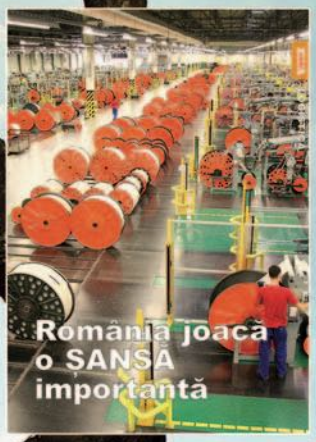
ZIUA CARGO

revistă de transport și logistică mai 2020 numărul 5 (136)



IANUARIE - APRILIE 2020
25.539 copii conforme eliberate de ARR

Pandemie cu plata la descărcare

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

URMĂTORUL PAS ÎN EVOLUȚIE

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

Dispecerii Europei și economia disruptivă

Suntem, cu toții, conștienți de dificultățile, pe alocuri implacabile, ale momentului actual... și tocmai de aceea este momentul să ne gândim la viitor. Iar apariția Pachetului de Mobilitate 1 ar trebui să ne facă să gândim „disruptiv", cu atât mai mult.

În teorie, „economia disruptivă" presupune, în principal, utilizarea de tehnologie și gândirea de noi modele de business, pentru a accesa, inițial, zonele inferioare ale unui sector economic (zona care caută, în special, tarife mici) și, apoi, pe măsură ce calitatea serviciilor crește, are loc accesarea clienților principali, surprinși de noua abordare.

Crizele înseamnă și oportunități, însă, adesea, acestea sunt ascunse de „cutumele" realităților trecute.

Numărul mare de necunoscute și de industrii afectate ne face să credem că relansarea economică va avea o formă sinusoidală, cu momente de creștere accelerată, urmate de scăderi importante. Astfel, modelele trecute de business, inclusiv în transport și logistică, vor fi semnificativ afectate.

Și apare și Pachetul Mobilitate1...

Pentru multă vreme, principala sursă de competitivitate a transportatorilor est-europeni a fost legată de costurile salariale mai reduse, la care s-au adăugat, într-o mai mică măsură, cele legate de administrarea flotei. Or, tocmai aici lovește din plin Pachetul Mobilitate 1.

Se închide majoritatea firmelor de transport intracomunitar, cel mai dinamic sector al transportului românesc? Puțin probabil, mai ales că există o perioadă destul de generoasă de tranziție, care a început cu ani în urmă și fiecare patron/manager a apucat să își formeze o opinie... sau, poate, să o facă de acum înainte.

Va migra întreaga flotă de transport intracomunitar către transportul clasic internațional sau, chiar, transport național? Din nou, răspunsul este mai degrabă negativ. Mulți (unii, chiar, specialiști) s-au obișnuit să privească piața de transport ca pe un tot unitar, însă, în realitate, există diferențe importante între jucătorii din piață, din punct de vedere al organizării interne, al portofoliului de clienți, al modelului de business, în general. Trecerea de la un tip de transport la altul, de exemplu de la industria grea, la FMCG, sau de la internațional la național, ridică atât de multe dificultăți încât, probabil, ar fi mai bine să închizi vechea firmă și să o iei de la zero cu o altă structură și alți angajați.

Nu există decât o direcție viabilă – înainte! Fiecare firmă trebuie să își găsească propriul drum spre dezvoltare, iar combinația dintre noua legislație europeană și criza cauzată de pandemie va accelera lucrurile. Soluții administrativ-fiscale se vor găsi pentru a putea funcționa în continuare și pot include colaborări și, chiar, alianțe între firme, deschiderea de entități juridice în alte țări... Inclusiv clienții din vest vor fi interesați să caute soluții, în condițiile în care flota estică acoperă un segment bine determinat din transportul rutier european.

Găsirea noului avantaj competitiv reprezintă adevărata provocare, în condițiile în care industria transporturilor trebuie să își păstreze profitabilitatea și, chiar, să și-o crească.

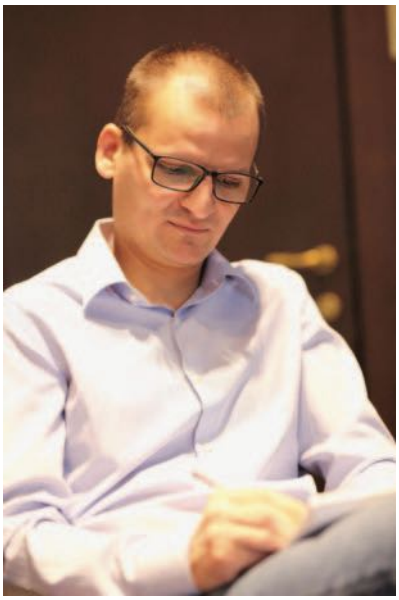
Ar putea România să caute un nou rol? Eventual, să devină unul dintre principalii experitori, la nivel european? Este un vis frumos, însă, cel mai probabil, va rămâne, pentru moment, doar un vis... Poate la următoarea criză!

Mai degrabă, am putea să fragmentăm, în continuare, acest complicat sector al transportului și logisticii și să ne concentrăm pe ceea ce știm că putem face bine. Iar ultimii ani au arătat o creștere accelerată a profesionalismului pe zona de dispecerat. Aspect materializat și prin accesarea unor segmente de transport „pretențioase", acolo unde urmărirea și organizarea transportului au importanță cel puțin la fel de mare ca și transferul efectiv al mărfurilor.

„Dispecerii Europei!" – sună destul de bine pentru a nu mai fi atât de îngrijorați în legătură cu țările în care ne înmatriculăm camioanele.

Interesant este faptul că, deși încă la o scară mică, parte dintre multinaționalele prezente în România urmează, deja, acest trend. Șoferii români sunt, în continuare, importanți, însă, în același timp, dispeceratele sunt dezvoltate pentru a gestiona întreaga flotă europeană a acestor companii, indiferent unde sunt înmatriculate camioanele, sau ce naționalitate au șoferii.

Aici, merită să comentăm faptul că atragerea de șoferi extracomunitari ar putea juca un rol important în dezvoltarea noului statut al firmelor ro-



mânești, la nivel european. Și, în acest sens, o legislație clară și funcțională ar trebui să intre pe lista scurtă a solicitărilor transportatorilor la adresa autorităților.

Am trecut prin nebunia CEMT-urilor și autorizațiilor din perioada pre-aderare, am inspirat senzația optimistă (prea optimistă) a intrării în UE, am devenit realiști, rezistând în criza din 2009 și în anii care au urmat... Piața românească este pregătită să depășească și pandemia și Pachetul de Mobilitate 1.

Singura întrebare este una de viziune. Avem de dat un examen și, în mod realist, perspectivele sunt destul de bune să îl trecem. Trebuie doar să ne setăm ținta – mergem pe ideea de a lua un 5 sau 6 (angajați cu salarii mici și furnizori aleși exclusiv pentru preț), sau ne pregătim pentru 8, 9 și 10? Chiar dacă pare paradoxal, pentru 5 și 6, se muncește mai mult.

În speranța că am trecut, deja, peste șocul emoțional al pandemiei și am depășit coșmarul ajutoarelor de stat, este momentul să ne apucăm de treabă.

Și avem marea șansă ca „repornirea" să înceapă cu echipa – în special zona de management și dispecerat. Astăzi, avem cu ce și avem cu cine!

Pentru că sunt ani de zile de când nu am mai simțit atâta bucurie la încasarea salariului... și asta spune ceva!

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Împreună mișcăm lucrurile!

ZARGA CARGO

SUMAR

ȘTIRI 6

ACTUALITATE

- Din culisele Pachetului Mobilitate 1 8-10
- Pachetul Mobilitate 1: pregătiți-vă pentru ce e mai rău! 12
- Bode pledează pentru măsuri urgente de sprijin, din partea UE 18
- 25.539 de copii conforme, eliberate de ARR 20-21
- Control în stare de urgență 22-23
- 20 km de autostradă aduc, anual, 40 de milioane de euro la buget 24-25

PIAȚĂ ȘI COMPANII

- Viitorul sună... incert 14-16
- Pandemie cu plata la descărcare 26-27

- Succes în business... cu moralitate 28-29
- Transportul expres, la ananghie 30-31
- IANIS CARGO Uneori... criza înseamnă să crești 32-33

- „Lumea noastră”, în mai 2010 40-41

CAMIOANE ȘI SERVICII

- Renault Trucks a reluat gradual producția în Franța 34-35

- VOLVO TRUCKS Noul FMX, un pas către viitor 36-38

- Apel pentru dezvoltarea infrastructurii de alimentare alternativă 39

CONSULTANȚĂ

- Etica în afaceri și vremurile 42-43
- Jumătatea goală a paharului...! 44-45

- Șoferii și starea de spirit, în vremuri de pandemie 46

ȘTIRI 48-49

LOGISTICĂ

- România joacă o ȘANSĂ importantă 50-51
- Industria auto repornește motoarele 52-54

CONSULTANȚĂ

Suportul HR pe timp de criză 55

ACTUALITATE

Corupția și convingerile noastre, propulsie înainte sau în marșarier? 56

ȘTIRI 58-59

ACTUALITATE

- Schimbări în mobilitatea urbană 60

- 50% din capacitate 62-63

INEDIT

Mercedes-Benz G-Class întâiul 64-65

ÎNTREBAREA LUNII

Despre ajutorul statului 66

International Alexander HOLDING

» FTL Transport

» Web Platform

» Integrated Logistics in Customer Factories

» Real Estate

»Professional washing crates machine

Transport & Logistics
Experience
Ambition
Motivation

» Express Transport

» Distribution
» Warehousing
» Groupages

» Air & Sea Transport

» 4PL Integrated Services

» Service & Recovery

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

CUGETARE

„Leadership-ul de criza este mai mult despre cine ești tu însuți și mai puțin despre ceea ce știi să faci!”
Bruce Blythe

866 KM DE AUTOSTRĂZI, ÎN ROMÂNIA

România avea, la finalul anului trecut, numai 866 de kilometri de autostrăzi, reprezentând 4,8% din totalul drumurilor naționale, potrivit Institutului Național de Statistică. Astfel, la 31 decembrie 2019, drumurile publice totalizau 86.391 km, dintre care 17.873 (20,7%) drumuri naționale, 35.083 (40,6%) drumuri județene și 33.435 (38,7%) drumuri comunale. Din total, 38.166 km (44,2%) erau drumuri modernizate (92,8% cu îmbrăcăminți asfaltice de tip greu și mijlociu), 21.365 (24,7%) cu îmbrăcăminți ușoare rutiere și 26.860 (31,1%) – drumuri pietruite și de pământ. Din punctul de vedere al stării tehnice, 35,1% din lungimea drumurilor

modernizate și 43,1% din a celor cu îmbrăcăminți ușoare rutiere aveau durata de serviciu depășită. Din totalul drumurilor naționale, 34,6% (6.176 km) erau drumuri europene, iar, din punctul de vedere al numărului de benzi de circulație, 10,8% (1.923 km) aveau 4 benzi, 1,6% (290 km) aveau 3 benzi și 0,2% (35 km) aveau 6 benzi. Din totalul drumurilor județene, 42,3% erau modernizate, iar, din al celor comunale, 37% erau pietruite.

AMNISTIE PARȚIALĂ LA DOBÂNZI ȘI PENALITĂȚI, PENTRU FIRME

Guvernul Orban a aprobat, în ședința din 7 mai, o amnistie parțială la dobânzi și penalități, pentru firmele care achită plățile restante la stat până pe 15 decembrie 2020. Măsura are ca scop sprijinirea firmelor aflate în dificultate temporară, din cauza restricțiilor impuse de guvern. Ministerul Finanțelor estimează un impact bugetar pozitiv de până la 2 miliarde de lei. Prin aprobarea amnistiei, Guvernul vrea încasarea obligațiilor bugetare restante la 31 martie 2020, precum și obligațiile bugetare cu termene de plată între 1 aprilie 2020 și 15 decembrie 2020. Astfel, anularea dobânzilor și penalităților ajută firmele, care pot folosi lichiditățile de care dispun pentru continuarea activității afectate, direct sau indirect, de criză și permite curățarea bilanțurilor de datorii. Facilitățile fiscale vizează toți contribuabilii care au datorii restante la 31 martie 2020 (persoane fizice, juridice, persoane fizice care desfășoară activități economice sau profesii libere, entități fără personalitate juridică, instituții publice etc.).

304.000 DE ROMÂNI ȘI-AU PIERDUT LOCURILE DE MUNCĂ

De la instituirea stării de urgență, în 16 martie, și până în data de 4 mai, 303.945 de români și-au pierdut locurile de muncă, ei având contractele de muncă încetate, potrivit cifrelor Inspecției Muncii transmise de Ministerul Muncii și Protecției Sociale (MMPS). Din totalul de contracte încetate, 55.395 activau în comerțul cu ridicata și amănuntul și repararea autovehiculelor și motocicletelor, 53.238 în industria prelucrătoare, iar 42.175 în construcții. Persoanele cu contracte de muncă încetate nu beneficiază de șomaj tehnic, ci de șomajul obișnuit, pentru ambele ei cotizând în fiecare lună în care au lucrat. Totodată, peste 903.000 de contracte de muncă erau suspendate, dintre care 264.800 în industria prelucrătoare, 165.771 în comerțul cu ridicata și amănuntul și repararea autovehiculelor și motocicletelor și 110.895 în domeniul hotelurilor și restaurantelor.

INS: 10.759 KM DE CALE FERATĂ

Rețeaua națională de cale ferată de folosință publică, aflată în exploatare la 31 decembrie 2019, însuma 10.759 km, potrivit datelor Institutului Național de Statistică. Din total, 10.621 km (98,7%) erau linii de cale ferată cu ecartament normal, 134 (1,3%) – linii cu ecartament larg și 4 km – linii cu ecartament îngust. Densitatea liniilor la 1.000 de kilometri pătrați teritoriu era de 45,1. Densitățile cele mai mari s-au înregistrat în regiunea București-Ilfov (154,7), regiunea Vest (58,9), regiunea Sud-Est (48,8) și regiunea Nord-Vest (48,7). La aceeași dată, lungimea simplă a liniilor de cale ferată în exploatare electrificate era de 4.029 km, reprezentând 37,4% din rețeaua de căi ferate aflate în exploatare.

PREFINANȚARE CRESCUTĂ, LA PROIECTELE EUROPENE

Guvernul a crescut, de la 10% la 30%, sumele din prefinanțare acordate în cadrul proiectelor din fonduri europene și a crescut la 180 de zile perioada aferentă prezentării documentelor justificative pentru 50% din valoarea refinanțării. Ordonanța de urgență a fost inițiată de Ministerul Fondurilor Europene. Prin acest act normativ, sunt prevăzute termene și proceduri simplificate, pentru derularea mai rapidă a lucrărilor de construcții, în cadrul proiectelor cu finanțare nerambursabilă de la Uniunea Europeană.

ÎN CURÂND ÎN ROMÂNIA, NOUL MODEL MAN TGX!

MHS Truck & Bus

www.man.ro

MAN

Din culisele Pachetului Mobilitate 1

Pachetul Mobilitate 1 beneficiază de un sprijin politic european greu de înțeles. Sunt în spate calcule ascunse, sau, mai degrabă, este vorba despre convingerea la care mulți politicieni au ajuns, că acest pachet legislativ va repara o situație socială gravă? Am discutat despre soarta PM1 și șansele de a mai fi stopat cu Marian-Jean Marinescu, eurodeputat, membru al Comisiei pentru Transport și Turism (TRAN), în cadrul Parlamentului European.

ZIUA CARGO: Care este situația la zi pentru PM1?

Marian-Jean Marinescu: S-a ajuns la un acord, în decembrie anul trecut, în trialog (a fost votat și în Consiliul European), și acum a venit în Parlamentul European, ca un text în a doua citire. Am avut o dezbatere în Comisia TRAN și sunt depuse amendamente. Urmează voturile în Comisie, în luna iunie, și în Plen, în iulie.

Se pot depune amendamente, atât în Comisie, cât și în Plen, și, dacă un singur amendament trece la vot în Plen, toate cele trei texte ale PM1 se întorc la Consiliul European, pentru că este considerat pachet legislativ. Va fi, atunci, decizia Consiliului (miniștri din toate țările membre) dacă va accepta respectivul amendament.

S-a creat o percepție de inflexibilitate a unei majorități, care dorește ca pachetul legislativ să treacă cât mai repede.

Este o percepție corectă. Există un număr de eurodeputați care consideră că acordul obținut în decembrie trebuie să se pună în aplicare și alții care consideră că acordul are hibe.

Nu există niciun fel de posibilitate de negociere. Este o legislație care, în mod evident, încalcă tratatele Uniunii Europene cel puțin din două puncte de vedere – libertatea serviciilor și piața internă, dar care beneficiază de o abordare de neimaginat din partea unora dintre statele membre.

Franța, Germania, Italia, Olanda și celelalte au această abordare: „Pachetul trebuie să treacă!”

S-a făcut o campanie destul de agresivă, referitor la situația șoferilor, din punct de vedere social, și, printr-o coincidență bizară, sunt difuzate reportaje pe această temă, pe canale media importante, la nivel european, în momente cheie pentru soarta PM1.

În Germania, de exemplu, este o situație de neconceput, în condițiile în care asociațiile patronale nu acceptă acest pachet, în schimb guvernul îl susține, alături, bineînțeles, de sindicatele din domeniul transporturilor.

Cele două mari sindicate europene susțin foarte puternic acest pachet, cu agresivitate și cu unele abordări curioase. Aceste sindicate europene sunt mai rele decât cele din perioada comunistă, din România.

Chiar din stadiul de elaborare, PM1 a parcurs un drum bizar – lege specială, elaborată de Comisia Europeană, foarte repede și fără studiu de impact.

Cum vă explicați această situație?

Am încercat să găsesc o explicație, însă, în urma discuțiilor cu mai mulți oficiali europeni, nu am identificat motivul. Anul acesta, de exemplu, am avut o discuție directă, pe acest subiect, cu ministrul francez al transporturilor și, ulterior, cu cel german. Nu mi-au putut expune niște argumente valabile pentru susținerea PM1, cu excepția aspectului social, care, în opinia mea, este rezolvat prin întoarcerea acasă a șoferilor la patru săptămâni. În rest...

Întoarcerea camionului în țară este evident că reprezintă o intervenție în piață, la fel ca și restricționarea cabotajului.

Discutăm de nerespectarea directivei serviciilor, iar autoritățile europene nu au argumente... Este o situație cu care nu m-am mai confruntat niciodată. În plus, nu dau niciun fel de explicație referitoare la modul în care acest pachet ar putea face bine șoferilor din Franța și Germania și companiilor de transport din vest.

Consider că, dacă aceste regulamente se vor implementa (ceea ce eu nu cred), vor determina o situație socială mai rea decât cea de acum. În Franța și în Germania, companiile de transport se confruntă cu lipsa șoferilor, pentru că tinerii din aceste țări nu își doresc să devină șoferi de camioane. Răspunsul este evident – vor lua șoferi din est, iar situația socială a acestora se va înrăutăți, indiferent dacă își vor aduce familiile cu ei. De altfel acesta a fost unul dintre argumentele foarte utilizate de „avocații” din Parlamentul European ai PM1, faptul că șoferii stau multă vreme despărțiți de familie.

Șoferii din țările estice nu vor putea trăi în occident, cu un venit puțin mai mare decât cel din țările lor. Iar, dacă nu își vor aduce familiile, vor rămâne acolo pe perioade mult mai lungi decât dacă ar lucra la o companie românească.

Marian-Jean Marinescu, eurodeputat:

„Pentru mine, este de neînțeles vehemența cu care este apărat Pachetul Mobilitate 1 și s-a ajuns inclusiv la jigniri.”

Acum în echiparea standard* la noul Actros: Active Brake Assist 5.

Toți vorbesc. Doar unul acționează. Noul Actros.

Informații suplimentare pe www.mercedes-benz-trucks.com

*Echipare standard pentru autovehiculele la care este prevăzut în mod legal un asistent pentru frânarea de urgență.

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

O inițiativă legislativă de genul PM1 și „zidul” creat în jurul acestui proiect ne face să credem că în spate există entități care sprijină aceste demersuri. Este vorba doar de sindicate sau...?

Întotdeauna există cineva care sprijină astfel de proiecte. Cine credeți că a programat reportajele despre șoferi la televiziuni? Este clar că este cineva în spate, însă nu am reușit să aflu cine. De asemenea, nu reușesc să îmi dau seama care ar fi avantajul după, mai ales că sectorul transporturi nu este atât de bogat încât să determine un potențial câștig viitor foarte mare pentru companiile occidentale. Pur și simplu, ne găsim într-o conjunctură de tot felul de interese... De exemplu, se vorbește despre companii din vest care și-au deschis firme în est și se dorește întoarcerea acestora în țările de origine, pentru a plăti impozite acolo. Alții vorbesc despre combaterea companiilor tip „căsuță poștală”. Mai sunt discuțiile legate de partea socială, faptul că șoferii sunt sclavi și cele legate de dumping social. Dar toate aceste probleme se puteau rezolva altfel. Sunt alte pârghii legale, pe care Uniunea le poate utiliza.

De exemplu, Grecia susține pachetul, dar dacă îi întrebi de ce, nu știu să argumenteze. Italia susține pachetul și este o mare problemă, pentru că sunt 12 italieni în Comisia de Transport, din 49 de eurodeputați – o altă situație cu care nu m-am mai întâlnit. Pe de altă parte, regulile privind cabotajul riscă să omoare transportul belgian – companiile de aici nu se pot dezvolta, realizând transport doar în propria țară.

Astfel, la întrebarea cine este în spatele PM1, eu nu am reușit să găsesc răspunsul.

Asociațiile patronale din Germania mi-au spus că, prin PM1, Germania a găsit un punct prin care poate să sprijine Franța, în contextul respectării acordului încheiat între cele două state, privind sprijinul la nivel european. Se pare că, până acum, Germania nu a găsit niciun punct în care să sprijine Franța și, astfel, PM1 a devenit o oportunitate politică. Practic, asociațiile din Germania mi-au spus că nu au cu cine să vorbească, pe această temă, la ministerul lor al transporturilor. Aspect verificat și în întâlnirile mele cu oficialii germani. Inclusiv Cehia și

„A vorbi despre concurență neloială și dumping social, în contextul unei piețe unice, nu este în regulă.”

Slovacia au renunțat la combaterea PM1, pentru că au ajuns la concluzia că operațiunile bilaterale nu sunt afectate.

Două mari confederații sindicale europene sunt singurii actori vizibili care sprijină PM1. Este de neînțeles ce se întâmplă!

Totuși, credeți, în continuare, că PM1 nu va intra în vigoare. Ce argumente aveți?

În primul rând, Comisia Europeană are o rezervă asupra textului și a lansat, deja, un studiu de impact legat de mediu, în ceea ce privește întoarcerea camionului în țara de origine. Așteptăm concluziile... Bineînțeles, trebuie să avem în vedere că direcția generală de transport a Comisiei Europene s-a arătat pro PM1. Însă, în acest moment, comisarul european pe transporturi, Adina Vălean, are o opinie diferită față de funcționarii comisiei. În funcție de rezultatul studiului, putem aștepta modificări ale Comisiei la textul PM1. Studiul de impact va analiza și aspecte de piață internă.

În al doilea rând, chiar dacă textele vor trece de votul parlamentului, vor fi publicate în Monitorul Oficial în august sau septembrie, intră în vigoare după 20 de zile și, după aceea, au termen de implementare de 18 luni. În această perioadă, sunt convins că vor fi atacate la Curtea Europeană de Justiție. Sunt aspecte foarte clare, care nu respectă prevederile tratatului european. Cu siguranță că vor fi state care vor merge la Curtea de Justiție a Uniunii Europene și sper să fim printre acestea. Un asemenea regulament trebuie neapărat distrus, pentru că reprezintă un precedent foarte periculos la ceea ce înseamnă UE.

Ce amendamente s-au depus?

Am avut discuții cu mai mulți deputați din Comisia de Transport și ne-am făcut o strategie. Întrebarea care se punea era legată de numărul amendamentelor depuse – multe sau puține. Am ajuns la concluzia să depunem un număr de amendamente care să nu poată fi catalogate drept neadmisibile, pentru că, în actualul stadiu (a doua citire), poți depune doar un anumit tip de amendamente.

Acestea vor face referire la întoarcerea camionului, termenele de implementare mărite, mărirea numărului de operațiuni la detașare... Însă este foarte greu, cu actuala majoritate. Este posibil ca toate amendamentele să fie respinse. Inclusiv președinta Comisiei TRAN, Karima Delli, care, în legislatura trecută, ne-a sprijinit, este acum vehement împotriva stopării PM1. A afirmat inclusiv că întoarcerea camionului este un aspect ecologic. Am ajuns, pur și simplu, la situații ridicole.

În Comisia TRAN, la 49 de membri, sunt necesare 25 de voturi. Italia este punctul cheie, în cadrul Comisiei. Din păcate, întâlnirea pe care o aveam programată cu ministrul italian al transporturilor s-a anulat, din cauza pandemiei.

Chiar dacă prelungim termenele de implementare și are loc, ulterior, atacul la Curtea de Justiție a Uniunii Europene, companiile vor trebui să se pregătească pentru PM1. Deci, răul va fi deja făcut.

Sigur, mai sunt șanse și în plenul Parlamentului European, însă, în cazul unui număr mare de amendamente, președintele ar putea să le respingă complet. De aceea, consider cea mai potrivită strategie cea cu amendamente puține și bine țintite, cu concentrare pe unul sau două și încercarea de a convinge cât mai mulți colegi parlamentari. Din păcate, nu ajută nici situația actuală, în care se votează de acasă. Acest aspect face ca 98% dintre eurodeputați să voteze – sunt foarte puțini absenți. Lipsesc 5-6 deputați la vot, față de 70-90 în vremuri normale. Iar voturile se vor grupa pe poziția grupului. Toate grupurile politice sunt, astăzi, divizate, însă în toate există majoritate pro PM1. În plus, negocierile sunt aproape imposibile, în actualele condiții, în care lucrăm de acasă. Vom trimite e-mailuri, însă nu este la fel ca atunci când vorbești față în față.

Suspectați o strategie mercantilă, la politicienii europeni, pentru reducerea numărului de firme est-europene active în vest?

La foarte puțini pot suspecta o asemenea abordare (unul sau doi). Restul, majoritatea, sunt calați pe ceea ce li se spune de acasă.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

VINO CU UN CAMION VECHI LA SCHIMB!

RATĂ VEHICUL RULAT
DE LA
350 € /LUNĂ+TVA

TRADE-IN

12 LUNI GARANȚIE

SELECTION
INTERNAȚIONALĂ
+TRACTARE

CAMION RULAT, DE NOI VERIFICAT!

- Autotractoare E6 Renault Trucks T 460, 2015-2016, 350.000-500.000km.
- Finanțare prin VFS România, leasing financiar cu durată de până la 4 ani.
- Oferta este valabilă pentru livrări între 01.03- 30.06.2020, în limita stocului disponibil și este subiect al aprobării Comitetului de Credit al VFS România.
- Garanție internațională SELECTION 12 luni grupul motopropulsor, tractare internațională.
- Opțional puteți beneficia de **TRADE-IN VEHICULE MULTIMARCĂ**.

USED TRUCKS
BY **RENAULT TRUCKS**
www.used-renault-trucks.ro

CONTACTEAZĂ-NE! 0724 333 396

RENAULT TRUCKS

Pachetul Mobilitate 1: pregătiți-vă pentru ce e mai rău!

Pachetul Mobilitate 1 amenință însăși supraviețuirea transportatorilor români și estici, afectați, deja, grav, de criza economică provocată de pandemia COVID-19.

Prin mai multe comunicate, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a avertizat asupra pericolelor iminente pe care acest pachet legislativ le reprezintă.

Procesul legislativ de adoptare a PM1 pare de neoprit, la nivel european, iar transportatorii români trebuie să se pregătească pentru ce este mai rău. Statele vestice ale Alianței Rutiere urmăresc accelerarea adoptării celor 3 dosare legislative, cu măsuri ce vor duce la o creștere semnificativă a costurilor pentru operatorii români și estici, în paralel cu restricționarea transporturilor rutiere internaționale, operate de către aceștia, în UE.

Fără evaluare

UNTRR acuză că acordul în trialog cuprinde prevederi propuse, fără evaluarea impactului acestora asupra pieței de transport și mediului. Astfel:

• Întoarcerea obligatorie a camioanelor la fiecare 8 săptămâni limitează libera circulație a serviciilor și a forței de muncă, drepturi fundamentale ale UE și cu impact negativ semnificativ asupra mediului, contrar obiectivelor Pactului Ecologic al CE.

• Aplicarea Regulamentului Roma 1 în sectorul transporturilor rutiere, alături de legea specială de aplicare a normelor de detașare, va genera o creștere semnificativă a costurilor de operare pentru transportatorii români și estici, limitând, totodată, transporturile rutiere internaționale de tip cross-trade.

• Întoarcerea obligatorie a șoferilor la fiecare 3 sau 4 săptămâni va avea un impact semnificativ diferit între statele membre de bază și cele periferice, fapt recunoscut și în evaluarea impactului, iar aplicarea acesteia la 20 de zile de la publicarea PM1 va afecta grav numeroase companii de transport rutier din România. Întrucât numărul existent de șoferi va fi și mai puțin disponibil pe piață, măsura ar trebui însoțită de un nou pachet de măsuri, pentru atragerea de șoferi noi.

