ZIUA CARGO

revistă de transport și logistică noiembrie 2018 numărul 11 (118)

ROMÂNIA – GERMANIA... este loc de mai mult?

Campionii anului

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

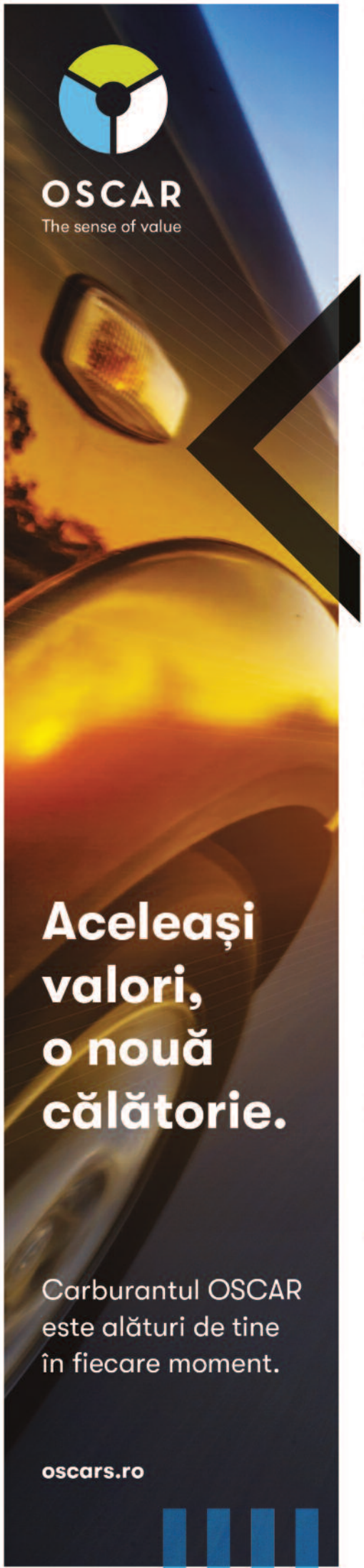
Tel.: 031-405.94.09
Fax: 031-405.94.10

E-mail: office@ahead-logistics.ro

OSCAR
The sense of value

Pe acest drum ne ghidează respectul, profesionalismul și grija, aceleași valori prin care ne raportăm fiecărui partener. Mai mult, pentru că urmărim în mod constant, ca prin serviciile și produsele din portofoliu, să venim cu soluții personalizate și optimizate pentru partenerii noștri, credem și investim într-o experiență completă cu OSCAR.

oscars.ro



Încă de la lansarea sa, cu 25 de ani în urmă, Volvo FH a stabilit noi standarde în ceea ce privește activitatea de transport, oferind, de-a lungul timpului, peste 25 de inovații, multe dintre ele premiere în industrie. De la cabina revoluționară și motorul D12A, din 1993, la primul airbag pentru șofer din istorie, de la frâna de motor Volvo și până la inteligentul I-Shift, cu variantele sale cu dublu ambreiaj sau cu trepte de forță, Direcția Dinamică Volvo cu sisteme de asistență sau noua versiune Volvo FH LNG, toate au fost concepute pentru un grad înalt de siguranță, confort, productivitate și eficiență. Iar povestea merge mai departe...

Mai multe detalii puteți descoperi pe volvotrucks.com/celebratevolvoFH.

VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

Încrederea rămâne un lux

„Transportatorii sunt, astăzi, pe cai mari”, mi-a zis un client de transport... Altfel spus, cererea mare așază firmele de transport într-o situație favorabilă, putând să își negocieze cu ușurință tarifele.

Ciudat, la puține momente distanță, vorbesc cu un transportator, care îmi spune că nu reușește să se mai înțeleagă cu clienții, care pretind reduceri suplimentare ale tarifelor.

În cadrul unui eveniment cum este Gala Ziua Cargo, în care se întâlnesc câteva sute de transportatori, clienți și furnizori ai acestei industrii, ai șansa să afli multe lucruri interesante și am decis să vă împărtășesc câteva dintre acestea.

M-a îngrijorat un alt transportator – toată lumea are probleme cu șoferii, însă există un fenomen, aparent periculos, care pare să câștige teren. Crește numărul șoferilor care pretind să își facă propriul program, fără a ține cont de reglementările legale – câteva zile lucrează „puternic” și, apoi, stau acasă câteva zile. Parcă ar fi medici când sunt de gardă...

În orice caz, putem spune cu tărie că șoferii sunt astăzi „pe cai mari”... Asta până când vorbești cu câțiva dintre ei și încep să îți explice cum văd ei lucrurile și presiunile la care sunt supuși.

Acum, este evident că toată lumea vrea să își servească cât mai bine clienții. Și, pentru că modelele clasice sunt nefuncționale, în ultima vreme a apărut „un curcubeu” de soluții – expeditori care achiziționează semiremorci, transportatori care devin expeditori, firme care utilizează toate posibilitățile (propriul parc de camioane, parc subcontractat captiv, parc de semiremorci și utilizarea tracționiștilor, expediție clasică...).

Unul dintre acești transportatori mi-a spus că nici așa nu este bine. Abia termină cursa un subcontractant, că îi și contactează clientul, cu intenția de a-l înlătura. Care credeți că este argumentul? Ați ghicit! – îi propune un tarif mai mic. Iar această atitudine nu este o excepție, ci, mai degrabă, regula. În acest ritm, ce să mai înțeleagă și clienții? Este clar că transportatorii îi speculează, dacă atât de mulți și atât de des îi bombardează cu oferte mai bune.

Și mai este ceva deranjant. Statisticile au arătat o ameliorare a situației financiare, în ultimii ani, pentru industria transporturilor, însă, în continuare, facturile se plătesc cu mare întârziere. Am impresia că sunt jucători în piață

care, pur și simplu, nu pot să conceapă să își plătească facturile la timp, mai ales că unii dintre acești expeditori știu sigur că nu au probleme cu cash-flow-ul. Termenele de plată sunt, oricum, destul de largi, serviciul a fost prestat... de ce trebuie să îl scoți din minți pe transportator, să îl provoci să te sune în repetate rânduri...?

Acum mai bine de o mie de ani, zorii apariției nației române sunt strâns legați de creștinarea acestor teritorii. Mă gândesc că acest popor a avut timp să întoarcă pe toate părțile învățăturile creștine. De exemplu, „cel fără de păcat să arunce primul cu piatra”. La prima vedere, nimeni nu ar trebui să arunce piatra, însă, ingenioși cum suntem, am găsit altă interpretare. Dacă tot nu există nevinovați, atunci nu mai contează în cine aruncăm cu piatra, pentru că sigur o merită.

Prea multă gândire pe termen scurt, prea puțină strategie și unele limite pe partea de comunicare deteriorează un mediu de afaceri care, altfel, are aproape toate premisele să meargă bine.

Există un proverb – „fă-te frate cu dracu’, până treci puntea” – doar că mulți au uitat că au trecut „puntea” de mult.

Dar să încheiem într-o notă pozitivă. Sunt, deja, câteva firme mari de transport care au luat decizia: încep achiziția de camioane CNG, atât pentru transport național, cât și internațional. Calculele arată reduceri importante ale costurilor.

Acestea sunt câteva dintre lucrurile aflate, însă, prins cu organizarea, nu am avut foarte mult timp pentru discuții. Mă întreb ce au aflat ceilalți participanți?

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Împreună mișcăm lucrurile!

ZIUA CARGO

Organizator

Romanian Transport Company of the Year

Romanian Transport Company of the Year PASSENGER

Echipamentul Anului în România

Editor General
Meda Iordan
meda.iordan@ziuacargo.ro

Director Publicitate
Violeta Burlacu
violeta.burlacu@ziuacargo.ro
Tel.: 0726.910.277

Redactor Șef
Radu Borcescu
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Redactor Șef Online
Magda Severin
magda.severin@ziuacargo.ro

Redactori
Raluca Mihăilescu
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Alexandru Stoian
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Secretar General de Redacție
Alexandru Stoian
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

FOTO-VIDEO:
Jean-Mihai Pâlșu

DTP și PRE-PRESS
Top O’Rush Graphic Design

Art Director
Adrian Baltag

Tipar executat la:
EVEREST TIPOGRAFIA

Revistă editată de
ZC Trans Logistics Media

Adresa redacției:
Bd. Timișoara nr. 92,
Sector 6, București
www.ziuacargo.ro

ISSN 2069 - 069X

ZIARUL ZMGA

SUMAR

ȘTIRI 6-7, 10

ÎNTREBAREA LUNII

Despre plăți 8

SFATUL AVOCATULUI

Somația europeană de plată 8

PIAȚĂ ȘI COMPANII

Romanian Transport Company of the Year 2018

- Campionii anului 12-16
- ROMÂNIA – GERMANIA... este loc de mai mult? 18-19
- Topul Firmelor Bucureștene 2017 20-21
- FAN Courier a ales WebEye 48-50
- Inventar pentru traseele intermodale 52
- Transporturile în 2025 – proiectarea standardelor viitorului 53

INFRASTRUCTURĂ

Autostrada de Centură a Capitalei, din bani europeni 22-24

CAMIOANE ȘI SERVICII

- 35% reducere la emisiile de CO_2, până în 2030 26
- Camionul autonom – cât de autonom? 28-29
- FORD F-MAX Camionul Anului a sosit în România 30-31

- Iveco X-Day 32-34

- MERCEDES-BENZ ACTROS Primii pași pe piața românească 36-38

- RENAULT TRUCKS O a doua viață pentru vehicule și piese 40-41

- VOLVO TRUCKS Soluție funcțională de transport autonom, în Norvegia 42-43

INTERVIU

Ciprian Martin, Director Vânzări Michelin Romania și Ungaria

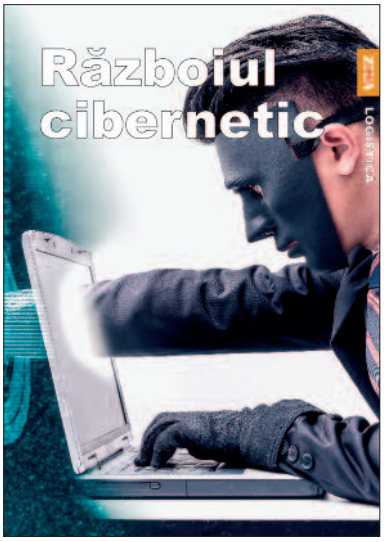
- Anvelopa pentru orice 44-46

ANTICORUPȚIE

Corupție, droguri și transporturi 54

CONSULTANȚĂ

- Studiu de caz privind șoferii 55
- Accidentul nu este un accident! 56



ȘTIRI 58-59

SECURITATE

Războiul cibernetic 60-61

PIAȚĂ ȘI COMPANII

FM LOGISTIC - Depozitul pharma din București, inaugurat oficial 62

ȘTIRI 64

ACTUALITATE

Modificări la ATRIBUIRE, varianta finală 66-67

PIAȚĂ ȘI COMPANII

2.500 de puncte de încărcare, în 5 ani 68

AUTOBUZE ȘI SERVICII

- Primele autobuze Otokar intră în trafic 69

- KARSAN JEST ELECTRIC Miniautobuzul cu inimă de BMW 70-71

INEDIT

ROMAN DIESEL „...cu astea s-a construit România!” 72-73

CALENDAR

15 NOIEMBRIE 1987 Revolta de la Brașov 74

MAI MULTĂ PUTERE, CONSUM ȘI MAI MIC.

MAN TGX EfficientLine 3.

În sectorul de transporturi, exact trei aspecte sunt importante: eficiență, eficiență, eficiență. Și cât poate fi de eficient un camion, o demonstrăm cu noul nostru MAN TGX EfficientLine 3. Datorită transmisiei dezvoltate continuu, este mai puternic și mai economic ca niciodată. Toate acestea sunt posibile datorită motorului MAN D26 cu cuplu puternic, a soluțiilor de structură ușoară și aerodinamice, precum și datorită sistemelor inteligente de asistență, cum ar fi MAN EfficientCruise® și MAN EfficientRoll. A rezultat astfel un adevărat pachet de putere, care este totodată și un real pachet de eficiență. Aflați mai multe pe website-ul **MHS Truck & Bus - www.man.ro.**

PORSCHE FINANCE GROUP ROMANIA

MAN | Finance

Servicii complete de finanțare şi asigurare prin **MAN Finance** – Powered by Porsche Finance Group România.

MAN

CUGETARE

„Câștigul și paguba merg împreună.”
Proverb românesc

Consultanță

TAXĂ LA INTRAREA ÎN ORAȘELE FRANCEZE MARI

În articolul din aceasta lună, vom continua să vă dezvăluim măsuri noi avute în vedere de Guvernul francez, măsuri care, din păcate, vor afecta inclusiv transportatorii. Una dintre măsurile strălucitoare la care s-a gândit „guvernul macronian” este aceea de a implementa stații de taxare la intrarea în fiecare oraș, care are peste 100.000 de locuitori. Taxa s-ar putea cifra la aproximativ 2,5 euro pentru vehiculele mici și la 5 euro pentru camioane. În orașele mari precum Paris, Marseille, Bordeaux sau Lille, taxa va ajunge la 20 euro pentru camioane. În plus, se discută ca, din 2019, camioanele Euro 1, 2 și 3 să nu mai poată intra în regiunea „Grand Paris”, care probabil se va extinde și în departamentele limitrofe 92, 93, 94. Nu în ultimul rând, începând cu anul 2024, vehiculele care rulează cu motorină vor fi interzise definitiv în Paris și în alte

câteva orașe mari din Franța. Toate aceste măsuri sunt justificate de guvern, prin reducerea poluării și a dezvoltării de noi energii „renouvelable”. Societatea Grap International oferă consultanță, în special în domeniul transporturilor, pe teritoriul statelor Franța și Belgia, încercând să vină în ajutorul operatorilor de profil care își desfășoară activitatea pe teritoriul acestor țari.

Pascale RICAILLE
office@grap.eu.com
Contact limba română Adrian Gegiu:
0033 645 666 694

LUCIAN ȘOVA A DEMISIONAT DE LA TRANSPORTURI

Remaniat de premierul Viorica Dăncilă, ministrul Transporturilor, Lucian Șova, a decis să demisioneze, după ce o scurtă perioadă a rămas în continuare în Guvern, deoarece președintele Klaus Iohannis nu a acceptat propunerea de numire în locul acestuia a Olguței Vasilescu. În schimb, șeful Statului a semnat decretul de revocare a Olguței Vasilescu din funcția de ministru al Muncii și Justiției Sociale. Cum în locul ei, la Ministerul Muncii, PSD a propus un alt ministru (deputatul Marius Budăi), Olguța Vasilescu a rămas fără portofoliu în Guvern. Președintele Klaus Iohannis nu semnase decretul de revocare din funcție a lui Lucian Șova, astfel că, ar fi putut să își continue activitatea de ministrul al Transporturilor până la o nouă propunere din partea PSD. Lucian Șova a decis, însă, să demisioneze la două zile după anunțul remanierii. De menționat că la închiderea ediției, la puțin timp după anunțul demisiei ministrului Lucian Șova, Klaus Iohannis anunța: „Până după 1 decembrie nu vom mai schimba miniștri. Punct!”.

ASF ARE O NOUĂ CONDUCERE

Autoritatea de Supraveghere financiară (ASF) are o nouă conducere, pentru un mandat de 6 ani. Leonardo Badea a rămas președinte, funcție pe care a preluat-o în anul 2017, după demiterea lui Mișu Negrițoiu, de către Parlament. Elena Doina Dascălu este prim-vicepreședinte, Marius Sorin Ovidiu Bota – vicepreședinte, sectorul instrumente și investiții financiare, Cristian Roșu – vicepreședinte, sectorul asigurări-reasigurări, iar Ștefan Daniel Armeanu – vicepreședinte, sectorul sistemului de pensii private. Membrii neexecutivi sunt: Joszef Birtalan, Gabriel Grădinescu, Aura Gabriela Socol și Ovidiu Răzvan Wlassopol.

AUTOSTRADA TÂRGU MUREȘ – IAȘI, DIN BANI EUROPENI

Autostrada Târgu Mureș – Iași va fi construită din fonduri europene cofinanțate de la bugetul de Stat, a decis Parlamentul, prin lege. Guvernul stabilise, în iunie, printr-o ordonanță de urgență, construirea prin parteneriat public-privat a Autostrăzii Târgu Mureș – Târgu Neamț – Iași – Ungheni, deși aceasta este prevăzută în Master Planul General de Transport a fi realizată din bani europeni (318 kilometri, 4 miliarde de euro).

9.608 CONTRAVENȚII CONSTATATE DE ISCTR, ÎN T3

Inspectorii din cadrul ISCTR au întocmit, în trimestrul al treilea al acestui an, în cadrul activității de inspecție și control, 9.608 procese verbale de constatare a contravenției în trafic, dintre care 9.029 pentru

operatori/întreprinderi de transport din România și 579 pentru operatori de transport străini. Potrivit raportului de activitate prezentat de Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, au fost verificate în trafic 48.823 autovehicule/ansambluri de vehicule rutiere – dintre care 43.055 deținute de operatori/întreprinderi de transport din România și 5.768 – ale operatorilor de transport străini. Au fost controlate în trafic 2.853 vehicule pentru verificarea respectării maselor și/sau dimensiunilor maxim admise, ocazie cu care s-au întocmit 297 procese verbale de constatare a contravenției. De asemenea, au fost controlate în trafic, din punct de vedere tehnic, 1.506 vehicule, iar numărul total de procese verbale de constatare a contravenției aplicate a fost 955.

