabilit și, de asemenea, consider o greșeală aducerea transportului județean în sfera achizițiilor publice. Ministerul Dezvoltării pasează responsabilitatea la consiliile județene, unde, în multe cazuri, lipsesc specialiștii necesari pe zona de transporturi.

Schimbarea de paradigmă – licitații prin metoda achizițiilor publice – va crea foarte multe probleme și este posibil să ne lungim cu procedurile 3-4 ani de zile.

Cu siguranță, era mult mai bună procedura de achiziție anterioară. În plus, este o foarte mare greșeală să duci transportul județean în totalitate în sfera serviciilor de utilitate publică. Nu poți afirma că în acest domeniu nu există transport comercial, iar Regulamentul 1.370 spune că transportul de utilitate publică vine în completarea celui comercial. Decizia Guvernului oferă consiliilor județene posibilitatea de a prelua cele mai rentabile trasee – discutăm în special de cele din zona limitrofă municipiilor. Practic, bani cheltuiți de stat acolo unde nu era necesar.

Credeți că aceste trasee vor fi operate în exclusivitate de operatori cu capital de stat?

Operatorii privați funcționează cu costuri de cel puțin 2-3 ori mai mici decât cei publici. Atribuirea în mod direct a traseelor metropolitane către operatorii publici va aduce o mare gaură în bugetul consiliilor județene, a bugetelor locale și a bugetului de stat. Chiar și în cazul constituirii de ADI, traseele ar fi trebuit atribuite în urma unor licitații.

Astăzi, ne confruntăm cu o legislație paralelă față de ceea ce se întâmplă, în realitate, în piață.

Faptul că transporturile județene nu mai sunt în sfera de reglementare a Ministerului Transporturilor creează cele mai multe probleme.

La Ministerul Dezvoltării, nu avem specialiști pe transporturi și, în plus, nici la nivelul consiliilor județene și consiliilor locale, nu avem specialiști.

Operatorii de transport au continuat să desfășoare transportul în forma consacrată – comercială. Însă se dorește înlocuirea lor cu operatori publici de transport. Intenția este dovedită și prin faptul că s-a păstrat atribuirea directă pentru transportul local și cel desfășurat în zona metropolitană.

Consider incorectă această direcție, pentru că operatorii publici sunt energofagi. Pentru a-și dovedi competitivitatea/profesionalismul, aceste atribuiri ar trebui să aibă la bază licitații, fără a avantaja operatorii publici în fața celor privați.

Practic, se ajunge la o situație nefirească, în care i se atribuie, în mod direct, serviciul de transport unui operator public, de către o autoritate care, ulterior, ar trebui să îl și controleze.

Am realizat o analiză în baza unui raport solicitat de la Curtea de Conturi. Am rămas uimit de sumele imense care sunt băgate în operatorii de transport public. Banii se duc în salariați foarte mulți și, de asemenea, la nivelul operatorilor publici, constatăm multe achiziții nejustificate și/sau la prețuri umflate. Un operator public are, în general, o schemă de personal de 5-6 ori mai mare decât un operator privat cu dimensiuni și activitate asemănătoare.

Analiza arată că avem operatori publici care înregistrează costuri și de peste 12 lei/km.

Iar acest rezultat nu ia în calcul decât sumele încasate din vânzarea biletelor și subvențiile sau compensațiile primite de la bugetele locale. Nu este luat în considerare faptul că multe primării au realizat împrumuturi sau au accesat fonduri europene pentru achiziționarea de mijloace de transport, puse la dispoziția operatorilor publici în mod gratuit. Practic, suma de aproximativ 12 lei/km nu include amortizare, rate de leasing, sau credit. Se mai adaugă și mijloace fixe puse la dispoziție de către consiliul local. Sunt sume amețitoare care se plătesc pe compensații, în condițiile în care operatorii privați merg cu aproximativ 3 lei/km.

Prin această analiză tragem un semnal de alarmă, mai ales că am constatat o îndârjire a unor consilii județene de a atribui direct traseele către operatorii publici.

Unde își mai găsesc locul operatorii de transport privați, în actualul context?

Din păcate viitorul nu sună bine. Consiliile județene încearcă să influențeze foarte mult această activitate, chiar dacă politicul nu are ce căuta în acest domeniu. Totodată, se creează o confuzie în ceea ce privește tariful de transport. Este foarte simplu pentru un operator public să meargă cu un tarif de doi lei pe călătorie, în condițiile în care costul este de 12 lei/km, iar diferența dintre veniturile încasate și costuri este acoperită prin compensații de la bugetul local. Un operator privat ar putea părea scump, la un moment dat, însă funcționarii statului și, chiar, populația, în general, ar trebui să aibă în vedere costurile reale ale transportului. Cu sumele aferente compensațiilor, autoritățile ar putea realiza multe alte lucruri pentru comunitate. Operatorii privați, la rândul lor, ar trebui să se implice în informarea corectă a cetățenilor. Atribuirile trebuie făcute în mod transparent și corect, pe bază de licitație.