Totodată, în pofida studiului CE care recunoaște o lipsă gravă a locurilor de parcare sigure pentru camioane pe drumurile din UE, interdicția repausului săptămânal normal în cabină este contrară măsurilor recent adoptate de numeroase state membre UE, în contextul pandemiei COVID-19.

Calendarul adoptării Pachetului Mobilitate 1 a fost anunțat de președintele TRAN, Karima Delli: 12 mai – termen de depunere a amendamentelor; sfârșitul lunii iunie – vot în TRAN; iulie – vot în plenul Parlamentului European.

O speranță

La solicitarea mediului de afaceri european de a reevalua PM1, pentru a permite o recuperare mai ușoară din pandemie și a sprijini transformarea durabilă a industriei, logisticii și transporturilor, în viitor, Direcția Generală pentru Mobilitate și Transporturi din cadrul Comisiei a transmis că are rezerve cu privire la două măsuri incluse în acordul politic: obligația de întoarcere regulată a camioanelor în statul membru de stabilire a operatorilor și posibilitatea statelor membre de a aplica restricții la operațiunile de cabotaj, pe segmentele rutiere naționale, la operațiunile de transport combinat.

Normele din regulamentul referitor la accesul pe piață și din directiva privind detașarea șoferilor vor deveni aplicabile la 18 luni de la intrarea în vigoare a actelor juridice, iar cele privind timpii de conducere și de odihnă, precum și întoarcerea acasă a șoferilor se vor aplica la 20 de zile de la publicare, cu excepția termenelor speciale pentru tahografe.

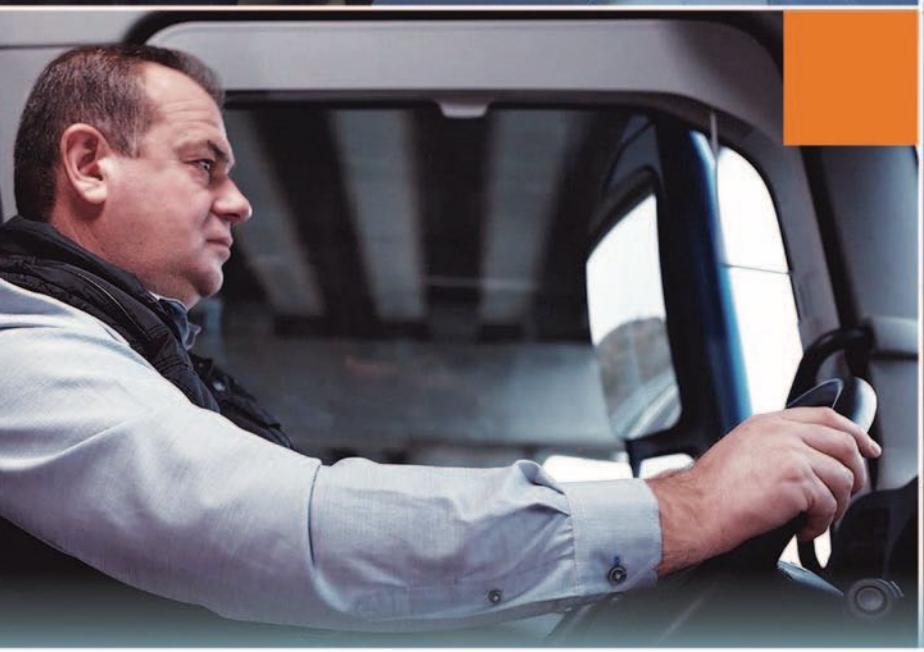
„Acesta este motivul pentru care s-a adoptat o declarație privind efectuarea unei evaluări a impactului acestora, pentru a determina dacă sunt compatibile cu obiectivele pactului ecologic (Green Deal). Data aplicării celor mai multe dintre noile reguli cuprinse în pilonul social și de piață al Pachetului Mobilitate 1 este de 18 luni de la intrarea în vigoare. Direcția Generală pentru Mobilitate și Transporturi a lansat, în prezent, o evaluare a impactului celor două măsuri menționate mai sus, în special asupra mediului, pieței interne și siguranței rutiere. În această analiză, va fi luat în considerare și impactul pandemiei COVID-19 asupra sectorului”, se arată în răspunsul Direcției.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Împreună mergem mai departe!

Vom ajunge la destinație, oricât de grele ar fi drumurile. F-MAX, un camion competitiv pentru stabilitatea afacerii tale!

Ford Trucks
Sharing the load



Ford
TRUCKS
Sharing the load

CEFIN TRUCKS

Unic importator
şi distribuitor
www.ford-trucks.ro

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

Viitorul sună... incert

În perioada cea mai grea, reprezentanții FORT estimează că sectorul de transporturi din România a funcționat la o capacitate de 20% și multe firme, inclusiv mari, s-au aflat în situația de a nu mai avea comenzi. Cei care au continuat să lucreze au avut de înfruntat și problema timpilor mari de așteptare între curse. Lipsa mărfurilor, în toată Europa, a obligat transportatorii să aștepte și 2-3 zile, de la finalizarea unei curse și până la preluarea unei noi comenzi. Am discutat despre viitorul sectorului transporturi cu Cătălin Căpraru, vicepreședinte FORT.

ZIUA CARGO: Am depășit perioada cea mai dificilă pentru firmele de transport?

Cătălin Căpraru: Din păcate, lucrurile pot degenera și mai mult. Să luăm ca exemplu segmentul auto – unul dintre cele mai afectate de pandemie. Care va fi evoluția cererii pentru mașini? Câte comenzi lansate înainte de pandemie vor fi anulate? Vor mai apărea comenzi noi? Chiar și în condițiile în care cererea își va reveni, este de așteptat ca prețul final al autovehiculelor să scadă semnificativ.

Astfel, așteptăm o contractare a pieței, cu impact direct asupra numărului comenzilor de transport – mai puține mașini, mai puține piese, impredictibilitate ridicată, în ceea ce privește volumele de transport.

Toată economia se va reașeza, majoritatea industriilor fiind afectată. Iar menținerea obligatorie în casă a făcut lumea să fie mult mai atentă la cheltuieli și va crește grija privind ziua de mâine.

Sunt gata firmele românești de transport să repornească motoarele?

Chiar dacă, în luna mai, fabricile încep să se redeschidă, discutăm de un proces gradual. Astfel, și luna mai va fi afectată de blocaj. Pornirea va fi lentă și, până să atingem volumele necesare pentru o funcționare bună, transportatorii vor fi nevoiți să își asume niște costuri în avans. Apare riscul unui blocaj financiar și firmele românești nu beneficiază de un ajutor din partea statului la fel de consistent ca acelea din țări mai bogate.

Repornirea depinde foarte mult de relația fiecărui transportator cu creditorii și furnizorii. Bineînțeles, clienții și angajații joacă, de asemenea, un rol esențial. Înțeleg angajații problemele prin care trece firma? Pe de altă parte, dacă firma și-a plătit ratele de leasing cu întârziere și a înregistrat restanțe la facturile de carburant, determinând somații și numeroase telefoane... Este greu de crezut că o asemenea firmă va putea rezista, iar furnizorii vor arăta puțină clemență.

În plus, trebuie să avem în vedere că, în ultimii ani, ramura transport a înregistrat o rată a profitului de 3-5%. Astfel, firmele nu au putut acumula suficient pentru a-și permite să stea 2-3 luni oprite.

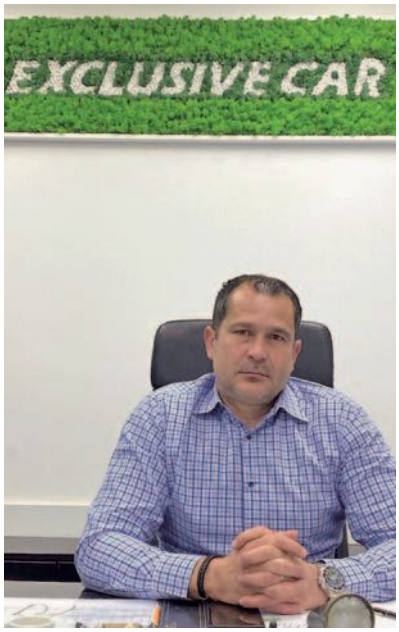
Mulți se chinuie de pe o lună pe alta, nu au ratele la leasing plătite la timp, nici facturile către furnizorii de carburant și nici diurnele către șoferi – pe aceștia nu îi va salva nimeni.

Bineînțeles, o egală importanță au și clienții – dacă relația cu aceștia este una strânsă, este bine. Însă, dacă pentru fiecare factură a fost nevoie de telefoane și somații, este greu de crezut că, acum, facturile vor fi plătite la un termen rezonabil. Peste 50% din piața de transport se găsește în această zonă de risc.

Măsurile luate de stat au fost de ajutor?

Prevederile legate de șomajul tehnic au fost bune. Sunt, deja, firme care ne-au confirmat că statul le-a virat banii... deci lucrurile merg bine, la acest capitol. În schimb, apar probleme la leasing și bănci. Practic, primul pas ar fi obținerea Certificatului pentru Situații de Urgență, iar, apoi, firma ar trebui să se îndrepte către finanțator. Băncile analizează fiecare companie în parte și probabil că rămâne la alegerea băncii care firme vor fi ajutate. Este de așteptat ca aceia care au lucrat corect și au o bună colaborare cu finanțatorii să beneficieze de sprijin, ceilalți... Istoricul fiecărei firme este foarte important.

Avem o problemă legată de obținerea CSU, pentru că prevederile legislative fac referire doar la luna martie. Nu înțelegem cum a fost gândită redactarea acestui ordin, în condițiile în care starea de urgență a ținut



două luni, iar luna de referință ar trebui să fie aprilie. Așa cum arată lucrurile acum, firmele afectate în luna aprilie nu pot aplica pentru CSU.

Cum va arăta ieșirea din blocaj?

Greoaie și cu pași mărunți, începând cu lunile iunie și, chiar, iulie și în directă legătură cu relansarea activității economice. Toate țările și, în special, cele bogate vorbesc de sume importante, alocate pentru reactivarea economiei. Întrebarea este unde vor veni aceste sume și care vor fi țintele? Aparent, în România principalii beneficiari par să fie marii angajatori. Ar trebui ca guvernanții să aibă în vedere ponderea mare în economie a firmelor de transport, chiar dacă marea majoritate este constituită din firme mici. Toți contribuim, iar transportul înseamnă un important exportator de servicii, pentru România.

Cum ar putea fi ajutați mai bine transportatorii?

Cu un preț mult mai bun la motorină și o recuperare de acciză destul

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

de consistentă. O scutire de TVA la transporturi sau, măcar, o diminuare a acesteia la 9%, sau chiar 5%, ar ajuta mult. Totodată, se vorbește despre amânarea plății rovignetei până la finalul anului și a taxelor de pod, pentru transportatori.

Cel mai important lucru pentru a salva transportul românesc ar fi reducerea contribuțiilor legate de angajați.

Astfel, ne-am putea alinia la salariile practicate de firmele din vest și nu am mai pierde forța de muncă.

Transportul românesc nu face detașare și era firesc să utilizeze diurnele, însă consider că, acum, suntem într-o situație de lipsă acută de forță de muncă și ar trebui să oprim această hemoragie. Dacă am gândi altfel impozitarea și am încuraja salarii destul de mari... Exemplul oferit de domeniul construcțiilor este grăitor. Nu am mai auzit de firme în construcții care să aibă probleme cu muncitorii.

Investițiile statului în infrastructură ar putea, de asemenea, să reprezinte o gură de oxigen, în condițiile în care acestea ar genera o nevoie mare de transport și inclusiv firmele de internațional s-ar putea reorienta.

Am putea, astfel, să ne dezvoltăm, fără a mai fi atât de dependenți de UE. Din păcate, în ultimii 30 de ani, nu au mai existat investiții majore, în România.

Cred că este un prilej și pentru a cerne mediul de afaceri românesc. Nu poți funcționa la nesfârșit plătind cu mari întârzieri furnizorii și angajații...

Dacă mergi doar în pierdere și nu îți poți acoperi costurile, se pune întrebarea – de ce mai ții afacerea? Inclusiv controalele autorităților ar putea să urmeze această direcție, iar verificările sunt foarte simplu de realizat, în sectorul transporturilor.

Pachetul Mobilitate 1 își continuă parcursul, netulburat de pandemie. Mai sunt speranțe pentru modificarea prevederilor cu impact asupra transportatorilor români?

Am depus mai multe amendamente în Parlamentul European, însă privim cu scepticism șansele de a se mai modifica ceva. În aceste condiții, ar trebui să ne pregătim pentru forma actuală. Este surprinzător faptul că ne găsim în această situație, chiar dacă România are inclusiv poziția de comisar european pe transporturi. Aparent, interesele sunt foarte mari și nu se dorește sprijinirea transportatorilor est-europeni, mai ales în contextul actual, în care piața de transport va scădea.

Un efect al apariției Pachetului Mobilitate 1 va fi și faptul că firmelor din țările occidentale le va fi mult mai ușor să angajeze șoferi din est. Firmele est-europene nu vor mai avea de muncă în aceeași măsură, iar întoarcerea acasă a camionului și șoferilor la 4 sau 8 săptămâni ne scoate complet din piață.

Unui șofer român angajat la o firmă germană, de exemplu, i se va oferi cazare/mutație de flotant și nu va trebui să se întoarcă acasă la 4 săptămâni. Obligația de a reveni în țară la o lună îi va determina pe mulți șoferi să plece de la firmele românești.

Posibilitatea de a deschide un punct de lucru într-o țară occidentală depinde de activitatea fiecărei firme în parte, însă este de așteptat să antreneze costuri suplimentare de funcționare mai mari cu 10-20%. Sigur, o asemenea abordare ar aduce și unele avantaje – faptul că nu mai trebuie să vii cu camionul în România, nici măcar o dată pe an, reducerea controalelor din partea autorităților occidentale (esticii sunt o țintă preferată), ai șansa obținerii unor tarife mai bune... Pentru o firmă bine organizată și cu clienți stabili, aceasta ar putea fi cea mai bună soluție. Totuși, pentru majoritatea firmelor de transport din România (în general, mici, fără o organizare foarte bună și fără stabilitate în zona clienților), provocările administrative și logistice pentru o asemenea schimbare se vor dovedi, probabil, prea mari. Prima problemă va fi reprezentată de cunoașterea bună a limbii, pentru că, altfel, nu vei ști nici măcar ce documente semnezi.

Trebuie să avem în vedere că totul se va schimba.

Intrăm într-o nouă etapă, cu mai puține firme. Însă, la ora actuală, transportatorii români așteaptă în continuare o minune – blocarea PM1.

Va conta foarte mult modul în care fiecare firmă pregătește aceste schimbări și, din păcate, am fost induși în eroare de autorități, care, de-a lungul ultimilor ani, au lăsat impresia că lucrurile se vor rezolva și ne putem baza pe implicarea lor.

Cum a funcționat, în această perioadă, dialogul între transportatori?

Sunt multe persoane care instigă, însă sunt și mulți care ajută. De exemplu, în ceea ce privește o eventuală unire a tuturor patronatelor, cred că nicăieri în lumea civilizată nu există o singură entitate care să reprezinte o breaslă. Este foarte bine să fie mai multe patronate, iar acest lucru asigură un mai bun dialog. Conducerea FORT s-a reunit, în fiecare săptămână, de 2-3 ori, cu ajutorul tehnologiei, pentru a discuta problemele la zi. Parte din acest întâlniri a fost deschisă către toți membrii, pentru a prelua puncte de vedere. Am lucrat constructiv și cu cărțile pe față, bazându-ne pe cifre și informații certe. Avem un portofoliu mare de transportatori, atât de marfă, cât și de persoane, și am putut prelua problemele reale cu care se confruntă piața. Bineînțeles, avem discuții constructive și cu celelalte patronate, dar nu întotdeauna mergem pe o direcție comună.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

SCANIA PUNE SIGURANȚA PE PRIMUL LOC

Ca urmare a recomandărilor făcute la nivel mondial pentru împiedicarea răspândirii virusului SARS-CoV-2 în comunitățile din întreaga lume și pentru a-și ajuta clienții să lucreze în siguranță, Scania pune acum la dispoziție, gratuit, Kitul de Supererou. Fiecare șofer și client le va primi atunci când vizitează un punct de lucru Scania din România sau Bulgaria.

Gelul dezinfectant de mâini, măștile de protecție și mănușile sunt însoțite de un ghid de utilizare care oferă toate indicațiile necesare. Cum se aplică corect masca de protecție? Cum se scot mănușile în siguranță? Cum se igienizează optim mâinile și suprafețele de lucru? Iată câteva informații care îi vor ajuta pe clienții Scania să le folosească corespunzător, minimizând astfel pericolul la care sunt expuși în această perioadă.

Datorită lor, lumea continuă să meargă înainte. Scania este alături de ei toți și le urează Drum bun!

Noi, Familia Scania, credem că având grijă unul de celălalt ne va ajuta să ieșim din această situație mai buni și mai puternici.

SCANIA

Bode pledează pentru măsuri urgente de sprijin, din partea UE

Ministrul român al Transporturilor, Lucian Bode, a solicitat, la a doua videoconferință informală cu omologii săi din Uniunea Europeană, pe tema implicațiilor noului coronavirus (SARS CoV-2) asupra domeniului transporturilor, fonduri suplimentare pentru acest sector, altele decât cele aferente politicii de coeziune.

La videoconferința informală au participat și miniștrii din Elveția, Norvegia, Liechtenstein și Islanda (membrii AELS) cu responsabilități în domeniul transporturilor, precum și comisarul pentru Transporturi, Adina Vălean.

Au fost evaluate măsurile luate, până în prezent, pentru a combate efectele negative ale pandemiei COVID-19 pentru sectorul transporturilor. Pe baza noilor provocări apărute, în urma analizei, s-au propus măsuri suplimentare, atât de necesare la nivel UE/AELS, pentru reducerea impactului negativ al crizei asupra sectorului transport. De asemenea, miniștrii Transporturilor au discutat despre modul de coordonare a relaxării măsurilor existente, în acest moment, în cadrul strategiei de ieșire din această situație. Dezbaterea s-a desfășurat în contextul în care Comisia Europeană va prezenta, în perioada imediat următoare, liniile directoare privind reluarea activității.

Culoarele verzi, măsură „crucială”

Ministrul Lucian Bode a supus atenției colegilor săi din UE și problema transportului rutier internațional de persoane, crearea unor coridoare de tranzit pentru Austria și Ungaria, dar și asigurarea unor măsuri unitare de siguranță și securitate. „În primul rând, țin să mulțumesc statelor membre care au înțeles și au aplicat recomandările privind implementarea culoarelor verzi pentru transportul de marfă la nivel european, agreate în cadrul ultimei întâlniri. Consider că această măsură a fost crucială pentru economia Europei și pentru asigurarea circuitelor de aprovizionare cu mărfuri esențiale. Apreciem măsurile luate, până acum, la nivelul UE, dar consider că trebuie susținut, în continuare, sectorul de transport și prin finanțarea din fonduri suplimentare, altele decât cele aferente politicii de coeziune. E nevoie de soluții legislative, la nivel european, adaptate la noile realități socio-economice, generate de această pandemie, pentru diminuarea substanțială a sarcinilor administrative și financiare ale întreprinderilor din domeniul transporturilor”, a spus Lucian Bode.

Transporturile de marfă, rol decisiv în menținerea pieței interne

În ultimele două luni, sectorul european al transporturilor și-a confirmat rolul decisiv în păstrarea pieței interne, asigurându-se că toate mărfurile, inclusiv livrările medicale esențiale, continuă să circule către cetățenii europeni, în timpul pandemiei COVID-19. Având în vedere importanța unui sector european de transport care să funcționeze bine, „trebuie conștientizate consecințele economice ale crizei asupra acestui sector și continuate măsurile de gestionare a provocărilor viitoare într-un mod coordonat, în timp util și bine organizat”, a insistat ministrul român al Transporturilor.

Prima videoconferință informală la nivel înalt a miniștrilor transporturilor din Uniunea Europeană a avut loc în 18 martie, dar, ulterior, președinția croată a decis să organizeze o a doua reuniune online, pentru a discuta punerea în aplicare a noilor măsuri COVID-19 în sectorul transporturilor, necesitatea unor măsuri urgente suplimentare, pentru gestionarea situației actuale și a planurilor și posibilităților de coordonare, în ceea ce privește relaxarea măsurilor după terminarea crizei.

Lucian Bode, ministrul Transporturilor:

„Trebuie să acționăm de urgență, într-o manieră coordonată și transparentă, pentru stabilirea unui pachet substanțial de măsuri de sprijin economic și financiar din partea UE, pentru tot ce înseamnă sectorul transporturilor, atât pe termen scurt, pentru diminuarea imediată a impactului negativ al crizei, dar și pe termen mediu.”

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

MARVICON

NATIONAL & INTERNATIONAL TRANSPORT

- CONTAINER TRANSPORT
- TAUTLINER TRANSPORT
- GROUPAGE LCL TRANSPORT
- EUROPEAN LOGISTICS
- WAREHOUSING

With us on the right track

Cu noi pe drumul cel bun

www.marvicon.ro

1 IANUARIE-30 APRILIE 2020

25.539 de copii conforme, eliberate de ARR

Mai puține copii conforme eliberate, un număr similar de firme, demersuri pentru un sistem informatizat de licențiere, sume suplimentare pentru restituirea accizelor și derogări pentru anumite categorii de mărfuri periculoase – reprezintă doar o parte dintre efectele în transporturi ale crizei din sănătate și dintre măsurile prin care Autoritatea Rutieră Română încearcă să răspundă, potrivit directorului general ARR, Mihai Alecu.

ZIUA CARGO: Ce a însemnat perioada de urgență în activitatea ARR? Cum ați protejat angajații?

Mihai Alecu: Perioada de urgență a însemnat o experiență fără precedent pentru instituția noastră, care ne-a determinat să găsim cele mai potrivite soluții, atât pentru a asigura desfășurarea activității în condiții de securitate a muncii pentru angajați, cât și pentru continuitatea activității din sectorul transporturilor rutiere.

În ceea ce privește angajații ARR, s-au asigurat materialele necesare pentru igiena personală și de protecție (distribuirea de soluții biocide pentru igienizare, geluri dezinfectante, măști de protecție, mănuși chirurgicale).

De asemenea, la nivelul autorității, a fost aprobat și pus în aplicare Planul de asigurare a continuității activității instituției, pentru implementarea măsurilor prevăzute de ordonanțele militare.

Care au fost punctele critice?

Principala provocare a Autorității Rutiere Române, în calitatea sa de instituție publică cu atribuții în licențiere și autorizare a operatorilor de transport, a fost de a identifica soluții și măsuri adecvate situației de urgență, pentru a asigura, cu promptitudine și operativitate, continuitatea activităților din transportul rutier. În acest sens, agențiile teritoriale își continuă activitatea, evitând contactul cu clienții, solicitările și documentele fiind primite și transmise prin intermediul serviciilor poștale.

O altă provocare a instituției noastre o reprezintă realizarea unui sistem informatizat securizat, care să faciliteze încărcarea online a documentelor scanate necesare autorizării și licențierii.

Prin sistemul informatizat de depunere online a documentelor, operatorii de transport vor avea posibilitatea de a alege autorizația, licența sau copia conformă solicitată, urmând a avea acces la lista documentelor necesare obținerii acestora. Sistemul informatizat va genera, automat, un număr de înregistrare a cererii și va comunica cu sistemul de autorizare/licențiere offline (pentru documentele depuse la agențiile ARR în format de hârtie).

În acest moment, sistemul informatizat de depunere online a documentelor se află în stadiul de testare internă, urmând a fi pus la dispoziția operatorilor de transport, în cel mai scurt timp.

De asemenea, pentru a trece de perioada care se va întinde și după încetarea stării de urgență, deoarece unitățile medicale vor fi luate cu asalt de persoanele cu probleme medicale de natură neinfecțioasă, Ministrul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, la propunerea ARR a semnat, în baza prerogativelor oferite de lege, 3 acorduri multilaterale în domeniul transporturilor de mărfuri periculoase (M324, M325 și M326). Prin aceste acorduri, se acordă derogări de la prevederile ADR pentru conducătorii auto ADR, consilierii de siguranță, vehiculele cisternă și buteliile destinate anumitor gaze, ale căror certificate/inspecții/agreări care expiră în această perioadă. În acest sens, pe siteurile ARR și CEE-ONU, sunt disponibile informațiile necesare (*www.arr.ro* și *www.unece.org*).

La solicitarea ARR, bugetul alocat anului 2020 pentru restituirea de accize către operatorii de transport a fost suplimentat cu 10 milioane de lei.

Ministerul Finanțelor Publice urmează să repartizeze această sumă plafonului alocat trimestrului II/2020. Prin această măsură, Autoritatea Rutieră Română a venit în sprijinul operatorilor de transport, prin crearea cadrului legislativ de a soluționa toate dosarele de restituire depuse în sistemul informatic, prin emiterea deciziilor pentru aprobarea sumelor solicitate de către operatorii de transport.

Care au fost zonele din care ați primit, în principal, solicitări?

În această perioadă, instituția noastră a înregistrat, în principal, solicitări în ceea ce privește licențierea operatorilor de transport și a vehiculelor, cât și pentru eliberarea cardurilor de tahograf.

Cum se va face trecerea la activitatea normală?

O dată cu finalizarea stării de urgență, se va trece, gradual, la relaxarea măsurilor actuale de protecție și distanțare socială, precum și la reluarea activităților întrerupte în contextul prevenirii răspândirii virusului.

Ce aveți în vedere în privința examinărilor?

Vom relua activitatea de examinare după expirarea stării de urgență, în funcție de măsurile dispuse privind prevenirea răspândirii COVID-19, precum și de instrucțiunile autorităților de sănătate publică.

Cum veți derula programul cu publicul? Cum se va derula activitatea de licențiere în transporturi?

Așa cum am precizat, unul dintre principalele proiecte aflate în implementare, la nivelul ARR, este depu-

nerea online a documentelor privind licențierea și autorizarea operatorilor de transport.

Această măsură contribuie la simplificarea procedurilor administrative, la reducerea birocrației pentru operatorii de transport, la micșorarea termenului legal de eliberare a licențelor, autorizațiilor și copiilor conforme, precum și la diminuarea costurilor prin reducerea deplasărilor pentru depunerea documentelor și, implicit, reducerea activităților de relații cu publicul.

Ați constatat o diminuare a numărului de copii conforme, în această perioadă? Cu cât?

În perioada 1 ianuarie-30 aprilie 2020 s-au eliberat 25.539 de copii conforme ale licențelor comunitare, față de 32.133, în aceeași perioadă a anului 2019, înregistrându-se o scădere de aproximativ 20%, în condițiile în care s-au aplicat prevederile art. 12(1) din Ordonanța militară 3 din 24 martie 2020, privind măsuri de prevenire a răspândirii COVID-19, și anume: „Documentele care expiră pe perioada stării de urgență, eliberate de autoritățile publice, pot fi preschimbate într-

Mihai Alecu

un termen de 90 de zile de la data încetării stării de urgență”.

Dar în ceea ce privește licențele (numărul firmelor)?

În primele patru luni ale acestui an, nu s-a înregistrat o scădere semnificativă privind eliberarea licențelor comunitare, față de aceeași perioadă a anului 2019, iar, în ceea ce privește numărul cazurilor de predare ale licențelor de transport (închiderea firmelor), am consemnat o scădere, în raport cu perioada corespondentă a anului 2019. La sfârșitul lunii aprilie a acestui an, numărul de licențe valabile pentru transport de marfă era de 34.344, față de 34.419, în urmă cu un an, în timp ce numărul copiilor conforme se ridica la 153.386, față de 159.926, la 30 aprilie 2019. Trebuie să subliniez, însă, că efectele crizei în transporturi abia de acum încolo încep să se reflecte în aceste cifre.

Va mulțumim!

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

Control în stare de urgență

ISCTR reprezintă una dintre instituțiile statului aflate în linia întâi, alături de cărăuși. Este motivul pentru care am încercat să aflăm ce a însemnat perioada de urgență la nivelul acestei instituții, vitale pentru sectorul de transport. Interlocutor ne-a fost Inspectorul de Stat Șef Nistor Duval.

ZIUA CARGO: Ce a însemnat perioada de urgență în activitatea ISCTR? Au existat mai multe controale în trafic? Ați urmărit cu precădere activitatea în vămi?

Nistor Duval: Având în vedere instituirea stării de urgență pe teritoriul României, evoluția situației epidemiologice internaționale determinate de răspândirea infecției cu coronavirus, adoptarea anumitor derogări în domeniul transporturilor rutiere, precum și faptul că, în general, controalele efectuate de inspectorii din cadrul ISCTR necesită verificări amănunțite, am luat măsuri pentru limitarea interacțiunii inspectorilor cu reprezentanții operatorilor economici și personalul din domeniul transporturilor rutiere.

În urma acestor măsuri, precum și a scăderii numărului de autovehicule comerciale care circulă pe drumurile publice, numărul controalelor efectuate a scăzut, față de o perioadă obișnuită.

Echipajele ISCTR au fost prezente, în mod permanent, în toate punctele de trecere a frontierei de stat, aflate în capetele culoarelor de tranzit, punând la dispoziția Poliției de Frontieră colantul special și formularul de tranzit pentru coridoarele aprobate, ocazie cu care au fost monitorizați și timpii de trecere a frontierei.

Care au fost cele mai mari provocări?

În condiții normale, în limita resurselor, ISCTR depune eforturi pentru efectuarea unui număr mare de controale pentru creșterea siguranței rutiere, asigurarea unui climat de concurență normal, îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din domeniul transporturilor rutiere și protejarea infrastructurii.