AUTOSTRADA URBANĂ, APROAPE GATA

Cei 3 km ai Autostrăzii Urbane, care conectează Capitala de Autostrada A3 București – Ploiești vor fi recepționați și dați în circulație la 1 Decembrie, de Ziua Națională. Cel puțin așa promite CNAIR, iar Ministerul Transporturilor a scris pe Facebook un mesaj în acest sens: „Lucrările sunt aproape finalizate pe tronsonul de la intrarea în Capitală a Autostrăzii București – Ploiești (A3). Constructorul toarnă ultimul strat de asfalt, montează parapete, gardul de protecție, consolele de iluminat, amenajează sensul giratoriu de pe strada Gherghiței și lucrează la amenajarea intersecției Petricani. În curând se deschide circulația”. Cei 3 kilometri au fost încredințați prin licitație, în urmă cu trei ani, pentru aproape 28 de milioane de euro, la pachet cu finalizarea nodului de la Moara Vlăsiei.

NOI TARIFE RCA

ASF a stabilit noile tarife de referință RCA, începând din 1 noiembrie, ele constituind un reper pentru consumatori în ceea ce privește prețul RCA. Precizăm că tariful de referință se calculează semestrial, de către o societate cu experiență recunoscută în domeniu, contractată de către ASF. Tarifele de referință au fost calculate, potrivit prevederilor legale, de o companie independentă – Ernst&Young Assurance Services SRL – în funcție de: categoriile de vehicule (autoturisme, autovehicule transport marfă, autovehicule transport persoane etc.), de tipul asiguratului (persoană juridică/fizică), de vârsta asiguraților în cazul persoanelor fizice, precum și de caracteristicile tehnice ale vehiculelor (capacitatea cilindrică sau puterea, masa maximă autorizată, numărul de locuri). Schimbarea relativă a primei de risc de referință comparativ cu cea din tariful de referință anterior nu este consistentă la nivelul tuturor categoriilor de autovehicule, existând atât scăderi, cât și creșteri de valoare. „Modificările tarifelor de referință estimate pentru fiecare segment de risc sunt generate, în principal, de evoluția daunalității în perioadele de referință luate în considerare în cadrul celor două exerciții de calcul. Tarifele de referință nu reprezintă tarife la care sunt încheiate polițele RCA în piață”, subliniază ASF.

PUBLICITATE

Spune-ți părerea!

Despre plăți

Se respectă, în această perioadă, termenele de plată?

1. Da, și chiar dacă se înregistrează întârzieri față de contract, ele sunt mici.
2. Chiar dacă nu în majoritate, încă o parte importantă din clienți nu respectă termenele de plată.
3. Întârzierea plății facturilor constituie, deja, un sport național și afectează puternic piața.

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

Dispeceri pregătiți la locul de muncă

Angajarea de tineri fără experiență care să fie pregătiți la locul de muncă reprezintă opțiunea principală a celor mai mulți dintre cei care au răspuns la întrebarea lunii octombrie: „Care este cea mai bună metodă de atragere a dispecerilor în firmă?”. 64 este procentul celor care preferă această variantă. Pe un loc secund, cu 33%, se plasează găsirea de dispeceri cu experiență, prin intermediul cunoștințelor din piață, în timp ce agențiile specializate în recrutare, site-urile specializate în anunțuri de angajare și variantele social media nu reprezintă, în acest moment, o opțiune validă pentru completarea echipei de dispeceri.

Somația europeană de plată

Reglementată prin Regulamentul 1.896/2006, este o procedură simplă și relativ ușor de utilizat pentru recuperarea creanțelor debitorilor europeni. Cu toate acestea, nu este utilizată de creditorii din România, pentru că nu este cunoscută.

Procedura este simplă: completezi o cerere tipizată și o înaintezi instanței competente. Instanța – fără a verifica, în esență, fondul litigiului – emite o somație europeană de plată pe care o comunică debitorului. Acesta are la dispoziție un termen de 30 de zile să facă plata sau să conteste datoria (opoziție la somație). Dacă contestă datoria, litigiul se judecă de instanța competentă potrivit dreptului național și comunitar aplicabil.

Recomand utilizarea procedurii somației europene de plată.

avocat George IACOB-ANCA
george@iacob-anca.ro
SCA IACOB-ANCA & ASOCIAȚII

BursaTransport
din 2001

VA DEVENI

123 cargo

SUB NOUL LOGO:

123 cargo
Global brand of
BursaTransport
since 2001

230 DE AUTOBUZE HIBRID ȘI TRAMVAIE NOI, ÎN BUCUREȘTI

Primăria Capitalei cumpără, cu fonduri europene, 130 de autobuze hibrid și 100 de tramvaie noi din gama de 36 m, în scopul dezvoltării transportului în comun nepoluant. Contractele de finanțare au fost semnate, în această toamnă, de primarul general Gabriela Firea. Bugetul total al achiziției este de 104 milioane de euro, din care 73 de milioane sunt fonduri nerambursabile. Consiliul General al Municipiului București (CGMB) a aprobat cofinanțarea proiectului. În paralel, municipalitatea va moderniza, tot în cadrul acestui proiect, infrastructura de rulare a tramvaielor 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55. De asemenea, Primăria Municipiului București (PMB) are fonduri alocate, în planul de investiții pentru 2018 – 2019, proiecte care includ reabilitarea infrastructurii rutiere și de tramvai, astfel: penetrația Prelungirea Ghencea – Domnești și Supralărgire B-dul Ghencea, între Str. Brașov – Terminalul Tramvaiului 41 (linia de tramvai în zona mediană); reabilitarea sistemului rutier și a liniei de tramvai Dimitrie Pompei și străpungerea Barbu Văcărescu; reabilitarea sistemului rutier pe B-dul Vasile Milea; obiectivul 5 Nod Chitila – închiderea inelului median; reabilitarea B-dului Basarabia (între Șos. Mihai Bravu – Șos. Dudești-Pantelimon); supralărgire Calea Călărași – B-dul C. Coposu (str. Sf. Vineri – Șos. Mihai Bravu).

Totodată, Primăria Capitalei are în plan achiziția a 100 de autobuze electrice – tot din fonduri europene – și 200 de autobuze de tip GNC, cu bani de la bugetul local. Prin aceste achiziții, PMB își propune îmbunătățirea calității transportului public pentru regiunea București – Ilfov, dar și să doteze parcul auto al transportului public cu mijloace de transport în comun care reduc emisiile poluante, în acord cu măsurile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru regiunea București – Ilfov și Planul Integrat de Calitate a Aerului.

PRODUCȚIA DACIA ÎN 10 LUNI

Uzina Dacia de la Mioveni a produs, în primele zece luni, 280.973 de vehicule, în creștere cu 7,7% față de perioada similară din 2017 (260.698 unități). O creștere de 33% a fost înregistrată în octombrie 2018 (38.368 unități), comparativ cu octombrie 2017 (28.840 unități), confirmându-se, astfel, trendul pozitiv al producției de vehicule la uzina de la Mioveni. Pe modele, pe primele 10 luni ale anului 2018, producția se prezintă astfel:

- Dacia Duster: 195.788 unități;
- Dacia Sandero: 38.331 unități;
- Dacia Logan: 27.971 unități;
- Dacia Logan MCV: 18.883 unități.

La cele de mai sus, se adaugă caroserii vopsite, cu destinația Algeria, în volum de 28.968 unități.

VEHICULELE DIESEL PIERD TEREN, ÎN UE

Vehiculele noi înmatriculate cu motoare diesel au reprezentat 34,7% din total înmatriculări pe trimestrul 3 în Uniunea Europeană, reprezentând o scădere semnificativă comparativ cu procentul de 43,1%, înregistrat în perioada similară din 2017, potrivit datelor comunicate de ACAROM. Volumul de vehicule cu motoare pe benzină a crescut cu aproximativ 7% față de perioada similară din 2017, ajungând la 57,6% din total piață, iar cele cu propulsie alternativă au reprezentat 7,8% din total înmatriculări vehicule noi. În trimestrul 3 din 2018, vehiculele încărcate electric au reprezentat un procent de doar 2%. În UE, în perioada ianuarie – septembrie 2018, creșterea înmatriculărilor de vehicule cu motoare pe benzină a fost de 16,6%, comparativ cu perioada similară din 2017, ajungând la 6,7 milioane de unități, volumul celor cu motoare diesel a scăzut cu 16,9%, ajungând la 4,3 milioane de unități, iar cele cu propulsie alternativă însumează 837.856 de unități, o creștere de 33,7% față de perioada similară din 2017. În Romania, vehiculele noi cu motoare diesel reprezintă 42,4%, în timp ce cele cu motoare pe benzină 53,5% din total înmatriculări. Autoturismele cu propulsie alternativă (inclusiv cele electrice) generează 4,1% din total înmatriculări autoturisme noi în România. Numărul de autoturisme electrice noi înmatriculate în UE a crescut de la 70.362 de unități în primele 9 luni din 2017, la 98.035 de unități (+39,3%), în perioada ianuarie – septembrie 2018, în România fiind înmatriculate 468 de unități.

ÎNMATRICULĂRILE DE AUTOTURISME, ÎN ROMÂNIA

Înmatriculările de autoturisme noi au scăzut, în România, în luna octombrie, cu 32,88% față de luna corespunzătoare din 2017, atingând un volum de 6.736 unități, potrivit datelor comunicate de ACAROM. Pe primele zece luni din 2018, volumul autoturismelor noi înmatriculate a atins 113.331 de unități, în creștere cu 27,62% față de perioada similară din 2017. În ceea ce privește autoturismele second-hand înmatriculate pentru prima oară în Romania, volumul acestora a atins, în octombrie 2018, cifra de 43.493 de unități, o scădere de 6,64% față de octombrie 2017, volumul acestora fiind, pe primele nouă luni din 2018, la un nivel de 390.411 unități, ceea ce reprezintă o scădere cu 8,64% față de perioada similară a anului 2017.

Clasamentul pe mărci autoturisme noi ianuarie – octombrie 2018:

- DACIA:10.207 unități (+26,60%);
- SKODA: 9.517 unități (+24,10%);
- RENAULT: 9.514 unități (+49,71%);
- VOLKSWAGEN: 8.984 unități (+6,47%);
- FORD: 8.091 unități (+14,38%).

La mulți ani, România!

Profitabilitatea începe cu un telefon!

București - 0735 312 353/0723 505 456, **Bacău** - 0734 222 316, **Brașov** - 0723 505 456, **Constanța/Buzău/Galați** - 0736 300 537, **Cluj** - 0723 131 528, **Craiova** - 0722 509 138, **Oradea/Arad** - 0755 063 778, **Pitești** -0723 505 456, **Timișoara** - 0736 399 420

renault-trucks.ro

RENAULT TRUCKS

Campionii anului

Romanian Transport Company of the Year reprezintă un concurs al exemplelor... care s-a materializat, an de an, în evenimente tot mai mari... și care, încet-încet, se transformă într-o comunitate.

Cea de-a noua ediție a concursului Romanian Transport Company of the Year a fost câștigată de compania H.Essers, care a primit, de asemenea, Premiul special pentru IT, Premiul pentru Management, precum și Premiul pentru Popularitate (cea mai votată companie de către cititorii Ziua Cargo).

Locul al doilea a fost adjudecat de către Logistic E Van Wijk, care a câștigat, de asemenea, Premiul pentru Siguranță Rutieră și Premiul pentru Stabilitate Financiară.

Compania brașoveană Vectra International și-a adjudecat locul al treilea.

La secțiunea „flote mici", compania câștigătoare a fost Asexpress.

Gala Ziua Cargo s-a desfășurat la jumătatea lunii noiembrie, la Face Club București, evenimentul reunind aproximativ 400 de participanți.

Companiile participante la concurs sunt evaluate de către un juriu alcătuit din autorități, specialiști și asociații patronale, precum: ARR, ISCTR, RAR, Poliția Rutieră, IFPTR, APTE 2002, 123Cargo – BursaTransport, FORT, UNTRR, ARILOG, COTAR, MARSH, Jinga & Asociații, TAPA și Ziua Cargo.

La baza evaluării, au stat mai multe criterii, dintre care amintim: situația financiară (pentru fiecare companie a fost realizat un audit financiar), situația accidentelor și a amenzilor, soluții IT utilizate, programul de pregătire al angajaților, implicarea în acțiuni menite să apere interesele breslei și acte de responsabilitate socială...

Conform regulamentului competiției, compania câștigătoare a titlului RTCY nu mai poate participa la următoarele trei ediții ale concursului.

Pași înainte

RTCY 2018 a reprezentat o ediție a experienței, media finaliștilor fiind de peste 20 de ani de existență. Și, pentru că acest concurs are, în primul rând, menirea de a oferi exemple de bune practici pentru piața transporturilor, este important să amintim câteva direcții pe care le urmează companiile câștigătoare – mai multă putere acordată departamentelor comerciale, care își impun tot mai mult punctele de vedere în fața departamentului de transport. O altă tendință interesantă este angajarea unor manageri cu experiență corporatistă, crearea de structuri și sisteme bine definite, capabile să urmărească și să evalueze performanțele angajaților și, totodată, să răspundă cât mai bine solicitărilor clienților.

Un aspect apreciat de juriul RTCY a fost și întărirea dorinței de a avea un impact pozitiv la nivel de societate. Tot mai multe companii se implică în proiecte de CSR (Corporate Social Responsibility), și nu doar punctual sau întâmplător, ci creând o strategie în acest sens.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Evenimentul reprezintă o platformă de întâlnire între cererea și oferta de transport, fiind prezenți numeroși transportatori, logisticieni, clienți, precum și furnizori de soluții dedicate acestui segment de piață.

Jeroen Fabry, Business Unit Manager Romania & Bulgaria H.Essers (centru), a primit trofeul RTCY 2018, înmânat de către Adrian Găină, Sales Manager Hankook (stânga).

Premiul al doilea, înmânat de către Elena Samoilă, Area Sales Manager MOL Romania, a fost adjudecat de către Logistic E Van Wijk – Corina Fulea (centru stânga), Tudor Iuga (stânga).

Vectra International a primit trofeul pentru locul al treilea – Marcel Butuza (centru dreapta). Premiul a fost înmânat de către Laura Ionescu, Marketing Manager CTE Trailers, și Mihai Dinu, Managing Partner CTE Trailers.

Premiul pentru flote mici a fost câștigat de firma Asexpress – Ady Szabo (centru). Trofeul a fost înmânat de Adina Enache, Marketing Communication Manager Truck & Bus Mercedes-Benz România.

Premiul Special pentru IT, oferit de către Dan Cotenescu, manager 123Cargo – BursaTransport (stânga), a fost câștigat de H.Essers.

Premiul special pentru Siguranță Rutieră, înmânat de către Eduard Jiroș, Network Development Manager Iveco Romania (stânga), a fost câștigat de Logistic E Van Wijk.

Logistic E Van Wijk a câștigat premiul pentru stabilitate financiară, înmânat de Oana Stoenescu, Sales Director Garanti Leasing (centru stânga).

Peter Eriksson, Managing Director Volvo Group Trucks Romania (centru dreapta), a înmânat Premiul pentru Popularitate companiei H.Essers – Vera Vanderheyden, Director Finance & Administration Romania & Bulgaria (centru) și Alexandru Borza, Fleet Operations Manager Romania & Bulgaria (stânga).

Premiul special pentru Management a fost adjudecat de compania H.Essers. Trofeul a fost înmânat de Benoit Tanguy, Managing Director Scania Romania (stânga).

Pentru a sublinia impactul semnificativ pe care pregătirea profesională îl are în siguranța rutieră, Ziua Cargo a decernat președintelui IFPTR, Sandor Gabor, Premiul pentru Excelență în formare profesională în transporturi.

Parteneri:

HANKOOK driving emotion
123 cargo Global brand of Bursa Transport since 2001
MOL
KRONE We Deliver the Future
Garanti Leasing
IVECO
Mercedes-Benz Trucks you can trust
VOLVO Volvo Trucks. Driving Progress
SCANIA
Ford TRUCKS
Autovehicule Comerciale
TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS
STILL
TSG
asko International Insurance broker
WindSoft
MAN
SCHMITZ CARGOBULL The Trailer Company.
BCR Leasing
TRANS.EU ROAD TRANSPORT PLATFORM
Kässbohrer
TIP Trailer Services TRAILERMADE SOLUTIONS
WebEye
TOYOTA MATERIAL HANDLING
OSCAR

www.hankooktire.com

Hankook
driving emotion

e-cube Blue TL20

Anvelopă Premium - utilizare autostradă concepută pentru un consum de combustibil foarte eficient

Dimensiuni disponibile
385/65R22.5, 385/55R 22.5,
435/50R19.5, 445/45R 19.5

Fii unul cu inovatia
Hankook Tire si Real Madrid
Impreuna suntem unul

BE ONE WITH IT

Global Partner Realmadrid

Hankook Tire Budapest KFT.
IP West irodaház, H-1117 Budapest, Budafoki út 91-93.
Tel: +36-1-464-3664 Fax: +36-1-464-3669

ROMÂNIA – GERMANIA... este loc de mai mult?

Germania este cel mai important partener comercial al României. Investitorii din această țară sunt clienți importanți pentru furnizorii români de transport. Sunt afirmații valabile astăzi. Dar vor fi valabile și mâine? Probabil că da... Există, însă, câteva nuanțe care trebuie luate în calcul de fiecare operator din piața autohtonă de transport. Despre întrebări care surprind esența, despre prezent și viitor am stat de vorbă cu Sebastian Metz, General Manager & Board Member al Camerei de Comerț și Industrie Româno-Germane.