Din păcate, în contextul actual, este de așteptat ca majoritatea traseelor rentabile să fie preluate de către operatori publici, prin constituirea de ADI și atribuiri directe. Iar aceste trasee vor fi stricate, în condițiile în care modelul falimentar al transportului local se va extinde către transportul județean. Este doar o chestiune de timp, până când consiliile locale vor ajunge la fundul sacului.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Dacia Sport

Unul dintre cele mai spectaculoase vehicule lansate vreodată de un producător auto autohton a fost, cu siguranță, Dacia Sport, coupé-ul modelului „clasic”, berlina Dacia 1310.

Povestea a început în 1979, atunci când, cu ocazia EREN (Expoziția Realizărilor Economice Naționale), a fost prezentat prototipul unui autoturism ce purta numele de Dacia 1300 Sport-Brașovia. Vehiculul prezentat în cadrul acestei expoziții era unicat și fusese realizat de către Dacia Service Brașov. Plecând de la acest prototip, s-a mers mai departe și, cu ocazia TIB 1981 (Târgul Internațional București), Dacia a prezentat modelul ce urma să intre în producția de serie, Dacia Sport 1310. Pentru cei ce au stat în spatele proiectului, ideea de bază a fost să ofere utilizatorilor un „automobil sportiv”, care să fie ceva mai dinamic decât modelul standard de Dacia 1310 și să fie ceva mai ușor. Metamorfoza Daciei clasice în Dacia Sport a reprezentat o provocare pentru inginerii români, de această dată nemaiexistând sursă de inspirație, precum în cazul berlinei, pentru că francezii nu au produs un model sport de Renault 12 („baza” Daciei 1300). Aceștia au trebuit să se descurce cu un buget de cheltuieli redus, fără o linie de asamblare dedicată, astfel, a existat multă intervenție manuală în procesul de producție, fapt ce s-a reflectat, ulterior, în calitatea și fiabilitatea mașinii.

Ajustări autohtone

Pentru a putea schimba comportamentul stradal, a fost făcută o serie de modificări față de caroseria clasică a Daciei. Acestea se realizau manual, înainte de intrarea pe linia de asamblare. Dacă partea din față nu suferea nicio modificare, de la jumătate a „început joaca”. Stâlpii centrali ai plafonului și cei din spate au trebuit scurtați pentru a crea panta acoperișului iar aripa din spate a fost prelungită o planșă de tablă ce era poziționată sub geamul lateral spate. Rezultatul a fost o mașină mai scurtă cu 24 cm în comparație cu modelul 1310, fapt posibil prin reducerea ampatamentului cu 20 cm. Practic, au fost apropiate punțile, rezultând o lungime de 4.151 mm, fapt ce a modificat caracteristicile dinamice ale mașinii. Însă nu numai asta a contribuit, ci și faptul că Dacia Sport avea o înălțime de 1.295 mm, cu 8 cm mai mică decât cea a berlinei, ceea ce a însemnat coborârea centrului de greutate al mașinii. Toate aceste modificări

În 2019, a apărut la vânzare, din partea unui privat, un model Dacia Sport 1410 original, din 1989, cu 800 km rulați. Mașina se afla într-o stare perfectă de conservare, iar prețul cerut pe ea era în jurul a 16.000 de euro.







Dacia Sport 1410

Capacitate cilindrică: 1.397 cmc
Putere: 65 CP/5.500 rpm
Cuplu maxim:100 Nm/3.300 rpm
Accelerație 0-100 km/h: 16,2 s
Viteză maximă: 154 km/h
Consum mixt: 9,7 l/100 km
Dimensiuni (L/l/h): 4.151/1.610/1.295 mm
Ampatament: 2.440 mm
Anvelope: 165/70 R13
Masa proprie: 900 kg

au atras după sine altele precum: amortizoare noi, mai scurte, un traseu de alimentare cu carburant regândit, precum și evacuarea. În spate, pot intra numai două persoane, nu trei, pentru că bancheta este amplasată deasupra roților și a trebuit să se facă loc pentru „oala" acestora. Oficial, mașina prezenta un interior cu un confort sporit, concretizat prin: climatizor îmbunătățit și eficace, scaune stilizate anatomice, cu tetiere, oglindă retrovizoare „zi-noapte"; mânere de viraj, set radio-casetofon etc.