Nistor Duval, Inspector de Stat Șef, alături de o parte din echipa ISCTR, în timpul fluidizării traficului și informării șoferilor de TIR, în vămile române.

În această perioadă, însă, principala provocare a ISCTR a vizat dispunerea măsurilor necesare pentru asigurarea echipamentelor și materialelor pentru protejarea angajaților în lupta împotriva COVID-19. În paralel, am adoptat un mod de lucru pentru respectarea obligațiilor și recomandărilor emise de autorități în perioada de urgență și am îndrumat personalul din domeniul transporturilor rutiere cu informații utile și de actualitate.

Cum au fost protejați, în mod concret, lucrătorii ISCTR?

Încă de la începutul apariției primelor cazuri de îmbolnăvire cu COVID-19 în România, conducerea ISCTR a demarat procedura de achiziție a substanțelor și materialelor necesare asigurării protecției angajaților.

Au fost luate măsuri de decalare a programului de lucru, de implementare a soluțiilor de muncă de la domiciliu (cu mențiunea că acest lucru a fost posibil în puține cazuri), astfel încât să se evite aglomerările în mijloacele de transport în comun și în sediile în care personalul își desfășoară activitatea.

De asemenea, au fost dispuse măsuri în vederea adoptării unui mod de lucru pentru respectarea obligațiilor și recomandărilor emise de autorități pentru prevenirea răspândirii COVID-19.

Cum ați susținut sectorul român al transporturilor?

Am avut o comunicare activă și transparentă cu operatorii din piață,

În prezent, instituția are pe stoc suficiente materiale de protecție și substanțe dezinfectante biocide, pentru desfășurarea activității în bune condiții.

Autospecialele de control au fost dotate cu dispozitive POS.

cu privire la măsurile întreprinse de către autorități, în vederea atenuării impactului acestei crize asupra transportatorilor. Am informat companiile de transport asupra timpilor de așteptare din punctele de trecere a frontierei, în așa fel încât să aleagă culoarul de tranzit care să le asigure cea mai bună mobilitate. De asemenea, au fost comunicate informații privind derogările adoptate asupra timpilor de conducere și odihnă, precum și alte excepții ale reglementărilor din domeniul transporturilor rutiere, adoptate în această perioadă.

Care au fost principalele abateri pe care le-ați identificat în timpul controalelor?

Au fost aplicate sancțiuni pentru nerespectarea prevederilor legale în vigoare, dar nu putem evidenția un domeniu, așa cum am procedat până la apariția infecției cu noul coronavirus.

Precizăm faptul că, în anul 2019, principalele sancțiuni au fost aplicate pentru nerespectarea regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și pentru utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, domeniu în care au fost adoptate derogări în această perioadă.

Au respectat cărăușii străini coridoarele de transport impuse?

În urma verificărilor efectuate, au fost aplicate sancțiuni pentru nerespectarea culoarelor de tranzit de către conducătorii auto străini.

Totodată, trebuie menționat faptul că, am făcut, personal, demersuri pentru dotarea cu dispozitive POS a autospecialelor de control, ceea ce a determinat o reducere majoră a timpului de imobilizare a contravenienților străini, precum și deblocarea activității inspectorilor de trafic, prin încasarea rapidă a PVCC-urilor.

La nivelul ISCTR, se va analiza oportunitatea formulării unor recomandări pentru operatorii de transport persoane și autogări, care să contribuie la limitarea răspândirii acestui virus.

În privința perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto, recomandăm respectarea cu strictețe a limitelor impuse prin derogările emise de statele membre, precum și a celorlalte prevederi ale Regulamentului (CE) 561/2006, pentru care nu au fost aplicate derogări. Chiar dacă s-a efectuat un număr mai mic de verificări în acest domeniu, în cadrul controalelor efectuate în trafic și la sediul întreprinderilor se va verifica dacă aceste reguli au fost respectate, inclusiv pentru perioada stării de urgență.

Aveți în vedere un program de revenire la activitatea normală?

În funcție de obligațiile adoptate prin legislația în domeniu, informările și recomandările emise de autorități, informațiile furnizate de personalul din domeniul transporturilor rutiere și de către inspectorii care efectuează control, precum și de eventualele informații primite de la organismele internaționale sau inspectoratele similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene, se vor dispune măsuri, astfel încât activitatea de control să se desfășoare în condiții cât mai apropiate de cele normale și să se limiteze riscul răspândirii infecției cu coronavirus.

Cum veți relua controalele la sediu?

Controalele la sediul operatorilor economici pentru care instituția noastră deține atribuții de control se vor efectua cu respectarea obligațiilor impuse de autorități. Acolo unde, însă, se va face dovada că există cazuri de îmbolnăviri cu COVID-19 sau pentru alte motive întemeiate, se va analiza posibilitatea amânării controalelor.

Se vor schimba prioritățile la nivel ISCTR, în urma acestei pandemii?

Pentru limitarea răspândirii noului coronavirus, ISCTR va urmări, în mod constant, respectarea măsurilor impuse în domeniul transporturilor rutier, care intră în atribuția instituției noastre. De asemenea, va urmări respectarea tuturor prevederilor legale din domeniul transportului rutier, în vederea asigurării unei concurențe loiale între operatorii de transport.

Există pregătiri, în cadrul ISCTR, în ceea ce privește apariția Pachetului Mobilitate 1?

Adoptăm o atitudine activă, încă din perioada de elaborare a reglementărilor, tocmai pentru eliminarea problemelor care pot apărea în control, iar, în limita resurselor umane existente, formulăm propuneri de modificare sau completare a reglementărilor în vigoare.

ISCTR a transmis către direcția de specialitate din cadrul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor propuneri de modificare și completare a regulamentelor existente în cadrul Pachetului Mobilitate 1. Am avut în vedere îmbunătățirea siguranței rutiere, asigurarea unei concurențe loiale între operatorii de transport, precum și posibilitatea ca aceste prevederi să poată fi verificate de către autoritățile de control. O parte dintre aceste propuneri au fost comunicate, de asemenea, Euro Controle Route (ECR) și Confederației Organizațiilor de Control în Domeniul Transporturilor Rutiere (CORTE), organisme în care ISCTR este membru cu drepturi depline.

După adoptarea Pachetului de Mobilitate 1, instituția noastră va analiza forma finală a regulamentelor și se vor dispune măsuri pentru aplicarea acestora.

Vă mulțumim!

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

LUCIAN BODE:
20 km de autostradă aduc, anual, 40 de milioane de euro la buget

Un tronson de autostradă de 20 de kilometri aduce, anual, aproximativ 40 de milioane de euro bugetului de stat, susține ministrul Transporturilor, Lucian Bode.

De aceea, astfel de investiții vor ajuta la repornirea economiei, după ce criza generată de pandemia COVID-19 se va încheia. Ministrul Transporturilor a asigurat că „o dată ce aloci fonduri suplimentare investițiilor din infrastructură, acestea creează locuri de muncă, generează o dezvoltare pe orizontală, aduc alte sectoare economice importante". „Făceam un calcul zilele trecute: un tronson de 20 de kilometri de autostradă aduce la bugetul de stat aproximativ 40 de milioane de euro, în fiecare an. După ce s-a inaugurat autostrada București-Constanța, în perioada 2008-2012, PIB-ul în valoare nominală al județului Constanța s-a dublat. Sunt calcule statistice publice", a precizat Lucian Bode.

Rectificarea bugetului: 135 mil. lei în plus, la Transporturi

De altfel, la rectificarea bugetară din aprilie (prima din acest an) nu s-a diminuat bugetul Ministerului Transporturilor, așa cum s-a procedat în ultimii ani, ci s-a suplimentat cu 135 de milioane de lei. „Nu s-au tăiat bani de la Ministerul Transporturilor și mă bucur foarte mult pentru acest lucru. Este o rectificare bugetară atipică. (...) Păstrarea bugetului înseamnă că șantierele rămân deschise, că putem recepționa, în acest an, noi tronsoane de autostradă și plăti toate expropierile, cu posibilitatea de a deschide noi șantiere", a spus ministrul Transporturilor.

Din totalul celor 12,2 miliarde de lei alocate ca buget, la începutul acestui an, Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, suma de 6,4 miliarde de lei sunt fonduri europene nerambursabile, cu care vor fi plătite investițiile în șantier. „Noi putem să finanțăm toate obiectivele de infrastructură care sunt în acest moment în lucru și, mai mult, putem să pornim obiective noi. Avem suficienți bani, doar să menținem ritmul acestora și să reușim să recepționăm o parte dintre ele, inclusiv pe calea ferată", a declarat Lucian Bode.

Lotul Biharia-Borș de pe A3 și PTF Borș II vor fi deschise, la vară

Ministrul Transporturilor se declară optimist în privința finalizării, anul acesta, a mai multor porțiuni de autostradă. În primul rând, vor fi gata, în vară, două loturi de pe Autostrada Transilvania (A3), Biharia-Borș și Iernut-Chețan. La capătul dinspre Borș al lotului Biharia-Borș, în lungime de 5,35 km, construit de compania orădeană Trameco, este amenajat, deja, un nou punct de trecere a frontierei: PTF Borș II. „Lotul Biharia-Borș va fi finalizat înainte de termen", a anunțat Lucian Bode. Termenul prevăzut în contract este trimestrul III 2020, însă inaugurarea se va face simultan cu cea a lotului vecin din Ungaria, în iulie.

Un lot de pe Autostrada Transilvania va fi „muzeu"

În schimb, ministrul recunoaște că lotul Iernut-Chețan nu va putea fi pus în circulație dacă nu va fi terminat și cel de la Chețani-Câmpia Turzii, unde lucrările executate de Straco se mișcă extrem de greu.

„La Iernut-Chețani avem un progres fizic de peste 90% și poate fi terminat în luna iunie, sunt 18 km. Dar este foarte important ca, pe tronsonul celălalt, Chețani-Câmpia Turzii, să finalizăm breteaua de descărcare. Altfel, cei 18 kilometri rămân muzeu și nu pot fi descărcați nicăieri. De aceea, suntem mobilizați cu toate loturile, pentru că am văzut situații în anii trecuți, și nu puține: la Holdea sau la Gilău-Nădășelu, cu podul peste Someș, am rămas 1-2 ani cu autostrăzi-muzeu", a declarat Lucian Bode.

Râșnov-Cristian va funcționa, deocamdată, ca șosea de centură

De asemenea, lucrările începute, în luna mai 2019, la capătul lotului Râșnov-Cristian al Autostrăzii Comarnic-Brașov vor putea fi gata în 30 noiembrie, estimează Lucian Bode, după ce a inspectat șantierul: „Avem 6,7 km de autostra-

Lucian Bode, ministrul Transporturilor: „Cuvântul de ordine trebuie să fie disciplină financiară, iar, pentru Guvern, susținerea investițiilor reprezintă cheia revenirii economiei în lupta în etapa post-criză."

dă și 3,7 km de drum de legătură, la patru benzi, care se află într-un progres fizic de peste 50%, cu mobilizare exemplară a antreprenorului. Am văzut acolo peste 200 de muncitori, cu peste 100 de utilaje. Termenul de finalizare este 2021, dar, dacă își menține această mobilizare, poate da acest obiectiv la sfârșitul anului".

Iar până când acest tronson se va lega de viitoarea Autostradă Comarnic-Brașov, cei 10 km, dacă vor fi dați în folosință la toamnă, vor avea rol de variantă ocolitoare a localităților Cristian și Râșnov.

Studii de fezabilitate, fără număr

Cât despre restul Autostrăzii Comarnic-Brașov, CNAIR pregătește revizuirea studiului de fezabilitate (SF, termen de finalizare 2023), cu excepția unui tronson de aproximativ 4,5 km, care va fi re-licitat. În paralel, CNAIR are în curs de pregătire documentația pentru accesarea fondurilor europene (FEDR) pentru întreaga autostradă. Amintim că Guvernul Orban a anulat, în februarie, proiectul fostului Guvern Dăncilă de construire a acestei autostrăzi prin parteneriat public-privat cu o asociere de firme din China și Turcia. Modificarea aliniamentului din actualul SF prevede că Autostrada Comarnic-Brașov va avea și rol de variante de ocolire pentru Comarnic, Sinaia, Bușteni, Azuga și Râșnov. Costul estimat al noului proiect, care va fi împărțit în 5 loturi (de 7, 8, 7, 14 și 15 km) este de 1,2 miliarde de euro, iar termenul de finalizare a lucrării, 2025-2026.

În paralel, CNAIR a semnat, deja, contracte pentru elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice pentru șase drumuri expres: Ploiești-Buzău, Buzău-Focșani, Focșani-Bacău, Bacău-Pașcani, Bacău-Piatra Neamț și Buzău-Brăila. De asemenea, compania are în derulare contracte pentru elaborarea studiilor de fezabilitate și a proiectelor tehnice pentru sectoarele de autostradă Sibiu-Făgăraș și Târgu Mureș-Târgu Neamț. Totodată, au fost scoase la licitație sau se află în curs de semnare a contractelor de SF pentru Autostrada Brașov-Bacău și șapte drumuri expres: Focșani-Brăila, Ovidiu (Constanța)-Tulcea, Brăila-Tulcea (Jijila-Cataloi), Ploiești-Găești, Pașcani-Suceava, Suceava-Siret și Tișița-Albița.

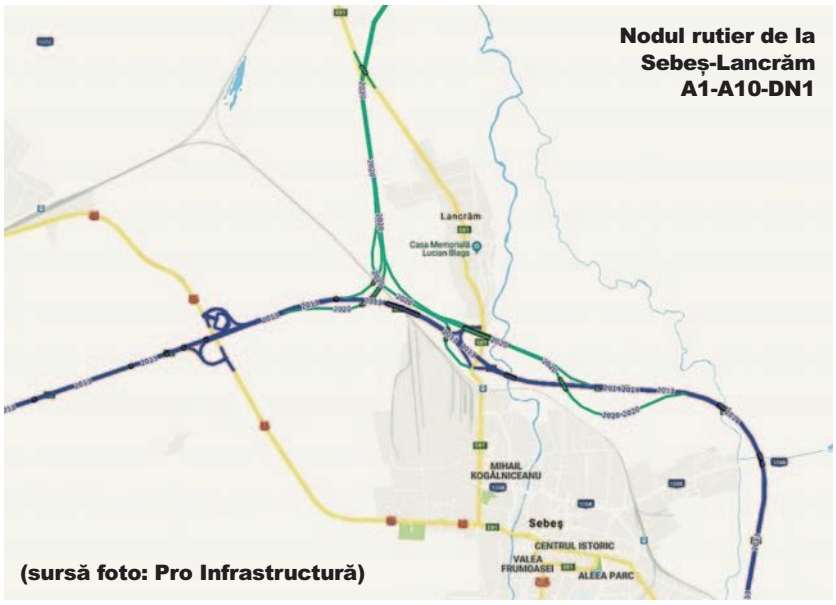
2 loturi din A10 Sebeș-Turda, gata pe 30 noiembrie

Nu în ultimul rând, ministrul este de părere că pot fi terminate și cele două loturi de 40 de kilometri, aflate în execuție, ale Autostrăzii (A10) Sebeș-Turda: „Pe autostrada Sebeș-Turda avem două loturi – aproximativ 40 de kilometri. Pe lotul 1 avem un progres fizic de peste 85%, iar pe lotul 2, undeva la 65-70%. Dacă antreprenorii își mențin ritmul de mobilizare, până la termenul stabilit – și anume 30 noiembrie – ei pot să finalizeze cei 40 de kilometri de autostradă."

Lotul 1 al Autostrăzii Sebeș-Turda, în lungime de 17 km, se întinde de la intrarea pe autostradă de la Sebeș (km 0), până la Pârâul Iovului. Contractul, în valoare de circa 542 milioane de lei, a fost semnat pe 14 noiembrie 2014, iar termenul de finalizare era octombrie 2016, însă lucrările trenează de șase ani. Compania Impresa Pizzarotti a anunțat, înainte de Paști, un nou termen de finalizare a lucrărilor: 30 noiembrie 2020.

Nodul rutier de la Sebeș va uni A10, A1 și DN1

Cea mai dificilă lucrare de pe acest lot este Nodul rutier de la Sebeș, cu multiple rampe și pasaje care vor uni autostrăzile A10, A1 și DN1 în zona Lancrăm. Va fi al doilea nod rutier de acest tip din țară, ca grad de complexitate, cu trei mari pasaje peste actuala autostradă, două pasaje peste calea ferată și unul peste râul Sebeș și DN1/E81, în zona Lancrăm. Primul nod rutier de mare complexitate este în celălalt capăt al A10, din zona Turda, unde lotul 4 s-a racordat la A3 Câmpia Turzii-Gilău și la DN1 din zonă.



Nodul rutier de la Sebeș-Lancrăm A1-A10-DN1

(sursă foto: Pro Infrastructură)

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Pandemie cu plata la descărcare

În vremuri de distanțare socială, BursaTransport a recomandat scăderea termenelor de plată și, chiar, eliminarea lor.

La instalarea stării de urgență, nu puțini expeditori au întârziat plata către transportatori, aspect care a alimentat și mai mult starea de teamă instalată. Acest lucru s-a resimțit inclusiv prin creșterea brutală a numărului de reclamații de neîncasare, la începutul stării de urgență.

„Este o reacție ce poate fi comparată cu golirea rafturilor în magazine, la debutul pandemiei. Practic, multe firme au manifestat grabă în recuperarea datoriilor și orice scadență depășită era reclamată, pentru a fi semnalată pe lista incidentelor de plată. Totuși, a fost vorba de un vârf, în care numărul reclamațiilor s-a dublat, de la o săptămână la alta (a ținut două săptămâni), și apoi s-a estompat, astăzi numărul reclamațiilor scăzând", a explicat Dan Cotenescu, manager BursaTransport – 123Cargo.

Luând în considerare aceste reacții și, totodată, dificultățile create de pandemie, s-a pus inclusiv problema suspendării publicării incidentelor de plată pe perioada stării de urgență, însă...

După o analiză completă, conducerea BursaTransport a decis să meargă în direcția opusă.

Dan Cotenescu, manager BursaTransport – 123Cargo:

„A fost un expeditor care ne-a atras atenția că suspendarea publicării incidentelor de plată condamnă la blocaj sute de firme de transport, pentru că mulți intermediari se vor folosi de portița oferită pentru a întârzia, nejustificat, plata. Publicarea incidentelor de plată creează constrângere la respectarea termenelor de plată.
Încrederea este esențială în piața spot – o marfă publicată trebuie să își găsească un transportator, care, la rândul lui, trebuie să aibă siguranța că va fi plătit după efectuarea serviciului. Deciziile pe care le luăm la BursaTransport nu sunt în căutare de succes comercial, ci din convingere și vin în direcția protejării pieței, păstrând o poziție de neutralitate."

„Transportatorii nu sunt bancă"

O măsură luată, în premieră, de către BursaTransport a fost apelul de a suspenda, temporar, utilizarea creditului furnizor.

„Această scadență, asumată de transportatori și solicitată de clientul de transport sau firma de expediție, în vremuri normale, s-a instituit ca o regulă și «bătaia» este între transportatori – cine rezistă să accepte termene de plată mai îndelungate. Având în vedere lanțurile constituite în servicii (client de transport, expeditori și transportatori), în vreme de criză, utilizarea creditului furnizor poate avea consecințe dramatice. Intrarea în incapacitate de plată a unei verigi din lanț poate pune în pericol un mare număr de firme, iar proprietarul camionului este cel mai vulnerabil, având deasupra toate celelalte firme (va fi afectat indiferent unde apare blocajul) și, totodată, angajează cele mai importante costuri, încă dinainte de efectuarea transporturilor (amortizare/finanțare camion, salariu șofer, carburant etc.). Pentru transportator, încasarea facturii înseamnă refacerea balanței plăți/încasări, în timp ce expeditorii subcontractanți nu plătesc transportatorii decât după ce au încasat banii de la client", a arătat Dan Cotenescu.

Practic, BursaTransport a solicitat ca, pe perioada de criză, expeditorii să reducă cererile de transport doar la cursele ce pot fi plătite imediat, pentru a proteja pe cei care riscă să intre în blocaj, dacă plățile nu mai sunt efectuate.

Iar ecourile au fost bune... din ambele tabere.

„Reacții foarte bune am avut din partea transportatorilor. Actuala situație poate reprezenta o șansă pentru atingerea unei atitudini unitare, în rândul atât de dispersatei piețe a transportatorilor. Cărăușii se pot folosi de această circumstanță pentru a transmite clienților că nu sunt bancă și nu este normal ca pentru serviciul prestat să își încaseze banii peste trei luni", a arătat managerul BursaTransport.

Sondajul realizat în rândul utilizatorilor bursei a confirmat succesul acestei campanii.

Astfel, 95% dintre transportatori au afirmat că este o inițiativă bună, care aduce beneficii și nu mai puțin de 60% au confirmat faptul că au utilizat comenzile cu plata la descărcare.

Interesant este și faptul că nu s-a înregistrat nicio plângere vizavi de o posibilă nerespectare a plății la descărcare.

„BursaTransport a anunțat o penalizare rapidă a celor care promit mincinos plata la descărcare. Reclamația transportatorilor este gratuită și expeditorul are la dispoziție doar o zi pentru rezolvarea situației, înainte ca incidentul să fie publicat", a completat Dan Cotenescu.

În același timp, pentru toate declarațiile de neîncasare cu scadență după intrarea în vigoare a stării de urgență, BursaTransport a dublat timpul pus la dispoziție debitorului pentru a reacționa.

O asemenea campanie nu putea avea succes fără implicarea expeditorilor, invitați, de asemenea, să se ralieze la această inițiativă.

„Sunt postatori de marfă care au dorit să-și asume plata la descărcare,

Campania „Plata la descărcare" – aproape 10% din mărfurile publicate

În primele două săptămâni de la lansarea campaniei, s-au publicat 107.474 de mărfuri, din care 2.536 (2,36%) au fost evidențiate, având mențiunea de plată rapidă. Încă 7.880 (7,33%) aveau mențiunea de plată rapidă, dar nu au beneficiat de evidențiere (fiind de la postatori neincluși în campanie).

iar BursaTransport s-a angajat să scoată în evidență aceste anunțuri. Toate mărfurile cu sintagma «plata la descărcare» sau «plata la primirea documentelor» sunt scoase în evidență gratuit și automat, pe baza aderării postatorului la inițiativă, în mod similar cu anunțurile plătite", a explicat managerul BursaTransport.

Astfel, cei care postează aceste anunțuri au un avantaj important din punct de vedere al vizibilității – sunt plasate înaintea celorlalte și sunt colorate distinct.

Prăbușirea volumului de mărfuri

Evoluția pieței de transport, așa cum este percepută în BursaTransport, a suferit o constricție inegală, pe diferiți indicatori.

Astfel, de la instituirea stării de urgență, a existat o scădere menționabilă (dar nu dramatică) a numărului de companii active pe BursaTransport. La final de ianuarie, erau 14.800 de companii, aproape s-a atins granița de 15.000 în februarie, pentru ca, la instalarea stării de urgență, să se ajungă la aproximativ 14.400.

Rata de rezolvare a incidentelor de plată – ușoară degradare

Până în 15 martie, rata de rezolvare a incidentelor de plată era de 94,4% și a scăzut, după 15 martie, la 92,7%.

Însă cel mai bine sunt ilustrate condițiile de piață în analiza mărfurilor.

„A existat un vârf, imediat după instituirea stării de urgență, iar, apoi, cererile de transport au scăzut dramatic și continuă să fie foarte jos. Abia la finalul lunii aprilie, a apărut o ușoară tendință de revigorare", a explicat Dan Cotenescu.

Practic, numărul de mărfuri publicate a scăzut la aproximativ o treime.

În ceea ce privește camioanele disponibile, acestea sunt într-o ușoară creștere.

Măsuri de ajutor

Constricția pieței este reflectată și în inițiativele burselor de transport la nivel local și european, care au gândit măsuri pentru sprijinirea utilizatorilor.

„Abordarea noastră a mers în direcția diminuării efortului de cash pe care l-ar face o companie care dorește să se înscrie pe BursaTransport, sau dorește reînnoirea accesului. Abonamentele, chiar dacă mai mici decât ale competitorilor, pot reprezenta un efort pe care firmele ar dori să îl achite, în această perioadă. De aceea, am creat fracțiuni de abonament, de trei luni, în loc de un an. Spargerea abonamentului anual în abonamente trimestriale a redus efortul financiar al firmelor, pentru a avea acces la serviciile BursaTransport. Iar această măsură a avut succes, abonamentul de criză fiind îmbrățișat atât de firme mici de transport, care utilizau, până acum, accesul flexibil (plata zi cu zi), cât și de companii care au ajuns la momentul reînnoirii abonamentului. Am avut și surpriza plăcută să vedem companii care întrerupseseră accesul și au decis să îl reactiveze cu noul abonament", a arătat Dan Cotenescu.

„Estimez că această criză va duce la dispariția a 10% dintre jucătorii activi pe piață, sub toate formele lor (expeditori și transportatori). Iar, după ce blocajul va dispărea, va fi o super cerere de transport, ca o inspirație profundă, după ce ți-ai ținut respirația multă vreme. În acest sens, ne punem speranțele în reluarea producției în industria auto." – Dan Cotenescu

Altă măsură pe care BursaTransport a implementat-o a fost aceea de a arăta cine beneficiază de Certificatele pentru Situații de Urgență, emise de Ministerul Economiei.

„Informația este publică și nu este nimic în neregulă să ai un asemenea certificat, însă am considerat că, pentru un posibil contractant, este benefic să știe că un viitor client posedă CSU, fiind, practic, într-o situație de scădere a încasărilor. Informația apare alături de celelalte date legate de companie. Nu interferăm cu activitatea firmelor, ci doar compilăm informații publice", a explicat managerul BursaTransport.

În perioada următoare, după deblocarea economiei, reprezentanții BursaTransport se așteaptă la o creștere puternică a cererii de transport.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Succes în business... cu moralitate

Puține firme de transport au rămas neafectate de blocajul provocat de pandemie. A fost noroc, sau au aplicat o rețetă pe care ceilalți nu au știut-o?

Chiar de la începutul pandemiei, am semnalat încercările unor firme (nu puține) de a se „bucura" de oportunitățile ivite. Nu au lipsit expeditori care oferă tarife la jumătate față de normal și transportatori care au cerut dublu și chiar mai mult. Nu este ceva nou – dorința de a specula momentele oportune a însoțit întotdeauna economia de piață – însă, atenție la limite! Nicio firmă nu ar trebui să riște să fie catalogată drept imorală și axată cu precădere pe „speculă". Nevoia și încrederea merg mână în mână, într-o economie funcțională, iar cei care se bazează exclusiv pe nevoia clienților, fără a lucra la capitolul încredere... Vor ajunge foarte repede pe „lista neagră".

Blocajul provocat de pandemie a fost un bun prilej de speculă și mulți jucători din piață (prea mulți) au privit această abordare ca pe un lucru firesc. Însă, pe termen lung, câștigătorii sunt cei care au rezistat tentației, și-au întărit vechile relații și, chiar, au câștigat noi clienți.

Ilie Ilea, director general Marvicon:

„Întotdeauna am fost îngrijorați de apariția Pachetului Mobilitate 1 și chiar sunt uimit să văd cum s-a luat decizia întoarcerii camioanelor acasă, în condițiile în care se vorbește despre protejarea mediului. La miile de camioane care vor circula, mai mult goale decât pline, acest pachet înseamnă pași înapoi la capitolul ecologie. Am crezut că acesta va fi un motiv suficient de puternic pentru a schimba abordarea... Va trebui să ne adaptăm și vom găsi soluții pentru a aduce camioanele în România. Există și varianta de a deschide o filială în Germania, dar sperăm să reușim să respectăm prevederile PM1 fără a face acest pas."

O perioadă tulbure

După instalarea stării de urgență, a existat un vârf de cerere pentru camioane.

„Au fost două săptămâni în care am căutat cu disperare camioane, pentru a putea să satisfacem toate cererile. Unul dintre motive este legat și de faptul că mulți transportatori nu au mai vrut să meargă în curse și alții s-au confruntat cu refuzul șoferilor de a mai ieși din țară. Interesant este faptul că, în această perioadă, am găsit trei clienți noi. Cu unul dintre ei eram în discuții înainte de pandemie, dar considera că avem prețuri mari, însă acum am început să colaborăm și lucrurile evoluează foarte bine", a arătat Ilie Ilea, director general Marvicon, una dintre puținele firme care au traversat această perioadă fără probleme notabile.

Cererea mare pentru transport, la începutul instalării stării de urgență, urmată de o cădere a volumului de mărfuri, a creat o stare de instabilitate, inclusiv în ceea ce privește politica tarifelor practicate. Marvicon a preferat să păstreze o abordare constantă.

„Prețurile noastre nu sunt mari, dar nici nu acceptăm să le ducem într-o zonă neprofitabilă. Cei care au început să lucreze cu noi, cu tarifele noastre (considerate, în general, mari) continuă colaborarea, pentru că le oferim ceea ce am promis și facem tot posibilul să rezolvăm problemele care pot apărea. Au fost situații în care am trimis camionul gol câteva sute de kilometri, pentru a rezolva o problemă, doar pentru că am promis acest lucru. Un avantaj este și faptul că noi am acceptat destinații mai puțin populare, cum este, de exemplu, Elveția. Bulgaria și Grecia sunt alte destinații pe care mulți transportatori le evită", a precizat Ilie Ilea.

Cum reușești să îți păstrezi principiile atunci când, aparent, întreaga piață o ia razna?