Întrebarea nu este dacă ar trebui să ne așteptăm la mai multe investiții germane în România, ci dacă este suficient pentru România sau putem să avem mai mult?, ne-a atras atenția în cadrul discuțiilor pe care le-am purtat, timp de mai bine de 2 ore, Sebastian Metz. „Există, în continuare, companii germane care vin să investească în România. Dar unde este reperul nostru? Care este obiectivul României? Discutăm despre un potențial uriaș, pentru că, atunci când comparăm România cu media europeană, observăm că există, încă, un drum lung de parcurs. Și este vorba despre potențial, nu despre bariere! Trebuie să investiți, nu doar să consumați!", a continuat el. Din păcate, semnalele pe care le dă piața nu sunt deloc îmbucurătoare. „Investițiile se vor opri sau vor scădea în momentul în care sectorul privat de afaceri își va pierde încrederea. Iar, în acest moment, suntem pe cale de a ne pierde încrederea. Avem un survey, în cadrul căruia companiile chestionate au declarat că au mai puțină încredere în dezvoltarea economică viitoare a României decât în anii trecuți", a subliniat directorul general al Camerei de Comerț și Industrie Româno-Germane, menționând că evoluția situației macroeconomice a României este îndeaproape observată. „De asemenea, observăm cu foarte multă atenție ce se întâmplă cu investițiile publice și în ce domenii au loc, precum și modul în care sunt adoptate deciziile politice în România – în dialog cu mediul de afaceri din România sau nu", a adăugat el.

Investiții în creștere

Conform Registrului Comerțului, aproape 5% dintre investițiile germane în România au mers în transport și comunicații, pentru ca 22,5% să vizeze comerțul. Sebastian Metz a precizat că, potrivit aceleiași surse, în ultimii 2 – 3 ani, un număr de aproximativ 7.500 de companii cu capital german, având un capital de 9,3 miliarde de euro, investesc în România. În acest context, Germania ocupă locul al doilea în topul investitorilor străini pe plan local, după firmele olandeze. „Capitalul total al investițiilor străine în România este de 76 miliarde de euro, ceea ce înseamnă că deținem un procent de aproximativ 13%. Din punctul meu de vedere, este foarte mult, deoarece, dacă veți realiza o analiză, veți putea observa că multe investiții directe străine din partea unor companii originare din Germania au venit în România din alte țări, precum Olanda, care beneficiază de un tratat bilateral cu România în privința taxelor pe profit. Aș putea spune că Germania este cel mai important partener economic al României, iar unul dintre motivele pe care le nominalizez este legat de parteneriatele comerciale, cu o valoare de 30 miliarde de euro a comerțului bilateral."

De menționat că valoarea comerțului bilateral România – Germania s-a triplat în ultimii 10 ani.

Zone de interes multiple

Companiile germane investesc mai ales în Transilvania, Banat, București și Ilfov, fiind vizată, în special, zona de producție (automotive, industria metalelor, a maselor plastice), dar investitori cu aceeași origine pot fi regăsiți la nivelul tuturor ramurilor industriale. „Germania este o țară producătoare. Eram în căutarea unor

Sebastian Metz, General Manager & Board Member al Camerei de Comerț și Industrie Româno-Germane:

„Am creat o platformă denumită Marketplace Romania, unde publicăm profilurile companiilor, în scopul de a promova producătorii români în raport cu firmele germane care le pot deveni clienți. Am pus la punct, de asemenea, o schemă de suport în cadrul târgurilor și expozițiilor. Investitorii germani sunt interesați de colaborarea cu companii de transport din România. Cei mai mulți lucrează, de altfel, cu firme românești de profil. Am primit, recent, vizita unei delegații germane din domeniul transporturilor și logisticii, care a inclus un reprezentant al Ministerului Transporturilor din Germania, și am avut, de asemenea, o conferință de «matchmaking» între companiile românești și cele germane. Încercăm să facem eforturi, în acest sens, în toate sectoarele. În Germania, sectorul transporturilor este cel de-al doilea ca importanță, după cel automotive, din punctul de vedere al contribuției la PIB și al cifrei de afaceri sau al pieței muncii. În Germania, acest sector oferă 16% către PIB, iar, în România, 20%."

zone atractive în Europa și am găsit România. Europa de Est este o regiune cheie pentru producătorii germani, pentru că sunt state membre UE, care oferă un cadru legal bine pus la punct, securitate, distanțe scurte și un nivel al salariilor foarte atractiv, comparativ cu Germania. Economia germană, în termeni globali, este întotdeauna interesată de dezvoltarea țărilor partenere. Modelul nostru de afaceri este bazat pe o relație de tip win-win", a apreciat Sebastian Metz.

Și totuși...

„Atunci când partenerii noștri se dezvoltă și își cresc activitățile economice, putem să avem relații comerciale mai bune cu ei. De aceea, nu suntem împotriva creșterilor salariale, pentru că România trebuie să devină mai bogată, mai puternică. Aș aprecia, însă, ca fiind puțin prea ridicată viteza majorărilor salariale, în raport cu productivitatea și creșterea ei, cu eficiența, nivelul educației forței de muncă și al competitivității acesteia. Trebuie pusă întrebarea: ce va face România, atunci când va pierde industria producătoare, care depinde de costul forței de muncă, pentru a deveni mai atractivă pentru o altă industrie care să nu fie la fel de sensibilă la acest aspect?", a continuat el. Oportunitățile oferite de statele vecine României, care nu sunt membre UE, sunt luate în calcul în fiecare moment de investitori... și trebuie luate în calcul și de autoritățile române.

De aceea concluzia va lua, de această dată, forma unei întrebări pe care directorul general al Camerei de Comerț Româno-Germană a formulat-o: Ce alte avantaje poate România oferi pentru a deveni mai atractivă?

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

AHK Romania organizează, în 2019, primul stand comun al României la „transport logistic", cel mai mare târg din lume pentru logistică, mobilitate, IT și managementul lanțului de aprovizionare, ce are loc la München, din anul 1978.

Despre Camera de Comerț și Industrie Româno-Germană

Camera de Comerț și Industrie Româno-Germană (AHK România) este reprezentanța oficială a economiei germane și, totodată, cea mai mare Cameră de comerț bilaterală din România. AHK România aparține, alături de Camerele de comerț și industrie germane (IHK), rețelei globale a Camerelor de comerț germane bilaterale, reunite sub umbrela Uniunii Camerelor de Comerț și Industrie din Germania (DIHK). Camera de Comerț și Industrie Româno-Germană, înființată în 2002, numără peste 600 de firme-membre și oferă companiilor o platformă importantă pentru networking, schimb de informații și experiențe. Prin serviciile pe care le oferă și prin evenimentele pe care le organizează, AHK România susține activ companiile germane la intrarea lor pe piața românească și este, totodată, partener al firmelor românești interesate de piața germană. În România, AHK se implică activ în implementarea sistemului dual de învățământ după model german, prin inițiativa EduPro, și a înființat platforma GreenTech Econet Romania, cât și o Curte Permanentă de Arbitraj.

PUBLICITATE

CTE TRAILERS sărbătorește CENTENARUL MARII UNIRI
oferind 100 semiremorci **KRONE MEGA LINER** în condiții speciale!

Topul Firmelor Bucureștene 2017

La 150 de ani de la înființarea Camerei de Comerț și Industrie a Municipiului București, se continuă tradiția de a premia companiile din Capitală ce au performat economic în anul precedent.

Ajuns la cea de a XXV-a ediție, evenimentul a fost onorat de prezența oamenilor de afaceri de succes, personalități marcante ale lumii academice, oficialități de la nivelul administrației și organizațiilor negu-vernamentale.

Doar 32% din firme au fost eligibile

Potrivit metodologiei de top, dintre cele 130.653 de firme cu sediul social în Capitală, care au depus bilanțul aferent anului 2017, au îndeplinit criteriile de eligibilitate 41.987 firme, adică 32,1% din total. Dintre acestea, Camera bucureșteană premiază 6.922 firme, adică 16,5% din totalul firmelor considerate eligibile. În vederea realizării unui clasament cât mai obiectiv, firmele câștigătoare au fost structurate pe șapte domenii de activitate: cercetare-dezvoltare și high-tech; industrie; construcții; servicii; comerț; turism; agricultură, pescuit, piscicultură și, în cadrul fiecărui domeniu, pe cinci clase de mărime: întreprinderi foarte mari, mari, mijlocii, mici și microîntreprinderi.

Important de subliniat este faptul că, dintre cele 6.922 firme premiate de Camera bucureșteană, 3.380 de firme au intrat și în Topul național, reprezentând 27% din totalul companiilor premiate la nivelul întregii țări. Datele statistice indică faptul că 54% dintre entitățile premiate, la nivel național, la domeniul cercetare-dezvoltare și high-tech, provin din Capitală, ca, de altfel, și 40% din companiile ce activează în turism, 37% dintre laureații din domeniul servicii și 34% din comerț.

Echipa MHS Truck & Bus prezentă la ridicarea premiilor

Shiptrans Logistics, locul III la secțiunea „Alte activități anexe transporturilor", categoria „microintreprinderi"

Întreprinderi foarte mari

Numele companiei	Grupa	Locul
FAN Courier Express	Alte activități poștale și de curier	1
G4S Cash Solutions	Transporturi rutiere de mărfuri	1
Schenker Logistics Romania	Alte activități anexe transporturilor	1

Întreprinderi mari

Numele companiei	Grupa	Locul
ALD Automotive	Activități de închiriere si leasing cu autoturisme si autovehicule rutiere ușoare	2
Arval Service Lease Romania	Activități de închiriere și leasing cu autoturisme și autovehicule rutiere ușoare	1
CDI Transport Intern și Internațional	Alte transporturi terestre de călători n.c.a.	2
DHL International Romania	Alte activități poștale și de curier	1
GEFCO Romania	Alte activități anexe transporturilor	2
Madcom DLS Impex	Alte transporturi terestre de călători n.c.a.	1
MHS Truck & Bus	Comerț cu alte autovehicule	1
OMV Petrom Gas	Intermedieri în comerțul cu combustibili, minereuri, metale și produse chimice pentru industrie	1
Renault Commercial Roumanie	Comerț cu autoturisme și autovehicule ușoare (sub 3,5 tone)	1
Rohrer Servicii Industriale	Transporturi rutiere de mărfuri	3
Transpeco Logistics & Distribution	Transporturi rutiere de mărfuri	1
Transport Trade Services	Alte activități anexe transporturilor	1
Trans Euro Express 94	Transporturi rutiere de mărfuri	2
Whiteland Logistics	Transporturi rutiere de mărfuri	4
XPO Supply Chain Romania	Manipulări	1

Companiile din transport prezente în top

Ca în fiecare an, în acest top își fac loc și companiile de transport sau de activități conexe transportului. Printre actorii din industria transporturilor a fost o parte ce a ajuns în pozițiile fruntașe ale topului. Putem aminti companiile Madcom DLS și CDI Transport, ce au ocupat primele două poziții la categoria destinată transportului terestru de persoane, secțiunea de întreprinderi mari. În ceea ce privește transportul rutier de mărfuri, la întreprinderi foarte mari avem G4S Cash Solutions, apoi Transpeco, care este liderul la întreprinderi mari, urmată de Trans Euro Express 94 și Rohrer Servicii Industriale. La aceeași categorie dar la întreprinderi milocii sau mici se regăsesc și companii ce au prezențe constante în paginile revistei Ziua Cargo, precum Blue River, Ahead Logistics sau Hermes Forwards

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Întreprinderi mijlocii

Numele companiei	Grupa	Locul
Carpat Cemtrans	Transporturi rutiere de mărfuri	4
Colliers International	Activități de studiere a pieței și sondare a opiniei publice	3
Grădinariu Import Export	Comerț cu alte autovehicule	1
Holleman Special Transport & Project Cargo	Transporturi rutiere de mărfuri	3
UniCredit Leasing Fleet Management	Activități de închiriere și leasing cu autovehicule rutiere ușoare	1
XPO Supply Chain Frigo România	Manipulări	1

Întreprinderi mici

Numele companiei	Grupa	Locul
C.S.C. Auto	Transporturi rutiere de mărfuri	3
Dream Cargo Services	Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre	2
Fast Parking	Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre	3
Hermes Forwards	Transporturi rutiere de mărfuri	2
Inter Cargo Grup	Comerț cu alte autovehicule	1
MTC Mondo Trans Company	Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre	4
Rom Rail Transport	Activități de servicii anexe pentru transporturi terestre	1
Trans International Sped N.C.A.	Transporturi rutiere de mărfuri	1
W.A.G. payment Solutions	Intermedieri în comerțul cu combustibili, minereuri, metale și produse chimice pentru industrie	4

PUBLICITATE

INFRASTRUCTURĂ

Autostrada de Centură a Capitalei, din bani europeni

Autostrada de Centură a Capitalei, cu o lungime de 51 de kilometri, va fi realizată din fonduri europene în valoare de peste 1,3 miliarde de euro.

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) a transmis, prin MYSMIS 2014+, documentația necesară accesării, de către Ministerul Transporturilor, a finanțării nerambursabile. Aceasta va fi acordată prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014 – 2020, iar proiectul se numește „Infrastructura Integrată pentru Zona orbitală a Municipiului București" și cuprinde construirea noii autostrăzi de Centură București Sud, a pasajelor Mogoșoaia, Domnești, Berceni și Oltenița, precum și lărgirea la 4 benzi a secțiunilor dintre A1 și DN7, DN2 și Autostrada A2 București – Constanța, Autostrada A1 București – Pitești și DN5, pe actuala Centură a Capitalei.

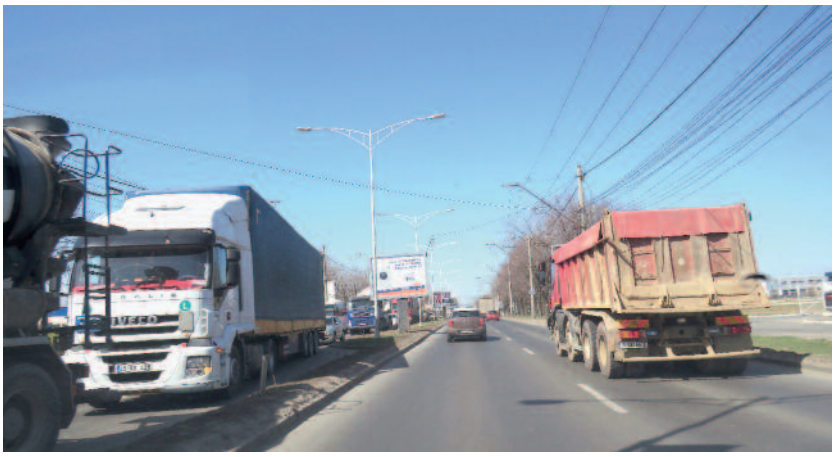
Investiție de peste 7,3 miliarde de lei

Valoarea totală a investiției este, însă, de peste 7,3 miliarde de lei (inclusiv TVA), din care 85%, adică circa 5 miliarde de lei, reprezintă contribuția Uniunii Europene, din Fondul European de Dezvoltare Regională, iar diferența va fi asigurată de Statul român, astfel: 871 de milioane de lei – contribuția CNAIR, 520 de milioane de lei – cheltuieli neeligibile și circa 1 miliard de lei – TVA.

Secțiunea de autostradă va avea 51,195 km, cu câte două benzi pe sens, 42 de poduri și pasaje, 5 puncte de interconexiune, 4 parcări pe termen scurt, o zonă de servicii, un centru de întreținere și coordonare și un punct de sprijin și întreținere. „Prin acest proiect, CNAIR urmărește finalizarea rețelei de drumuri orbitale a Municipiului București, pentru a asigura o interconectare adecvată între cele 3 autostrăzi existente și drumurile naționale/europene, autostrăzi și drumuri europene care pornesc de la Kilometrul 0 în București. Proiectul are ca scop reducerea timpului de călătorie, a costurilor de operare a vehiculelor – cu aproximativ 15% –, a numărului de accidente ca urmare a evitării traversării zonelor urbane și, nu în ultimul rând, îmbunătățirea condițiilor de mediu, urmare a reducerii cantităților de emisii poluante, zgomot și a poluării locale a aerului", au explicat reprezentanții Companiei de Drumuri.

Contract pentru pasajul Mogoșoaia

CNAIR SA a semnat, cu SC STRABAG SRL, contractul de proiectare și execuție a pasajului Mogoșoaia pe Centura București peste DN1A. Construcția va costa 32,2 de milioane de lei și va fi realizată între km 66 – 67. Durata lucrărilor va fi de 30 luni – din care 6 luni proiectarea, iar garanția lor, de 10 ani.



Traseu de lungă durată

Așa cum ne-am obișnuit, procedura de accesare a fondurilor europene are un traseu de lungă durată. Iată explicațiile CNAIR: „O dată cu transmiterea prin MYSMIS 2014+ a documentației, se declanșează, practic, procesul de evaluare a proiectului de către organismul intermediar pentru transporturi (DGOIT), aflat în subordinea Ministerului Transporturilor. Această structură, în colaborare cu experții Jaspers (organism tehnic al Comisiei Europene), evaluează și validează documentația tehnico-economică, iar formularul final al cererii de finanțare, împreună cu documentația suport, verificată și validată, sunt transmise Comisiei Europene pentru acordarea finanțării. În orice moment, Comisia Europeană poate avea cunoștință de situația parcursului Cererilor de finanțare prin solicitarea unei informări din partea entităților implicate în procesul de evaluare. Subliniem că Ministerul Transporturilor este cel care poate accesa fondurile europene în domeniu și, de aceea, procedura prevede ca evaluarea aplicației de finanțare să se facă prin colaborarea directă între DGOIT și Jaspers, pe baza documentației transmise de CNAIR".

Ford Trucks - construit pentru afacerea ta

Vehiculele Comerciale Ford Trucks destinate domeniului Construcții au atins deja o cotă de piață de 23% în 2018 în România.*

Alătură-te și tu celor care au ales profitabilitatea!