După debutul producției și al vânzării, s-a constatat dificultatea cu care se realiza accesul pasagerilor în spate și, astfel, s-a luat decizia modificării portierelor. Practic, portiera clasică a Daciei a fost prelungită, artizanal, cu tablă și, astfel, au trebuit reproiectate și fețele de uși, chederele și geamurile. Aceeași modificare rudimentară a suferit-o și portbagajul, capacul acestuia mai precis, el fiind cel de pe Dacia 1310, dar scurtat „cât a fost nevoie". Un alt element interesant este luneta. Înclinația plafonului i-a făcut pe ingineri să apeleze la o soluție năstrușnică, anume să monteze parbrize pe post de lunetă, poziționându-le, însă, la un alt unghi față de partea din față.

Cu ușă scurtă, apoi cu lungă

Prima „generație", cea care a debutat în 1981 și s-a realizat până în 1985, este cunoscută popular drept „cu ușă scurtă". Această primă variantă este, la acest moment, mai căutată de către colecționari și pasionați, fiind produse sub 1.000 de unități. Din '85-'86, s-a trecut la modelul „cu ușă lungă", acesta fiind mai des întâlnit, fiind produs până în 1992, în peste 4.000 de unități. Majoritatea modelelor Dacia Sport produse au fost destinate pieței interne, cel mai probabil din cauza carențelor din procesul de fabricație și a improvizațiilor, lucruri cunoscute de către producător.

Motorizări

Dacia Sport a fost o sportivă mai mult datorită designului său și al comportamentului său îmbunătățit în comparație cu berlina 1310, însă, din punct de vedere al performanțelor... nu. În primă fază, pentru generația „cu ușă scurtă" au fost oferite două variante. Dacia Sport 1310, cu o cilindree de 1.289 cmc și 54 CP, și Dacia Sport 1410, cu capacitatea cilindrică de 1.397 cmc și 65 CP, însă, din 1983, se ia decizia de a renunța la prima variantă, de 54 CP, iar, din 1985, primește o transmisie în 5 trepte.

Au mai fost prezentate propuneri de echipare cu niște propulsoare mai performante, un motor de 1.580 cmc, cu 84 CP, cu axă cu came în chiulasă, precum și o variantă mai puternică, de aproximativ 100 CP, dar aceste motoare nu au ajuns niciodată în producția de serie. În 1991-1992, au fost și câteva ce au primit motorul de 1.557 cmc, pe care, ulterior, l-a primit si Dacia Nova, însă, în acei ani, au mai fost produse din ce în ce mai puține mașini, producția fiind sistată, într-un final.

Popularitate

Bineînțeles, dacă discutăm de variantele de competiție, acolo lucrurile stăteau diferit, fiind echipate cu motoare turbo, dar având și alte modificări specifice raliurilor. Modelul a fost unul ce a stârnit interesul echipelor de competiție românești; ponderea Daciei Sport în Campionatul Național de Raliuri (CNR) ajunsese la aproape 20%, în glorioșii ani '80.

Per total, vânzările înregistrate de acest model au fost scăzute, în ciuda popularității pe care a dobândit-o, cu precădere în rândul populației tinere. Cauzele au fost multiple, printre ele numărându-se prețul ridicat, unele defecte de fabricație sau erori de proiectare, cum ar fi spațiul interior insuficient, portbagajul aproape inutilizabil și confortul scăzut al pasagerilor din spate.

foto: *wikipedia.com*, Facebook Portocala Sportivă, *daciaclasic.ro*

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro






Spune-ți părerea!

Despre ITP!

Un nou scandal a apărut în lumea transporturilor: ITP obținut fără ca autovehiculul să fie prezent. Inclusiv Guvernul s-a sesizat și a decis verificarea ITP, asigurându-se că, la momentul realizării inspecției, camioanele erau în țară. Credeți că, de acum înainte, ITP se va obține în mod corect?

1. **Da. Nimeni nu va risca să i se întocmească dosar penal. Astfel, mulți vor fi afectați, în condițiile în care parcul utilizat în transporturi este destul de vechi (în special cel care operează pe național) și, în mod evident, multe camioane nu ar putea să obțină ITP fără „ajutor”.**
2. **Nu. Avântul autorităților se va stinge, ca și în alte situații. Iar interesele service-urilor și ale transportatorilor ce operează pe Comunitate sunt foarte mari și nu vor renunța la o practică atât de „benefică”.**

Puteți răspunde la întrebarea lunii, vizitând *www.ziuacargo.ro*

Pachetul Mobilitate 1 – perioadă lungă de adaptare

Intrarea în vigoare a Pachetului Mobilitate 1 obligă, deja, transportatorii să asigure întoarcerea șoferilor acasă la 3 sau 4 săptămâni. Întrebarea lunii trecute a fost legată de capacitatea și intenția firmelor din România de a respecta întocmai și la termen această prevedere.