„Au scăzut volumele de transport și, totodată, tarifele. De exemplu, pe relația Olanda-România, sau Belgia-România, am văzut oferte la unele

case de expediție la jumătate din tarifele obișnuite. Nu am acceptat așa ceva, ci am preferat să așteptăm prețuri rezonabile și corecte. Au fost săptămâni în care am adus șapte camioane la Oradea și altele în care am adus trei. Pentru că le-am adus doar atunci când am găsit preț corect. Clienții cu care lucrăm noi nu au făcut nicio modificare la tarife, însă, dintre expeditori, cred că 60-70% au căutat să speculeze momentul, oferind tarife extrem de mici, dar noi nu am acceptat. Bineînțeles, am întâlnit și expeditori corecți", a explicat directorul general Marvicon.

Practic, această perioadă a însemnat o muncă mult mai intensă, pentru departamentul de expediții al companiei, care a căutat și negociat curse la tarife acceptabile.

Transferul șoferilor – principala problemă

Atunci când cursele aeriene s-au oprit și circulația cu autoturismele nu a fost posibilă, a apărut problema schimburilor de șoferi. Astfel, miza curselor România-vest a crescut foarte mult.

„În acel moment, ne-am reorganizat și am început să aducem camioanele – luăm curse către România și punem doi șoferi pe camion, pe destinația către vest, pentru a putea schimba cât mai mulți șoferi. Am vorbit cu șoferii și au înțeles că nu se poate face schimbul decât cu camioanele. Astfel, întârzierile în ceea ce privește schimburile nu au reprezentat o problemă foarte mare, pentru că mulți șoferi au acceptat să renunțe la perioadele de concediu programate, sau să le amâne. La acest moment, am dus șoferi suficienți către vest și toate camioanele circulă", a spus Ilie Ilea.

Chiar dacă au scăzut volumele, flota Marvicon a continuat să opereze, compania preferând să diminueze activitatea cu subcontractorii. În aceste condiții, numărul de kilometri parcurși lunar nu a scăzut foarte mult, însă au crescut mult dislocările.

„Am avut cazuri în care am trimis camioanele să încarce în Austria sau Slovacia, pentru a le putea trimite pe vest. În mod curent, încărcăm din Ungaria (60-70%) și foarte puțin am găsit să încărcăm în România, în această perioadă", a declarat Ilie Ilea.

Nicio cursă refuzată și doar tarife corecte

Unul dintre principiile Marvicon, în această perioadă, a fost să nu refuze nicio cursă.

„Am găsit soluții pentru fiecare solicitare primită. Mai ales în această perioadă, este foarte important să ajuți clientul, când are mai mare nevoie, pentru că, atunci când este liniște și pace, toată lumea vrea să lucreze, însă în situațiile dificile se face diferența", a arătat directorul general Marvicon.

Un alt principiu important a fost acela de a păstra tarifele cât mai constante și, în același timp, de a refuza propunerile exagerate.

„Am avut un client care a scăzut tarifele cu 20% și am decis să nu mai colaborăm. Suntem într-o relație ok, dar le-am spus că nu putem face cursele la tariful respectiv. Niciodată nu am profitat de situațiile conjuncturale și am dezvoltat relații corecte, pentru ambele părți. Avem clienți care, la fiecare majorare semnificativă de costuri (salarii șoferi sau motorină), au acceptat majorări corespunzătoare ale tarifului de transport", a completat Ilie Ilea.

Acest tip de parteneriat este greu de obținut și, în România, pare, mai degrabă, un segment minoritar din piață.

„Au fost peste 100 de firme mari cu care am discutat, în ultimul an de zile, însă am bătut palma cu 5-6 dintre ele", a declarat Ilie Ilea.

Diurnele diminuate pun în pericol repornirea

Păstrarea echilibrului corect între nevoie și încredere nu funcționează doar în cazul clienților, ci și în relația cu furnizorii și, foarte important, cu angajații.

În cazul șoferilor, diurnele sunt un element cheie și, în timp ce multe firme încearcă să forțeze diminuarea

„Atunci când am căutat transportatori să rezolvăm solicitări ale clienților, pe care nu le puteam realiza cu propriile camioane, au fost unii care, pentru o cursă de 1.700 km, Franța-Oradea, ne-au cerut 3.000 de euro. Am spus mulțumim frumos, i-am pus pe lista neagră și am căutat altă rezolvare." – Ilie Ilea.

lor în mod abrupt, sunt altele care le-au lăsat nemodificate.

Este de așteptat ca volumele de mărfuri să crească repede în următoarea perioadă și una dintre întrebările cheie este: cine va avea acces la cei mai buni șoferi?

„Nu am scăzut diurnele și veniturile șoferilor nu s-au diminuat, fiind plătiți la zi, ca și în perioadele normale, chiar dacă au fost situații în care au lucrat mai puțin decât înainte. Trebuie să avem în vedere că nici veniturile firmei nu au scăzut foarte mult – nu au scăzut volumele și nici tarifele nu s-au diminuat. Nu ar fi fost corect să scădem veniturile șoferilor, în condițiile în care firma nu a fost foarte afectată. Sper să nu ajungem în situația în care să fim nevoiți să facem acest lucru și, din ceea ce vedem, vom depăși și luna mai fără probleme, iar din iunie așteptăm ca, încet-încet, lucrurile să își revină la normal", a comentat Ilie Ilea.

Grija pentru sănătatea angajaților reprezintă, de asemenea, un aspect care nu ar trebui neglijat de nicio firmă.

„La birou, s-a lucrat normal. Avem o singură colegă care lucrează de acasă, pentru că este însărcinată și am decis să o protejăm cât mai bine. Verificăm temperatura tuturor în fiecare dimineață – avem două termometre, unul primit de la Primăria Oradea și altul achiziționat de noi. Avem mănuși, măști și dezinfectant pentru toți angajații. Totodată, șoferii primesc, de fiecare dată când ajung la birou, un pachet cu măști, mănuși și dezinfectant. Respectăm măsurile de protecție și nu avem niciun caz de îmbolnăvire", a precizat directorul general Marvicon.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Transportul expres, la ananghie

Criza actuală a blocat aproape complet transportul expres, iar perspectivele privind revenirea sunt, în cel mai bun caz, provocatoare.

O analiză a pieței spot pentru transportul expres prin prisma companiei Kefren Expres arată că primele semne de îngrijorare au apărut încă din 2018.

„Piața a început să scadă din 2018, an în care am înregistrat puțin peste 767.000 de cereri, iar, din luna iunie (când a existat un vârf de 87.000 de cereri), lucrurile merg în scădere", a arătat Zsolt Gogucz, managing director Kefren Expres.

În 2019, luna de vârf a fost în octombrie, cu 83.000 de cereri.

„Nu numai că vârful din 2019 a fost mai mic, dar discutăm și de o decalare, de la iunie, la octombrie. Iar în 2020... Din punct de vedere al cererilor, martie a fost puțin sub februarie, ianuarie fiind cea mai bună lună în acest an. Și asta în condițiile în care ianuarie nu a fost niciodată o lună bună. Aprilie nu atinge nici jumătatea lui martie. Practic, în ianuarie au fost 64.000 de cereri, iar, în aprilie, 21.000 de cereri", a explicat Zsolt Gogucz.

În acest moment, majoritatea cererilor se înregistrează în Germania, iar Kefren Expres a decis oprirea activității, de la finalul lunii martie.

„Este dificil să operezi, astăzi, în condițiile în care transportul internațional încă nu merge și ceea ce mai merge este doar pe teritoriul Germaniei. Dar, și acolo, tarifele sunt foarte afectate – multe mașini și puțină marfă. Și firmele care au continuat să funcționeze au redus mult capacitatea – majoritatea a funcționat între 10% și 30%. Astfel, cele mai multe firme românești au preferat să întrerupă activitatea și să utilizeze ajutorul oferit de stat pe partea de șomaj tehnic", a precizat Zsolt Gogucz.

Presiune maximă, în septembrie

Este de așteptat ca dificultățile cele mai mari să apară în luna septembrie.

„La final de mai, va fi un mare elan, imediat după ridicarea restricțiilor. Cu toții, vor încerca să accelereze activitatea, însă, deja, multe firme sunt destabilizate, din punct de vedere cash-flow, cu sume importante neîncasate de la clienți. Am auzit de firme care aveau scadență de plată în februarie sau martie și au fost anunțate că vor fi plătite abia în septembrie, clienții invocând forța majoră. Nu știu câte firme vor avea posibilitatea să finanțeze aceste întârzieri. În plus, este greu de anticipat ce se întâmplă cu respectivii clienți, în cele cinci luni rămase – au solicitat aceste întârzieri pentru a depăși perioada dificilă, sau au vrut să mai ia o gură de aer, înainte să se înece. În septembrie, vom vedea un val de insolvențe și falimente", a explicat Zsolt Gogucz.

O mare problemă este legată și de tarife, fiind greu de anticipat care va fi evoluția acestora. Se vorbește inclusiv de renegocierea tarifelor în cazul unor tendere finalizate. Motivele invocate sunt legate de potențiala scădere a salariilor (specifică perioadelor de criză), scăderea costurilor legate de chirii, prețuri reduse la carburant...

„În special, flotele aflate în leasing vor fi greu de susținut, în condițiile diminuării tarifelor, mai ales că este de așteptat ca numărul de kilometri parcurși să scadă. Încă din 2014, am sugerat că transportatorii nu ar trebui să aibă mai mult de 50% din flotă în leasing sau credit. Chiar și așa, expunerea este foarte mare", a completat Zsolt Gogucz.

Numărul mare de necunoscute va face ca repornirea să necesite un grad ridicat de flexibilitate, mai ales din partea angajaților. Însă câte firme se pot baza pe loialitatea echipei?

„În 2018, am înțeles că business-ul românesc se confruntă cu o criză de loialitate a forței de muncă. Deja, era foarte greu pentru orice firmă să se mai ridice la nivelul așteptărilor angajaților. Acum, va fi cu atât mai greu, în condițiile în care se vorbește despre diminuări ale salariilor cu 30-40%", a spus Zsolt Gogucz.

Zsolt Gogucz, managing director Kefren Expres:

„La momentul de față, majoritatea suntem resemnați și peste 70% din piață a dispărut. Nu știi de ce să muncești, astăzi, în condițiile în care mâine apare o nouă regulă, care te dă peste cap. Iar România s-a remarcat prin numărul mare al amenzilor acordate.”

Astăzi, majoritatea afacerilor se concentrează pe limitarea pierderilor, iar întârzierile la plată devin un subiect extrem de sensibil.

„Un business corect construit înseamnă reguli, standardizare și menținerea unei anumite ștachete. Aplicând aceste principii, Kefren Expres se află într-o situație foarte bună, în ciuda dificultăților create de pandemie – cu resurse financiare solide, fără credite și cu puțini angajați. Astfel, ne permitem luxul să nu lucrăm cu clienții care nu plătesc la timp. Problema este că 99% din piață acceptă întârzierile, iar acum întârzierile vor crește și mai mult”, a comentat Zsolt Gogucz.

Dar cum ar putea să se ferească o firmă de transport de riscul neîncasării facturilor?

„Dacă ai parteneri care pot să îți dovedească puterea financiară, poți continua, liniștit, să lucrezi pe termenele de plată pe care le-ai avut și în trecut. Însă, dacă ai parteneri care nu sunt stabili financiar, poți alege o opțiune de sconto (este preferabil să pierzi anumite sume, dar să beneficiezi de plata rapidă). Sigur, nu toți clienții au această opțiune”, a sugerat directorul Kefren Expres.

Soft de criză

Smart Assist 360 Software (proiect inițiat de Kefren Expres) a decis ca, în această perioadă, să înceapă comercializarea unei soluții dedicate transportului expres, ce are la bază o parte din softul utilizat de către Kefren Expres.

„Când am început să învăț cum funcționează lucrurile, având în vedere că sunt leneș, m-am gândit că ideal ar fi să lucreze altcineva în locul meu și, eventual, să nu îl plătesc. De aici a plecat ideea de a realiza un soft dedicat transportului expres. Prin rapoartele pe care le generează, KPI-urile oferite, modul de încărcare al mașinilor și generarea tarifelor, softul pe care l-am dezvoltat a impresionat mulți jucători din piață, însă nu l-am comercializat, până acum, pentru că nu am vrut să fac rabat de la reguli. Practic, am dorit să mă asigur că nu vor apărea probleme”, a precizat Zsolt Gogucz.

În plus, criza actuală ar putea fi un moment potrivit pentru soft, în condițiile în care reducerile de costuri devin obligatorii. Mai mult decât atât, în această perioadă, cu toții am fost forțați să lucrăm mult mai mult pe calculator, ceea ce face oamenii mai deschiși la utilizarea de softuri.

În mod normal, sunt două activități principale într-o companie de transport – biroul comercial și cel de coordonare.

„O problemă constantă este că, între comercial și coordonare, se pierd informații. Mai mult decât atât, la firmele de transport expres există și omul de noapte (night shift). Practic, pentru fiecare transport, lucrează trei oameni și apar foarte multe probleme pe fluxul informațional – informații incomplete, interes redus din partea unui om sau a mai multora, telefoane date către management, uneori în timpul nopții... Noi am mers pe ideea de a avea o singură persoană implicată într-o operațiune, pe toată durata acesteia”, a explicat Zsolt Gogucz.

Practic, utilizarea softului creează premisele utilizării unui număr mai mic de angajați, pentru același volum de operațiuni.

„Forța de vânzare a firmei rămâne intactă și task-urile acestor angajați sunt extinse, fără, însă, a le perturba activitatea de bază. Practic, trebuie să preia activitatea de coordonare și night shift, însă softul automatizează aceste activități”, a completat Zsolt Gogucz.

Softul comunică, automat, cu clientul, respectând condițiile prestabilite cu acesta, în momentul introducerii comenzii în sistem.

„Clientul va putea oricând să blocheze aceste mesaje, sau să reconfigureze modul de trimitere a rapoartelor direct pe aplicație, pe care o accesează pe baza unui link, pe care îl primește la lansarea cursei. Acest lucru funcționează, la noi, de ani de zile”, a declarat Zsolt Gogucz.

Clientul va primi toate informațiile necesare: când a ajuns mașina la încărcare, când a fost încărcată, când a plecat, își vede propria comandă în mod detaliat, traseul mașinii, poziție mașină, timp rămas până la livrare conform comenzii, timp real până la destinație, posibile întârzieri, întârzieri și momentul întârzierii.

Pentru dispecer, softul se configurează separat și pot fi generate alerte, la diferite intervale de timp, pentru a urmări evoluția transportului. În mod automat, sunt generate alerte pentru posibile întârzieri. Persoana alertată trebuie să interacționeze cu sistemul și astfel respectiva problemă poate fi verificată și de către management.

„Utilizarea softului asigură o eficiență operațională crescută și, astfel, o profitabilitate mai bună. Se creează inclusiv premisele pentru comasarea departamentul de coordonare transport cu cel comercial. Cu un astfel de soft, dispecerul ar putea să lucreze cap-coadă joburile, fără a fi nevoie de un coordonator”, a spus Zsolt Gogucz.

O noutate față de alte soluții existente pe piață este faptul că sistemul dezvoltat de Smart Assist 360 Software este compatibil cu aproape toți providerii de soluții GSP (integrând pe toți, simultan, în aceeași aplicație) și, de asemenea, cu telefoane smart.

Softul în versiune beta va fi disponibil din luna iunie, noi module urmând să fie lansate, în viitorul apropiat.

„Nu putem lupta cu multinaționalele, pentru a le convinge că au nevoie de standarde, în condițiile în care acestea ne spun că au nevoie de preț. Va trebui să lucrăm în interiorul breslei, pentru a face transportatorii să înțeleagă că regulile și standardele asigură predictibilitatea necesară unui business pe termen lung.” – Zsolt Gogucz

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

IANIS CARGO SPARGE TIPARELE

Uneori... criza înseamnă să crești

În cazul companiei ploieștene de transport expres Ianis Cargo, fiecare detaliu contează. Am simțit acest lucru imediat ce i-am călcat pragul, în luna februarie a acestui an. Culorile calde, folosite cu grijă, creionau o atmosferă atent studiată. Iar prima impresie a fost confirmată, ulterior.

Afirmam, într-un articol publicat recent pe site-ul ZIUA CARGO, că furnizorul de transport expres din Ploiești a reușit să se adapteze, în plină situație de urgență, prin flexibilitate și, mai presus de tot, prin loialitate!

Promiteam, atunci, că, despre mecanismele care au generat creștere în timpul crizei COVID-19 și despre ce înseamnă a fi loial, în tot acest tumult, vom oferi mai multe amănunte, în numărul din mai al revistei.

Omul sfințește locul

Niciunul dintre noi nu are nici cea mai mică îndoială în privința acestui proverb. În transporturi, el poate lua diferite forme, fiind direct legat de drumul pe care îl alege fiecare companie în parte. Ianis Cargo a ales să investească semnificativ în zona IT și... cumva, managementul companiei, care beneficiază, astăzi, de instrumente de control riguros construite, a putut aborda, într-un mod pozitiv, noua conjunctură economică, nicidecum favorabilă. A contat, fără îndoială, apetitul pentru inovație al unui colectiv tânăr (pentru care adaptarea nu reprezintă decât o nouă provocare) și, bineînțeles, faptul că, în chiar momentul declanșării crizei, compania testa zone noi. Tocmai aceste domenii au constituit, într-un context interesant, mai mult decât un colac de salvare.

La 7 ani... exact înainte de începutul crizei

Ianis Cargo are 7 ani, la fel ca fiul cel mare al lui Mădălin Stănilă, director executiv și proprietar al companiei, căruia, de altfel, compania i-a împrumutat și numele. Și, dacă, în 2013, opera un parc de 3 vehicule, acum, flota coordonată (proprie sau pe bază de contract de exclusivitate) se ridică la peste 150 de vehicule de transport marfă.

În 2019, compania a consemnat o cifră de afaceri de 3,1 milioane de euro, la care s-au adăugat veniturile, în valoare de aproximativ 2 milioane de euro, înregistrate de filiala din Bulgaria, care funcționează în regim de casă de expediție.

Industria auto, un client principal pentru furnizorii de transport expres, dădea, deja, de ceva vreme, semne de încetinire, iar competiția, din ce în ce mai intensă, generase o presiune puternică pe tarife, la finalul anului trecut. (De fapt, ultimii ani au urmat această direcție, în care tariful dictează.)

A fost unul dintre motivele pentru care diversificarea zonelor din care provin clienții apărea, deja, ca o măsură care se impunea. Iar comerțul online, aflat în plină dezvoltare, reprezenta o soluție evidentă. „Spre deosebire de zona automotive, pentru comerțul online se merge, în general, pe tarife prestabilite, calculate în mod corect, astfel încât să îți poți acoperi costurile”, ne-a explicat Mădălin Stănilă. Aproximativ 20% din activitatea Ianis Cargo viza, în luna februarie, acest segment, iar cererile erau în creștere.

Mădălin Stănilă: „Sectorul de comerț online ne-a oferit stabilitate, în condițiile în care traficul între depozite s-a dezvoltat mult, la nivel european.”

Acesta este contextul în care pandemia COVID-19 a aflat, în a doua parte a lunii martie, compania Ianis Cargo. Iar instinctul de supraviețuire, pe care echipa îl antrenase în cu totul alte coordonate, a ieșit la suprafață.

Zarurile fuseseră, deja, aruncate

„O dată cu oprirea motoarelor industriei auto, toți furnizorii de rang secund și terț au fost nevoiți să urmeze același trend. Cererile clienților s-au prăbușit. Am fost nevoiți să ne adaptăm și să ne îndreptăm, rapid, către alte zone, precum transportul pentru industria online sau transportul materialelor PPE”, declară directorul executiv Ianis Cargo. Compania a accentuat strategia bazată pe deschiderea spre un spectru mai larg al industriilor active, cu precădere spre industria online, farmaceutică și cea a bunurilor de larg consum.

„Suntem conștienți de faptul că lanțul logistic este de maximă impor-

tanță, mai ales în această conjunctură inedită. Este motivul pentru care Ianis Cargo propune o serie de măsuri și soluții, pentru o bună desfășurare a transporturilor."

Primul lucru asupra căruia s-a oprit Mădălin Stănilă constă în protecția angajaților. De menționat că decizia, în acest sens, a fost luată încă dinainte de declararea stării de urgență.

Loial față de colegul tău

Pentru că a scos în evidență importanța loialității, mai ales în momente dificile, l-am întrebat pe directorul executiv Ianis Cargo ce înseamnă pentru el. Mi-a răspuns că loialitatea trebuie să iasă în evidență, în primul rând, din atitudinea față de angajat. Iar siguranța colegului tău, aflat în mașină sau la birou, devine esențială. „Am făcut dezinfecție la birou, am încercat limitarea interacțiunilor, am instituit munca de acasă, acolo unde a fost posibil, și am oferit echipamente de protecție."

Și flota a urmat un proces extrem de strict.

„Echipa noastră de specialiști, după o amănunțită studiere a legislației impuse de starea de urgență, a întreprins mai multe măsuri, dintre care pot enumera: dezinfectarea sistematică a întregii flote de care dispunem, controlul periodic al șoferilor atât la plecare în cursă, cât și la sosire, monitorizarea mărfurilor cu de-amănuntul, mai ales în cazul produselor perisabile, dovada de livrare către client, în timp real, în format electronic", a afirmat, la rândul său, Dragoș Grecu, manager operațional Ianis Cargo.

Trebuie precizat că aceste măsuri s-au așezat pe un cadru care funcționa în direcția asigurării unei securități crescute; încă dinainte de momentul COVID-19, mașinile intrau în service de fiecare dată când șoferii se întorceau acasă (la 30 sau 60 de zile). Tot în același spirit, conducătorii auto pot modifica, în aplicația care gestionează flota, perioada alocată pauzei, dacă acest lucru este necesar. Sunt elemente care confirmă loialitatea companiei față de echipa pe care se bazează. La rândul lor, angajații au ales să fie loiali. Potrivit informațiilor furnizate de managerul operațional, niciun șofer nu a mai părăsit firma, în ultimul an.

Loial față de client

Putem vorbi, în același timp, despre loialitate față de client. Partenerul tău trebuie să știe că se poate baza pe serviciile pe care le oferi, pe faptul că știi ceea ce spui, chiar și atunci când denunți termene de livrare greșit

Mădălin Stănilă

construite. „Nu vom putea accepta niciodată, de exemplu, livrări România-Portugalia în 48 de ore, într-un tarif care nu poate susține decât varianta de cursă cu un singur șofer. Ar însemna, pe de o parte, să punem șoferul în pericol, iar, pe de alta, să depășim, foarte probabil, termenul de livrare asumat. Din păcate, mulți dispeceri (unii cu puțină experiență), dar și transportatori, se complac în astfel de situații. Furnizorul de transport transmite oferta dorită, chiar dacă știe că nu o va respecta în totalitate, iar dispecerul știe că o să dea vina pe cărăuș și va fi acoperit. Există soluții reale pentru astfel de cereri, care presupun utilizarea mai multor vehicule și transbordarea mărfii în huburi de tranzit, sau avionul, dar costurile sunt altele și trebuie să fie asumate de ambele părți", a subliniat directorul executiv Ianis Cargo.

Până la urmă, a fi loial față de partenerii reali înseamnă să spui adevărul în mod direct și, inclusiv, să renunți la acei clienți ale căror cereri îți pot slăbi capacitatea de a oferi un serviciu de calitate.

Sistem IT adaptat la transportul expres

Dar, pentru a putea oferi acel serviciu care, prin exactitate, generează calitatea necesară în transportul expres, ai nevoie de instrumente informatice bine puse la punct. Iar, în acest domeniu, nu s-a făcut niciun fel de rabat. Sistemele informatice utilizate de Ianis Cargo se completează, legând zona de monitorizare a cursei de vânzări și contabilitate, astfel încât deciziile să fie luate la timp.

Tot parcul aflat la lucru poate fi urmărit, în timp real, pe o hartă interactivă, sistemul oferind alerte încă din timpul cursei, privind încadrarea ei în termenul de livrare, prin urmărirea poziției vehiculului la fiecare 10 minute și realizarea de comparații între viteza medie reală și cea estimată. „Știm, astfel, din timp, dacă pot apărea probleme în anumite situații și putem

Dragoș Grecu

anunța clientul, respectând prevederile contractuale", ne-a explicat Dragoș Grecu. Același sistem evidențiază vehiculele care au depășit 24 de ore de la finalizarea ultimei curse, anunțând, de asemenea, dispeceratul dacă trebuie repoziționate. De altfel, toate informațiile privind cursele se transmit prin intermediul acestui sistem, la care au acces inclusiv cărăușii care lucrează sub aripa Ianis Cargo. La finalizarea cursei, documentele sunt scanate folosind telefonul, pentru a se încărca, în mod automat, și a fi preluate de contabilitate.

Pregătiri pentru o nouă piață

Și, pentru că există acel cadru de organizare care permite flexibilitate, managementul Ianis Cargo și-a propus ca, în 2020, să abordeze și zona mărfurilor de grupaj, a livrării comenzilor online internaționale, precum și colete pentru persoane fizice. „Sunt mulți români aflați afară, iar schimbul de colete cu rudele aflate în țară este extrem de activ. Am decis, în acest context, să lucrăm la un produs nou, care le va permite potențialilor noștri clienți, persoane fizice, să comande online livrări. Am semnat, deja, parteneriate cu firme de curierat, în acest sens, iar aplicația informatică se află în stadiul final", a precizat Mădălin Stănilă. Și, ca un can-can, deși coordonatorul IT care se ocupă de aplicația nouă se află la București, echipa de programatori, formată din 7 persoane, se află în India.

Nu mai există limite! Ianis Cargo o demonstrează. Nu a încetat să crească nici în moment de criză, pentru că știe, deja, cum să se reinventeze. Un lucru este, însă, neschimbat, principiul potrivit căruia trebuie să rămânem loiali unul altuia.

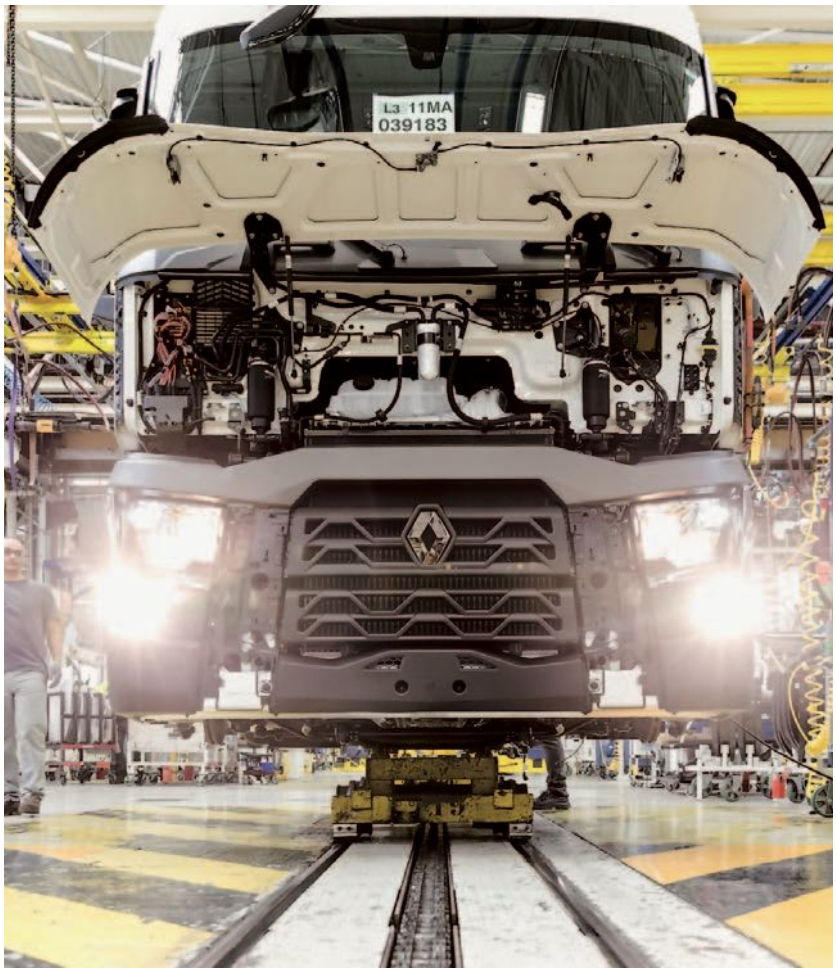
Astăzi, ne întoarcem, ușor-ușor, către birourile noastre.

Încotro ne va duce drumul, de acum înainte?...

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

Renault Trucks a reluat gradual producția în Franța

Dezinfecția mașinăriilor, a stațiilor de lucru și a uneltelor, purtarea măștilor, a mănușilor și a combinezoanelor, reguli de distanțare socială, mișcare organizată în spațiile comune... Producția s-a oprit pe data de 18 martie, dar Renault Trucks a decis, recent, o reluare lentă, graduală și în siguranță a activității în facilitățile sale de producție, urmărind în mod constant aceeași abordare de bază, aceea de a proteja sănătatea și siguranța angajaților săi.



De la începutul carantinei, în ciuda întreruperii temporare a producției, Renault Trucks a continuat să ofere servicii clienților săi, pe cât posibil, prin furnizarea de piese de schimb și reparații camioane. Aceste activități sunt esențiale pentru asigurarea continuității serviciilor vitale pentru societate, în special în livrarea de bunuri de bază, medicamente și alimente.