Gamă completă de vehicule pentru construcții: Autobasculante 4142D
Mixere Beton 4142M | Pompe Beton 4142 P | Autotractoare 3542D și 1842 LR

Ford Trucks
Sharing the load

* Conform Rapoartelor de Înmatriculări comunicate de Poliția Română - DRPCIV

Ford TRUCKS

CEFIN TRUCKS

Unic importator
și distribuitor
www.ford-trucks.ro

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

Gabriela Firea vrea Centura la PMB

Primarul general Gabriela Firea, care vrea, de peste doi ani, să preia la primărie Centura Capitalei, acuză conducerea CNAIR că se opune și că, mai mult, „temporizează" reabilitarea centurii existente. „Nu putem asista pasivi la modul în care CNAIR temporizează acest proiect, din lipsă de profesionalism și/sau din cauza unor interese politice și economice nelegitime, acesta fiind motivul pentru care solicităm insistent și, se pare, foarte deranjant, să preluăm acest obiectiv de investiții. Întrucât am epuizat toate variantele constructive (...), cred că se impune o schimbare majoră la nivelul conducerii CNAIR", a amenințat Firea.

„CNAIR susținea, acum câteva luni, că nu poate transfera Primăriei Municipiului București acest obiectiv, întrucât anumite secțiuni beneficiază de finanțare europeană. Am clarificat, la acel moment, că, de fapt, finanțarea este alocată obiectivului de investiții, nu instituției care îl derulează", a precizat primarul.

CNAIR neagă că s-ar opune

Conducerea CNAIR neagă că s-ar opune cedării Centurii Capitalei către PMB: „În ceea ce privește transferul dreptului de administrare al drumurilor aflate în concesiunea CNAIR, subliniem, din nou, că acesta presupune declasarea de la nivel de Drum Național, la nivel de Drum Județean sau local. Ca atare, administrarea acestor căi rutiere revine, ulterior declasării, Unităților Administrativ Teritoriale pe raza cărora se află. În ceea ce privește Centura București, o mare parte din obiectivele acesteia se află

pe raza Județului Ilfov. În toate discuțiile cu Primăria Generală a Capitalei, Ministerul Transporturilor și CNAIR nu s-au opus niciodată predării administrării Centurii București la PMB, în condițiile legii. Dovadă stau întâlnirile, atât la nivel de experți, cât și la nivelul Primarului General, cu ministrul Transporturilor, dar și Foaia de Parcurs stabilită împreună. Este important să atragem atenția, însă, că modul în care Primarul General al Capitalei, Gabriela Firea, abordează acest subiect nu este de natură să sprijine proiectul în sine".

Proiectul Pasajului Domnești, modificat la solicitarea PMB

CNAIR susține că a pus „pe primul loc interesul public". Acesta este și motivul pentru care Compania a acceptat, la solicitările PMB, să modifice proiectul deja finalizat al Pasajului Domnești, „chiar dacă această situație a dus la reluarea proiectării, întârzierea lucrărilor și la creșterea prețului acestui obiectiv, în special ca urmare a apariției unor suprafețe suplimentare de teren care trebuie expropriate, pentru construcția în noua configurație". „Motivul invocat de Primăria Generală, la momentul la care s-a acceptat această modificare, a fost că locuitorii din zonă au nevoie de tramvai pe Prelungirea Ghencea, situație identificată, însă, abia după doi ani de evaluare a ofertelor, după stabilirea configurației acestui pasaj și după semnarea contractului de proiectare și execuție a lucrărilor. La acea dată, PMB a promis că va susține CNAIR pentru a obține rapid aprobarea exproprierii suprafețelor suplimentare necesare și a noilor autorizații de construire", mai arată reprezentanții companiei de Drumuri.

CNAIR amintește și că a acceptat să plătească sistemul de semaforizare la intrarea în oraș a A3 București – Ploiești, „în condițiile în care intersecția cu Șoseaua Petricani se află pe teritoriul Capitalei, iar configurarea intersecției s-a făcut de comun acord cu PMB, care nu a prezentat nicio soluție viabilă până la ora actuală".

Intabularea, aproape gata

Cât privește întârzierea lucrărilor de modernizare a actualei Centuri a Capitalei, aceasta a fost cauzată de intabularea suprafețelor aferente lucrărilor, procedură care are loc legal în momentul exproprierii terenurilor și trecerii lor în patrimoniul statului – în administrarea MT și în concesiunea CNAIR. „La ora actuală, majoritatea terenurilor sunt intabulate. A mai rămas o mică parte", asigură reprezentanții Companiei de Drumuri. Astfel, pentru sectorul A1 – DN7 există, deja, un contract de prestări servicii destinate întocmirii cadastrelor, iar, pentru sectorul DN2 – A2, se află în desfășurare o procedură de achiziție publică.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Green Truck Award 2018

Scania câștigă din nou premiul „Green Truck Award"
Cu un consum mediu de combustibil de 24,92 litri/100 km și o viteză medie de 79,91 km/h pe aceeași rută de testare cu lungimea de 350 km, diferența dintre Scania și următorul cel mai bun competitor a fost un consum salutar de 0,4 litri la 100 km.

Test 1000 de puncte 2018

Noul Scania R 450 s-a clasat pe primul loc cu 954,5 puncte.
Pentru al doilea an consecutiv, noua generație de camioane Scania a câștigat Testul de 1000 de puncte, cel mai complex test comparativ de camioane din Europa.

German Telematics 2018

Scania Fleet Management și Tacho Services își păstrează poziția de lider în categoria de servicii telematice pentru camioane prin câștigarea premiului German Telematics, este o dovadă a faptului că ne străduim continuu să îmbunătățim telematica Scania pentru a oferi chiar și mai multe avantaje pentru companii și șoferi.

NOUL SCANIA

EXCELENȚĂ FĂRĂ CONCURENȚĂ

CAMION Specificație tehnică personalizată conform nevoilor afacerii tale.

PACHET COMPLETE
Reparații și întreținere
Fleet Management System
Tacho Services
Driver Training & Driver Coaching
Asistență 24-24h
Tractare pe toată durata contractuală

FINANȚARE
Leasing operațional
Avans 0
Asigurare CASCO Scania Insurance & VABIS GAP

CAMION
SERVICII
FINANȚARE

RATĂ LUNARĂ 1495 EURO*

Pentru singura afacere care contează. A ta.

Contactează reprezentantul local de vânzări pentru soluții complet adaptate afacerii tale.

0720SCANIA | +4021 315 91 42 | Scania.Romania | www.scania.ro
*Ofertă valabilă până la 31 decembrie 2018 numai în rețeaua Scania România.
Condiții supuse analizei și aprobării Comitetului de Credit al Scania Credit România.
48 de luni, până la 140.000 km/an

SCANIA

35% reducere la emisiile de CO_2, până în 2030

Parlamentarii europeni au votat reducerea cu 35% a emisiilor de CO_2 pentru camioanele noi, începând cu anul 2030 și -20% până în 2025.

Va fi primul standard de CO_2 pentru camioane în UE, iar votul din 14 noiembrie al Parlamentului European confirmă decizia Comisiei pentru mediu, care a stabilit (în luna octombrie) obiective mai dure decât cele propuse de executivul UE, în luna mai.

Astfel, Parlamentul European a stabilit țintele pentru autovehicule comerciale noi în 2030 (reducere cu 35%), având pragul intermediar de -20% în 2025.

Producătorii vor trebui, de asemenea, să se asigure că vehicule cu emisii zero sau cu emisii scăzute (emisii mai mici cu cel puțin 50%) reprezintă 20% din totalul de vehicule noi comercializate, începând cu 2030, iar în 2025, pragul va fi de 5%.

Până în 2020, Comisia Europeană ar trebui să prezinte planurile pentru testarea emisiilor de CO_2.

Producătorii, îngrijorați

Asociația Producătorilor Europeni de Automobile (ACEA) a caracterizat pragul impus de Parlamentul European ca fiind „excesiv de agresiv".

Parlamentului European a mărit și mai mult țintele Comisiei Europene, deja considerate prea ambițioase de către producători, care, inițial, au solicitat o țintă de 7% scădere a emisiilor de CO_2 până în 2025.

Statisticile prezentate de ACEA sunt grăitoare: se cere prea mult de la o industrie deja foarte performantă și nu atât de poluantă pe cât se crede.
Camioanele transportă 14 miliarde de tone de mărfuri pe an. Acestea livrează aproximativ 72% din totalul transportului terestru în Europa și 90% din valoarea totală a mărfurilor, fiind responsabile, în același timp, pentru 5% din totalul emisiilor de CO_2. Performanța transportului rutier de mărfuri, măsurată în miliarde de tone-kilometri, a crescut cu 20% între 2000 și 2016.

Conform ACEA, actualele obiective ridică probleme majore, deoarece nu iau în considerare realitățile și complexitatea pieței camioanelor, nici ciclurile lungi de dezvoltare pentru vehiculele grele (autovehiculele care vor intra pe piață în 2025 sunt, deja, în curs de dezvoltare).

Obiectivele actuale sunt considerate de ACEA ca nerealiste.

În raportul său din 2022, Comisia Europeană ar trebui să evalueze emisiile de CO_2 produse de vehiculele comerciale grele pe durata întregului lor ciclu de exploatare și să propună, dacă este necesar, obligații de raportare pentru producători.

Prin aceste ținte ambițioase, oficialii europeni consideră că vor grăbi intrarea unor noi tehnologii, mai ecologice, pe piață.

Europarlamentarii au recunoscut faptul că trecerea la mobilitate cu zero emisii va produce schimbări pe întregul lanț valoric al industriei auto, cu un impact social posibil negativ. Astfel, UE ar trebui să asiste angajații din acest sector în învățarea de noi competențe și realocare, în special în regiunile și comunitățile cele mai afectate de această tranziție.

Națiunile cu industrie dezvoltată pe segmentul auto se tem că regulile mai stricte ar putea afecta creșterea economică și locurile de muncă.

Actul normativ a fost adoptat cu 373 de voturi pentru, 285 împotrivă și 16 abțineri.

Europarlamentarii vor începe, acum, negocierile cu Consiliul de Miniștri.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Cofinanțat de Mecanismul pentru Interconectarea Europei al Uniunii Europene

În România, Denisson Energy, firmă membră a grupului Antares, și Asociația Gazului Natural pentru Vehicule, NGVA România, dezvoltă proiectul CNG România, care vizează implementarea a 9 stații de alimentare a vehiculelor cu gaz natural comprimat (CNG) de-a lungul coridoarelor pan-europene.
Proiectul, în valoare de 5,2 milioane de EUR, este derulat în cadrul programului CEF al Agenției pentru Inovație și Rețele (INEA) a Comisiei Europene și este cofinanțat de Uniunea Europeană cu 85% din valoarea acestuia.
Detalii despre proiect și stadiile de implementare puteți găsi accesând www.cngromania.eu.
Notă: Responsabilitatea privind această publicație revine integral autorului. Uniunea Europeană nu este responsabilă pentru modul în care sunt utilizate informațiile publicate.

PRIMA REȚEA DE STAȚII CNG DIN ROMÂNIA

www.cngromania.eu

CNG ROMANIA

CARBURANT ECOLOGIC PENTRU TRANSPORT ECONOMIC

ECOLOGIC ECONOMIC SILENTIOS SIGUR

Proiect realizat de

Denisson Energy
Member of Antares Group

NGVA ROMANIA

Cofinanțat de Uniunea Europeană
Mecanismul pentru interconectarea Europei

Camionul autonom – cât de autonom?

Cuvinte ca autonom, electrificare, zero emisii, sunt tot mai prezente în vocabularul celor care activează în industria transporturilor. Cum istoria ne spune că progresul este inevitabil, toate aceste tehnologii, care, acum, sunt într-o fază mai mult sau mai puțin avansată, vor deveni standard, la un moment dat.

Testele făcute mai ales în Statele Unite au demonstrat că autovehiculele, atât turisme cât și camioane, sunt capabile să ajungă din punctul A în punctul B fără intervenție umană. Asta la nivelul anului 2018. Bineînțeles, au existat câteva probleme inerente începutului, dar tehnologia există, ea mai trebuie, doar, rafinată.

Pentru vehiculele destinate transportului de marfă, putem încerca un exercițiu de imaginație, prin care să vedem care ar fi desfășurarea evenimentelor, în următorii ani.

Cel mai probabil, primul tip de transport care va deveni autonom este cel pe distanțe lungi, care se desfășoară pe autostrăzi. În orașe, un vehicul comercial mare are nevoie de mult mai multe date de la diferiți senzori și un algoritm diferit de interpretare a acestora. Rulajul pe autostradă este și cel care solicită cel mai puțin șoferul în privința manevrelor necesare, însă este foarte solicitant în termeni de oboseală.

Pasul 1: Platooning

Această tehnologie permite crearea unui pluton de camioane care să circule la distanță mică între ele. În aceste camioane există șoferi, însă numai cel care se află în primul camion conduce cu adevărat. Cele care îl urmează folosesc cruise control-ul adaptiv, pentru a menține o distanță constantă față de cel din față și pentru a reacționa la orice schimbare de situație.

Pasul 2: Pilot automat

În acest scenariu, camionul se conduce complet singur, însă un șofer este prezent la bord. Pe anumite tronsoane, șoferul poate, chiar, să doarmă în patul cabinei.

Pasul 3: Platooning – Leader

Acest scenariu este similar cu platooning-ul existent și în momentul de față, cu diferența că în camioanele care urmăresc liderul de pluton nu sunt deloc șoferi, acestea rulând complet autonom.

Pentru acest mod de lucru, este necesară crearea de parcări de interconectare la intrarea pe autostradă, respectiv la ieșirea din autostradă. Un șofer aduce camionul din zona de încărcare, în aceste parcări de interconectare și îl poziționează în pluton. Camionul va pleca singur, urmând liderul plutonului până în parcarea de interconectare de destinație. Acolo, un alt șofer îl va aștepta și îl va conduce către locul de descărcare.

Pasul 4: Condus autonom – Parcare – Parcare

Similar cu pasul numărul 3, însă camionul nu va face parte dintr-un pluton, ci va merge autonom până la următoarea parcare de interconectare, de unde îl va prelua un șofer.

Este cel mai probabil scenariu a se realiza în câțiva ani, deoarece rulajul pe autostradă este cel mai simplu și mai predictibil. Deoarece autovehiculul autonom are ca punct de origine, cât și de destinație o parcare de interconectare, care se află pe autostradă, acesta poate efectua cursa cu tehnologia disponibilă astăzi.

Pasul 5: Condus autonom complet

În acest scenariu, camionul va pleca de la punctul de încărcare și va ajunge la punctul de descărcare complet autonom, fără niciun fel de ajutor uman. Momentul în care se va ajunge aici este destul de îndepărtat, dar și acesta este posibil cu tehnologia disponibilă astăzi.

Bineînțeles, faptul că nu va mai exista un șofer la volanul camionului trebuie

compensat printr-o multitudine de informații care să vină de la diferiți senzori, unii dintre ei nefiind prezenți, astăzi, în mod obișnuit. Aici amintim nevoia de a se cunoaște gradul de aderență al drumului pe care se circulă, pentru că acesta va da o măsura a vitezei adoptate. În acest moment, este factorul uman cel care, de cele mai multe ori, apreciază corect aderența, dar cum omul nu va mai fi prezent la volan, această informație prețioasă trebuie furnizată de unul sau mai mulți senzori.

Ce vedem acum este doar vârful unui aisberg. Ceea ce este foarte limpede este faptul că mașinile vor prelua mult din muncile repetitive. Iar condusul a 1.000 de kilometri pe o autostradă este o muncă repetitivă...

Cosmin LIXANDRU
cosmin.lixandru@proactsoftware.eu

PUBLICITATE

LANSARE FORD F-MAX

Camionul Anului a sosit în România

F-MAX, capul tractor desemnat International Truck Of The Year 2018, a fost lansat în România de către Cefin Trucks, unic importator și distribuitor Ford Trucks pe teritoriul țării noastre.

Noul produs al celor de la Ford Trucks este rezultatul a peste 5 ani de cercetare și dezvoltare, în care au fost implicați 500 de ingineri Ford Otosan, precum și peste 5 milioane de kilometri de testare rutieră, efectuată în 11 țări, pe 4 continente, utilizând 233 unități prototip.

Orientat spre șofer

Confortul șoferului este un punct din ce în ce mai important pentru o companie de transport ce se respectă. De aceea Ford Trucks vine în întâmpinare cu o cabină modernă, de 2,5 m. Designul tabloului de bord în stilul cockpit asigură un spațiu ergonomic, în care toate funcțiile sunt ușor accesibile. F-MAX oferă o podea plană, cu o distanță de 2.160 mm între podea și tavan și o ajustare a scaunelor de 260 mm. În plus, este disponibil un spațiu de stocare patentat, în stil avion. De asemenea, producătorul promite și o foarte bună silențiozitate interioară, datorită torsiunii și rigidității cabinei. Noul câștigător al titlului de International Truck Of The Year oferă spații de depozitare generoase și ușor accesibile. Dispozitivele interne de iluminare din zona patului și a compartimentului șoferului, sistemele automate de control a climatizării și caracteristicile de reglare a volanului oferă un confort sporit în cabină. Tot aici, se poate plusa cu un mini-frigider și un filtru de cafea, incluse în cazul unora dintre modele.

F-MAX oferă, de asemenea, un pat superior pliabil la 90 de grade, un cadru înclinat al capului pentru patul inferior, saltele mari și confortabile și o unitate de control de la distanță, în apropierea patului. Scaunul șoferului este de ultimă generație, cu o gamă de ajustare până la 260 mm, cu tapițerie din material respirabil, de calitate, și design ergonomic.