56% dintre respondenți au afirmat că respectarea imediată a prevederilor PM 1 nu este posibilă și nici măcar pe termen mediu nu întrevăd cum ar putea fi respectat termenul de întoarcere acasă al șoferilor – ar fi o schimbare prea bruscă, de natură să afecteze semnificativ activitatea transportatorilor și relația cu clienții.

Alți 22% dintre cei care au răspuns la întrebarea lunii au în vedere alinierea la prevederile PM 1, însă în timp îndelungat (cel puțin câteva luni), mai ales că nu au fost stabilite, încă, sancțiuni la nivelul țărilor din UE.

Doar 22% dintre respondenți consideră că alinierea se va face repede.

ZIUA CARGO

Romanian Transport Company of the Year

Romanian Transport Company of the Year PASSENGER

Echipamentul Anului în România

editor general
Meda Iordan
meda.iordan@ziuacargo.ro

redactor-șef
Radu Borcescu
radu.borcescu@ziuacargo.ro

redactori
Magda Severin
magda.severin@ziuacargo.ro
Raluca Mihăilescu
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

secretar general de redacție
Alexandru Stoian
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

foto-video: Jean-Mihai Pâlșu

director publicitate
Violeta Burlacu
violeta.burlacu@ziuacargo.ro
Tel.: 0726.910.277

DTP și pre-press
Top O'Rush Graphic Design

Revistă editată de
ZC Trans Logistics Media

Adresa redacției:
Bd. Timișoara, nr. 92, sector 6, București.

Tel.: 0771.311.796
www.ziuacargo.ro
redactie@ziuacargo.ro

ISSN 2069 - 069X

Technology in motion ...







MAGYAR

EUROPEAN LEADER IN STAINLESS STEEL SEMI-TRAILER TANKER

Export :
(in limba rômânà)
MAGYAR S.A. - 13 avenue Albert 1er
BP 136 - 21004 DIJON - FRANCE
Tel. +33 (0)380 53 22 22
Fax +33 (0)380 45 27 02
E-Mail : serge.molin@magyar.fr

Reprezentanta MAGYAR in Romania :
Str. Av. Stâlpeanu n°3 / BL. 3 / et 1
Apt 13
BUCURESTI 1
Tel. Fax 021 224 29 28
E-Mail : office@magyar.com.ro

EUROSPEED :
Suceava
727525 - SCHEIA
Str.HUMORULUI n°81
Tel. 0330 780 005
Tel/Fax 0230 526 690
E-Mail : office@eurospeed.ro

AI ÎNCREDERE !
IVECO TE SUSȚINE!



În calitate de partener, IVECO este chiar mai aproape de tine în acest moment, ceea ce poate însemna atât de mult pentru afacerea ta și viitorul tău. Suntem gata să vă oferim tot sprijinul de care aveți nevoie pentru a reporni afacerea și pentru a vă gestiona corect fluxul de numerar, beneficiind de 4 luni de grație totală la capital și dobândă.

CONDUCI ACUM, PLĂTEȘTI MAI TÂRZIU.

ÎȚI REIEI ACTIVITATEA ACUM ŞI PLĂTEŞTI PESTE 4 LUNI.

IVECO

Partenerul tău pentru un transport sustenabil

#WeAreUnstoppable

IVECO CAPITAL

Oferta este valabilă pentru gama de vehicule IVECO WAY (IVECO S-WAY și IVECO X-WAY) până la data de 30.09.2020. Dobânda fixă este 3,75% pe o perioadă de 48 sau 60 de luni, avans minim 10%, taxa de management 1,5% din prețul de achiziție, valoare reziduală maximă de 10%, tipul finanțării: leasing financiar. Vehiculele din imagine au titlu de prezentare și nu obligă din punct de vedere contractual și juridic. Prin completarea formularului de comandă vă exprimați acordul în mod expres și neechivoc ca datele dumneavoastră cu caracter personal să fie stocate și prelucrate de IVECO ROMÂNIA. Rata dobânzii este fixă pe toată perioada contractului și beneficiezi de 4 luni perioadă de grație la capital și dobândă. Oferta este supusă unor termene și condiții.