Totuși, în Franța, deși unii dintre angajați au continuat să lucreze, producția, vânzările și activitățile de cercetare-dezvoltare s-au oprit și marea majoritate a angajaților a lucrat fie cu program de lucru parțial, fie a fost în șomaj tehnic pe termen scurt, timp de aproape o lună.

Acum, Renault Trucks și-a reluat gradual activitatea. Fabricile din Franța s-au redeschis, una câte una, din 22 aprilie 2020, începând cu fabrica de motoare Lyon-Venissieux, urmând fabricile de asamblare de la Bourg-en-Bresse și Blainville-sur-orne. Repornirea activității industriale este planificată, pentru toate fabricile, cu un ritm foarte lent, în raport cu capacitatea normală de producție. Creșterea va fi lentă și se va întinde pe parcursul mai multor săptămâni, în conformitate cu cerințele clienților, cu abilitatea furnizorilor de a livra piesele, componentele necesare și în sincronizare cu celelalte fabrici din cadrul Grupului Volvo.

Protocoale sanitare consolidate

Repornirea activității industriale a fost condiționată de implementarea unor protocoale sanitare consolidate, adaptate fiecărei unități de producție în parte, în consultare cu uniunile sindicale și reprezentanții angajaților. Concepute de către doctorii de medicina muncii ai companiei, pe baza traseului exact parcurs de către angajați, de la vestiar, la stația de lucru, acestea au ca scop eliminarea riscului de a intra în contact cu virusul.

„Reluăm activitatea numai în cazul în care condițiile sanitare și de siguranță sunt exemplare – fără compromisuri. Din acest motiv, concepem o repornire graduală, care implică o perioadă inițială, în care vom testa protocoalele sanitare, precum și lanțul de furnizori și logistica, înainte de a lua în considerare o creștere," explică Bruno Blin, președintele Renault Trucks.

Măsurile adoptate în fabricile Renault Trucks includ:

• Aplicarea de reguli de distanțare socială și de măsuri de protecție.

• Folosirea la scară largă a măștilor alternative.

• Utilizarea măștilor FFP2, în combinație cu ochelari sau vizoare și mănuși, atunci când nu se poate respecta distanța de un metru.

• Menținerea ușilor deschise (cu excepția celor de incendiu), pentru a preveni contactul cu clanțele.

• Curățarea stațiilor de lucru, a uneltelor, a echipamentelor logistice, a vestiarelor și cantinelor.

• Organizarea mișcării în toate spațiile comune, vestiare, coridoare și cantine, extinderea intervalelor în care sunt deschise și limitarea numărului de persoane prezente în același timp.

• Introducerea unui plan special de ocupare a scaunelor în shuttle-urile de transport, pentru a garanta spațiul între pasageri.

Pentru entitățile de cercetare-dezvoltare și vânzări, compania favorizează, încă, lucrul de acasă, pentru angajații care și-au reluat activitatea.

În paralel, managementul companiei examinează cerințele clienților, dealerilor și carosierilor parteneri și analizează tendințele de pe piață, pentru a ajusta ratele de producție pentru lunile următoare.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

VOLVO TRUCKS

Noul FMX, un pas către viitor

Volvo Trucks a lansat noul Volvo FMX cu o cabină complet nouă, cu sarcină utilă sporită și cu caracteristici inovatoare de siguranță. Cu sarcini utile crescute pe puntea față de până la 20 de tone și cu o punte tandem de 38 de tone, noul Volvo FMX este conceput pentru cele mai dificile condiții și pentru cele mai solicitante activități.

„Clienții noștri din industria construcțiilor se confruntă cu o presiune din ce în ce mai mare privind îmbunătățirea durabilității, eficienței costurilor, siguranței și productivității", spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks. „O dată cu lansarea noului Volvo FMX, ne dovedim angajamentul de a ne sprijini clienții, prin crearea de autocamioane robuste și prin furnizarea de servicii inovatoare, care să susțină operațiunile de transport într-un mai facil, mai sigur și mai profitabil."

Cabină complet nouă, cu exterior robust

Noul Volvo FMX este construit pe o platformă complet nouă de cabină, bazată pe experiența Volvo în furnizarea de autocamioane robuste și funcționale pentru segmentul de construcții.

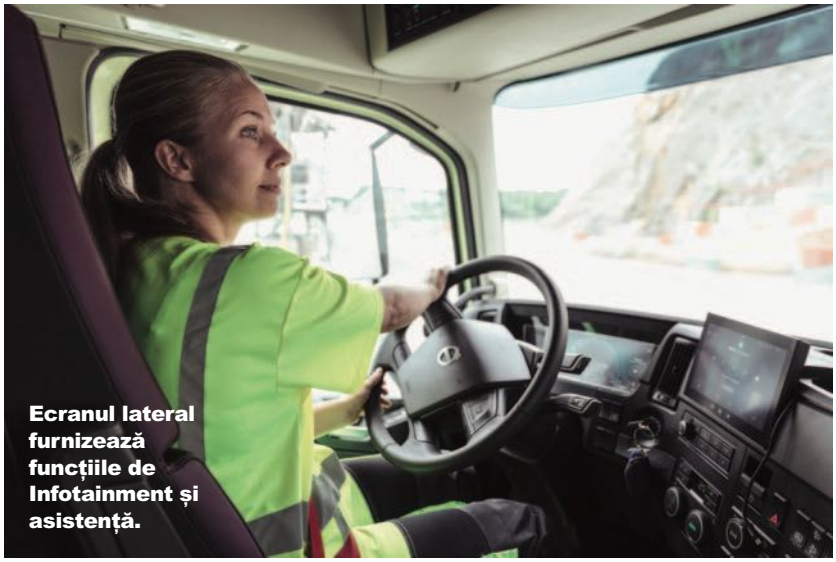
„Noul Volvo FMX este conceput pentru a oferi o combinație superioară de agilitate și durabilitate", explică Ismail Ovacik, designer-șef pentru exterior la Volvo Trucks. „Cabina, complet nouă, include o secțiune frontală cu componente rezistente, ușor de înlocuit, cu faruri LED noi, în formă de V, cu protecție. Pentru a facilita intrarea sau ieșirea șoferilor în cabină, am conceput noile trepte de acces antiderapante."

Atenție suplimentară acordată șoferului

Noul Volvo FMX oferă mai mult spațiu în cabina de zi și posibilitate de depozitare de până la 800 de litri. Șoferii beneficiază și de vizibilitate îmbunătățită, datorită liniei coborâte a ușii și noilor oglinzi retrovizoare. Vizibilitatea poate fi îmbunătățită și mai mult, prin adăugarea unei camere video, pe partea pasagerului, montate pe oglinda din dreapta, care oferă o vizibilitate mai amplă pe partea laterală a autocamionului.

Interiorul este caracterizat de un nou panou de bord, cu mai mult spațiu de stocare, culori noi și un ecran modern. Acesta include un panou de instrumente complet digital, de 12 inch și de rezoluție superioară, cu o interfață prietenoasă, care îi permite șoferului să vadă imediat informațiile relevante și să selecteze între patru tipuri de vizualizări pe ecran, în funcție de situația de deplasare. Panoul de instrumente este pregătit pentru actualizări viitoare și servicii de conectivitate.

Noi faruri în V, cu protecție.



Ecranul lateral furnizează funcțiile de Infotainment și asistență.

Un ecran lateral opțional, de 9 inch, furnizează funcțiile de Infotainment, asistență de navigare, informații de transport și monitorizarea cu ajutorul camerei video. Ecranul, ușor de accesat, îi permite șoferului să interacționeze în mai multe moduri: prin butoanele poziționate intuitiv pe volan, prin comandă vocală sau direct, prin intermediul ecranului tactil și al panoului de control al modului de vizualizarea a informației. Atât panoul de bord, cât și ecranul lateral funcționează în mai multe limbi.

Noul FMX este dotat, de asemenea, cu un nou panou de control tracțiune, care ajută șoferul să gestioneze cu ușurință și rapid situații potențial periculoase, atât pe șosele, cât și pe terenuri accidentate. Șoferul poate beneficia de mai multă tracțiune, prin acționarea cu ușurință a diferitelor sisteme de cuplare a diferențialului prin simpla rotire a unui buton, vizualizând, totodată, starea tracțiunii pe panoul de bord.

Un nou volan, cu opțiune de înclinare a coloanei, îi oferă șoferului o poziție mai ergonomică de deplasare.

Mai mult spațiu de depozitare și confort sporit

Noua cabină de dormit de pe noul Volvo FMX oferă posibilități de depozitare îmbunătățite, inclusiv un compartiment mare de depozitare sub pat, în poziție ridicată, și un spațiu de depozitare în partea de sus, cu panouri LED în separatoarele pentru compartimente. Confortul cabinei este îmbunătățit și mai mult printr-o izolare eficientă, care oferă protecție la frig, căldură și zgomot. Deplasarea între scaunul șoferului și pat este mai ușoară ca niciodată, datorită noului design al manetei schimbătorului I-Shift, care este, acum, mai subțire, proiectat ergonomic.

Sarcină maximă în combinație de până la 150 t

Noul Volvo FMX este echipat cu cel mai puternic șasiu Volvo – cu o punte tandem de 38 de tone, care permite o sarcină maximă în combinație (GCW) de până la 150 de tone. În plus, a fost actualizată suspensia față pneumatică, permițând sarcini pe puntea față de până la 10 sau 20 de tone, pentru punți față duble. Unghiurile de bracaj sunt mai mari, la autocamioanele cu punte portantă directoare sau cu punte portantă amplasată în spatele punții directoare, ceea ce determină o manevrabilitate mai bună și uzură redusă a anvelopelor. Toate aceste îmbunătățiri conferă productivitate mai mare și eficiență de costuri pentru activitățile de transport de construcții.

Caracteristici de siguranță

Noul Volvo FMX este echipat cu Controlul adaptiv al vitezei de croazieră (ACC), care funcționează, acum, la toate vitezele, până la 0 km/h. Funcțiile suplimentare de îmbunătățire a siguranței de pe Volvo FMX includ pilotul automat cu asistență la coborâre, care stabilește o viteză maximă, pentru a preveni accelerarea nedorită atunci când vă deplasați în pantă.

Sistemul de frânare controlat electronic (EBS), care este o condiție necesară pentru caracteristicile de siguranță, cum ar fi Avertizarea de coliziune cu frână de urgență și Controlul electronic al stabilității, devine, acum, echipare standard, pentru noul autocamion. Direcția dinamică Volvo cu sistemele de siguranță Asistență pentru păstrarea benzii de rulare și Asistență de stabilitate sunt, de asemenea, disponibile ca opțiune.

Un nou sistem de recunoaștere a indicatoarelor rutiere crește siguranța pe Volvo FMX, prin afișarea pe panoul de bord a unor indicatoare rutiere, cum ar fi limitele de viteză, restricțiile de depășire și tipul de drum.

Pentru activități deosebit de dificile, cum ar fi cele de minerit, Volvo FMX este echipat cu o trapă opțională de plafon, din oțel, cu mâner de ieșire în caz de urgență, care permite înlăturarea întregii trape.

Date despre noul Volvo FMX

- **Cabine: cabină de zi, cabină de zi joasă, cabină de dormit joasă, cabină de dormit, cabină Globetrotter, cabină pentru echipaj. Pachete exterioare și interioare de accesorii, pentru design individual.**
- **Un nou volan, cu opțiunea de înclinare a coloanei, pentru o poziție mai ergonomică de deplasare.**
- **Motoare: diesel, disponibile cu standarde de emisii diferite.**
- **Sistem de schimbare a treptelor de viteză: I-Shift și I-Shift cu trepte de forță, cu pachete software pentru diferite aplicații de transport.**
- **Farurile: halogen sau LED.**

Un pachet robust și complet

Prin proiectarea unui nou autocamion FMX robust pentru transportul în construcții, care poate transporta mai multe tone și care se poate manevra mai ușor, asigurând, totodată, siguranța și confortul șoferului, Volvo Trucks poate contribui la creșterea productivității și a profitabilității, în industria construcțiilor.

Dezvoltarea rapidă a serviciilor de conectivitate le oferă transportatorilor modalități complet noi de a crește disponibilitatea și de a optimiza modul de utilizare a vehiculului.

Volvo Trucks introduce Contractul Volvo Flexi-Gold, care oferă aceeași acoperire ca în cazul Contractului Volvo Gold, la același cost previzibil, însă cu mai multă flexibilitate, pentru a se adapta nevoilor dinamice ale afacerilor. Tarifele lunare variază în funcție de un interval de flexibilitate de 40% pentru kilometrajul anual estimat. Acest lucru le oferă transportatorilor o mai mare flexibilitate în a-și adapta operațiunile la schimbările de sezon și la o cerere de transport fluctuantă.

adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

ACEA

Apel pentru dezvoltarea infrastructurii de alimentare alternativă

Asociația Europeană a Producătorilor de Automobile (ACEA) a dat publicității, în aprilie, noi informații privind numărul de stații de alimentare necesare destinate încărcării și realimentării vehiculelor cu emisii reduse și zero, pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a CO_2 pentru 2025 și 2030.

Pentru vehiculele electrice, înseamnă o trecere de la aproape zero puncte de încărcare, în prezent, la aproximativ 90.000 de stații publice, în următoarea decadă, pentru a permite tranziția către un transport rutier neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon.

„În mod evident, industria noastră se confruntă cu problemele imediate cauzate de către criza COVID-19”, a spus Henrik Henriksson, președinte al boardului de vehicule comerciale al ACEA și CEO Scania. „În ciuda acestui fapt, păstrăm în vizor obiectivele climatice pe termen lung. Nici industria camioanelor, nici factorii de decizie nu-și pot permite să scape acest lucru din vedere, acum.”

Obiective ambițioase

Anul trecut, UE a adoptat primele standarde privind emisiile de CO_2 ale vehiculelor grele, care se vor adopta în 2025 (-15%) și 2030 (-30%).

Henriksson a declarat: „Aceste obiective privind emisiile CO_2 ale camioanelor stabilesc niște repere extrem de ambițioase, pe calea către neutralitatea din punct de vedere al carbonului. Pentru a realiza aceste reduceri abrupte, suntem angajați și pregătiți să scoatem pe piață un număr în creștere de camioane cu emisii zero.”

Totuși, majoritatea covârșitoare a camioanelor vândute în Europa, astăzi, funcționează încă pe motorină, care este cel mai convenabil și mai eficient din punct de vedere al costurilor combustibil disponibil pentru operatorii de transport. Cifrele ACEA arată că 97,9% din totalul camioanelor de gamă medie și grea vândute în 2019 au motoare diesel, 0,1% pe benzină, 1,7% pe gaz natural, 0,2% electrice și 0,1% pe propulsie hibrid-electrică.

Puncte publice de încărcare electrică

	Disponibile în prezent	Necesare 2025	Necesare 2030
DC sub 100 kW	‹10*	4.000 (+20.000**)	50.000 (+200.000**)
DC 350 kW	0	11.000	20.000
DC peste 500 kW	0	2.000	20.000

**Nu sunt disponibile informații detaliate. **Stații de încărcare de incintă, inaccesibile public.*

Stații publice de alimentare cu gaz

	Disponibile în prezent	Necesare 2025	Necesare 2030
CNG	300	400	500
LNG	252	cel puțin 750	cel puțin 1.500

Stații publice de alimentare cu hidrogen

	Disponibile în prezent	Necesare 2025	Necesare 2030
Stații H2 (comprimat, lichefiat)	16 (350 bar, pentru autobuze)	cel puțin 50	cel puțin 500

(sursă tabele: ACEA)

ACEA estimează că, în 2030, în UE ar trebui să funcționeze o flotă de aproximativ 200.000 de camioane pe baterii electrice, pentru a îndeplini targetul de CO_2 pentru anul respectiv. Cu aproximativ 700 de camioane medii și grele electrice (peste 3,5 t) vândute anul trecut, ar trebui ca vânzările de astfel de vehicule să crească de 28 de ori, în următorii 10 ani.

Astfel, Henriksson apreciază că realizarea unei rețele dense de infrastructură destinată alimentării camioanelor cu propulsie alternativă reprezintă una dintre condițiile esențiale pentru obținerea unui transport ecologic. „Avem nevoie urgent de cel puțin 37.000 de puncte de încărcare, de 50 de stații de alimentare cu hidrogen și de 750 de stații pentru LNG pentru camioane, până în 2025”, a precizat el.

Vehiculele grele nu pot folosi, pur și simplu, infrastructura destinată autoturismelor, fiind necesar un nivel mult mai înalt de energie, precum și un spațiu specific, locuri de parcare dedicate și cerințe speciale de acces. Dacă Europa dorește să îndeplinească aceste cerințe minime, este necesară stabilirea unor targeturi de infrastructură conectate între statele membre, prin intermediul unei Directive pentru Infrastructura pentru Combustibili Alternativi.

Trebuie, de asemenea, definite standardele tehnice care încă lipsesc, iar procesele de standardizare ar trebui demarate fără întârziere. În fine, investițiile în infrastructura necesară vor reclama suport administrativ din partea UE și a guvernelor naționale. Operatorii de transport, în particular, trebuie stimulați să investească de timpuriu în stații de alimentare private și semi-publice.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

#tbt 10 ani

„Lumea noastră”, în mai 2010

În cadrul acestei rubrici, vă prezentăm o trecere în revistă a evenimentelor din lumea transporturilor (dar nu numai) din urmă cu fix 10 ani, în mai 2010. Vom trece printre lansări de vehicule, schimbări importante din legislație sau inaugurări de fabrici și spații logistice.

Radiografiind situația lunii mai a anului 2010, Radu Borcescu, redactorul-șef ZIUA CARGO, în editorialul său de la acea vreme, observa că „economia trece prin momente extrem de dificile, iar măsurile disperate scot și mai bine în evidență pericolul de disoluție socială.” Încă eram pe vârfurile crizei economice, instalată, în România, în a doua jumătate a anului 2009.

Legislație

• „Anul acesta, vom avea **o Lege nouă a transporturilor**, o rețea extinsă de drumuri cu portanță de 11,5 t pe osie și poate... chiar o prelungire a programului de transport persoane prin trafic regulat”, era anunțul lui Eusebiu Pistru, secretar de stat în Ministerul Transporturilor.

• Grație măsurii de ridicare a portanței, transportatorii urmau să reanalizeze traseele și tipurile de autovehicule utilizate și să înregistreze reduceri de costuri. Practic, se câștigau **6.000 de kilometri de șosea utilizabili**.

Controale

• Planurile pentru 2010 ale lui Iancu Crăciunoiu, director **ARR**, erau legate de efectuarea verificărilor folosind calculatorul, baze de date interconectate, cântare și camere video.

Autoritatea Rutieră Română primise mai multe prerogative decât avea până la acel moment.

Producători

• **SCANIA** era „pe val”, cu proaspăt lansata serie R, fiind câștigătoarea entitre a distincției „International Truck of the Year” și asta a împins producătorul să tindă către idealuri și mai înalte. A fost făcut anunțul introducerii noii generații de propulsoare **V8**, care a fost, la acel moment, cel mai puternic motor de pe piață, cu 730 CP, devansându-i pe cele de la MAN (680 CP) și Volvo (700 CP). Constructorul suedez nu a neglijat, însă, nici segmentul transportului de persoane, în paginile revistei de atunci regăsindu-se și SCANIA **Touring**. „Noul autocar dispune de dotări importante, precum motor Euro 5, cutie automată de viteze, climatizare, sistem audio-video, cu monitoare LCD, toaletă, bucătărie etc. Însă, ceea ce atrage atenția, este execuția precisă a carosierului și utilizarea componentelor de ultimă generație”, aprecia Radu Borcescu.

• **Mercedes-Benz Travego**, „Coach of the Year" în 2010, era în lumina reflectoarelor, punând accent pe siguranță și introducând tehnologii utilizate în premieră la autocare.

• **SETRA** Danube Road Show 2010 a ajuns în România și a popularizat cele mai noi modele, S 415 GT-HD Comfort Class 400 și autobuzul interurban S 416 H Multiclass 400.

• Noul **Volvo FMX**, destinat segmentului de construcții, își avusese premiera mondială.

• **VW Transporter** aniversa 25 de ani de la introducerea tracțiunii integrale.

• **Dacia** „gustase", deja, din succesul internațional și încerca să se adapteze. Pentru a gestiona volumele mari, compania controlată de Grupul Renault a făcut logistică totală, utilizând șoselele, căile ferate și marea. În jur de 600 de camioane erau încărcate și descărcate, zilnic, la Pitești, iar compania înregistrase, în numai o lună (aprilie 2010), comenzi pentru 10.000 de vehicule Duster.

Piață

• **Aquila**, prin Bujor Stănescu, director de logistică, dezvăluia că, în ciuda dificultăților economice la nivel global, compania își majorase flota cu 47 de camioane, de la începutul anului.

• Într-un moment în care nimeni nu mai investea, **FM Logistic** a decis să continue și a făcut o investiție importantă, la Petrești, într-un depozit.

• **EvoBus** organiza prima ediție a Balkan Fair Bucharest, târg de autobuze și autocare rulate. Line-up-ul a fost alcătuit din 15 vehicule.

• **Lufthansa** făcea public faptul că mergea pe pierdere operațională, în primul trimestru al anului, cu o scădere de peste 10% (de la 330, la 286 de milioane de euro).

Construcții

• **Arena Națională** era în plină construcție, iar autoritățile, reprezentate, la acea vreme, de primarul Sorin Oprescu, anunțau că va fi gata în decembrie 2010, dar „la roșu", fără cupolă și gazon. Până la finalizare, se estima că va mai dura încă un an (2011), urmând ca, apoi, să fie inclusă în circuitul turistic bucureștean.

• **Bauma 2010** tocmai ce se încheiase; era cea mai mare expoziție din Europa destinată segmentului de construcții și fusese un succes absolut, asta în ciuda traficul aerian care fusese suspendat, din cauza unei erupții vulcanice din Islanda, care a blocat toată Europa.

415.000 de vizitatori reușiseră să calce pragul târgului. Noutățile aduse la târg au fost semnificative. „Parcă niciodată nu au fost atât de multe inovații prezentate în domeniul sustenabilității și al protecției mediului și al operatorilor", era concluzia Ralucăi Mihăilescu, corespondentul internațional al ZIUA CARGO, la acea vreme.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Etica în afaceri și vremurile

Subiectele legate de etică nu țin de vremuri, nu țin de anumite situații. Etica transcende sau, cel puțin, așa ne închipuim că ar trebui să se întâmple și fiecare sperăm că aceia din jurul nostru se vor purta cu noi etic.

Unde este, însă, limita etică pe care o punem pentru noi înșine? Unde este linia subțire și dublă a tolerantei pe care o avem față de comportamentele noastre? Ce interpretare dăm și cum justificăm situațiile în care alegem să nu ne purtăm sută la sută etic și să găsim căi de scăpare, mici portițe care să ne facă să continuăm să ne simțim bine cu noi înșine și să nu ne pierdem stima de sine?

Etica este un subiect atât de generos și atât de sensibil, în același timp. De aceea, îmi permit aici să vă lansez câteva teme de reflecție, mai degrabă, decât să țin cuiva lecții de etică.

Ce așteaptă partenerii în materie de etică?

Perioada oricărei crize creează îngrijorări majore pentru unii, afaceri închise cel puțin temporar, perspectiva unor pierderi masive sau punerea sub semnul întrebării a continuității afacerii. Pe de altă parte, orice criză creează oportunități extraordinare pentru unele domenii de afaceri, sau pentru unii antreprenori ori manageri, care își asumă riscuri și care văd șansa de a face ceva nou și de a profita de pe urma unei nevoi apărute peste noapte, în așa fel încât să-și consolideze business-ul. Dacă luăm numai exemplul măștilor de protecție sau al livrării diferitelor bunuri la domiciliu, în perioada carantinei generate de COVID-19, avem două tipuri de oportunități, de care unele companii au avut șansa de a se folosi din plin.

În astfel de situații apare și semnul de întrebare asupra multor elemente de etică. De exemplu, în zona măștilor de protecție, au apărut și vor apărea în continuare cazuri de speculă sau vânzare a unor produse neconforme, în vederea unui câștig rapid, pe o perioadă despre care nu se știe cât este de lungă.

Așa e în business! – îmi vor spune unii.

Este o chestiune de cerere și ofertă și piața liberă presupune să reglezi prețurile în funcție de aceasta. Calitatea materialelor, însă, într-o arie de sănătate, într-o chestiune legată de diseminarea unei boli care a dus la închiderea economiei la nivel global, ei bine, aici este vorba de etică și nu are nicio legătură cu cererea și oferta.

În general, într-un lanț de creare de valoare, partenerii așteaptă un schimb corect.

În criză sau nu, etica înseamnă să faci ceea ce promiți și, atunci când condițiile realității tale nu permit să pui aceste promisiuni în practică, partenerii așteaptă să-i avertizezi.

„Schimbul corect” este unul dintre principiile funcționării oricărui sistem organizațional. Relațiile între parteneri de afaceri, furnizori sau clienți, diverse departamente, echipe sau colaboratori din cadrul organizației, pentru a asigura sănătatea, pe termen lung, a acestui sistem organizațional (care este, de fapt, afacerea voastră) au nevoie să respecte acest principiu al schimbului corect.

De aceea, în afara definiției de dicționar a eticii, fiecare dintre noi trebuie să treacă prin filtrul propriu cum o aplică în relațiile cu fiecare furnizor, client sau al tip de partener, în așa fel încât acest principiu al schimbului corect să fie respectat și să aibă continuitate.

Ce așteaptă angajații?

Este de așteptat ca multe companii care au suferit pierderi în această perioadă să ia în considerare, în viitorul apropiat, reduceri de costuri și, unele, chiar, concedieri. Este posibil

Madi Rădulescu

să urmeze o perioadă delicată, în privința comunicării cu angajații, și este de așteptat ca unii dintre aceștia să considere decizia în ceea ce-i privește ca fiind una incorectă.

Etica, în momentul în care ești obligat să faci reduceri de personal, este esențială.

Și asta pentru că reducerea trebuie făcută din perspectiva funcționării afacerii în siguranță, dar și în legătură cu o evaluare cât se poate de corectă a persoanei care urmează să rămână

într-un post, sau care urmează să plece.

Chiar dacă nu este vorba despre concedieri, ci despre reducerea unor beneficii sau despre apelul către angajați de a suporta o parte din costurile redresării afacerii, pentru o perioadă de câteva luni sau, poate, un an, transparența și corectitudinea acestor decizii, care impun anumite sacrificii, este extrem de importantă.

De aceea, o recomandare foarte puternică este legată de comunicare.

Comunică transparent, comunică regulat, ascultă.

Lucrul la distanță, perspectiva unor sacrificii sau lipsa de vizibilitate a unei strategii pe termen lung, a unor repere clare în privința a ceea ce urmează să se întâmple pe termen mediu și lung, conduc la anxietate și scad motivarea oamenilor.

Fiecare angajat se așteaptă ca, la întoarcerea după această criză, să urmeze o perioadă dificilă și o perioadă de eforturi majore de recuperare a tuturor pierderilor. Suntem, oricum, îngrijorați în privința următorilor ani. Orice fel de percepție în legătură cu agende ascunse sau comunicare netransparentă în privința unor decizii de viitor va afecta întreaga echipă și va plasa asupra managementului sau proprietarilor companiei o etichetă neplăcută, legată de lipsa de etică și corectitudine. Și această etichetă este una foarte greu de dezlipit.

Cum prevenim situații în care etica să fie pusă la îndoială?

Relațiile etice trebuie să existe între angajat și angajator în ambele sensuri. De aceea pe lângă leadership etic, este nevoie și de conectare, atenție și observare a comportamentului fiecărui om din echipă. Și asta pentru că teama de viitor și dorința de a păstra ceea ce avem pot scoate la iveală comportamente îndoielnice și, chiar, un caracter pe care nu fusesem capabili să-l vedem, în situații de normalitate, la cei cu care lucrăm.

Comportamentele colaborative ale oamenilor sunt educabile.

În general, companiile care doresc să aibă succes pe termen lung investesc cu multă atenție în evenimente, workshop-uri și traininguri care să consolideze atitudinea de colaborare și spiritul de echipă. Și asta deoarece colaborarea și spiritul de echipă conțin această valoare, a eticii.

În vremuri de criză, acest tip de comportament va face diferența.

În această perioadă, este util să creați oportunitatea membrilor echipelor voastre de a discuta despre ce îi preocupă, cum văd manifestarea colaborării și a spiritului de echipă, cum se pot ajuta unii pe alții, cum pot avea clarificări în legătură cu furnizorii și clienții cu care interacționează și să obțineți de la ei feedback despre situațiile care ar putea părea la limita eticii, atât în interiorul companiei cât și în exteriorul ei.

Deci, continuați să investiți în oameni și nu lăsați nediscutate situațiile ambigue, care pot conduce la semne de întrebare, în privința eticii companiei.

Asumați-vă responsabilitatea!

Asta deoarece, în vremuri de criză, este foarte posibil să faceți greșeli, să luați decizii încorporând mai puține perspective, să luați decizii care, din punctul unora de vedere, să includă un dublu standard. Recunoașterea și asumarea unei decizii greșite, discuția acesteia cu partenerii sau cu angajații pot consolida relația și pot alimenta capitalul de încredere. Într-o perioadă în care ni se ascut simțurile și avem temeri suplimentare, este foarte ușor ca deciziile de management să fie percepute ca fiind incorecte.

Abandonați, cel puțin pentru o perioadă, discuțiile legate de profit.

Acestea vor părea ca având un caracter profund neetic și egoist, în momentul în care criza de sănătate a afectat pe toată lumea.