Latura tehnică

După studii îndelungi, motorul pe care-l propune noul F-MAX este unul cu o putere de 500 CP, 2.500 Nm și 400 kW putere de frânare. Aerodinamica superioară, calibrarea sistemului de propulsie și caracteristicile tehnice asigură, de asemenea, performanțe remarcabile, în ceea ce privește consumul de combustibil, cu o marjă de îmbunătățire de 6% față de modelele anterioare. Caracteristicile tehnice in-

Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:

„Parteneriatul de peste 20 de ani pe care l-am dezvoltat cu companiile din industria transporturilor din România ne dă acces la o foarte bună cunoaștere a dorințelor, exigențelor și aspirațiilor clienților noștri. Noul F-MAX se impune pe piața românească în primul rând prin performanțele calității fără compromis, dar și prin poziționarea prețului, care ne va oferi confortul unei poziții de invidiat pe piața românească. Datorită cabinei cu dotări de ultimă generație, MAX Cruiser, ConnecTruck și motorului de 500 CP, suntem convinși că, în următorii 5 ani, clienții F-MAX vor oferi la rândul lor, cu siguranță, cele mai competitive oferte din piața serviciilor de transport.”

clud tehnologia E-APU, funcția eco-roll, cruise control predictiv (Max Cruise). Datorită costurilor scăzute de mentenanță și intervalelor lungi între servisări, noul F-MAX aduce o economie de până la 7% la costurile de întreținere. Motorul Ecotorq al F-MAX oferă performanțe maxime și consum minim de carburant, în orice condiții de drum. Transmisia automată ZF cu 12 trepte și diferite moduri de condus, cum ar fi modul Eco și cel Power, ajută la optimizarea consumului de combustibil. Noul F-MAX este, de asemenea, îmbunătățit de un turbocompresor cu geometrie variabilă, o pompă de apă și un compresor cu viteze multiple de lucru, putere de frânare de 400 kW pentru motorul care atinge puterea totală de 1.000 kW cu opționalul intarder.

Telematică

O dată cu noul camion, Ford Trucks propune și „ConnecTruck" – o tehnologie revoluționară care include monitorizarea de la distanță a vehiculului, folosind software-ul de diagnosticare la distanță și software-ul „over-the-air". Harta Topografică Specială înseamnă că F-MAX este capabil să analizeze condițiile rutiere, permițând vehiculului să conducă la viteze optime, reducând, astfel, consumul de combustibil cu până la 4%. Integrarea FMS permite Modulului ConnecTruck și Ford Trucks cloud să acționeze ca un cumul de date pentru un terț, având acces de la distanță la datele selectate pentru acel vehicul.

Asistență

Sistemele menite să asiste șoferul și să îi facă munca mai ușoară, dar și mai sigură, sunt prezente, și ele, pe noul F-MAX. Adaptive Cruise Control, Predictive Cruise Control (Max Cruise), sistem avansat de frânare de urgență (Advanced Emergency Brake System), asistență la pornire în rampă (Hill Launch Assist), sistem de avertizare privind încălcarea benzii (Lane Departure Warning), dispozitiv limitator de viteză reglabil și control electronic al stabilității (Electronic Stability Control). Display-ul color TFT cu ecran de 8 inch permite afișarea tuturor funcțiilor vehiculului, de la presiunea anvelopelor, temperatura din exterior, până la funcțiile de evaluare a stilului de condus al șoferului. Designul farurilor F-MAX optimizează vizibilitatea pe timp de noapte. Iar iluminatului de asistență la manevre de parcare, luminile de zi cu LED-uri și iluminarea cu LED opțională îmbunătățesc sistemul de lumini standard al vehiculului.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

EVENIMENT

Iveco X-Day

La finalul lunii octombrie, Iveco a organizat un eveniment, sub numele de X-Day, pentru prezentarea și testarea gamei Stralis X-Way, punând accent pe calitățile off-road ale vehiculelor.

Organizat în interiorul unei balastiere, evenimentul a oferit condiții reale de exploatare, camioanele fiind încărcate la capacitate maximă. În plus, traseele, special amenajate în interiorul balastierei, au scos din plin în evidență calitățile off-road ale vehiculelor.

Gama X-Way a fost proiectată pentru a oferi echilibrul perfect între solicitările specifice în interiorul carierelor sau șantierelor și eficiența (astăzi obligatorie) pe drumurile publice. Practic, discutăm despre consum redus și siguranță pentru operațiunile de transport pe distanțe medii și lungi, camioanele reușind, totodată, să depășească „obstacolele", specifice în segmentul construcțiilor zonelor de încărcare și descărcare – „hibridul perfect, proiectat pentru drum și teren", așa cum îl alintă reprezentanții Iveco.

Și, pentru că ne aflam într-o balastieră, nu au lipsit nici utilajele specifice, excavatoare și încărcătoare frontale Case, de asemenea membre

ale holdingul CNH Industrial, din care face parte și Iveco.

Participanții (operatori de transport, carosieri și jurnaliști) au avut la dispoziție cinci camioane, în diferite configurații, pentru testele ce s-au desfășurat aproape fără întrerupere pe parcursul zilei – patru dintre camioane au fost în configurație 8x4, basculante, iar cel de-al cincilea autovehicul a fost un cap

ECONOMISIȚI TIMP ȘI BANI CU OK TRUCKS!

OK TRUCKS
PRE-OWNED VEHICLES CERTIFIED BY IVECO

Faceţi alegerea potrivită pentru afacerea dumneavoastră!

IVECO STRALIS E5 - EEV

Al dumneavoastră de la

19.000 € + TVA

350.000 – 650.000 km / An de fabricaţie 2012
Mobility Care Service inclus un an cu acoperire până la 5000 € pentru fiecare defecţiune

IVECO EURO 6 SCR ONLY

Al dumneavoastră de la

520 € + TVA

460 Cp Cu Maximum 400.000 km
Garanţie Specială IVECO
Valabilă 1 an cu posibilitate de prelungire până la 3 ani

- **Vehicule second-hand cu rulaj redus certificate de IVECO**
- **Consum de combustibil redus şi performanţe excelente**
- **Garanţie cu acoperire internaţională**

Pantelimon 0744.771.742
Adresă: Str. Gara Pasărea nr. 5, Pantelimon, Ilfov, CP: 077145
Alba Iulia 021 457.12 35
Adresă: Str.Izvorului nr. 4, Vintu de Jos, Alba, CP:517875
Braşov 0374.502.300
Adresă: Str. Căminului nr 54, Sat Manolache, Glina, Ilfov, CP:077107
Jilava 0214.571.235
Adresă: Şos. Giurgiu-Jilava nr 3, Jilava, Ilfov, CP:077120
Oradea 0259.316.752
Adresă Şos. Borşului nr 77, Sântion Borş, Bihor, CP:417078
Tisita 0237.261.111
Adresă: Şos. Tişiţa-Mărăşeşti, DN2L, km 0+125, Vrancea, CP:625206

tractor 4x2, puntea față fiind echipată cu sistemul hidraulic Hi-Traction.

„Evenimentul a reprezentat ocazia perfectă pentru a întâlni clienți și parteneri din trei țări și a le prezenta noua gamă X-Way, în condiții reale de exploatare”, a afirmat Vincenzo Nicolo, Business Manager pentru Republica Cehă, Slovacia și România.

Robustețe și eficiență

Stralis X-Way este proiectat să meargă atât pe șosea, cât și în condiții off-road. Noul X-Way combină calitățile șasiului Trakker cu eficiența în materie de consum a modelului Stralis. Astfel, camionul oferă toate beneficiile în materie de confort și performanță specifice modelelor destinate transportului pe distanțe lungi, precum modelul XP, în combinație cu rezistența specifică modelelor off-road.

Bazându-se pe șasiul robust, X-Way oferă o foarte bună masă utilă, iar la versiunea Super Loader (SL), în varianta de șasiu 8x4, masa proprie este de doar 9 t.

Motorizările acoperă un spectru larg de utilizări, fiind disponibile versiuni de 9, 11 și respectiv 13 l capacitate cilindrică. Reamintim faptul că motoarele Iveco utilizează tehnologia HI-SCR, fără EGR și regenerare forțată. Astfel, este asigurată reducerea emisiilor, consumul de carburant este mai eficient, iar costurile de mentenanță scad. Absența EGR aduce beneficii și în ceea ce privește masa utilă.

Reduceri ale costurilor apar și datorită noului sistem de frânare, care ajută la reducerea uzurii plăcuțelor de frână.

În ceea ce privește consumul de carburant, există numeroase sisteme ce pot asigura o reducere a acestuia cu până la 11,2%. Amintim printre aceste tehnologii HI-CRUISE și componentele SMART ale motorului.

Conceptul modular al Stralis X-Way asigură o bună flexibilitate pentru adaptarea la cerințele suprastructurii. Astfel, se poate opta între diferite configurații de camion și șasiu, diferite punți și suspensii, echipamente, motoare și cutii de viteze...

Și în ceea ce privește cabina, clienții pot opta pentru variante de la modele mai mici (cabina de zi) și până la confortabilele cabine proiectate pentru transportul internațional.

X-Way oferă încredere, prin capacitatea sa de a depăși obstacolele și de a face față drumurilor dificile din șantiere, asigurând, totodată, un grad ridicat de productivitate, siguranță și un TCO competitiv.

Radu BORCESCU
Valtice, REPUBLICA CEHĂ
radu.borcescu@ziuacargo.ro

OSCAR
The sense of value
Aceleași valori,
o nouă călătorie.
Începem împreună o nouă călătorie. Pe acest drum ne ghidează respectul, profesionalismul și grija, aceleași valori prin care ne raportăm fiecărui partener. Mai mult, pentru că urmărim în mod constant, ca prin serviciile și produsele din portofoliu, să venim cu soluții personalizate și optimizate pentru partenerii noștri, credem și investim într-o experiență completă cu OSCAR.
Carburantul OSCAR este alături de tine în fiecare moment.
oscars.ro

LANSARE NOUL MERCEDES-BENZ ACTROS

Primii pași pe piața românească

Divizia Truck & Bus a Mercedes-Benz România a prezentat, în premieră națională, noul Actros, camionul emblematic al Mercedes-Benz Trucks, în cadrul unui eveniment special, organizat, la începutul lunii noiembrie, la Cluj-Napoca. Noul Actros a fost dezvăluit și prezentat celor aproximativ 250 de invitați, reprezentanți ai celor mai mari companii de transport din țara noastră și ai partenerilor Mercedes-Benz România.

Evenimentul de lansare a noului Mercedes-Benz Actros a avut loc într-o locație industrială de lângă Cluj-Napoca și a fost moderat de Valeriu Zaharia, Managing Director Truck & Bus Mercedes-Benz România și Cătălin Barbur, Retail Sales & Product Manager Trucks. Aceștia le-au prezentat invitaților caracteristicile inovatoare ale noului camion Actros.

Pentru evenimentul din România, au fost aduse special de la fabrica din Wörth, Germania, două camioane Mercedes-Benz Actros.

„Suntem mândri să prezentăm noul Actros în România, la atât de scurt timp după lansarea internațională și premiera de la IAA. Noul Actros reconfirmă promisiunea «Trucks you can trust», fiind un reper în materie de calitate, eficiență și siguranță. Putem afirma că noul Actros este aproape reinventat, cu peste 60 de noutăți la bord, fiind cel mai avansat camion Mercedes-Benz și, totodată, cel mai modern camion din lume.”, a declarat, în timpul discursului său din cadrul evenimentului, Valeriu Zaharia.

Concentrare pe siguranță

Managing Directorul Truck & Bus Mercedes-Benz România a subliniat faptul că interesul clienților români pentru noul Actros s-a manifestat încă de la IAA Hanovra. „O dată cu lansarea din Romania, am demarat, deja, primele discuții de configurații cu clienții noștri și ne așteptăm să finalizăm, în cel mai scurt timp, aceste prime comenzi. Momentan, nu putem dezvălui identitatea acestora, însă, cu siguranță, vom face public numele primului client roman de noul Actros, o dată cu livrarea camioanelor.”

Valeriu Zaharia crede că principalele caracteristici noi ale camionului, precum Active Drive Assist, Multimedia Cockpit, MirrorCam, Active Brake Assist 5, Predictive Powetrain Control, Uptime vor fi și cele mai apreciate de operatorii de transport, fiind cele care aduc o eficiență mai mare, siguranță sporită, confort îmbunătățit, dar și disponibilitate maximizată a camionului. „Ne așteptăm ca proprietarii de camioane să se concentreze pe caracteristici care optimizează consumul de combustibil, cum ar fi PPC îmbunătățit,

Toți vorbesc. Doar unul acționează. Noul Actros.

Noi aducem viitorul pe șosea – cu nenumărate inovații, precum MirrorCam, Active Drive Assist, Multimedia Cockpit și Predictive Powertrain Control, care revoluționează traficul interurban, așa cum îl cunoșteați până acum.
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Active Drive Assist, dar și pe serviciile care cresc disponibilitatea camionului, așa cum este contractul de service Uptime. În același timp, credem că șoferii vor aprecia noul Multimedia Cockpit interactiv și inovativ, dar și MirrorCams, in detrimentul oglinzilor clasice, fără de care suntem convinși ca se vor obișnui extrem de repede. Sistemele de siguranță precum Active Brake Assist 5, cu recunoașterea pietonilor, sunt, de asemenea, foarte importante și apreciate, întrucât siguranța în trafic este o prioritate pentru toata lumea."

Uptime, în România

Noul Actros este acompaniat, pe piața românească, de un pachet de servicii de natură să îi permită operatorului să se concentreze în mod optim pe activitatea pe care o desfășoară.

De exemplu, Uptime este serviciul unic disponibil la Mercedes-Benz Trucks care oferă cel mai înalt grad de disponibilitate a camionului, prin prevenirea defecțiunilor și consilierea în timp real a clienților. „În țările Vest-europene, serviciul este disponibil și activ încă din primăvara anului trecut, iar, în România, Uptime a devenit 100% funcțional de la 1 noiembrie 2018. Întreaga rețea națională de parteneri autorizați este, astăzi, acreditată pentru a oferi acest serviciu și suntem bucuroși că avem deja primele camioane românești active cu Uptime", a subliniat Valeriu Zaharia.

De asemenea, Managing Director-ul Truck & Bus Mercedes-Benz România ne-a declarat că Fleetboard se află în plin proces de migrare a datelor pe cloud, fapt ce va genera o creștere a vitezei de procesare a acestora. În paralel, se lucrează la o interfață nouă și intuitivă pentru client, care a fost prezentata la IAA Hanovra, precum și la o nouă aplicație pentru mobil. Toate aplicațiile Fleetboard pentru șofer se vor putea instala pe display-ul secundar al noului Actros.

Valeriu Zaharia, Managing Director Truck & Bus Mercedes-Benz România:

„Pentru finalul acestui an, suntem încrezători că vom reuși să ne menținem poziția de lider de piață, pentru al 5-lea an consecutiv. Campaniile naționale de promovare a modelului actual Actros sunt foarte bine primite de piață și facem eforturi să onorăm toate cererile clienților noștri."

O nouă dimensiune pentru transportul pe distanțe lungi

Reamintim, noua generație Actros, camionul emblematic al Mercedes-Benz Trucks, a avut premiera mondială la Berlin, pe 5 septembrie 2018. Modelul se remarcă printr-o serie de inovații, precum sistemul Active Drive Assist, ce permite conducerea semi-autonomă la orice viteză, MirrorCam, ce înlocuiește oglinzile retrovizoare pentru a spori siguranța și eficiența, Active Brake Assist 5, cu sistem de detectare a pietonilor îmbunătățit, Multimedia Cockpit, ce oferă conducătorilor auto un spațiu de lucru al viitorului și un nivel înalt de conectivitate, Traffic Sign Assist, ce asistă șoferul în respectarea regulilor rutiere și contribuie la creșterea siguranței, Stability Control Assist disponibil și pentru semiremorci, precum și sistemul de faruri cu semnătura luminoasă caracteristică - Highbeam Assist.

Noul Actros consumă cu până la 5% mai puțin carburant pe drumurile rurale și cu până la 3% mai puțin pe distanțe lungi, datorită aerodinamicii îmbunătățite, a sistemului avansat Predictive Powertrain Control și a unui raport nou al punții spate.

Dezvoltarea design-ului noului Actros s-a concentrat în mod special în jurul șoferului – din interior spre exterior. Iar rezultatul constă într-un interior modern și un exterior cu aspect unitar și dinamic.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

MOL

Contează unde alimentezi!

GOLD CARD EUROPE
UN SINGUR CARD ACCEPTAT PESTE TOT*

*În prezent în 11 țări ale Grupului MOL. Detalii la www.molgroupcards.com

RENAULT TRUCKS

O a doua viață pentru vehicule și piese

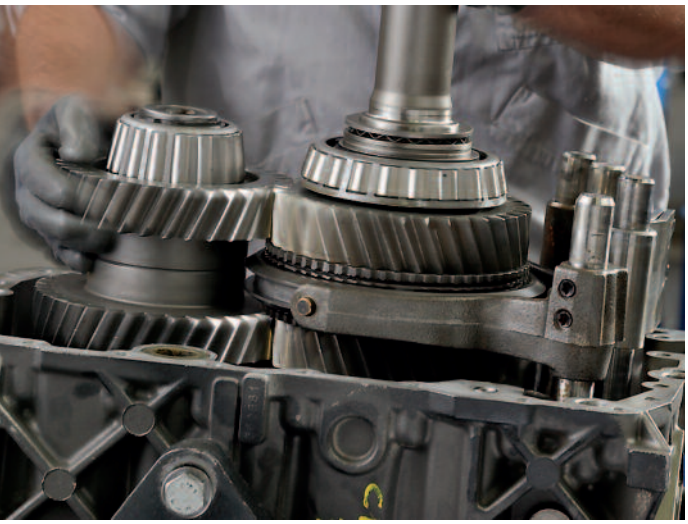
Trăim într-o lume în care se produce și se consumă din ce în ce mai mult, cu prețul cheltuielii de resurse și al vătămării ireversibile a mediului înconjurător. În multe cazuri, atunci când ni se strică ceva, de exemplu un aparat electrocasnic, considerăm că este mai ușor să-l aruncăm și să cumpărăm un altul, decât să îl reparăm. Din fericire, cel puțin în domeniul vehiculelor comerciale, producătorii se orientează din ce în ce mai mult către reciclare, în beneficiul tuturor. Unul dintre cei mai importanți susținători ai acestui fenomen este Renault Trucks, care propune camioane și piese de schimb recondiționate, cu un înalt nivel calitativ și cu garanția unor standarde identice cu cele folosite pentru producția unităților noi.