Companiile își vor reveni printr-un efort comun și oamenii au nevoie să se simtă sprijiniți și protejați, pentru a depune acest efort.

Închei acest scurt articol cu un citat al unui consultant în management de criză, Bruce Blythe: „Leadership-ul de criză este mai mult despre cine ești tu însuți și mai puțin despre ceea ce știi să faci!”.

Madi RĂDULESCU
MBA, PCC
managing partner MMM Consulting
madi.radulescu@mmmconsulting.ro

PUBLICITATE

VIAȚA VĂZUTĂ PRIN PARBRIZ

Jumătatea goală a paharului... !

„Nimănui nu îi place de omul care vine cu vești proaste.”
Sofocle

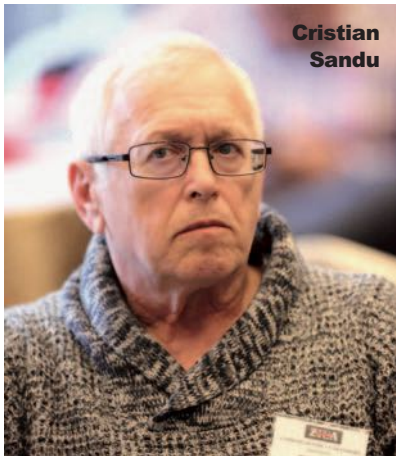
Nimănui nu îi place să primească sau să dea vești proaste, dar, în prezent, din păcate, nu ducem lipsă de astfel de informații. De la cele legate de pandemia de coronavirus, care afectează major transporturile rutiere, și până la cele legate de Pachetul Mobilitate 1, transportatorii nu sunt, nici ei, scutiți. Veștile rele circulă mult mai repede decât cele bune, dar nu cred că transportatorii trebuie să cedeze acestei avalanșe. Trebuie să fie pregătiți și pentru astfel de situații.

Este necesar să facem, însă, o deosebire între veștile proaste generate de anumite situații și evenimente reale și zvonuri, sau fake news. Încercând o definiție a veștilor proaste, putem spune că ele reprezintă informațiile care influențează neplăcut și, uneori, drastic viziunea omului asupra viitorului. Deseori primim vești pe care, de fapt, nu dorim să le auzim. În aceste momente, avem impresia că totul ne merge pe dos, că nu vom reuși niciodată să trecem cu bine peste problemele noastre. Important este ca, atunci când primim o astfel de veste, să ne străduim să avem o atitudine pozitivă și să vedem paharul pe jumătate plin, indiferent de circumstanțe.

Nu este ușor să primești vești rele, dar, când ele apar, trebuie sa știm cum să le înfruntăm.

Impactul unei vești proaste poate fi mai mare sau mai mic, în funcție de gravitatea ei, dar și de potențialul neuro-psihic al celui care o primește. Trăirile, la aflarea unei vești proaste, sunt de natură fiziologică și psihică și diferă de la individ la individ.

Pentru a ameliora consecințele în plan psihologic, la aflarea unei vești proaste, este nevoie, în primul rând, să gândim corect. Nu trebuie să ne fixăm neapărat pe vestea proastă pe care am primit-o, nu trebuie să reacționăm exagerat, nu trebuie să ne lamentăm.



Trebuie să aflăm cât mai multe informații despre această situație, cât mai multe detalii.

Într-adevăr, nu este ușor să zâmbești atunci când primești o veste proastă. Însă, pentru a putea merge mai departe, trebuie să înveți să fii pozitiv, chiar și în aceste momente. O atitudine pozitivă va îmbunătăți stima de sine și modul în care abordăm problemele. Toți transportatorii trec prin greutăți, acestea fiind încercări inevitabile ale muncii în transporturi, ale vieții, în general. Secretul pentru a le face față este să știm cum să transformăm o veste proastă într-o oportunitate. Trebuie să acceptăm situația așa cum este, trebuie să ne gândim la ceea ce trebuie făcut mai departe, analizând bine toate fațetele problemei, pentru a lua o decizie corectă.

Nu în ultimul rând, trebuie să acceptăm că există și situații pe care nu le putem controla.

Trebuie să putem renunța, atunci când nu mai avem ce face, și să ne axăm atenția asupra altor probleme.

Renunțarea nu e o înfrângere, nu trebuie să ne simțim vinovați sau neputincioși, atunci când nu mai putem rezolva nimic. În astfel de situații, renunțarea poate fi cea mai înțeleaptă decizie care poate fi luată.

Veștile proaste ne încarcă emoțional, cresc nivelul de stres. O situație problematică poate afecta fiecare aspect al vieții, inclusiv relațiile cu cei din jur și sănătatea.

Ce facem când trebuie să transmitem vești neplăcute

Transportatorul nu este numai un receptor de vești proaste, cărora trebuie să le facă față, el este, la rândul său, și un comunicator de astfel de vești, de situații neplăcute pe care trebuie să le comunice șoferilor, dispecerilor, personalului tehnic și administrativ din cadrul firmei de transport. Uneori, astfel de vești proaste trebuie să le comunice și beneficiarilor. Nu este ușor să comunici beneficiarului, care așteaptă marfa, că a rămas camionul defect în drum, sau călătorilor că autobuzul nu mai vine, pentru că este în pană. Așa cum există o strategie privind comunicarea în general, există și metode de transmitere a veștilor proaste, metode care, pe de o parte, să atenueze impactul asupra celui care primește vestea, iar, pe de altă parte, să estompeze imaginea nefavorabilă a celui care dă această veste.

Transmiterea unei vești proaste poate genera tensiune, conflicte, nesiguranță, poate afecta starea de spirit a șoferilor și poate demotiva. Totuși, uneori, trebuie să le transmitem șoferilor (și celorlalți angajați) și lucruri mai puțin plăcute, iar, în astfel de momente, strategia de comunicare joacă un rol esențial.

Pentru a transmite o veste proastă, transportatorul trebuie să dețină, la rândul său, suficiente informații.

Astfel, va putea lămuri orice neclarități pe care șoferii le-ar putea avea, iar, cu cât răspunsurile la acestea vor fi mai clare și elaborate, cu atât va scădea și gradul de incertitudine și riscul apariției zvonurilor și al răspândirii de informații eronate.

Și, pentru că tot am amintit de informațiile nereale, care s-ar putea răspândi în rândul șoferilor, trebuie să menționăm că, pentru a se evita acest lucru, este nevoie să se acționeze cu transparență. Transportatorii trebuie să fie onești în răspunsuri, oferind șoferilor informațiile de care au nevoie.

Amânarea sau ascunderea veștilor proaste nu vor face decât să înrăutățească situația.

Atunci când veștile proaste sunt comunicate față în față cu șoferul, și limbajul non-verbal joacă un rol extrem de important. Deși trebuie să arate implicare și grijă față de șofer, transportatorul nu trebuie să se scuze, lăsând impresia de nesiguranță sau de neputință, pentru că, astfel, aceleași sentimente vor apărea și în rândul șoferilor.

O să închei cu un sfat dat de Dalai Lama:

„Dacă primim vești care ne afectează, dar avem o minte liniștită și limpede, atunci reacția noastră inițială ar putea fi: «Ah, trebuie să fac ceva, nu e bine ce se întâmplă.» Însă, dacă rămânem liniștiți și lucizi la un nivel mai adânc, atunci vom avea o reacție mai bună."

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

PUBLICITATE

Șoferii și starea de spirit, în vremuri de pandemie

Șoferii profesioniști au fost conectați, în permanență, la schimbare și la rutină, în același timp. O rutină care implică atenție, în fiecare moment.

Când măsurile luate, de ani de zile, pentru șoferii de marfă, vizau, treptat, măsuri cât mai decente pentru conducătorul auto, de la orele de odihnă, la efectuarea pauzelor la hotel, acum, în pandemie, este foarte dificilă și, în unele țări, aproape imposibilă asigurarea unor condiții de bază: cele fiziologice și de hrană. Este dificil să păstrezi o atitudine pozitivă, când nevoile fundamentale nu sunt satisfăcute.

Singurătatea, spațiul mic din cabină și depărtarea de casă, factorii cu risc psihologic pentru menținerea șoferilor atenți, concentrați și calmi, sunt accentuați la maxim.

Înainte, singurătatea din cabină mai era compensată prin întâlnirea și comunicarea cu colegii într-un peco, prin gătirea și împărțirea mâncării într-o parcare sau prin a merge împreună la masă la un restaurant, la cumpărături etc. Acum, toate aceste lucruri sunt privite de către șoferi cu dor și cu apreciere. Faptul că șoferii nu se pot întoarce acasă la timp și că nu mai este atât de simplu îngreunează mult adaptarea la situație. Sunt șoferi plecați din luna noiembrie, ianuarie, din țară. Dar, când nu putem schimba o situație, trebuie să ne schimbăm percepția asupra situației.

Ne adaptăm?

Pentru sănătatea psihică, strâns legată de orice activitate și de orice relații din jurul nostru, rămâne doar să ne adaptăm. Cu toții.

Traficul este mai lejer, iar toate acele blocaje în trafic s-au diminuat considerabil.

Pasiunea de a conduce ajută pentru păstrarea unei bune dispoziții. Nu oricine poate fi șofer de TIR și să practice cu succes meseria, din perspectiva rezistenței psihice, fizice, a erorilor din trafic, accidente, amenzi și a stilului de viață. Livrarea mărfii acolo unde este nevoie este mult apreciată în vreme de pandemie și, în sfârșit, consider că s-a atras mai mult atenția asupra importanței job-ului șoferului de TIR.

Păstrarea locului de muncă este un beneficiu.

În aceste vremuri de instabilitate, din toate punctele de vedere, și de schimbări de la o zi la alta, siguranța financiară creează și o siguranță emoțională.

Distanțarea socială nu înseamnă și distanțare emoțională. Așadar, vorbiți mult cu cei dragi, cu prieteni vechi, noi, cu cei pe care nu i-ați mai sunat de mult, reluați legăturile.

Zâmbiți când interacționați cu cei dragi la telefon, cu colegii, chiar dacă purtați mască. O faceți în primul rând pentru voi, pentru că zâmbetul ne transferă din postura neutră sau de încruntare a feței, dublată chimic de excesul hormonilor de stres (adrenalina și cortizolul) cu efecte nedorite, în postura unei fețe senine, relaxate de un zâmbet, abordat voit sau natural, și însoțit de hormoni benefici pentru sănătate – serotonină, dopamină și endorfine. O mai faceți și pentru ceilalți, pentru că zâmbetul ne schimbă nouă starea de spirit, dar și a celor cu care interacționăm.

Învățați exerciții de mindfulness, pe care să le faceți în pauze sau după terminarea programului.

Sunt benefice oricui, pentru că diminuează stresul resimțit, asigurând relaxare și liniște pentru minte și inimă. Găsiți niște filmulețe de ghidare și pe pagina mea de Facebook (Psihoterapeut Andreea Gheorghe). Nu încercați la volan, pentru că reacția poate fi mai profundă, uneori, chiar aceea de a adormi. Așadar, exercițiile de mindfulness ajută și în caz de insomnie sau de somn agitat.

Ca să vă mai puteți păstra din motivație, amintiți-vă pentru cine vă aflați acolo unde sunteți și pentru ce. Restabiliți-vă obiectivele!

Pe lângă planificarea programului de mers, acum, ca șofer, e necesară planificarea și organizarea meselor. Unora le-a fost foarte greu să se adapteze, pentru că obișnuiau să mănânce la restaurante tip autoservire sau sandvișuri, pe care le găseau cu ușurință în magazinele benzinăriilor. Dar să ne amintim că, în criză, oamenii pot găsi cele mai inventive soluții, așa că, poate, vă descoperiți vreo pasiune, cine știe?

Andreea Gheorghe

E necesar și de ajutor respectul pentru ceilalți colegi și față de cei cu care intrați în contact, prin purtarea măștii. În felul acesta, nu mai contribuiți la un stres în plus pentru celălalt și pentru voi, riscul de contagiune. La toți factorii stresori din acest job, să mai apară și frica de boală, nu este de dorit. Repetarea, la un moment dat, înseamnă obișnuință. Așa că regulile de distanțare socială, purtat mască, dezinfectant pentru mâini și suprafețe par să intre în rutina unui șofer.

Ce fac șoferii, în pandemie?

O parte din șoferi se odihnește mai mult, o altă parte petrece mai mult timp gătind pentru mai multe zile, unii merg la cumpărături, alții, depinde unde sunt parcați, merg să alerge, să facă mișcare – conform regulilor din țara respectivă, sau se uită la filme, se joacă, citesc, comunică, prin videocall, cu familia, prietenii.

Când totul va fi bine, să ne amintim perioada aceasta și ce anume am învățat din ea. Să apreciem mai mult libertatea de mișcare și să profităm de tot ceea ce putem face în timpul liber, ca șoferi.

Întotdeauna, fă rai din ce ai, pentru a-ți păstra sănătatea psihică!

Andreea GHEORGHE
psiholog specializat
în psihologia transporturilor
gheorghe.andreeaioana@yahoo.com

România joacă o ȘANSĂ importantă

MACARALE PENTRU 150 ȘI 360 T – O PREMIERĂ ÎN INDUSTRIA BRAȘOVEANĂ

ELMAS din Brașov, companie specializată în industria instalațiilor de ridicat, a semnat un contract, alături de un partener european, pentru a produce două macarale industriale, pentru sarcini de 150 și 360 de tone.
Compania brașoveană urmează să proiecteze, să fabrice și să monteze cele două macarale, ce vor fi folosite în ramura energiei hidroelectrice.
Din 2014, ELMAS și-a dezvoltat capacitatea de producție, investind peste 5 milioane de euro într-o fabrică și în dotări cu tehnologii moderne din domeniul producției de structuri metalice și macarale industriale.
Facilitatea de producție beneficiază și de un parc de panouri fotovoltaice, care produce 300 de kW/h și asigură o bună parte din energia necesară pentru fluxul de producție.
Investițiile permanente,

în tehnologie și în resursa umană specializată, au făcut ca, în 2019, ELMAS să realizeze o cifră de afaceri de 152,5 milioane de lei, într-o ușoară creștere față de anul anterior.
400 de angajați, opt locații la nivel național și subsidiare în Moldova, Ungaria, Bulgaria, Israel, cu facilități de cercetare și dezvoltare, proiectare, producție, service și divizii de vânzări, fac din ELMAS o companie cu o dezvoltare dinamică în peisajul economic românesc.
Portofoliul actual de produse acoperă o mare parte din domeniul instalațiilor de ridicat: stivuitoare, macarale industriale, ascensoare, sisteme de parcare auto, sisteme de depozitare și utilaje forestiere.

EUROPA ARE NEVOIE DE UN PLAN DE INVESTIȚII PENTRU SECURITATEA CIBERNETICĂ

Ministrul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, Lucian Bode, a participat, la începutul lunii mai, la reuniunea ministerială informală a miniștrilor telecomunicațiilor, organizată prin videoconferință, se arată într-un comunicat de presă. Tema reuniunii a fost contribuția sectorului telecomunicațiilor și a digitalizării la strategia europeană de ieșire din criza COVID-19. Concret, miniștrii UE s-au concentrat pe două tematici majore, anume utilizarea aplicațiilor mobile și a datelor de mobilitate anonimizate, pentru combaterea crizei COVID-19, precum și importanța soluțiilor și a investițiilor, pentru dezvoltarea de noi infrastructuri digitale.

GEBRÜDER WEISS ROMÂNIA, CREȘTERE, ÎN AN ANIVERSAR

2019 a reprezentat, pentru Gebrüder Weiss România, un an de consolidare a afacerii și a poziției pe piață, compania obținând rezultate pozitive, pentru principalii săi indicatori. Rezultatele obținute confirmă poziția solidă, pe piața de transport și logistică, a companiei.
În anul 2019, comparativ cu 2018, Gebrüder Weiss România a obținut o creștere de 7% a cifrei de afaceri, atingând valoarea de 66,8 milioane de euro (2018: 62 de milioane de euro). Creșteri s-au înregistrat și în ceea ce privește numărul de transporturi efectuate (+22%) și numărul de angajați (+6%). S-au realizat investiții în personal, dar și în infrastructura de transport, pentru a susține ritmul de dezvoltare dorit. Prin deschiderea liniei directe de transport între filiala sa din București și cea din Istanbul, clienții companiei beneficiază de plecări regulate, bi-săptămânale, din Turcia spre România. Cel mai recent serviciu adăugat în portofoliul companiei, Home Delivery (livrarea la domiciliul clienților a comenzilor online pentru bunuri de tip cargo, între 25 și 45 kg), a înregistrat rezultate record la nivel de grup, dar și local; în România, compania locală a onorat 58.000 de comenzi.

LIBER PENTRU TRAFICUL DE MARFĂ, PE CENTURA FEROVIARĂ BUCUREȘTI

CFR Infrastructură a finalizat lucrările de reparații la infrastructură, suprastructură și instalații de semnalizare/electrificare, la centura feroviară a Capitalei, astfel că transportul de marfă pentru tranzitul spre și dinspre Constanța, Craiova sau Timișoara se poate realiza, acum, pe relația Pantelimon-Voluntari-Mogoșoaia-Ram. Colentina-Chiajna, după redeschiderea circulației pe centura feroviară.
Potrivit reprezentanților CFR, avantajele – atât pentru transportul feroviar de marfă, cât și pentru traficul rutier – sunt descongestionarea traficului feroviar pe relația Băneasa-Pantelimon, fluidizarea traficului rutier la trecerile la nivel cu calea ferată de la Andronache, Petricani și Pipera și eliminarea timpilor de staționare a trenurilor de marfă în Băneasa și Chitila. Compania Wiebe România a executat lucrările de infrastructură și suprastructură feroviară, ISAF pe cele de semnalizare, societatea Electrificare CFR pe cele de electrificare, iar Secția L2 București – lucrările de întreținere pentru decolmatare șanțuri și evacuare ape din zona terasamentului.

DUNWELL ÎNCHIRIAZĂ 5.000 MP SPAȚII DE DEPOZITARE, PENTRU TERAPLAST

Dunwell a intermediat închirierea, de către compania românească TeraPlast, producător de materiale de construcții, a unei suprafețe de 5.000 mp (1.500 de depozit și 3.500 de platformă exterioară), în depozitul Mega Distribution Center, din Chiajna. Relocarea, din zona de nord, în spațiul nou-închiriat, are rolul de eficientizare a activității de distribuție a companiei.
„Deși mediul de business trece prin momente dificile, nu trebuie să ne pierdem din vedere obiectivele. Fabricile Grupului TeraPlast sunt operaționale și focusul nostru este continuarea producției. Avem zece scenarii de acțiune, cu scopul de a nu ne opri activitatea și de a ieși din criza actuală la fel de solizi. Am decis să ne extindem spațiul de depozitare din București, pentru o distribuție optimă către partea de sud și sud-est a țării, dar și către piața externă", a declarat Ovidiu Gurău, director comercial TeraPlast.
Potrivit Dunwell, în topul celor mai active companii, în perioada aceasta, se află cele din FMCG, retail online, farma și, nu în ultimul rând, cele de construcții.

RABEN LOGISTICS ROMÂNIA A DESCHIS DOUĂ NOI DEPOZITE

Compania Raben Logistics România a deschis două noi depozite, în țara noastră, în 2020. Primul, la începutul anului, în municipiul Roman, județul Neamț și cel de-al doilea, la începutul lunii aprilie, în municipiul Baia Mare, județul Maramureș.
În prezent, rețeaua de distribuție națională are 6 locații pe teritoriul României și un spațiu total de 10.000 mp, pe care îi folosește ca spațiu de cross-docking.
„Deschiderea depozitelor din Baia Mare si Roman ne ajută să îmbunătățim timpii de colectare și de livrare a mărfurilor, atât în zona Moldovei, cât și în zona Oașului. Crescând numărul de depozite, creștem calitatea transportului oferit clienților noștri și îi ajutăm să își consolideze, la rândul lor, relațiile comerciale pe care le au. Este felul nostru de a le mulțumi si de a-i susține să se dezvolte. Ne străduim sa le oferim acestora beneficiul unui serviciu de încredere, astfel încât să își focuseze atenția pe dezvoltarea afacerii lor. Suportul nostru este apreciat de clienți, care ne sunt parteneri pe tot acest drum, iar, în conjunctura ultimelor schimbări socio-economice, cauzate de coronavirus, prezența unui partener puternic este cu atât mai apreciată, cu cât ne asumăm responsabilitatea continuității afacerii partenerilor noștri. Ne dorim să devenim lideri pe piața din România și nu ne abatem de la acest obiectiv", a spus Valentin Storoj, directorul general al Raben Logistics România.

PUBLICITATE

LINDE CONNECT:CLOUD
UN NOU CONCEPT DE GESTIONARE A FLOTEI DE STIVUITOARE
Linde connect:cloud este o nouă soluție de gestionare a flotei, bazându-se pe mediul cloud.
Avantaje: acces facil, flexibilitate, securitatea datelor, funcții de bază gratuite, actualizări software.

ELMAS S.R.L.
B-dul Griviței nr.1y, 500177 Brașov
T: +40-268-308700, +40-723-362378; +40-744-350148
F: +40-268-308705; E: sales@elmas.ro

PUTEM ATRAGE INVESTIȚII

România joacă o ȘANSĂ importantă

Sunt producători care, încă, vor să investească în România, în ciuda situației actuale. Iar, în acest context, în terenul autorităților (mai ales al celor locale), se află o minge extrem de importantă pentru modul în care vom reuși să facem pasul în afara crizei. Este un mesaj optimist, care include, însă, un imens „DACĂ”.

Proiecte de investiții demarate încă dinaintea crizei generate de COVID-19 așteaptă, în acest moment, aprobări pentru documente aflate pe masa autorităților locale, pentru a trece într-o etapă nouă.

Dar lucrurile trebuie privite într-un cadru mai larg. Același context economic, care, astăzi, ne dă mari dureri de cap, a generat o schimbare de paradigmă, la nivel strategic, în cazul marilor producători. Marii strategi, care ocupă locuri cheie la nivel internațional, iau în calcul faptul că, pentru a asigura un supply chain sigur, abordarea mai multor furnizori nu mai este îndeajuns. Este nevoie inclusiv de o diversificare zonală. De asemenea, plasarea unui număr strategic de furnizori în apropierea facilităților de producție și, inclusiv, lângă clientul final este acum mai importantă ca niciodată. Europa devine, astfel, mai interesantă astăzi, decât ieri, chiar în ciuda resursei umane mai scumpe.

Sunt viziuni ce au prins, deja, contur pe piața internațională, pe care Laurențiu Duică, partener și director al Diviziei Industriale și de Logistică din cadrul Colliers International, ni le-a semnalat, cu ocazia, unui interviu online. „Nu exclud nici situația în care Uniunea Europeană să gândească o variantă de taxare a produselor provenite din afara ei, inclusiv din China, pentru a încuraja producția la nivel local. Sunt elemente pe care trebuie să le avem în vedere, inclusiv în creionarea strategiei noastre la nivel de țară. Prin poziția noastră, dar și prin forța de muncă bine calificată de care dispunem, devenim parte a unui joc economic extrem de important, pe care este păcat să îl pierdem. Iar semnalele reale date de autorități sunt vitale.”

Laurențiu Duică:

„Pe termen mediu și lung, lanțurile de distribuție vor fi restructurate, în sensul că producătorii și companiile de logistică se vor orienta, cel mai probabil, către furnizori locali și regionali, pentru a evita sistarea sau reducerea aprovizionării cu materii prime, în viitor.”

Un lucru este clar. Nu trebuie să mai descurajăm potențialii investitori, printr-o birocrație extrem de încâlcită, termene de răspuns care par ireale sau o atitudine dezinteresată.

Altfel spus, România are, astăzi, o șansă, companiile care ar putea lucra pe orizontală cu acești investitori (printre care logisticieni și transportatori) au, de asemenea, o șansă, angajatul român are, și el, șansa de a munci și de a fi retribuit în consecință... iar autoritățile au șansa de a-și reechilibra bugetele.

Cu toții avem șansa de a fi protejați în continuare! Dar trebuie să încercăm, măcar, să o jucăm în mod corect.

Un studiu, realizat de Colliers în rândul a 76 companii din sectorul industrial și logistic din România, arată că 19% dintre jucătorii din piață se îndreaptă către soluții locale sau de proximitate pentru materii prime, pentru a nu mai depinde de importurile efectuate din țări îndepărtate, 46% își restructurează proiectele și procesele, iar 33% pun în așteptare unele proiecte.

Logistică adaptată

În sectorul de producție și în cel de logistică, strâns legate între ele, lucrurile nu s-au oprit pe toate palierele, așa cum s-a întâmplat în cazul altor industrii, în timpul perioadei de urgență. Sunt chiar segmente unde vârfurile au fost extrem de înalte. Iar asigurarea fluxului necesar privind resursa umană și, mai ales, transportul angajaților până la depozit au reprezentat provocări majore. Dar companiile de logistică sunt obișnuite să lucreze la foc continuu și să găsească soluții. Și au făcut-o și de această dată.

Laurențiu Duică (în calitate de persoană cheie în cadrul uneia dintre companiile lider din domeniul consultanței imobiliare și managementului investițiilor) s-a aflat, în permanență, alături de cei din prima linie, confirmându-ne, încă o dată, capacitatea

Relația comercială cu China, afectată

43% dintre respondenții la sondajul Colliers văd o schimbare a modului de abordare a relației cu China, în sectorul industrial și de logistică, în special din punctul de vedere al importurilor și depozitelor, în UE. 45% consideră că această schimbare va fi pe termen scurt și 13% nu văd nicio schimbare. Este, încă, prea devreme pentru a evalua impactul post-pandemic asupra relațiilor comerciale, însă specialiștii apreciază că o mare parte a jucătorilor din piață se așteaptă la o reechilibrare a relațiilor comerciale cu China.
Pentru România, acest lucru ar putea însemna redistribuirea de noi unități de producție pentru piețele europene. Sondaje pe aceeași temă, făcute de Colliers în țările vecine, au concluzii similare, majoritatea jucătorilor polonezi din sectorul industrial și de logistică, de exemplu, așteptându-se la oportunități, pe termen scurt sau pe termen lung, în detrimentul Chinei.

industriei locale de logistică de a se adapta. De asemenea, alături de clienții aflați în zonele afectate de actuala criză, precum furnizorii de mobilier, de elemente pentru decorare, sau din industria auto, a căutat soluții pentru depășirea momentului dificil. „Dezvoltatorii au fost deschiși și, în funcție de fiecare caz în parte, am găsit o variantă prin care am redus presiunea financiară, în această perioadă", a apreciat Laurențiu Duică.

Modele logistice schimbate de vânzări

O evoluție interesantă a avut-o comerțul online. „În urma experienței din ultimele luni, cei care dispuneau, deja, de platforme de vânzare online sunt decși să le dezvolte, iar cei care, până la începutul crizei, nu abordaseră încă această direcție o vor face în perioada următoare. Companiile aflate în zona retailului de fashion reprezintă un exemplu concludent în acest sens, fără, însă, a fi singurul domeniu care o ia pe acest drum."

De menționat că 80% dintre retailerii care au răspuns la sondajul Colliers spun că au magazine online sau că vor să investească într-o astfel de platformă, în viitorul apropiat, ca o plasă de siguranță pentru scăderea vânzărilor din magazinele fizice.

„Depozitele vor fi descentralizate, iar jucătorii din piață vor alege să aibă depozite mai mici, în diferite țări, în locul unui depozit central mare, din care să trimită marfa către diverse piețe."

Specialistul Colliers International atrage atenția că abordarea unui nou mod de vânzare, în zonele care se pretează comerțului on-line, va genera schimbări, din punct de vedere logistic. „Mari retaileri care funcționau, de exemplu, pe baza unui model care presupunea o platformă centrală, în Cehia sau Polonia, pentru ca în România să apeleze la variante de cross-docking, pentru a asigura livrările către magazine, vor trebui să își deschidă depozite importante și în România. Astăzi, ca să fii competitiv în zona vânzărilor online, trebuie să poți livra repede, iar, în acest context, este extrem de important să dispui de un stoc tampon aproape de client."

Altfel spus, lucrurile se vor reașeza, în perioada următoare. Dar și aceasta poate reprezenta o șansă pentru furnizorii de soluții logistice din România.

„Vom fi alături de clienții noștri, oferindu-le inclusiv consultanță, pentru a realiza această trecere către comerțul online", a ținut să precizeze Laurențiu Duică.

Același studiu Colliers, citat mai sus, arată că vânzările online au crescut pentru 75% dintre companii, în această perioadă.

Chiriile...

63% dintre cei care au răspuns la sondajul Colliers se așteaptă la o scădere a cererii în următoarele 12 luni, iar 59% consideră că aceeași evoluție va fi vizibilă și la nivelul chiriilor. „Așteptările, destul de aliniate în piață, privind cererea și chiriile, oferă o perspectivă oarecum pozitivă, indicând faptul că proprietarii și chiriașii sunt într-o poziție bună pentru posibile negocieri dificile, în viitor", a menționat Laurențiu Duică.

„O abordare axată pe canale multiple de vânzare va câștiga, cel mai probabil, teren, în viitor, printre companiile din sectorul logistic și industrial, active în retail. Acest lucru nu ar afecta în niciun fel un depozit închiriat de un anumit chiriaș, chiar ar putea să genereze o creștere a suprafeței închiriate, pe termen lung."

Consecințele pe termen lung ale pandemiei de COVID-19 vor fi, cel mai probabil, restructurarea lanțului de aprovizionare, după cum consideră 69% dintre participanții la sondajul Colliers International, urmată de întârzieri în fluxul de mărfuri (59%) și o creștere a capacității de depozitare (31%). Doar 10% dintre companiile din sectorul industrial și de logistică apreciază că nu vor fi consecințe majore.