Linia Renault Trucks eXchange le oferă clienților piese de schimb care au fost recondiționate și omologate conform unor specificații care îndeplinesc cele mai stringente standarde de fiabilitate, siguranță și protecția mediului. Aceste piese de schimb economice și ecologice vin însoțite de o garanție de doi ani și reprezintă o opțiune viabilă pentru menținerea unei performanțe optime a vehiculului, având, în același timp, un control al costurilor de întreținere.

„Procedura standard" presupune înlocuirea pieselor uzate sau defecte cu piese originale, cu garanție, cum ar fi un motor sau o cutie de viteze ca nouă, la un cost cu până la 50% mai redus.

Piese de schimb economice, de înaltă calitate

Odată recondiționate în cadrul unui proces industrial extrem de sever, piesele de schimb oferă performanțe similare cu ale celor noi. „Cu piesele eXchange, Renault Trucks poate ga-



ranta clienților că vor fi menținute performanțele optime ale vehiculelor, indiferent de vârsta acestora, la un preț corect, în proporție cu valoarea vehiculului", explică Mete Büyükakinci, directorul de proiect Remanufacturing la Renault Trucks.

Piesele și componentele motoarelor, ale cutiilor de viteze, ale sistemelor de frânare, circuitele electrice și electronice, ale direcției și suspensiilor și ale sistemelor de răcire pentru toate gamele de vehicule Renault Trucks sunt, de asemenea, disponibile în versiune eXchange.

Producție ecologică

Piesele eXchange nu numai că sunt economice, ci și ecologice, pentru producția lor fiind nevoie de numai 10% din energia necesară producerii unor piese noi similare.

În primul rând, suprafața exterioară a carcaselor este spălată printr-un procedeu tip spray, pentru a elimina poluarea externă, cum ar fi praful sau noroiul; apoi, piesele sunt scufundate, pentru a curăța orice reziduuri de uleiuri, vaseline sau hidrocarburi. Toate utilitățile folosite în cadrul procesului industrial sunt recuperate, tratate, reciclate și refolosite în cadrul acestui circuit. Numai deșeurile finale sunt eliminate, prin intermediul unor procese de distrugere corespunzătoare.

Alegerea unor produse chimice cum ar fi vopseaua solubilă în apă sau produsele fără clor, combinată cu utilizarea unor dispozitive de tratare a poluanților gazoși emiși de către băi, reduce impactul emisiilor la nivel atmosferic.

În total, impactul general asupra mediului pe care îl are producerea unei piese recondiționate este cu până la 60% mai redus decât în cazul uneia noi.

De la cap tractor, la autoșasiu

Dar nu este vorba numai despre piesele de schimb. Renault Trucks își extinde gama de vehicule uzate și lansează un nou model realizat de „Fabrica de Camioane Rulate", încorporată în uzina de la Bourg-en-Bresse. T P-Road este rezultatul convertirii unui cap tractor Renault Trucks T într-o variantă de portor/autoșasiu.

T P-Road îndeplinește cerințele specifice ale clienților aflați în căutarea unor autoșasiuri rulate de înaltă calitate și certificate.

În cadrul atelierului Fabricii de Camioane Rulate de la Bourg-en-Bresse, capetele tractor rulate, selecționate în mod riguros, sunt, întâi, verificate conform unei liste de peste 200 de puncte, înainte de a fi convertite în conformitate cu standardele de producție ale constructorului.

Înainte de orice acțiune de conversie, biroul de design al Renault Trucks și inginerii din departamentul de calitate realizează un studiu specific pentru fiecare proiect. Procesul industrial de producție și cel de control al calității îndeplinesc aceleași standarde ca și cele aplicate pentru producția unui vehicul nou.

Pentru a realiza conversia, cabina, lanțul cinematic și suspensia sunt, întâi, demontate, pentru ca lonjeroanele existente să poată fi înlocuite cu unele noi, cu ampatament customizat. Acest lucru garantează robustețea și conformitatea fiecărui vehicul cu orice tip de caroserie sau aplicație.

T P-Road este supus aceloraşi controale stricte de calitate testări practice sistematice ca și vehiculele noi, înainte de a fi livrat către dealerii Renault Trucks.

T P-Road este, în prezent, disponibil în versiune 4x2, cu o ofertă de trei lungimi de ampatament (5.600, 6.000 și 6.500 mm). Vehiculele pot fi, de asemenea, adaptate pentru școli de șoferi și pentru companii de mutări.

T P-Road dispune de o garanție de un an sau 120.000 km. Această garanție de producător (Selection Label) acoperă toate componentele lanțului cinematic (motor, cutie de viteze, punți) și este valabilă în toate punctele de service și de vânzări ale Renault Trucks din Europa.

Un alt model recondiționat în cadrul Fabricii de Camioane Rulate de la Bourg-en-Bresse este T X-Road 460, transformat dintr-un autotractor normal într-un autotractor destinat aprovizionării șantierelor. Vehiculul este echipat cu un motor 11 L 460 CP Euro 6 și este disponibil în configurație 4x2. Dispune de elemente ranforsate, care includ bare de protecție din oțel, o treaptă ultra rezistentă și grile de protecție pentru faruri. Au fost montate anvelope cu profil mixt 315/80, iar garda la sol a fost crescută cu 60 mm. Performanța cutiei de viteze robotizată Optidriver a fost îmbunătățită, prin adăugarea unui modul off-road și a unui accelerator manual. Aceeași garanție de un an sau 120.000 km este valabilă și pentru acest model.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Camioane Rulate de la Renault Trucks

Eticheta „Camioane Rulate de la Renault Trucks" cuprinde toate operațiunile producătorului din domeniul vehiculelor la mâna a doua.
Camioanele Uzate de la Renault Trucks stau sub semnul a trei principii cheie: angajamentul față de calitate și transparența în selectarea și pregătirea vehiculelor; o gamă de vehicule și servicii customizate; o rețea locală pentru deservirea optimă a clienților.

VOLVO TRUCKS

Soluție funcțională de transport autonom, în Norvegia

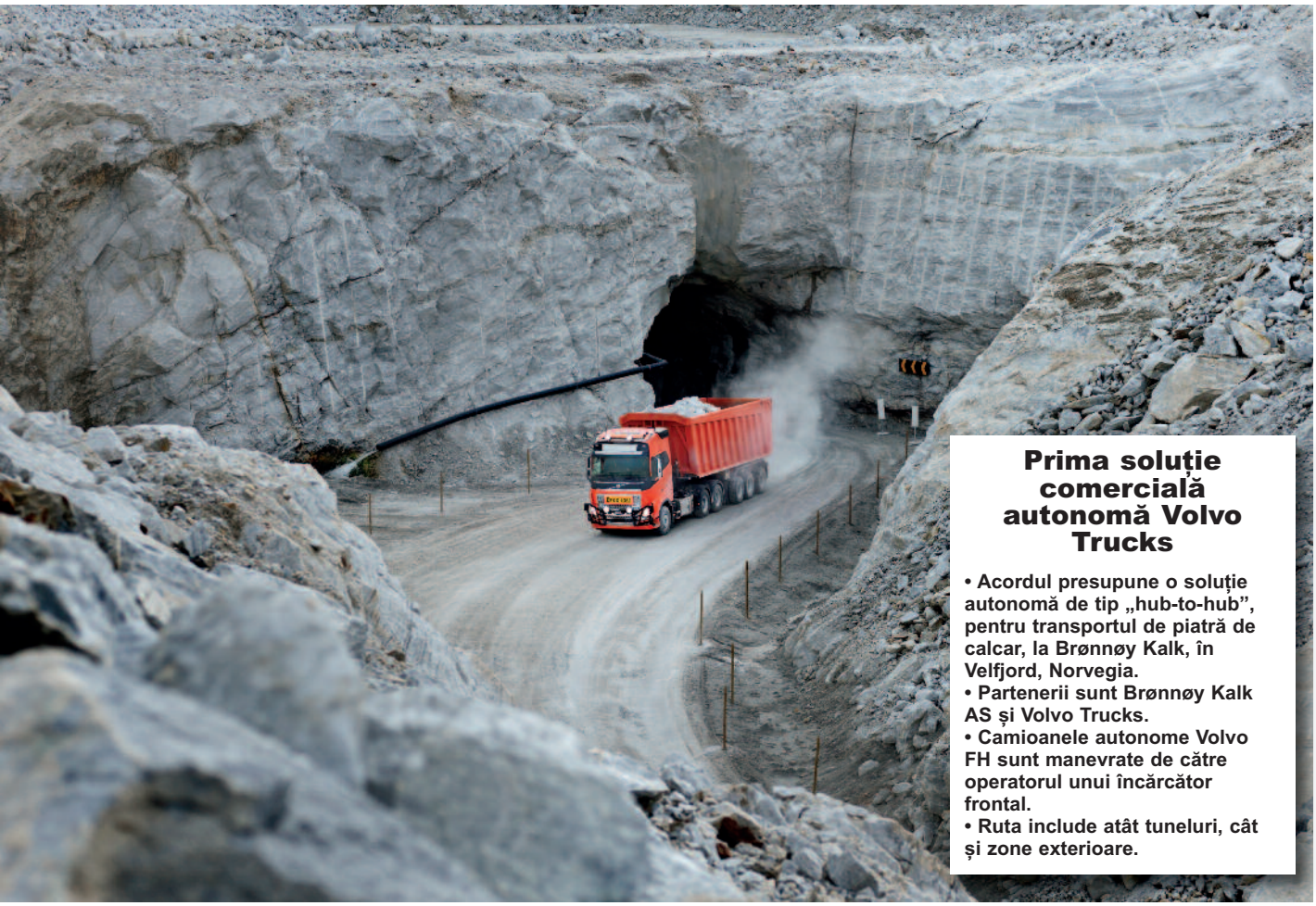
Volvo Trucks tocmai a semnat un acord cu Brønnøy Kalk AS din Norvegia, pentru a-i furniza prima soluție autonomă pentru transportul de piatră de calcar de la o carieră deschisă către un port din apropiere.

Soluția concepută pentru compania Brønnøy Kalk AS constă în transportul de piatră de calcar prin intermediul a șase camioane autonome Volvo FH, pe o distanță de cinci kilometri, prin tunelurile care leagă mina de concasor. Au fost realizate cu succes numeroase teste care vor continua și pe parcursul acestui an, soluția urmând să devină în întregime operațională către sfârșitul lui 2019.

Acest acord vine ca o continuare a proiectelor recente de automatizare realizate de Volvo Trucks, din domeniul minier, al recoltării de trestie de zahăr și al colectării deșeurilor. Totuși, această soluție comercială reprezintă o premieră pentru Volvo Trucks. Compania Brønnøy Kalk nu cumpără camioane autonome, ci o soluție destinată transportului de piatră de calcar între două locații prestabilitate.

Cu un pas înaintea concurenței

„Acesta este un pas important pentru noi”, spune Raymond Langfjord,



Prima soluție comercială autonomă Volvo Trucks

- **Acordul presupune o soluție autonomă de tip „hub-to-hub", pentru transportul de piatră de calcar, la Brønnøy Kalk, în Velfjord, Norvegia.**
- **Partenerii sunt Brønnøy Kalk AS și Volvo Trucks.**
- **Camioanele autonome Volvo FH sunt manevrate de către operatorul unui încărcător frontal.**
- **Ruta include atât tuneluri, cât și zone exterioare.**

Managing Director al carierei. „Competiția din această industrie este acerbă. Încercăm în mod constant să ne creștem eficiența și productivitatea pe termen lung și avem viziunea clară de a profita de noile oportunități oferite de noile tehnologii și soluții digitale. Eram în căutarea unui partener de încredere și inovativ care să ne împărtășească preocuparea pentru sustenabilitate și siguranță. Transportul autonom ne va crește foarte mult competitivitatea pe o piață globală dificilă."

„Suntem mândri să putem prezenta o soluție autonomă care să facă față provocărilor clienților noștri atât în privința siguranței, cât și a fiabilității și profitabilității", declară Claes Nilsson, președintele Volvo Trucks. „Nevoile globale din domeniul transporturilor sunt într-o continuă schimbare, într-un ritm foarte rapid, iar industria solicită soluții noi și avansate, pentru a rămâne competitivă. Obiectivul nostru este de a fi lider al dezvoltării unor produse și servicii care să răspundă acestor cerințe", continuă Claes Nilsson.

Testările se află în desfășurare, iar soluția se anticipează a fi în întregime operațională către finalul anului 2019. În timpul fazei de testare, în cabină se află un șofer de siguranță, dar operarea camioanelor este complet autonomă.

„Este un lucru extraordinar că am ajuns în acest moment, în care introducem soluții autonome", spune Sasko Cuklev, director pentru Soluții Autonome la Volvo Trucks. „Lucrând într-o zonă închisă, pe o rută predeterminată, putem afla cum anume putem obține maximul de la această soluție și putem să o ajustăm în conformitate cu necesitățile specifice ale clientului. Este vorba despre o colaborare pentru a dezvolta noi soluții, care să ofere o mai mare flexibilitate și eficiență, precum și o productivitate crescută."

Acest acord implică o relație de afaceri în care clientul cumpără un serviciu total de transport și plătește per tonă transportată.

Adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

MICHELIN AGILIS CROSSCLIMATE

Anvelopa pentru orice

Lansată în primăvara acestui an, anvelopa Agilis CrossClimate reprezintă o nouă oportunitate pentru reducerea costurilor. Am discutat despre avantajele anvelopei All-Season pentru vehiculele comerciale ușoare cu Ciprian Martin, Director Vânzări Michelin România și Ungaria.

Ziua Cargo: care sunt principalele avantaje ale Agilis CrossClimate?

Ciprian Martin: Principalul avantaj este legat de numărul mare de kilometri parcurși. De asemenea, tracțiunea este foarte importantă, iar această anvelopă are tracțiune foarte bună, indiferent de tipul de drum – uscat, zăpadă, ploaie, noroi, drumuri neamenajate... Anvelopa asigură tracțiune și aderență foarte bune.

Din punct de vedere al distanței parcurse, anvelopa asigură cu 35% mai mulți kilometri parcurși față de competitori.

Avem un test în desfășurare, în România, la o companie, iar anvelopele au parcurs deja 80.000 km și încă mai rulează. Respectiva companie este foarte motivată în a optimiza costurile și a decis să treacă întreaga flotă pe anvelope Agilis CrossClimate. Motivele principale sunt kilometrii parcurși, dispariția costurilor de depozitare (hotel de anvelope) și a costurilor legate de schimbarea anvelopelor.

Care sunt așteptările managerilor firmelor de transport?

Managerii firmelor de transport apreciază scăderea costurilor, fără a face rabat de la calitatea anvelopei. Poți, de exemplu, să achiziționezi o anvelopă din „linia a treia" – scad costurile de achiziție, însă anvelopele vor fi schimbate mai des și, astfel, este de așteptat ca, la final, costurile să fie mai mari. O anvelopă premium, chiar dacă are costuri mai mari la cumpărare, asigură mai mulți kilometri parcurși și un comportament similar pe toată durata de exploatare. Aderența bună pe toate tipurile de drum reprezintă un alt avantaj important. Utilizarea anvelopelor „de buget" duce și la creșterea riscurilor de accident – și apar costuri legate de imobilizare.

Ciprian Martin, Director Vânzări Michelin

Operatorii din țara noastră calculează cu precizie costurile generate de anvelope?

Astăzi, nu există o foarte bună monitorizare legată de costurile unei anvelope, în rândul operatorilor români. Puțini realizează calcule precise legate de costul per kilometru în funcție de anvelopă. Din păcate, în general, instinctul este acela de a achiziționa anvelope cât mai ieftine, unii operatori considerând că, astfel, pot reduce cel mai bine costurile. Discutăm de peste 90% din piață. Totuși, un calcul corect privind costurile cu anvelopele este la îndemâna oricărei companii. Nu este important prețul de achiziție, ci costul per kilometru, iar Michelin exact asta oferă – cel mai scăzut cost per kilometru și aceeași performanță pe toată durata de viață a anvelopelor, de la primul, până la ultimul kilometru.

Ce segmente de transport beneficiază cel mai mult prin utilizarea noii anvelope?

Anvelopa Agilis CrossClimate este recomandată mai ales companiilor de distribuție în orașe, unde drumurile sunt, în general, curățate repede, în caz de ninsoare, și nu se justifică utilizarea unei anvelope specifice de iarnă. Totodată, această anvelopă este puternic recomandată pentru transportatorii ce realizează mulți kilometri în sezonul cald, de exemplu distribuitorii de înghețată. De ce să pui anvelope specifice de iarnă când în sezonul rece realizezi puțini kilometri? De asemenea, trebuie să avem în vedere că,

International Alexander HOLDING

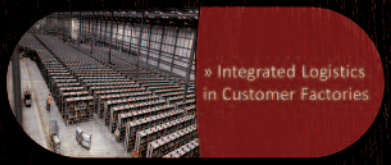
» FTL Transport

» Express Transport

» Web Platform

» Distribution
» Warehousing
» Groupages

Transport & Logistics
Experience
Ambition
Motivation



» Integrated Logistics in Customer Factories

» Air & Sea Transport

» Real Estate

» 4PL Integrated Services

»Professional washing crates machine

» Service & Recovery

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

Încă de la lansare, noua anvelopă și-a dovedit performanțele în condiții de iarnă, pe drumul european aflat la cea mai mare altitudine – Route de la Bonette, 2.802 m.

în regiunea noastră (România și țările învecinate), iarna nu mai este așa cum era acum câteva decenii, sau cum este în țările nordice. Iernile sunt mai blânde și, practic, doar o lună pe an avem condiții reale de iarnă. Agilis CrossClimate are fulgul de nea și cele trei piscuri (marcajul 3PMSF) care o atestă ca anvelopă pentru iarnă și, de aceea, nu este nevoie să montezi alte anvelope speciale.

Bineînțeles, este important ca utilizatorii de flote să ne transmită ce fel de condiții de operare au, pentru ca noi și distribuitorii noștri să știm ce să le recomandăm.

Există situații punctuale, în care este de dorit utilizarea unei anvelope de iarnă – de exemplu o flotă care activează la Piatra Neamț și realizează transport de persoane Piatra Neamț – Gheorgheni. Pentru faptul că traversează iarna Pasul Oituz, este recomandabil să utilizeze anvelope de iarnă. Practic, discutăm doar de cazuri extreme, în rest, anvelopa CrossClimate reprezintă alegerea corectă. Michelin CrossClimate bate combinația vară – iarnă în majoritatea situațiilor, prin kilometri în plus, aderență, distanță de frânare... iar costurile scad semnificativ.

Ce alte avantaje au utilizatorii Agilis CrossClimate?

Renunțarea la alternanța anvelope vară/anvelope iarnă înseamnă eliminarea costurilor legate de schimb și de hotel. Dispare și imobilizarea vehiculului aferentă schimburilor de anvelope. De asemenea, achiziția de anvelope nu mai este concentrată pe două momente, ci se distribuie de-a lungul anului. Se simplifică mult și managementul anvelopelor – aceeași anvelopă cu același profil pentru toată flota.

Bineînțeles, recomandăm utilizatorilor de Agilis CrossClimate să treacă pe la service pentru minimum două verificări pe an, pentru a măsura uzura anvelopei și pentru echilibrare. Dacă este cazul, se pot realiza și anumite permutări. De exemplu, înainte de sezonul rece, cel mai gros profil este recomandat să fie pe puntea spate, acolo unde ai nevoie de aderență mai mare (puntea față este controlată cu ajutorul volanului). Aceste controale pot fi realizate înainte de începerea sezonului pentru a fi evitată aglomerația.

Recomandăm lunile mai și septembrie, acestea fiind cel mai puțin aglomerate pentru service-urile de roți.

Noua anvelopă oferă numeroase avantaje. De ce nu a fost dezvoltată mai devreme?

Pentru turisme, am ajuns la cea de-a doua generație de Michelin CrossClimate. Este vorba despre CrossClimate+. Anvelopa cunoaște un real succes și acesta este unul dintre motivele pentru care Michelin a decis dezvoltarea unei anvelope similare pentru vehiculele comerciale ușoare. Pe de altă parte, toată tehnologia utilizată pentru Agilis CrossClimate, anvelopă dedicată vehiculelor comerciale ușoare, este împrumutată de la anvelopele de camioane. Practic, discutăm de modelul CrossClimate, însă tehnologia este cea pentru anvelopele Michelin camion.

Care sunt așteptările comerciale?

Anvelopa a fost lansată în luna mai a acestui an, iar vânzările depășesc target-ul inițial. Între timp, am fixat un nou plan, mai ambițios.

Interesant este faptul că succesul Agilis CrossClimate aduce creșterea cotei de piață pentru Michelin, fără a simți o diminuare a cererii pentru celelalte tipuri de anvelope dedicate autovehiculelor comerciale ușoare. Pentru viitor, este de așteptat o asemenea diminuare a cererii, însă, la general, pe segmentul comerciale ușoare va fi un impact pozitiv.

Agilis CrossClimate merge cu 35% mai mult decât competitorii – este rezultatul obținut în urma unor teste efectuate de entități independente. Astfel, la un set de patru anvelope, înseamnă mai mult de o anvelopă gratis. Ne-am alocat inclusiv un buget destinat testelor, pentru a convinge clienții în legătură cu performanțele anvelopei. Nu vrem să convingem clienții doar prin ceea ce spunem, ci ne-am dorit să le dăm posibilitatea să se convingă singuri, în condițiile lor de transport.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

TIMOCOM

Cererea de transport se menține ridicată

În al treilea trimestru al acestui an, economia în plină expansiune din zona euro a continuat să genereze un exces de cereri de oferte pentru capacitatea de transport pe piață. Cererile pentru spațiile de încărcare nu au scăzut mult în lunile de vară, afirmă purtătorul de cuvânt al companiei TIMOCOM, Gunnar Gburek.

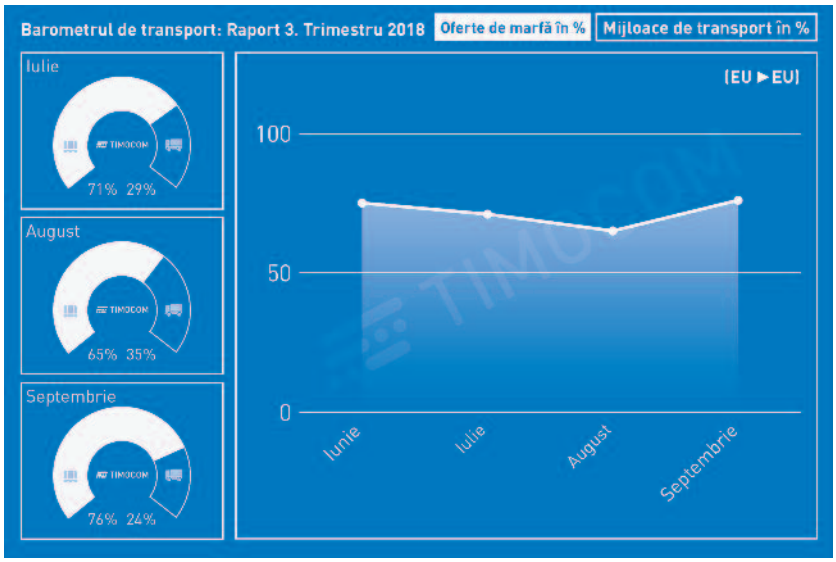
Între iulie și august 2018, în medie, pe cea mai mare platformă europeană de transport, care face parte din sistemul Smart Logistics al TIMOCOM, pe 71 de oferte de transport de marfă au venit 29 oferte de spații de încărcare. În comparație cu aceeași perioadă a anului precedent, în 2017, situația este cam la fel. Cu un raport de 55:45, cu toate acestea, al treilea trimestru din 2016 a fost chiar mai echilibrat.

Mai mult de 40 de milioane de oferte de transport și marfă

În al treilea trimestru al anului 2018, în total, mai mult de 40 de milioane (40.836.838) de oferte de marfă și de transport au fost publicate de către cei aproximativ 127.000 de utilizatori, la nivel european. Numărul de oferte de transport (33.696.838) a depășit considerabil numărul de oferte de capacități de marfă (7.140.018), cu un raport de 83% la 17%.

„În vara acestui an, nu s-a simțit nicio perioadă de regres”, a comentat Gburek cifrele înregistrate. În săptămânile viitoare va începe sezonul, așadar ne putem aștepta la un exces de cereri de oferte pentru capacitatea de transport pe piață. Astfel, „toamna caldă” pentru logistică a început deja.

Datele folosite sunt datele barometrului de transport Smart Logistics System de la TIMOCOM, infrastructura IT pentru lumea logisticii digitale. Aici sunt publicate, zilnic, până la 750.000 de oferte de capacități de transport și mărfuri de transportat.



Despre TIMOCOM

Firma TIMOCOM GmbH este un specialist de mărime mijlocie în IT și date pentru Augmented Logistics. Ca furnizor al primului sistem Smart Logistic din Europa, TIMOCOM oferă soluții inteligente, sigure și simple pentru îndeplinirea obiectivelor logistice ale clienților. Prin acest sistem, sunt interconectate peste 40.000 de firme verificate, care publică, în fiecare zi, până la 750.000 de oferte de mărfuri de transportat și capacități de transport internaționale.

Lipsa șoferilor – cauza principală a blocajelor de livrare

Principala cauză a blocajelor de livrare chiar și în perioada de „boom” este lipsa șoferilor. Pentru a crea capacități de încărcare în timp util, camioanele existente ar trebui să fie folosite chiar mai bine și să fie evitate cât mai mult posibil cursele fără încărcătură, afirmă Gburek. Creșterea productivității ar putea fi posibilă și prin evitarea aglomerației pe șosele și pe rampele de încărcare, reducând, astfel, timpul de așteptare pentru șoferii de camioane.

Mai multe informații despre TIMOCOM găsiți la www.timocom.com.

Material furnizat de către TIMOCOM

FAN Courier a ales WebEye

Următorul nivel în telematică

Implementarea „de la zero” a unei soluții telematice reprezintă o provocare pentru orice companie, însă la o flotă de peste 1.800 de autovehicule... Fiecare amănunt trebuie luat în calcul, iar așteptările sunt uriașe.

Totul a pornit de la definirea clară a nevoilor FAN Courier, scopul fiind identificarea unui furnizor capabil să aducă compania „la zi” din punct de vedere al tehnologiei și, totodată, să poată dezvolta, în continuare, soluții moderne pentru gestionarea flotei.

„Am utilizat, înainte, o soluție care nu a evoluat în ritmul nevoilor noastre, iar rezultatele erau tot mai proaste. Putem enumera aici imposibilitatea de a evalua șoferii (stil de condus), ore de funcționare a motorului... Aveam consumuri la autoutilitare de 3,5 t asemănătoare cu cele ale camioanelor. Am ajuns ca, la autoutilitare cu volum util de 6 mc, să înregistrăm consumuri și de 23 l/100 km”, a precizat Andrei Gheorghe, director transporturi FAN Courier.

„FAN Courier este unul dintre cei mai mari clienți ai noștri și faptul că sunt lideri de piață ne obligă să livrăm soluții ireproșabile. Mărturisesc că începutul colaborării noastre a fost complex, ne-am implicat la maximum, pentru a înțelege perfect așteptările lor și pentru a ajunge la un numitor comun. Pe de altă parte, niciun proiect frumos nu este posibil fără sacrificii și mă bucur că am atins «viteza de croazieră», în care lucrurile sunt bine calibrate. Cred că vom menține acest curs, e cert că WebEye va face toate eforturile, așa cum am făcut și până acum pentru toți clienții”, a spus Levente Gall, director WebEye pentru Europa Centrală și de Est.

Alegerea furnizorului

Inițial, FAN Courier a decis să se întâlnească cu cele mai importante companii de telematică, urmând să selecteze dintre acestea un număr de 20 de potențiali furnizori.

„Am realizat un proiect – caiet de sarcini în care am specificat tot ceea ce ne dorim de la noua soluție telematică, iar partea de exploatare vehicule joacă un rol foarte important. Ne-a interesat ce soluții ne puteau oferi, cât de repede putea avea loc implementarea și cât de rapid urmau să apară rezultate. Aveam nevoie de rezultate imediat, pentru ca apoi să trecem la următoarele faze ale implementării. Bineînțeles, soluția aleasă trebuia să țină și pe viitor pasul cu noutățile”, a explicat Andrei Gheorghe.

În etapa a doua, au rămas 10 companii, care au avut inclusiv echipamente montate pe mașini, pentru testare, iar finala s-a „jucat” între trei furnizori.

„Am vrut ca totul să fie transparent. Am realizat un chestionar prin care am urmărit să vedem cât de avansate sunt aceste companii din punct de vedere tehnologic și cât de bine se pot mula pe nevoile noastre. Lupta a fost foarte strânsă și câștigătorul a fost departajat la un punct diferență”, a completat Andrei Gheorghe.

Un punct important a fost și interconectarea cu SAP-ul – toate datele trebuie să poată fi prelucrate, astfel încât să producă efecte în toate departamentele companiei, iar WebEye avea o asemenea experiență la nivel european.

Andrei Gheorghe, FAN Courier (stânga) și Daniel Costin, WebEye (dreapta).

ANDREI GHEORGHE, director transporturi FAN Courier: „Conform calculelor noastre, implementarea soluției WebEye asigură o reducere a costurilor pentru FAN Courier cu aproximativ 120.000 de euro pe lună. Iar acești bani îi investim în oameni, în training-uri, în IT, în mașini, în infrastructură...”

Montajul echipamentelor – un tur de forță

„Pentru WebEye, a fost o provocare, în special pe zona de autoutilitare, unde nu exista o soluție specifică dezvoltată. Și, în plus față de costurile de dezvoltare a soluției, a fost solicitată și o perioadă foarte strânsă pentru montarea echipamentelor”, a declarat Daniel Costin, director adjunct de vânzări WebEye.

Practic, demontarea sistemului vechi, montarea noului echipament și calibrarea pe un parc de peste 1.800 de autovehicule s-a realizat în trei luni de zile.

„Au fost aduși tehnicieni inclusiv din Europa, pentru a suplimenta personalul din țară și, astfel, am putut să ne încadrăm în termenul stabilit pentru montarea echipamentelor pe mașini.

„Cel mai mult am apreciat WebEye atunci când a fost vorba despre training. La instruire, le-am dat nota 10. Nu este ușor să îi faci pe oameni să înțeleagă un nou sistem, unde și cum trebuie să facă schimbări pentru a obține rezultate mai bune. Iar interfața WebEye este foarte prietenoasă și colegii au apreciat acest lucru.” ANDREI GHEORGHE

efix dă viață mașinii tale
Efix este mai mult decât un carburant de calitate, este un carburant complet. Folosind o tehnologie de ultimă generație și bazat pe o combinație optimă de aditivi și compuși activi, Efix protejează motorul, curăță supapele și injectoarele, reduce consumul de carburant și crește perfomanța motorului.
www.rompetrol.ro
efix
rompetrol

A fost o muncă în echipă, 7 zile pe săptămână, în care programarea trebuia realizată cu precizie – activitatea de montaj nu trebuia să se oprească, însă și fluxul operațional al FAN Courier trebuia să continue fără perturbări", a arătat Daniel Costin.

Iar calibrarea echipamentelor a fost și mai dificilă, chiar dacă se poate realiza de la distanță. Trebuie avut în vedere faptul că FAN Courier este, la ora actuală, cel mai mare client WebEye din Europa pe partea de autoutilitare.

„Pe camioane s-au montat black box-uri plus sonde litrometrice, iar remorcile și semiremorcile au fost echipate cu emițătoare RFID. Acestea transmit date precum deschiderea ușilor și localizarea vehiculului. Autoutilitarele mici au primit «cutiile negre» legate la CAN", a arătat directorul adjunct de vânzări WebEye.

Control total la autoutilitare

Parcul de camioane beneficia și înainte de un control mai atent, iar soluția WebEye a ridicat ștacheta și mai sus, însă în zona autoutilitarelor...

„Ne-am dorit să deținem controlul activității pentru autoutilitare, în aceeași măsură în care deja îl avem pentru camioane. Adică să reducem niște pierderi imense. Iar pentru acest lucru este nevoie de transparență, de date precise și o analiză corectă a acestora", a arătat Andrei Gheorghe.

FAN Courier a stabilit de la început target-uri ambițioase – reducerea consumurilor la autoutilitare de la 18 – 23, la 10 l/100 km, pentru un parc care are aproximativ 900 de unități.

„Prin noua soluție, vom ajunge, probabil, la 40.000 de euro recuperare lunară doar pentru flota de București, iar mare parte din reducerea costurilor vine din stilul de exploatare al mașinii", a completat directorul de transporturi FAN Courier.

„Surprizele"

Atunci când fluxul informațiilor începe să funcționeze, la o companie atât de mare, nu lipsesc „surprizele".

Mașinile companiei sunt lăsate la angajați, ca beneficiu, la final de săptămână, însă trebuie să se încadreze într-un anumit număr de kilometri, în caz contrar operându-se rețineri salariale. La ora actuală, în fiecare zi de luni, managementul companiei primește un raport automat privind activitatea mașinilor în weekend. Iar soluția WebEye a fost implementată inclusiv pe turisme.

„Persoana care beneficiază de serviciile noastre trebuie să știe în permanență unde se află coletul, de când îl predă și până la destinatar. Până nu ajungem aici, nu putem spune că suntem eficienți." ANDREI GHEORGHE

Implementarea a adus și un moment de resetare. Compania a considerat că șoferii trebuie să fie informați că stilul de condus este analizat și kilometrii sunt reali.

„Ștergem trecutul cu buretele și o luăm de la zero. Înainte de a penaliza un om, acesta trebuie să fie informat, să conștientizeze că trecutul rămâne trecut și, de acum înainte, orice virgulă este analizată", a declarat Andrei Gheorghe.

Oportunitățile...

FAN Courier are 12 puncte de lucru în București, având fiecare alocat o anumită flotă. Între aceste puncte, transportul este realizat cu camioane, iar flota de autoutilitare are, astfel, trasee mai scurte.

„O bună monitorizare ne dă posibilitatea să organizăm și mai bine activitatea, urmărind și noile realități ale traficului urban. Mai ales că Bucureștiul devine tot mai aglomerat. Informațiile precise te ajută în luarea deciziilor. Deja se văd beneficiile noilor raportări, prin realocarea mai judicioasă a resurselor", a declarat Andrei Gheorghe.