Concluzia nu poate fi decât una singură. Urmează o perioadă grea. Iar, în acest context economic nefavorabil, nu trebuie să irosești nicio ȘANSĂ!

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

Industria auto repornește motoarele

Este bine-cunoscut deja impactul pe care pandemia de COVID-19 a avut-o asupra întregii industrii auto, la nivel global. Producția a fost întreruptă temporar, în majoritatea fabricilor auto din Europa, în luna martie, afectând puternic și o parte importantă a transportatorilor și logisticienilor care se bazau, aproape în exclusivitate, pe aprovizionarea acestor fabrici. Dar iată că apar, deja, vești bune, în industrie.

Vă prezentăm, în cele ce urmează, detalii despre câțiva dintre producătorii care au decis să își repornească, gradual, activitatea, la sfârșitul lunii aprilie-începutul lunii mai.

Dacia

Dacia și-a repornit, parțial, activitatea, în 21 aprilie, cu 450 de angajați la uzina Mecanică, iar, pe 4 mai, au revenit la lucru și cei aproximativ 13.500 de salariați de la uzina de Vehicule din Mioveni.

Toți angajații Dacia au fost trimiși în șomaj tehnic, în martie, și au primit 85% din salariul de încadrare. Producția a fost sistată în 19 martie, inițial până pe 5 aprilie, după decretarea stării de urgență în România, pe fondul pandemiei de coronavirus (COVID-19), apoi sistarea a fost prelungită până pe 4 mai.

În 9 aprilie, conducerea companiei a făcut următoarele precizări: „În acord cu partenerii sociali și din respect pentru protejarea și siguranța angajaților, toate măsurile sanitare de protecție în vigoare, în România, au fost implementate, pentru a relua progresiv activitatea de fabricație derulată pe platforma industrială Dacia de la Mioveni. Astfel, începând cu data de 21 aprilie, activitățile de producție ale celor două uzine vor fi reluate pe bază de voluntariat. Uzina Mecanică și Șasiuri este pregătită să redemareze activitatea în echipă redusă de lucru. Uzina Vehicule va relua producția în departamentul Presaj, în 2 schimburi. Din data de 4 mai, vor redemara activitățile ambelor uzine."

DAF

Fabricile DAF din Eindhoven (Țările de Jos), Westerlo (Belgia) și Leyland (Marea Britanie) au repornit producția, la sfârșitul lunii aprilie. Timp de patru săptămâni înainte de restart, fabricile au introdus noi măsuri de igienă și distanțare socială. Sute de posturi de lucru au fost evaluate și ajustate, sarcinile de lucru au fost separate, traseele de deplasare schimbate și programul de lucru modificat. Au fost implementate măsuri pentru a permite menținerea unei distanțe de cel puțin 1,5 m între angajați, cărora li s-au pus la dispoziție produse de curățenie și dezinfectare. Ca precauție, muncitorii trebuie să poarte măști de protecție.

DAF

Daimler

Grupul Daimler a anunțat, la rândul său, în cadrul unei declarații remise presei germane, la sfârșitul lunii aprilie, că implementează o repornire coordonată a producției, în cadrul fabricilor de autoturisme Mercedes-Benz de la Sindelfingen și Bremen, în prima fază într-un singur schimb, și în cadrul fabricilor de producție vanuri, camioane și autobuze. Dar a menținut, totuși, programul de lucru mai scurt pentru angajații săi din Germania (Kurzarbeit) până pe data de 30 aprilie.

Ford

Ford a anunțat că producția a fost reluată, treptat, începând cu data de 4 mai, la fabricile de producție vehicule și motoare din Craiova (România) și Köln (Germania), precum și la uzinele de producție vehicule din Saarlouis (Germania) și Valencia (Spania). Producția de la Fabrica de Motoare din Valencia, Spania, se reia pe 18 mai, în timp ce data de reluare a producției în Fabricile de Motoare Ford din Dagenham și Bridgend, Marea Britanie, va fi confirmată ulterior.

A fost implementată o listă cuprinzătoare de standarde globale Ford

privind distanțarea socială, inclusiv acțiuni de asigurare a securității și sănătății angajaților din toată Europa, printre care:

• orice persoană care intră într-un sediu Ford va fi nevoită să poarte o mască de față furnizată de companie, precum și o vizieră, pentru anumite posturi de lucru din producție, acolo unde nu se poate respecta distanțarea socială

• tuturor persoanelor care intră într-o unitate de producție Ford le va fi verificată temperatura corporală cu dispozitive de scanare ce respectă reglementările și restricțiile locale sau naționale

• completarea zilnică a unui formular online de autoevaluare a sănătății, care confirmă starea de sănătate și faptul că angajatul este apt de muncă înainte de a intra într-o unitate Ford

• reorganizarea zonelor de lucru, pentru a asigura respectarea instrucțiunilor privind distanțarea socială și revenirea treptată la lucru pentru a reduce fluxul de angajați din sedii.

Angajații care nu lucrează în zonele de producție vor începe, de asemenea, să se întoarcă la serviciu treptat, începând cu data de 4 mai, având prioritate cei implicați în planificarea de repornire a producției și în activități critice ale business-ului, sau a căror muncă implică utilizarea unor echipamente specializate, disponibile doar în incinta unității Ford, cum ar fi dispozitivele de testare a vehiculului. Ceilalți angajați, care pot lucra de la distanță, vor continua să lucreze în acest fel, inclusiv acei angajați care lucrează în program „part-time”.

Ford

IVECO

Uzina de producție IVECO din Suzzara (Italia) a repornit producția pe 4 mai, în timp ce Brescia (Italia), Madrid și Valladolid (Spania) – pe 11 mai. Compania s-a coordonat cu furnizorii săi, pentru a asigura necesarul pieselor pentru o creștere treptată a producției, astfel încât cerințele clienților să fie satisfăcute.

Sănătatea și siguranța angajaților și clienților sunt prioritățile cele mai importante pentru IVECO, care a luat măsuri extinse pentru a garanta protecția acestora. Acțiunile includ igienizarea instalațiilor, a stațiilor de lucru și sculelor și furnizarea de echipamente de protecție personală, cum ar fi măști și viziere, mănuși și gel dezinfectant pentru mâini. Configurarea fabricii și fluxurile de lucru au fost reorganizate, pentru a se asigura că toți angajații pot menține distanțarea socială sigură în timpul lucrului.

PUBLICITATE

Odată cu reluarea producției, lansarea noului IVECO S-WAY va continua și livrările către numeroșii clienți aflați în așteptare vor începe.

MAN

MAN Truck&Bus a oprit producția la jumătatea lunii martie, pentru a-și proteja angajații, dar și din cauza întreruperii lanțurilor de aprovizionare și scăderii severe a cererii pentru vehicule comerciale. După aproximativ 6 săptămâni, fabricile au început din 27 aprilie să își reia, gradual, activitatea, la capacitate redusă. Și în cazul MAN, protecția angajaților reprezintă o prioritate absolută, fiind adoptate măsuri de siguranță, în conformitate cu un plan detaliat. Acestea includ, printre altele, asigurarea unei distanțe mai mari între angajați, schimbarea traseelor de deplasare, furnizarea de echipamente de protecție și instruirea atentă a angajaților.

Unii angajați atât din producție, cât și din administrație, vor continua să lucreze cu program redus sau flexibil, pe cât posibil. Și activitatea din birouri se va relua în conformitate cu conceptele de siguranță.

SCANIA

Și SCANIA a reluat, gradual și cu precauțiuni, producția, în cadrul fabricilor sale din Zwolle (linie de producție) și Meppel (vopsitorie cabine), din Țările de Jos.

La fabrica SCANIA din Zwolle, linia de producție a fost repornită pe 20 aprilie, iar în Meppel, liniile și cabinele de vopsitorie au redevenit operaționale din 28 aprilie. În prima fază, volumele vor fi, încă, reduse, producătorul concentrându-se, în primul rând, pe crearea unui mediu de lucru sigur pentru angajați și pe verificarea capacității furnizorilor. În mod normal, la fabrica din Zwolle lucrează 2000 de angajați, iar, la Meppel, 500.

ACEA: linii directoare pentru relansarea industriei auto

Într-o perioadă în care Uniunea Europeană (și nu numai) se confruntă cu grave probleme sanitare, sociale și economice, cauzate de către criza COVID-19, Asociația Europeană a Producătorilor de Automobile a stabilit patru principii călăuzitoare pentru o relansare cu succes a industriei auto:

1. DEFINIREA UNEI STRATEGII COORDONATE PENTRU RELANSAREA ÎN SIGURANȚĂ A PRODUCȚIEI DE VEHICULE, CÂT MAI CURÂND POSIBIL

Atunci când criza imediată va înceta, este vital ca atât producătorii de vehicule, cât și furnizorii lor să repornească fabricile, rapid și simultan, de-a lungul întregului lanț de aprovizionare din toate țările. Altfel nu va fi posibilă reîntoarcerea la capacitatea maximă de producție. ACEA solicită suportul UE pentru o repornire coordonată a activității și investițiilor.

2. STIMULAREA CERERII PE PIAȚĂ, PENTRU TOATE CATEGORIILE DE VEHICULE

Pe măsură ce Europa își va relansa economia, este crucial ca transportul rutier ecologic să fie accesibil din punct de vedere al costurilor, pe întregul continent. Dar, din cauza situației economice fragile, mulți consumatori și operatori de transport nu au capacitatea de a cumpăra vehicule noi. Astfel, sunt necesare scheme de reînnoire a flotelor pentru toate categoriile de vehicule în UE.

3. DEBLOCAREA OMOLOGĂRII DE TIP ȘI A ÎNMATRICULĂRII VEHICULELOR CU CELE MAI MODERNE TEHNOLOGII

Opririle de activitate la nivelul industriei, serviciilor tehnice și aprobărilor de stat au întrerupt procesele de omologare a noilor vehicule, ceea ce înseamnă că acestea nu pot fi comercializate. La fel, dacă autoritățile de înmatriculare din anumite țări nu funcționează, utilizatorii nu își pot folosi vehiculele.

4. ACCELERAREA INVESTIȚIILOR ÎN INFRASTRUCTURA DE REÎNCĂRCARE ȘI REALIMENTARE

O rețea europeană de stații de reîncărcare și realimentare pentru vehicule cu propulsie alternativă este un factor cheie pentru asigurarea unei reînnoiri a parcurilor într-o manieră ecologică.

De asemenea, a fost reluată producția, la sfârșitul lunii aprilie, la turație redusă, în fabricile din Suedia, urmând ca, la începutul lunii mai, să redemareze și activitatea la cele din Franța și Brazilia.

Volvo Trucks

Martin Lundstedt, președinte și CEO Volvo Group, a precizat, în cadrul Raportului Grupului pe primul trimestru 2020, publicat pe 23 aprilie, că s-a stabilit o repornire a activității de producție în Europa, America de Nord și Brazilia, la nivel scăzut, pentru sfârșitul lui aprilie-începutul lui mai. Apoi, volumul de producție va crește gradual, pentru a se adapta noului nivel al cererii de pe piață, lucrând în strânsă colaborare cu furnizorii, pentru a minimiza disturbanțele.

În trimestrul 1, vânzările nete ale grupului au scăzut cu 16% comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut, iar livrările de camioane cu 23,6%.

La rândul său, Renault Trucks, parte a Grupului Volvo, a anunțat reluarea activității în cadrul fabricilor sale din Franța, lucru despre care puteți citi mai pe larg în cadrul unui material separat.

Până la închiderea ediției, și alți producători de autoturisme au anunțat reluarea graduală a producției, în mai multe fabrici din Europa. Printre aceștia, se numără: Volvo Cars (fabricile Ghent – Belgia, Olofström, Skövde, Torslanda – Suedia), Volkswagen (Brunswick, Chemnitz, Salzgitter, Kassel și Hanovra), Audi (Győr – Ungaria), Hyundai (Nošovice – Rep. Cehă), Renault (cutii de viteză și transmisii, Cacia – Portugalia) și linia de producție Mercedes G-Class Magna Steyr (Graz – Austria).

MAN

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Suportul HR pe timp de criză

Situațiile de criză, precum actuala COVID-19, aduc schimbări majore și presiune în companii. Ce se întâmplă cu angajații, care, în esență, sunt cei ce fac posibil business-ul? Cum poate departamentul de HR să se implice pentru a sprijini compania să treacă prin asemenea perioade și cum poate avea impact pozitiv în situațiile financiare?

Vă invit să parcurgeți o listă de modalități prin care HR-ul (fie echipa internă, fie prin intermediul unor consultanți externi), poate sprijini business-ul, în perioade de criză. Ordonarea este de la activități cu impact imediat, la cele cu valoare strategică pentru o companie.

1. Alături de echipa de sănătate și securitate în muncă, echipa de HR **se asigură și ține o evidență clară privind starea de sănătate a angajaților, asigură existența echipamentelor de protecție adecvate și suficiente**, în special dacă se lucrează la sediul companiei sau dacă există angajați ce efectuează muncă pe teren (transport, curierat, livratori, depozit, magazin etc.).

2. **HR-ul este motorul principal care contribuie, prin implicare directă, oferind suport în reorganizarea activității privind angajații companiei**, pentru a veni în întâmpinarea nevoilor de business, în situații inedite și critice. De exemplu, participă activ în procesele privind organizarea unor noi modalități de lucru (trecerea la program parțial de lucru, organizarea muncii de acasă sau participare activă la implementarea măsurii de șomaj tehnic etc.). Aici, este necesară coordonarea cu alte departamente, precum IT, juridic, precum și cu echipa de top management.

3. **Comunicarea activă și frecventă cu angajații** – pentru a-i ține informați cu privire la activitatea companiei, la direcția și planurile pentru perioada imediat următoare. HR-ul are rol important în deciziile cu privire la conținutul și forma mesajelor, cum și când acestea să fie transmise angajaților, pe ce canale, potrivite pentru fiecare categorie. În același timp, maniera în care se va face comunicarea va avea în vedere păstrarea unui moral ridicat și reducerea nivelului de anxietate resimțit, în momente de incertitudine prelungită, de către marea majoritate. Este **important ca angajații să se simtă valorizați**, atât ca participanți la obiectivele afacerii, cât și ca persoane, cu viață proprie în afara jobului, cu bucurii, temeri, aspirații, bucurându-se de empatie și suport din partea companiei.

4. În anumite situații se ajunge la decizia de **a disponibiliza o parte din angajați**, iar HR-ul participă, alături de management, pentru a asigura derularea corectă a procesului. Demersul unei disponibilizări nu este recomandat să se termine odată cu semnarea încetării contractului individual de muncă. HR-ul poate să asigure suport privind reintegrarea celor disponibilizați în câmpul muncii, cât mai repede cu putință. De exemplu, **poate apela la serviciile unor consilieri în carieră sau recrutori care să sprijine persoanele disponibilizate**, pentru a trece mai ușor prin această experiență și a primi ajutor specializat, eventual asistență privind reorientarea profesională.

5. **Acomodarea angajaților la noile condiții de lucru și dezvoltarea rapidă de noi competențe critice.** Departamentul de resurse umane poate încuraja învățarea și sprijini angajații să păstreze un nivel de motivație care să susțină productivitatea în condiții speciale de lucru, cum sunt cele din această perioadă. În asemenea demersuri, **este necesar să facă echipă cu managementul**, pentru a obține rezultatele urmărite (sau dorite). Oamenii de HR pot oferi direct sau pot invita diverși specialiști să ofere sprijin punctual (webinarii sau cursuri online privind modalități de organizare cât mai eficientă a lucrului de acasă, a modului de funcționare, a unor instrumente de colaborare/comunicare de la distanță etc.).

Oksana Rusu

6. **Coaching și dezvoltarea pentru management.** Managerii sunt, și ei, surprinși de situații absolut noi, pe care trebuie să le gestioneze, în raport cu ei înșiși și cu oamenii din echipele lor. În unele companii, există, în departamentul de resurse umane, specialiști care pot asigura suport de tip coaching, sau pot apela la companii și experți în domeniu.

7. Creare, implementare și monitorizare continuă a unor **programe de dezvoltare a angajaților**, pentru dobândirea sau aprofundarea unor **competențe fundamentale, cu valoare de avantaj competitiv** pentru companie. Asemenea procese de dezvoltare de noi competențe pot dura, în funcție de complexitatea lor, până la 1-2 ani.

Vă invit să țineți cont de aceste beneficii și să valorificați la maximum cunoștințele, abilitățile și capacitatea HR-ului de a aduce valoare adăugată reală business-ului dvs.

Oksana RUSU
office@talentreserve.ro
senior professional în Human Resources
owner&developer Talent Reserve

Corupția și convingerile noastre, propulsie înainte sau în marșarier?

Întocmai ca în cazul unei mașini, și oamenii au nevoie de „combustibil", pentru a putea funcționa. Numai că, în cazul nostru, chiar dacă am asigura energia necesară organismului prin alimentație (hrana fizică), nu ar fi suficient. Ca să ne deplasăm, trebuie să dăm comandă mușchilor, dacă suntem convinși că acest lucru ne este de folos.

Decizia de a ne deplasa este luată de către creier (un fel de software), pe baza unei analize, în care gândurile noastre joacă un rol foarte important. Se spune că „ne hrănim" cu gândurile pe care le avem, ca, în final, să alegem una dintre posibilități și să acționăm.

Mergând mai departe cu acest raționament, putem spune că și corupția, tratată la modul general, presupune și ea niște caracteristici specifice, inevitabile, atunci când se produce.

Generalizări și etichetări

Un simplu caz izolat, săvârșit de către un funcționar public, mai ales în uniformă (polițist, jandarm, polițist de frontieră, pompier etc.), dar îndelung dezbătut în mass-media, lasă impresia că majoritatea celorlalți colegi de-ai lui sunt la fel, adică se produce o generalizare.

Negreșit, vor apărea, imediat, și titluri care mai de care, cu etichete lipite de făptuitori, precum: șpăgar, mafiot, hoț, nenorocit etc.

În timp, acest gen de mesaje devin stereotipuri, iar cetățenii, beneficiarii finali ai mesajelor, vor resimți o stare de aversiune nu numai față de cei implicați, ci față de toți funcționarii ca ei.

Cu toate acestea, atunci când este vorba de cetățeanul-făptuitor, adică cel care dă mită, nu se mai aplică aceleași reguli. Siluetă difuză în noianul de informații ce descrie un caz de corupție, adesea prea puțin este luat în seamă, poate, chiar, făcut uitat.

În aceste situații, cetățenii onești, privitori la spectacolul mediatic, riscă să rămână în minte doar cu imaginea funcționarului public implicat în fapta de luare de mită.

Percepția se conturează, încet-încet, și duce la lipsa de încredere în autoritățile publice, fapt ce transpare și din sondajele de opinie aplicate, periodic, populației.

Confruntați cu posibile fapte de corupție, cetățenii ezită între a semnala neregulile, sau a le trece cu vederea. Părerile pe care și le-au format, de-a lungul timpului (atitudini față de cei care ar trebui să ofere servicii publice corecte, de calitate), le-au schimbat comportamentul normal.

Altfel spus, sunt convinși că situația reală este cea prezentată în mass-media.

„Nu se mai poate face nimic", „toți sunt corupți", „degeaba sesizezi faptele" reprezintă convingeri pe care le auzim, de cele mai multe ori. Într-o societate ce respectă valorile democratice, aceste „pietre de moară" atașate, în mod voluntar, de libertatea individuală, ar reprezenta un paradox evident. Ar intra în contradicție și cu acea sintagmă, care spune că progresul se bazează pe respectarea legii. În aceste cazuri, individul, ca parte a comunității, s-ar vedea, oarecum, în afara problemelor acesteia, dar și în afara responsabilității proprii. Ar fi doar un simplu spectator, cu voința amputată, ce s-ar mulțumi doar să constate. Neputincios, ar dori să vină altcineva, din exteriorul lui, care să fie atent la nevoile lui și, dacă s-ar putea, să-i rezolve și problemele, într-un timp foarte scurt. În acest fel, situațiile neaduse la cunoștința autorităților în drept/nesemnalate vor contribui și la creșterea „cifrei negre" a corupției. Mai puține cazuri semnalate, mai puține cazuri rezolvate.

Bilanț 2019

În anul 2019, au existat 103 situații în care angajați ai Ministerului Afacerilor Interne (MAI) au fost convinși că fac ceea ce trebuie și au sesizat Direcția Generală Anticorupție (DGA), atunci când li s-au oferit, din partea unor cetățeni, sume de bani sau alte foloase, în schimbul unor servicii, alegând să nu devină mituiți și pasibili de închisoare de la 3 la 10 ani, pentru luare de mită (art. 289 din Codul penal). În plus, au existat și 34 de cazuri în care aceștia au semnalat implicarea unor colegi de-ai lor în comiterea

Robert Neacșu

unor fapte de corupție. Lipsa lor de reacție i-ar fi costat închisoarea de la 3 luni la 3 ani sau amendă, fiind vorba de omisiunea sesizării (art. 267 din Codul penal). Reamintim că, anul trecut, 70.483 de angajați ai MAI (peste 50% din efectivele ministerului) au participat la activitățile de prevenire a corupției, susținute de ofițerii specializați ai DGA.

Pe de altă parte, au existat și cetățeni care au luat atitudine față de corupție, prin formularea a 2.492 de petiții adresate DGA (cu inițierea a 61 de dosare penale) sau apelând call-center-ul anticorupție 0800.806.806 (16.874 de apeluri, din care s-au inițiat 48 de dosare penale).

Convingeri personale avem pe tot parcursul vieții. Cele bune ne vor ajuta să evoluăm și ne vor propulsa spre ceea ce ne dorim, precum în cazul unei mașini alimentate cu un combustibil corespunzător. Cele negative ne vor limita mult viteza de deplasare, sau ne vor trage înapoi, schimbându-ne destinația.

Convingeri mobilizatoare: eu pot! Convingeri limitative: nu voi putea schimba nimic!

E vremea să schimbăm vitezele, chiar acum. Tu ce alegi, înainte sau înapoi?

Robert NEACȘU
comisar-șef
Direcția Generală Anticorupție
Serviciul Prevenire

ZIARUL CARGO

PASAGERI

Schimbări în mobilitatea urbană

TREN ÎNTRE BUCUREȘTI ȘI AEROPORTUL OTOPENI, DIN AUGUST

Ministrul de resort, Lucian Bode, împreună cu Gheorghe Popescu, consilier onorific al prim-ministrului, Ionuț Stroe, ministrul Tineretului și Sportului, și secretarul de stat Ionel Scrioșteanu, au verificat, la începutul lunii mai, stadiul lucrărilor la obiectivele de infrastructură aferente modernizării liniei de cale ferată București Nord-Aeroportul Internațional „Henri Coandă" Otopeni și a Corpurilor A și B, plus Rotonda Aeroportului Băneasa. În cazul liniei de cale ferată dintre Gara de Nord și Aeroportul Otopeni, ministrul Lucian Bode a remarcat evoluțiile înregistrate de la ultima vizită și a cerut

antreprenorului să păstreze ritmul accelerat, astfel încât, la sfârșitul lunii august 2020, acest obiectiv să fie finalizat. În cazul acestui obiectiv, se înregistrează un stadiu fizic al lucrărilor de aproximativ 65%, în condițiile în care, în ultima perioadă, a fost implementată o serie de măsuri necesare pentru protecția sănătății muncitorilor, pentru a evita infectarea cu noul coronavirus.

METROU ȘI TREN METROPOLITAN, LA CLUJ

Municipiul Cluj-Napoca va avea metrou și tren metropolitan. Primarul Emil Boc a semnat contractul pentru realizarea studiilor de prefezabilitate și fezabilitate ale ambelor proiecte, precum și a PUZ-urilor. Licitația a demarat, în urmă cu aproximativ cinci luni. Contractul, în valoare de 30,1 milioane de lei, a fost atribuit asocierii SWS Engineering-Systra-Metrans Engineering. În cazul trenului metropolitan, termenul de livrare pentru Planul Urbanistic Zonal și a documentației tehnice este de 14 luni, iar, pentru metrou, de 26 de luni. „Este cel mai mare proiect de mobilitate din istoria Clujului, de peste un miliard de euro – fonduri europene, naționale, locale și private", a precizat edilul. Trenul metropolitan va acoperi întregul coridor feroviar cuprins între halta Nădășel și stația Bonțida, iar metroul va asigura transportul cetățenilor pe axa vest-centru-est a orașului, din comuna Florești, viitorul spital regional de urgență, centrul comercial Vivo, cartierul Mănăștur, centrul orașului Cluj-Napoca și estul orașului, în zona podului IRA. Pe linia de metrou, în lungime de aproximativ 16 km, vor fi 15 stații, la circa 1 km distanță.

APLICAȚIE RAR, PENTRU ISTORICUL DAUNELOR

Registrul Auto Român informează că a pus la dispoziția clienților săi date despre daunele vehiculelor înmatriculate în România. În doar câteva minute, puteți afla informații despre majoritatea vehiculelor pentru care au fost înregistrate oficial, la societățile de asigurări, avarii produse pe teritoriul României, prin intermediul aplicației Istoric Vehicul, disponibilă pe site-ul oficial al instituției, *www.rarom.ro*. Acest lucru este posibil ca urmare a informațiilor pe care le primește RAR de la partenerii specializați, care colectează date de la societățile de asigurare și atelierele de reparații autorizate. Astfel, la interogarea prin aplicația Istoric Vehicul, împreună cu informațiile oferite gratuit de RAR (de exemplu, kilometrii afișați în bord) se precizează și faptul că, pentru acel vehicul, există disponibil un istoric de daune, care poate fi oferit contra cost. Tariful este 35 de lei și se achită online. Pentru a accesa aplicația, este nevoie de o serie de caroserie/șasiu și o adresă de e-mail validă.

AIRBUS E-DELIVERY: LIVRAREA LA DISTANȚĂ A AERONAVELOR

Airbus a lansat sistemul e-Delivery, de livrare la distanță a aeronavelor, pentru a asigura sănătatea și oferi siguranță clienților și angajaților și a putea continua operațiunile, în timpul pandemiei de coronavirus (COVID-19). Primele trei aeronave noi predate în acest mod aparțin Pegasus Airlines. Este vorba despre avioane din familia A320neo. Mai multe companii aeriene vor urma același proces, în zilele și săptămânile următoare. Noua abordare de livrare cuprinde trei etape principale: (a) delegarea către Airbus (sau un terț) a procedurilor de recepție tehnică TAC (Technical Acceptance Completion); (b) ToT electronic (Transfer-of-Title); (c) zborul și recepția ulterioară a aeronavei la baza clientului. Pentru procedurile TAC (condiție prealabilă pentru ToT), compania aeriană poate delega Airbus să efectueze, în numele său, toate acțiunile necesare: verificarea la sol, zborul test de recepție, recepția manualelor și procedurilor, precum și lucrări minore cosmetice, dacă este necesar. Apoi, pentru finalizarea ToT, echipa Airbus și echipa clienților beneficiază de o nouă platformă de colaborare sigură: „e-SalesContracts". Aceasta îi aduce împreună, oriunde s-ar afla, într-un mediu virtual în care pot acționa, în timp real, acolo unde pot optimiza și simplifica toate tranzacțiile contractuale, de la redactare și negociere comercială a documentelor de livrare, până la semnătura digitală ToT. Astfel, această platformă înlocuiește prezența fizică a personalului trimis de client la Airbus Delivery Center. După finalizarea formalităților TAC și ToT, zborul are loc cu respectarea măsurilor de sănătate și siguranță. Echipajul clientului (sau un terț desemnat) poate

prelua aeronava igienizată și poate zbura direct de la centrul de livrare către baza companiei aeriene.

ZBOR CLUJ-ABU DHABI

Aeroportul Internațional „Avram Iancu" din Cluj a anunțat lansarea unei noi destinații: Abu Dhabi. Zborurile vor fi operate de compania aeriană Wizz Air, începând cu data de 16 septembrie, cu o aeronavă tip Airbus A320, având o capacitate de 180 de locuri, cu două frecvențe săptămânale, în zilele de miercuri și duminică. Abu Dhabi este capitala Emiratelor Arabe Unite și unul dintre cele mai frumoase orașe ale lumii arabe. În anul 2007, orașul a primit titlul de „Cel mai bogat oraș al lumii", în topurile realizate de Forbes și CNN. Nu demult, acest oraș era doar un sat de beduini, iar azi este centrul industriei petroliere, cu una dintre cele mai mari rezerve de petrol din lume; un oraș împânzit de moschei monumentale, fântâni extravagante, zgârie nori, parcuri impresionante. Biletele pot fi, deja, rezervate.

CĂLĂTORII, DAR CU MAI PUȚINI BANI

Românii nu se tem să călătorească, în țară, după ce măsurile de restricție vor fi ridicate, este concluzia unui studiu Travelminit.ro. Peste 40% dintre respondenți au în plan să călătorească, după ridicarea restricțiilor, iar cazările izolate și rezervările fără risc se numără printre principalele motive în stabilirea unei vacanțe. Astfel, 31% dintre respondenți au declarat că aveau, deja, planificat concediul de anul acesta și aveau această cheltuială programată. Bugetul total al vacanței este așteptat să scadă cu câteva procente, diferența fiind mai mică în cazul serviciilor de cazare și mai semnificativă în cazul activităților conexe, cum ar fi masaj, tur ghidat și altele.
Peste 50% dintre respondenți și-au amânat pentru o perioadă ulterioară vacanța programată, în special în lunile de vară sau toamnă, în timp ce 20% dintre respondenți și-au păstrat rezervarea activă, iar 26% și-au anulat rezervările.

PRINCIPALELE MĂSURI AU FOST LUATE ÎN RETAIL, TURISM ȘI IMM-URI

Toate țările europene au luat anumite măsuri pentru protejarea și repornirea economiilor naționale, după perioada stării de urgență. Printre prioritățile guvernelor, retailul, turismul și IMM-urile au beneficiat de cele mai multe măsuri, având în vedere că aceste segmente au fost cele mai afectate de epidemia de COVID-19, în toată Europa, potrivit Colliers International. Majoritatea planurilor de ieșire din starea de urgență, pe etape, prevăd redeschiderea magazinelor și punctelor de vânzare cu amănuntul, centrele de bricolaj, de grădinărit și de înfrumusețare fiind prioritare. În cea mai mare parte din cazuri, repornirea sectorului de HoReCa va urma, la finalul lunii mai sau începutul lunii iunie, potrivit specialiștilor.

ÎNMATRICULĂRILE DE TURISME S-AU ÎNJUMĂTĂȚIT, ÎN APRILIE

Înmatriculările de autoturisme noi au scăzut, în România, cu 50%, în aprilie, față de aceeași lună din 2019, atingând un volum de 4.321 de unități, pe fondul pandemiei de coronavirus (COVID-19), potrivit cifrelor comunicate redacției de Asociația constructorilor de Automobile din România (ACAROM), membru asociat al Asociației Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA). Astfel, pe primele patru luni din 2020, numărul autoturismelor noi înmatriculate a ajuns la 32.300 de unități, în scădere cu 27.46% față de perioada similară din 2019. În ceea ce privește autoturismele second-hand, înmatriculate pentru prima oara în România, volumul acestora a atins, în aprilie 2020, cifra de 20.245 de unități, în scădere cu 43% față de aprilie 2019. Pe primele patru luni din 2020, s-a înregistrat un volum de 128.325 de unități, în scădere cu 12% față de perioada similara din 2019.

SFATURI PRACTICE PENTRU VERIFICAREA PNEURILOR

Dacă nu ați circulat cu mașina în această perioadă, este bine să vă verificați pneurile, pentru a evita problemele și a vă deplasa în siguranță. Unele verificări pot fi făcute direct de către utilizatorul vehiculului, iar, pentru o testare mai complexă, recomandarea este de a apela la un specialist. Pentru verificările ce se pot face de către utilizator, Pirelli recomandă:

- Verificarea atentă a pneurilor, pentru ca acestea să nu aibă gâlme sau deformări, cauzate de faptul că mașina a staționat o lungă perioadă de timp, din cauza condițiilor meteo sau de șocuri anterioare. În plus, verificați dacă acestea prezintă tăieturi, rupturi sau alte probleme și asigurați-vă că sunt strânse capacele valvelor.
- Verificarea presiunii în pneuri, inclusiv a roții de rezervă, fapt ce prelungește durata de viață a anvelopei și aduce economie de combustibil și siguranță.
- Verificarea gradului de uzură a anvelopei și a adâncimii profilului.
- La drum, atenție la apariția vibrațiilor în volan. Dacă acestea nu dispar după primii kilometri, mergeți la un service autorizat.
- Faceți trecerea de la anvelopele de iarnă, la cele de vară. Acestea asigură un comportament mai bun al mașinii pe vreme caldă.

Schimbări în mobilitatea urbană

În contextul în care multe țări urmăresc, în luna mai, relaxarea măsurilor de izolare impuse pentru limitarea răspândirii COVID-19 și reluarea, treptată și în condiții de siguranță, a activității, se pare că bicicleta se impune ca unul dintre cele mai sigure mijloace de transport urban, din punctul de vedere al distanțării sociale.

Multe metropole europene s-au decis să accelereze dezvoltarea infrastructurii destinate bicicliștilor și să stimuleze utilizarea bicicletei la scară largă.

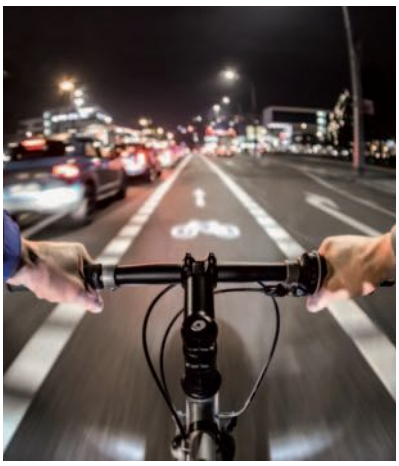
Franța – Paris

Regiunea Île-de-France, din care face parte Parisul, a anunțat că va investi 300 de milioane de euro în amenajarea a 650 de kilometri de piste de ciclism temporare și permanente, unele dintre acestea urmând să fie gata în cursul lunii mai. Primarul Parisului, Anne Hidalgo, a declarat că se gândește să așeze piste temporare deasupra celor mai aglomerate rute de metrou, la suprafață, ca alternativă, pentru dezaglomerarea acestor linii.

De asemenea, autoritățile pariziene au anunțat un plan în valoare de 20 de milioane de euro pentru încurajarea mersului pe bicicletă, care include alocarea a câte 50 de euro fiecărui posesor de bicicletă, pentru repararea acesteia într-unul dintre centrele agreate. O parte dintre aceste fonduri va merge către amenajarea unor parcări de biciclete.

Italia – Milano

Autoritățile din Milano au anunțat, la rândul lor, un proiect ambițios pentru deplasarea în siguranță a locuitorilor. Alături de controlul intrărilor în stațiile de metrou, cu trasarea unor cercuri care indică distanța de siguranță între persoane, autoritățile urmăresc îmbunătățirea mobilității pe două roți. Sunt în plan aproximativ 35 de kilometri de noi piste pentru biciclete, primele dintre ele urmând să fie construite în mai-iunie. Una dintre posibilități este lărgirea trotuarelor. O a doua măsură este limitarea vitezei maxime pe anumite artere la 30 km/h și permiterea traficului de biciclete și motociclete pe carosabil, alături de mașini. În fine, a treia măsură este amenajarea de piste de biciclete sigure, pe anumite axe.



Marea Britanie

Mai ales în contextul în care capacitatea de transport public va scădea drastic, prin aplicarea regulilor de distanțare socială, Ministerul Transporturilor din Marea Britanie consideră că populația ar trebui să ia în considerare mersul pe bicicletă sau pe jos, în loc să-și folosească mașinile și să creeze blocaje în trafic. Ministrul Transporturilor a anunțat că vor fi disponibile 250 de milioane de lire sterline ca fonduri de urgență pentru călătorii, ca primă etapă dintr-o investiție totală de 2 miliarde de lire, care a fost anunțată în februarie.

De altfel, în anumite regiuni din Marea Britanie, pe perioada pandemiei, s-a înregistrat o creștere de 70% a numărului de bicicliști.

Astfel, se urmărește realocarea de spațiu rutier pentru biciclete, crearea unor piste protejate, lărgirea unor artere, condiții de siguranță în intersecții și crearea unor benzi rezervate exclusiv autobuzelor și bicicletelor. Nu în ultimul rând, se vor realiza teste cu trotinete și scutere electrice, urmând ca, în iunie, populația să aibă posibilitatea închirierii unor astfel de vehicule.

Germania

Și Germania a decis să își modernizeze infrastructura destinată bicicletelor. De exemplu, presa germană a anunțat că Landul Baden-Württemberg va aloca, anul acesta, 58 de milioane de euro, pentru dezvoltarea infrastructurii destinate bicicliștilor, iar Berlinul a creat, deja, piste temporare.

Așteptăm și la noi astfel de inițiative!

COVID-19 accelerează adoptarea tehnologiilor moderne

Compania de consiliere hi-tech ABI Research a constatat că autoritățile locale din marile orașe merg și mai departe, stabilindu-și strategii de flexibilitate urbană și transformare digitală. Acest lucru se reflectă în utilizarea unei game largi de tehnologii, într-un mod cu totul nou, în timpul situației de urgență curente.

Printre acestea se numără:

• dronele – pentru comunicații, controlul respectării regulilor de distanțare socială, livrare de provizii medicale

• noi tipuri de sisteme de supraveghere – senzori de verificare a temperaturii corporale de la distanță (Kogniz Health)

• livrări autonome de mărfuri „last mile" (Beep, Navya, Nuro, Waymo, Postmates)

• Digital Twins – vizibilitate holistică, transversală, în timp real, pentru resurse, bunuri și servicii (Siradel)

• panouri de control în timp real și data sharing, care includ utilizarea datelor furnizate de telefoanele inteligente, pentru monitorizarea deplasărilor populației.

În același timp, orașele profită de beneficiile unui stil de viață digital, prin adoptarea bruscă a serviciilor de e-guvernare, e-sănătate și consultații online, lucru și învățământ de la distanță și e-comerț. Estimările sunt că nivelul traficului post-COVID-19 va atinge doar 80-90% din valorile de dinainte de pandemie, modul de viață digital urmând să se mențină permanent. Astfel, este posibil ca efectele pozitive asupra mediului să fie pe termen lung.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Microbuzul anului 2019.
Noul Sprinter City 75.

Posibilități nelimitate: lungime de 8,5 metri lungime și spatiu necesar pentru până la 38 de pasageri. Asigurați un transport profitabil in situațiile în care un autobuz de dimensiuni mari nu este la fel de rentabil.

Cu noua caroserie mai suplă, microbuzul Sprinter City 75 se deplasează cu agilitate pe străzile înguste din centrele orașelor sau din suburbiile dens populate. Accesul facil datorită podelei joase, salonul generos și designul unic stabilesc un nou standard pentru transportul local de persoane.

Noul Sprinter City 75, etalonul noii generații Sprinter, a fost clasat pe primul loc în competiția Minibus Euro Test 2019.

Mai multe detalii: www.mercedes-benz.ro/autobuze

Mercedes-Benz
The standard for buses.

Furnizor: Mercedes-Benz Trucks & Buses România

50% din capacitate

Guvernul Orban a adoptat, în 11 mai, proiectul de lege privind starea de alertă și l-a trimis Parlamentului spre aprobare în regim de urgență, astfel încât, din data de 15 mai, să poată fi aplicate noile restricții ce vor înlocui interdicțiile impuse pe 16 martie.

„În domeniul transporturilor, sunt prevăzute reglementări care permit autorităților impunerea unor măsuri restrictive în ceea ce privește derularea transportului aerian, naval, rutier sau feroviar, prin ordin comun al ministrului Transporturilor și pe baza hotărârii Comitetului Național pentru Situații de Urgență”, a anunțat, la finalul ședinței Executivului, Ionel Dancă, șeful Cancelariei prim-ministrului.

Setul de măsuri, elaborat de Institutul National de Sănătate Publică (INSP), a fost publicat în consultare publică încă din 9 mai, pe site-urile Ministerului de Interne și Ministerului Transporturilor.

Noile reguli

Ministerul Afacerilor Interne a publicat, în dezbatere publică, setul de măsuri de relaxare propus de Institutul National de Sănătate Publică, ce vor fi aplicate din 15 mai, după ridicarea stării de urgență. Iată regulile pentru transportul de persoane:

1. Accesul în mijloacele de transport este condiționat de purtarea obligatorie a unei măști medicale sau non-medicale, care să acopere gura și nasul.

2. Numărul maxim de pasageri permis va fi limitat la cel mult jumătate din capacitatea maximă de transport a autovehiculului și cu respectarea distanței de minim un metru între călători.

3. Angajații vor fi instruiți să rămână acasă, dacă au fost expuși direct la virus și/sau prezintă simptome (febră, dificultăți de respirație, tuse uscată). Se va efectua triajul zilnic al angajaților, menținând distanțarea de 1 metru, prin interviu și termometrizare, înainte de intrarea în tură.

4. Se va asigura maximizarea ratei de ventilație a sistemului de aer condiționat (fără recircularea aerului din interior) și se vor menține ferestrele deschise (când este posibil), în timp ce vehiculul este în funcțiune.

5. Se va efectua obligatoriu curățenia și dezinfecția vehiculului înainte de intrarea în traseu, precum și ulterior, la un interval de cel mult 4 ore. Pentru vehiculele care parcurg un traseu cu durata mai mare de 4 ore, se va efectua curățenia și dezinfecția vehiculului la începutul și la finalul cursei. Va fi evitată măturarea uscată și alte acțiuni mecanice pe suprafețe potențial contaminate, pentru a reduce posibilitatea de dispersare a virusului. Se vor utiliza în schimb metode de curățare umedă.

6. Prin stațiile de difuzare din cadrul mijloacelor de transport, acolo unde acestea există, se vor comunica permanent informații cu privire la măsurile de prevenire a infecției COVID-19.

7. Conducătorii vehiculelor au obligația de a păstra distanța socială, în timpul pauzelor și perioadelor de repaus pe drum, evitându-se contactele cu alte persoane (șoferi, pasageri, persoane adiacente parcursului etc.).

8. La îmbarcare/debarcare, cât și pe timpul deplasării, pasagerii vor respecta o distanță de minim un metru unul de celălalt.

Transport intraurban (autobuz, troleibuz, tramvai, microbuz)

1. Companiile de transport vor lua măsura separării compartimentului dedicat conducătorului auto de restul spațiului destinat transportului pasagerilor.

2. Se vor marca, cu un semn vizibil de culoare verde, locurile permise pentru transportul pasagerilor, astfel încât să se păstreze distanța de minim un metru între pasageri.

3. Pentru vehiculele cu cel puțin două uși, accesul în interiorul vehiculului se va realiza doar pe ușa din par-

STB scoate tot parcul circulant

Societatea de Transport București (STB) va scoate în traseu, din 18 mai, toate autobuzele, troleibuzele și tramvaiele din parcul auto circulant, dar accesul în acestea va fi limitat, numai pe scaune și un rând în picioare, respectând distanța regulamentară, de 1,5 m. Urcarea se va face doar prin ușa din față, iar coborârea, pe celelalte uși. Toate vehiculele sunt dezinfectate cu substanțe care distrug virusurile. Totodată, STB igienizează stațiile și mobilierul aferent. Pasagerii trebuie să își protejeze nasul și gura cu măști medicale sau confecționate din material de bumbac, dar și ochii, cu ochelari de vedere sau de soare. Respectarea noilor reguli va fi supravegheată de controlorii STB, sprijiniți de Poliția Locală.

tea frontală a vehiculului, iar coborârea pe cealaltă ușă/celelalte uși.

4. Pentru microbuzele care efectuează transport intra-urban, este permis doar transportul persoanelor pe scaune, cu respectarea regulilor generale prezentate mai sus.

Transport interurban sau internațional rutier (autobuz, autocar, microbuz)

1. Se vor marca, cu un semn vizibil de culoare verde, locurile permise pentru transportul pasagerilor, astfel încât să se păstreze distanța de minim un metru între pasageri.

2. Companiile de transport vor lua măsura separării compartimentului dedicat conducătorului auto de restul spațiului destinat transportului pasagerilor.

3. Pentru vehiculele cu cel puțin două uși, accesul în interiorul vehiculului se va realiza doar pe ușa din partea frontală a vehiculului, iar coborârea pe cealaltă ușă/celelalte uși.

Trenuri

1. Se vor marca, cu un semn vizibil de culoare verde, locurile permise pentru transportul pasagerilor, astfel încât să se păstreze distanța de minim un metru între pasageri.

2. Pentru vagoanele de tip cușetă sau vagoanele de dormit, se permite transportul unui singur pasager per compartiment, cu excepția membrilor aceleiași familii.

3. Este interzisă introducerea vagoanele de tip restaurant în componența garniturilor.

4. Pentru toaletele din vagoane, este obligatorie asigurarea apei curente, săpun lichid și dezinfectant de mâini.

Metrou

1. Se vor marca, cu un semn vizibil de culoare verde, locurile permise pentru transportul pasagerilor, atât pentru transportul în picioare cât și pentru transportul pe scaune, astfel încât să se păstreze distanța de minim un metru între pasageri.

2. Accesul în stațiile de metrou se va realiza în mod controlat, astfel încât, pe peroanele de așteptare, pasagerii să poată păstra distanța de minim un metru între ei.

Primele contestații

Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România (COTAR) avertizează că noile restricții „vor genera creșteri substanțiale ale costurilor, care nu pot fi suportate de transportatori decât cu riscul falimentului. Un autocar sau un microbuz nu va circula la jumătate din capacitate, ci vor fi eliminate cel puțin două treimi dintre locuri, pentru că (...) patru scaune vor rămâne libere, din două în două rânduri, nu două scaune. În plus, nu s-a luat în calcul costul transportului. Dacă firmele ar trebui să se descurce singure, în această situație, ar însemna să plătească diferența călătorii, adică s-ar ajunge la dublarea sau chiar triplarea prețului unui bilet”, a explicat Vasile Ștefănescu, președintele COTAR.

Guvernul nu a luat în calcul nici pasagerii membri ai aceleiași familii, care ar trebui să călătorească fără distanțare, deoarece locuiesc, oricum, împreună. În plus, vor fi probleme cu fluxurile de călători, care nu pot fi preluate cu același număr de autocare și microbuze, la capacitate mult diminuată, iar pericolul este să reapară pirateria – sau „ia-mă, nene”.

„O altă problemă este legată de rute și orar. Înseamnă fie să se lase jos mai mult de jumătate dintre călători, iar oamenii să nu se mai poată deplasa, fie să se adauge autocare și microbuze. Astfel, parcurile auto ale firmelor ar trebui să se tripleze. Dar firmele nu au capacitatea de a finanța această investiție uriașă, când abia își mai pot plăti ratele la leasing, pentru microbuzele și autocarele achiziționate înainte de «lockdown». Este nevoie și de o modificare legislativă, să poată circula mai multe mașini în același timp, pentru a prelua toți călătorii, sau pentru schimbarea orarelor. Strategia Guvernului a fost concepută, probabil, pornind de la situația privilegiată a STB și a altor regii și societăți de transport din orașele mari, unde parcul de mașini permite asigurarea unui număr mare de autobuze, iar susținerea financiară este asigurată de la bugetele primăriilor. În transportul interjudețean, operatorii nu au beneficiat de subvenții din partea statului, așa cum a beneficiat transportul feroviar, însă, acum, va fi nevoie de sprijin financiar. Situația nu se poate rezolva prin organizarea de noi licitații, pe care să le câștige alte firme, decât dacă statul plătește subvenții pentru toate locurile care trebuie să fie lăsate libere în autocarele și microbuzele obligate să respecte restricțiile de distanțare. Statul ar putea să nu plătească subvenții, dacă ar tripla parcurile auto ale transportatorilor, asigurând microbuzele și autocarele suplimentare, dar și salariile șoferilor de care va fi nevoie suplimentar”, mai spune reprezentantul COTAR.

Soluțiile transportatorilor

COTAR consideră că situația s-ar putea rezolva prin impunerea unor măsuri clare de protecție: măști medicale pentru toți călătorii și pentru personalul firmelor de transport, măsuri suplimentare de igienă, dezinfectarea suprafețelor.

„În cazul microbuzelor și al autocarelor, călătorii se urcau și înainte doar prin față. Din această măsură propusă de Guvern, ne putem da seama că echipa care a lucrat la acest document s-a orientat strict în funcție de autobuzele STB, neavând în vedere nici măcar autobuzele din alte orașe mari ale țării, unde urcarea se face tot prin față, la fel ca în cazul autocarelor și microbuzelor. Coborârea prin spate arată, de asemenea, că echipa care a făcut propunerile nu cunoaște situația reală a unui mijloc de transport în comun, care are, chiar și în cazul autobuzelor STB, cale de acces la mijloc, iar deplasarea călătorilor din față spre spate, pentru coborâre, este și inutilă, și nocivă, dacă luăm în considerare posibilitatea de contaminare, prin contactul cu un număr mai mare de persoane”, se mai arată în comunicatul COTAR.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Trenuri speciale pentru sezonierii români

Prin Ordinul 951, semnat în data de 8 mai, ministrul Transporturilor, Lucian Bode, a stabilit procedura pentru circulația trenurilor de călători special comandate în vederea transportului de lucrători sezonieri, inclusiv al celor care desfășoară activități de îngrijire a persoanelor vulnerabile, între România și alte state membre ale Uniunii Europene. Primele garnituri au circulat chiar de a doua zi, între Timișoara și Viena, solicitate de operatorul feroviar de călători din Austria (OBB), în parteneriat cu CFR Călători. Toate trenurile sunt formate numai din vagoane cușetă, fiecare garnitură având în compunere câte 5 vagoane românești și 5 austriece. Numărul total de locuri într-un tren este de aproximativ 350. OBB și autoritățile din Austria se ocupă de rezervarea locurilor, iar agențiile de recrutare austriece sunt responsabile cu selecția și deplasarea pasagerilor. La plecarea din România, au acces numai persoanele declarate admise de către inspectorii DSP. Toți călătorii au obligativitatea să poarte mască, recomandându-se și utilizarea mănușilor de unică folosință. Pentru operațiunile de îmbarcare/debarcare a călătorilor, sunt asigurate culoare special amenajate pentru accesul, respectiv părăsirea organizată a incintei stației de cale ferată.

Mercedes-Benz G-Class întâiul

Unul dintre modelele iconice din istoria SUV-urilor este, cu siguranță, Clasa G de la Mercedes-Benz. O mașină robustă, dar și elegantă, în același timp, caracteristici ce o făceau potrivită atât la o partidă de vânătoare, cât și pentru o întâlnire de afaceri.

Primele schițe au fost puse pe foaie la începutul anilor `70, iar numele său „întreg" este Geländewagen, ceea ce s-ar traduce prin „vehicul de teren". Scopul inginerilor ce au participat la dezvoltarea Clasei G era de a crea un vehicul cu tracțiune integrală, robust, capabil, ușor de manevrat și cu un confort peste măsură, indiferent că este vorba de drum asfaltat sau off-road.

Cumva, printr-o combinație de marketing inteligent, preț piperat, producție limitată și aspect rectiliniu exclusivist, G-Wagon a devenit un simbol al statutului – un vehicul ales de celebritățile urbane, doamne din înalta societate sau de surferi extravaganți. Strălucirea și-a păstrat-o timp de aproape 40 de ani.

Istorie

Dezvoltarea primei generații (W460) a pornit în 1972, cu un acord de cooperare între Daimler-Benz și Steyr-Daimler-Puch, în Graz, Austria. Inginerii Mercedes-Benz din Stuttgart s-au ocupat de proiectare și testare, în timp ce echipa din Graz a dezvoltat planurile de producție. Testele au durat câțiva ani, iar lansarea oficială a avut loc ceva mai târziu, în 1979, în Franța. Au fost oferite trei variante de motorizare și cinci de caroserie. De-a lungul deceniului, opțiunile de motor și de transmisie au fost extinse sau actualizate, împreună cu tot mai multe versiuni de confort și dotări opționale.

Motorizări

Pe benzină, modelul cel mai mic din gamă era 200 GE, construit special pentru piața italiană, dar și pentru alte piețe, unde taxele erau mari pentru motoarele mai mari de 2 litri. Avea o putere de 118 CP și un consum mediu estimat de 16 l/100 km. Următorul model era 230 G/GE de 91/126 CP. Acesta avea 4 cilindri în linie. Cu 6 cilindri era varianta 280 GE, de 158 CP. Consumul acestor motoare de peste 2 litri varia între 17 și 23 l/100 km.

230 GE - 1987

Momentul care a marcat intrarea în istorie și în care G-Class și-a câștigat faima globală a fost în 1980, când Mercedes-Benz a construit un Papamobil bazat pe cabrioletul modelului 230 G, în timpul primei vizite a Papei Ioan Paul al II-lea în Germania.

Versiunile pe motorină au debutat cu 240 GD, de 2,4 litri și 72 CP, un motor cu 4 cilindri în linie, oferit între 1979 și 1988. A fost înlocuit de 250 GD, motor de 2,5 litri, cu 5 cilindri și cu o putere de 86 CP, disponibil între 1988 și 1991. Cuplul maxim, în cazul lui, era de 154 Nm. Însă vârful de gamă era versiunea 300 GD. Acesta avea puterea de 88 CP, dar un cuplu extrem de generos, de 226 Nm.

300 GD a fost cel mai popular model, în timp ce 280 GE – cel mai puternic. În ciuda disponibilității motorului diesel turbo pe alte modele ale constructorului, el nu a echipat niciodată G-Wagen-ul. Pe finalul primei generații (1989-1990), tunerul de casă al Mercedes-Benz, Brabus, a modificat modelul 230 GE mărindu-i cilindreea la 2,6 litri și puterea la 155 CP. Acesta a fost, însă, unul dintre modelele extrem de rar întâlnite.

A doua generație

În 1990, modelul W460 (și derivatul W461) a fost revizuit serios și a devenit W463. Acest model a „mutat" Clasa G de la încadrarea la mașină relativ spartană și cu valențe utilitare (cum devenise, o dată cu trecerea anilor), la modelul de lux, aflat pe același palier cu Clasa S. Acest model nu a mai fost disponibil în varianta de furgonetă cu panou cu trei uși, nici în lungimi scurte și lungi, precum și fără ușa stil „acces marfă" din spate. Aceste caracteristici sunt exclusive pentru caroseria W461, a cărei producție a continuat pentru vehicule militare și utilitare, pentru agențiile guvernamentale și organizațiile neguvernamentale.

Schimbarea evidentă de macaz spre clasa de lux este definită de update-ul interiorului. Acesta a primit ornamente din lemn și tapițerie din piele, pentru prima dată. Consola centrală este netezită și mai bine integrată cu tabloul de bord. Partea inferioară a tabloului de bord este acoperită cu plăcuțe de cauciuc, pentru o mai bună protecție a genunchiului, în caz de coliziune frontală. Întrerupătoarele electrice de blocare diferențiale sunt plasate proeminent, în mijlocul tabloului de bord, cu alte întrerupătoare electrice. Grupul de instrumente are o carcasă mai lină și mai curbă, care dă o linie mai fluidă planșei de bord. Ceasurile de bord sunt integrate într-un panou, nu mai par separate și atașate la tabloul de instrumente. Panoul de control al climei a fost, și el, redesenat, pentru a include comenzi de temperatură și de viteză ale ventilatorului. Fețele de uși au fost îmbrăcate complet în piele și căptușeli moi, iar scaunele, mai pline și mai bine definite, oferă, acum, și suport lombar.

Noile caracteristici tehnice includ ABS și tracțiune integrală, cu diferențiale cu blocare electrică. În primă fază, motoarele folosite au fost preluate de la W460, dar au fost updatate rapid. Însă, despre parcursul Clasei G după anii '90, urmează să povestim într-o ediție următoare.

sursa: *wikipedia.com*
www.cars-data.com

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Spune-ți părerea!

Despre ajutorul statului

Cum caracterizați măsurile prin care statul român a decis să ajute sectorul transporturilor, lovit de criza economică generată de pandemia COVID-19?

1. Deciziile statului în această direcție sunt de un real ajutor.
2. Măsurile gândite pentru a ajuta mediul privat s-au potrivit, doar într-o mică măsură, activității de transport, iar, în acest context, ajutorul a fost unul limitat.
3. Din păcate, modul în care au fost gândite aceste măsuri, care ar trebui să susțină mediul privat, și condițiile de calificare, inclusiv procedurile de urmat, pentru a avea acces la ajutor, au făcut imposibilă, pentru noi, abordarea lor.

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

Familiile, în prim plan

Teama de îmbolnăvire și perspectiva riscului, care planează asupra familiilor, reprezintă, din punctul de vedere a 50% dintre cei care au răspuns la întrebarea lunii aprilie, principala provocare a șoferilor, în perioada în care pandemia COVID-19 a închis, practic, Europa. Pentru 35%, pe primul loc se așază posibilitățile reduse de a asigura igiena (toalete și dușuri închise) și de a cumpăra mâncare, în timp ce 15% dintre respondenți acuză, în principal, lipsa predictibilității privind traseul, inclusiv ca urmare a timpilor de așteptare în frontieră.

ZIUA CARGO

Romanian Transport Company of the Year

Romanian Passenger Transport Company of the Year

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

RESPONSABILITATE
COMPETENŢĂ
LOIALITATE

ATESTAT 99 IFPTR

Mereu în Vârf de Formă

Centrul de Perfecţionare a Personalului din Domeniul Transporturilor Rutiere – IFPTR

AUDITARE

CONDUCĂTORI AUTO

EVALUARE

INSTRUIRE PRACTICĂ

TIMPI

DE CONDUCERE

ARIMARE

ÎNCĂRCĂTURI

TRAINING

CONDUCERE PRUDENTĂ

COMUNICARE

PROFESIONALĂ

www.ifptr.ro

0725-600.407 office@ifptr.ro

SUNT UN SPIRIT LIBER.

LA ACHIZIŢIA UNUI **IVECO S-WAY**
BENEFICIEZI DE O RATĂ DE LA
980 EURO / lună(*)

I AM UNSTOPPABLE.

Descoperă soluţia de leasing perfectă pentru afacerea ta, Beneficiezi de rată fixă în primul an de la 980 EUR pe lună, garanţie şi întreţinere inclusă.

(*)Dobânda 1,90%, durata contractului de leasing 60 de luni, avans minim 10%, taxa de management 1,5% din preţul de achiziţie, valoarea reziduală 10%

TRANSPORTURI FĂRĂ GRIJI, FII DE NEOPRIT.

Campanie valabilă până la data de 30.06.2020

IVECO S-WAY. DRIVE THE NEW WAY.

IVECO CAPITAL

IVECO