Îmbunătățiri au apărut inclusiv pentru programul cu mentenanța parcului. La ora actuală, mașinile sunt programate în service atunci când trebuie. Înainte, se întâmpla ca aceste programări să fie realizate cu întârziere, autovehiculul fiind, deja, pe traseu atunci când raportul privind kilometrii la bord ajungea la management.

Însă, poate cel mai important beneficiu al noii soluții telematice este posibilitatea de evaluare corectă a fiecărui angajat în parte.

„Este foarte important pentru o companie să fie corectă, pentru că, astfel, îți păstrezi personalul și menții costurile sub control. Dacă ești corect față de om și acesta este corect față de companie. Noile rapoarte ne ajută să vedem nu numai rezultatele fiecăruia, dar putem urmări și tendințele. Și se întâmplă să nu penalizăm angajați, chiar dacă au greșit, atunci când observăm că au tendința de a se corecta. Oamenii vor să fie evaluați corect", a completat Andrei Gheorghe.

Iată un exemplu elocvent, care a apărut la scurtă vreme după implementarea noii soluții: a fost identificată cauza pentru care un angajat făcea mulți kilometri și nu reușea să se încadreze în consum. Noua soluție telematică a scos în evidență faptul că acesta era prea încărcat și distanțele erau prea mari între livrări, iar respectivul angajat nu era niciodată bonusat.

DANIEL COSTIN, director adjunct de vânzări WebEye: „Pentru flota FAN Courier de autoutilitare, un specialist din Ungaria a configurat un soft nou pentru a putea urmări parametrii de exploatare pe fiecare mașină în parte. Discutăm de un raport personalizat pentru activitatea de curierat privind optimizarea stilului de condus. Este foarte important faptul că putem explica conducătorilor auto modul în care își pot îmbunătăți performanțele (stilul de condus). Iar «driving style» la dubiță este complet diferit față de cel pentru camion."

„I-am redus traseul și încărcările, imediat s-a încadrat în ținte și am reușit să fidelizăm un om care era, pe bună dreptate, nemulțumit", a arătat Andrei Gheorghe.

ETA – următoarea etapă

Implementare ETA (timp estimat pentru ajungerea la destinație) a fost o cerere eliminatorie la desemnarea partenerului pentru soluția telematică.

„Ne luptăm cu livrările și cu timpii. Trebuie să facem în așa fel încât să diminuăm timpul de la ridicare și până la livrare, iar pentru asta avem nevoie de informații. Traseele pe care le realizăm între agenții dorim să devină foarte transparente – online pentru toate agențiile. Atât agenția, cât și clientul trebuie să poată ști unde se află coletul în fiecare minut. De asemenea, trebuie să știm dacă autovehiculul este în timp, sau înregistrează întârzieri", a arătat Andrei Gheorghe.

Inițial, ETA va funcționa pentru camioane și, apoi, se va trece la autoutilitare.

Practic, fiecare curier va avea o tabletă, iar dimineața, când încarcă coletele, sistemul IT îi trasează traseul și, astfel, vor fi cunoscute cu precizie toate punctele intermediare. În acest fel, ETA va putea fi calculat cu precizie.

Până la finalul anului, implementarea se va finaliza.

Însă acesta este doar începutul...

FAN Courier a conturat un proiect de dezvoltare pentru următorii 15 ani, care include autovehicule cu sisteme de propulsie alternative (electrice, hibrid și CNG) și transportul mare pe containere. WebEye va furniza soluția pentru evaluarea stilului de conducere pe noile tipuri de mașini, iar, în cazul containerelor, va trebui să monteze niște echipamente cu încărcare solară.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Comandat ieri, iar azi deja conducem pe drumurile din Europa. DKV face posibil acest lucru prin aparatul de bord unic!
Ștefan P., companie de transport internațional
Comandați acum!
Noi livrăm ceea ce alții pot doar să promită! DKV BOX EUROPE.
dkv-euroservice.com/taxă-de-drum-europe
WE ARE EETS
You drive, we care.
DKV

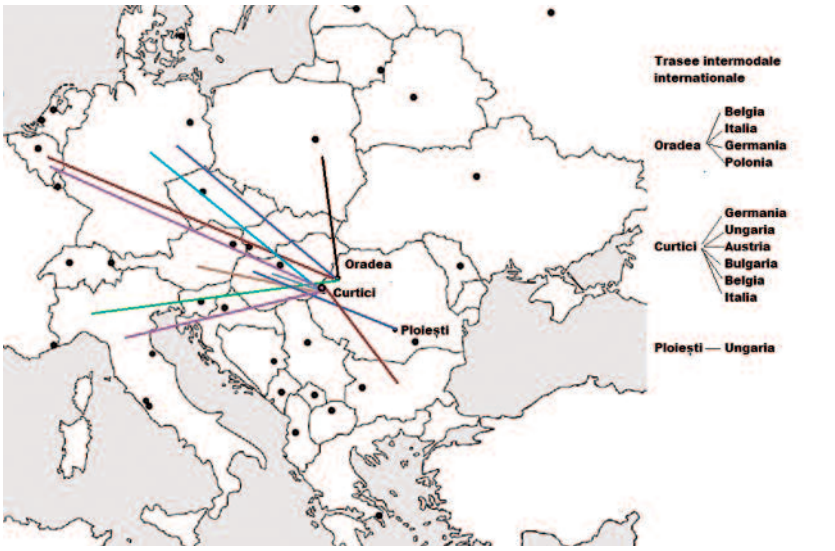
USER

Inventar pentru traseele intermodale

Așa cum anunțam într-unul dintre numerele trecute, Uniunea Societăților de Expediții din România (USER) a demarat acțiunea de inventariere a traseelor intermodale. Chiar dacă inventarul nu este unul exhaustiv, scoate în evidență o serie de particularități care caracterizează piața autohtonă de profil.

Inițiativa, susținută și de revista Ziua Cargo, s-a concretizat, deja, în mai multe hărți relevante pentru sector, la care se adaugă inventarul efectiv al traseelor intermodale, ce poate fi consultat pe site-ul Uniunii (www.user.ro).

„Pentru a analiza stadiul dezvoltării transportului intermodal în țara noastră, am încercat o inventariere a terminalelor funcționale și a traseelor intermodale. Ținând seama că, în transportul maritim, există linii maritime de containere bine organizate și consolidate (precum MAERSK, MSC, COSCO), inventarierea s-a rezumat, în această etapă, pe transportul intermodal auto – cale ferată. În perioada în care am studiat piața, am putut observa, în traficul național, o concentrare mare a traseelor ce converg în portul Constanța. În schimb, în traficul internațional, convergența traseelor se resimte în Vestul țării din terminalele Oradea și Curtici", a precizat Marius Cae, președinte USER. Altfel spus, traseele intermodale se concentrează în două categorii. Prima este constituită de rutele care pleacă din portul Constanța (o sursă principală de containere de import sau export care vin sau pleacă pe cale maritimă), containerele fiind distribuite în zona București și limitrofă, sau în Moldova. Cea de-a doua categorie vizează zona de Vest a țării, cu plecări din terminalele Curtici sau Oradea înspre țări din Vestul Europei cum ar fi Belgia, Italia, Germania.



Harta terminalelor intermodale funcționale

Trasee intermodale nationale

Investiții private, în cea mai mare parte

Președintele USER a ținut să sublinieze că terminalele de containere se bazează, în principal, pe investiții private, în timp ce fostele terminale ale CFR, cu câteva excepții, nu mai sunt folosibile. „Din păcate, nu există niciun organism în România care să aibă o viziune de ansamblu și, cu atât mai mult, să realizeze o coordonare a sistemului de transport intermodal. Nu există o sinergie în folosirea optimă a terminalelor și nici o folosire eficientă a trenurilor de linie puse în circulație de diverși operatori. În consecință, eficiența este redusă, ceea ce se traduce într-un cost ridicat pe unitate transportată, dublat de o frecvență slabă a plecărilor din terminale", a arătat Marius Cae, menționând că legislația care obligă la reducerea emisiilor de CO_2, dar și criza de șoferi, care a devenit, deja, un fenomen în transportul rutier, aduc tot mai mult în discuție soluția transportului intermodal. Este doar unul dintre motivele pentru care Uniunea Societăților de Expediții din România își propune să se implice în susținerea acestui segment.

Despre măsurile care se impun pentru dezvoltarea acestui sistem de transport în România, care, de altfel, este și în atenția Comisiei Uniunii Europene vom vorbi, însă, în numerele următoare.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

ZONA IT – WABCO

Transporturile în 2025

Cum se vor mișca mărfurile în 2025? Oare drumurile și autostrăzile noastre se vor schimba? Și cum se va adapta industria transporturilor?

În timp ce este mai dificil de prevăzut ce stil de viață vom avea peste câteva decade, dezvoltările care vor contura piața vehiculelor comerciale pe parcursul următorilor șapte ani sunt mult mai clare. Soluțiile telematice moderne și cele de managementul flotelor, precum cele oferite de către WABCO, furnizor global de tehnologii avansate din domeniul siguranței, eficienței și conectivității, arată cât de inteligente au devenit, deja, vehiculele noastre.

La prima vedere, în 2025, transportul de lungă distanță nu va arăta foarte diferit de cel de astăzi. Rețeaua feroviară nu va avea capacitatea de a juca un rol mai important în traficul de mărfuri, iar camioanele vor rămâne în prim planul transportului comercial. În acest context, se remarcă patru mari tendințe care vor defini forma viitoarelor flote: emisii reduse, electrificare, automatizare și conectivitate.

Majoritatea camioanelor vor fi fost, deja, optimizate din punct de vedere aerodinamic, până atunci. Unele camioane vor rula mai aproape de cel din față, pentru a economisi combustibil, iar șoferii vor primi mai multă asistență tehnologică. Dar încă nu vor fi camioane complet autonome pe străzi. Începând din 2022, SUA vor iniția un test pentru condus parțial autonom, în cadrul căruia șoferii pot lua o pauză, în rulare. Astfel de noi concepte pot servi drept tehnologie interimară pe calea către transportul autonom. În acest context, soluțiile telematice avansate, care recoltează și conectează date și le fac accesibile pentru diverse părți implicate, sunt esențiale: pe de o parte, pentru administrarea traficului în creștere și a noilor tehnologii, cum ar fi platooning-ul, pe de altă parte, pentru ca flotele de vehicule comerciale să rămână competitive.

Management și mentenanță preventivă

Soluțiile telematice avansate, care sporesc inteligența vehiculului și îmbunătățesc eficiența flotelor, sunt, deja, disponibile pe piață – de la sisteme FMS mobile, la soluții de mentenanță predictivă, în cadrul stemelor Transics de management al flotelor, furnizor preluat de către WABCO în 2014. TX-DIAGNOSTIX™ de la WABCO, de exemplu, dezvoltat împreună cu specialistul în diagnosticare WABCOWÜRTH, este un FMS avansat, care permite evaluarea detaliată de la distanță a „sănătății" tehnice a oricărei mărci de camion din Europa. Prin analizarea datelor colectate de la sistemele de control ale motorului, ale sistemelor de asistență a șoferului și cele de frânare, ale sistemului de direcție etc., se pot identifica posibilele probleme în timp real, se pot lista recomandări de reparații, se pot programa operațiuni de întreținere și se pot direcționa camioanele către ateliere. În acest fel, soluția de diagnosticare ajută la reducerea timpului de imobilizare a vehiculului, prin planificarea operațiunilor de mentenanță sau de reparații în avans. WABCO a introdus, de asemenea, soluția telematică „big data" TX-FUELCOMPASS™, care evaluează și îmbunătățește comportamentul de realimentare a vehiculului, fără investiții suplimentare în hardware. Aceste soluții avansate arată cât de inteligente au devenit vehiculele și ne oferă o idee în legătură cu modul în care o să arate piața în câțiva ani de acum înainte.

Conform mai multor studii de piață, necesitatea unui FMS în Europa va crește constant, în următorii ani. Acest lucru va fi în special evident în țări din Sud-Estul Europei, cum ar fi Bulgaria, România, Slovacia, Slovenia, Ungaria și Croația. Având cel mai redus grad de utilizare a sistemelor telematice din Europa, aceste țări au un mare potențial de creștere. În plus, oportunitățile oferite de sistemele avansate FMS pentru flotele medii și mari, precum și dezvoltarea unor soluții economice, precum TRAXEE™, dezvoltate pentru a răspunde necesităților flotelor mici spre medii, vor propulsa și mai mult implementarea sistemelor telematice pe fiecare piață în parte.

În 2025, fiecare vehicul va fi capabil să fie conectat, prin intermediul telematicii, multe defecțiuni putând fi reparate preventiv, pentru a asigura un grad mai înalt de eficiență și siguranță, pe măsură ce industria se pregătește pentru un viitor autonom, conectat și electrificat.

Material furnizat de către WABCO

PUBLICITATE

Corupție, droguri și transporturi

Corupția, definită ca abatere de la moralitate, de la cinste, de la datorie – reprezintă folosirea abuzivă a puterii, cu scopul satisfacerii unor interese personale sau de grup.

Din nefericire, această abatere poate îmbrăca diferite forme, favorizată fiind de un nivel scăzut de trai, de lipsa valorilor sociale și de alterarea respectării valorilor morale. Acest fenomen se manifestă sub forma unor acțiuni intenționate, acțiuni prevăzute și sancționate de Codul penal, astfel:

Luarea de mită

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

Darea de mită

(1) Promisiunea, oferirea sau darea de bani ori alte foloase, în condițiile arătate în art. 289, se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani.

(2) Fapta prevăzută în alin. (1) nu constituie infracțiune atunci când mituitorul a fost constrâns prin orice mijloace de către cel care a luat mită.

(3) Mituitorul nu se pedepsește dacă denunță fapta mai înainte ca organul de urmărire penală să fi fost sesizat cu privire la aceasta;

(4) Banii, valorile sau orice alte bunuri date se restituie persoanei care le-a dat, dacă acestea au fost date în cazul prevăzut în alin. (2) sau date după denunțul prevăzut în alin. (3).

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

Traficul de influență

(1) Pretinderea, primirea ori acceptarea promisiunii de bani sau alte foloase, direct sau indirect, pentru sine sau pentru altul, săvârșită de către o persoană care are influență sau lasă să se creadă că are influență asupra unui funcționar public și care promite că îl va determina pe acesta să îndeplinească, să nu îndeplinească, să urgenteze ori să întârzie îndeplinirea unui act ce intră în îndatoririle sale de serviciu sau să îndeplinească un act contrar acestor îndatoriri, se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani.

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

Cumpărarea de influență

Promisiunea, oferirea sau darea de bani ori alte foloase, pentru sine sau pentru altul, direct ori indirect, unei persoane care are influență sau lasă să se creadă că are influență asupra unui funcționar public, pentru a-l determina pe acesta să îndeplinească, să nu îndeplinească, să urgenteze ori să întârzie îndeplinirea unui act ce intră în îndatoririle sale de serviciu sau să îndeplinească un act contrar acestor îndatoriri, se pedepsește cu închisoare de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării unor drepturi.

Într-o societate de consum, fenomenul corupției poate conduce la o asociere infracțională (corupție-droguri-transporturi) ce poate fi letală, și anume traficul și consumul de droguri.

Drogurile

Conform Legii 143/26 iunie 2000 privind prevenirea și combaterea traficului și consumului ilicit de droguri, acestea sunt plantele și substanțele stupefiante ori psihotrope sau amestecurile care conțin asemenea plante și substanțe înscrise în tabelele I-III, parte integrantă a documentului sus amintit.

Drogurile pot fi:

- de mare risc, înscrise în tabelele nr. I și II, parte a Legii 143/26 iunie 2000;
- de risc, înscrise în tabelul nr. III, parte a Legii 143/26 iunie 2000.

Introducerea sau scoaterea din țară, precum și importul ori exportul de droguri de risc, fără drept, se pedepsesc cu închisoare de la 3 la 10 ani și interzicerea unor drepturi.

Dacă faptele prevăzute la alin. (1) privesc droguri de mare risc, pedeapsa este închisoarea de la 7 la 15 ani și interzicerea unor drepturi.

Probabil, vă întrebați de ce „corupție, droguri și transporturi”? Simplu! Algoritmul de mai jos prezintă corelarea logică a celor trei aspecte:

CORUPȚIE	DROGURI	TRANSPORT
nevoie de consum/nevoie de valorificare (bani)	dependență/nevoie de desfacere, piață	nevoie de mișcare/nevoie de alimentare a pieței drogurilor

Astfel, un exemplu grăitor poate fi captura-record, din data de 22 august 2018, la Punctul de Trecere a Frontierei Nădlac. În urma unui control de rutină, au fost descoperite, într-un ansamblu de vehicule înmatriculate în străinătate, ce urmau să tranziteze România, 5 tone de anhidridă acetică (precursor de heroină) și 20 kg de cocaină, cu o puritate de aproximativ 99%. Conform procurorului de caz, din cele 5 tone de precursor se putea obține o cantitate de 1 tonă de heroină. Astfel, cetățeanul străin, conducătorul auto al ansamblului de vehicule, a fost reținut și, ulterior, arestat preventiv pentru 30 de zile.

Situație în care niciunul dintre noi nu ar vrea să se regăsească.

Conștientizarea importanței noastre într-un fenomen devenit, deja, unul social, atât ca individ, cât și ca aparținător al unui grup, dincolo de noi, de ei și de ceea ce trebuie să facem, trebuie să ne determine să nu uităm că, prin ignoranță, oricare dintre noi poate fi șoferul ce transportă moartea.

Comisar-șef de poliție Octavian – Alexandru DUPOI
DIRECȚIA GENERALĂ ANTICORUPȚIE

Studiu de caz privind șoferii

Una dintre cele mai răspândite probleme ale șoferilor este dorul de casă, distanța față de cei dragi. Implicit, devine și o problemă cu care firmele de transport se confruntă și anume, plecarea/migrarea/lipsa șoferilor.

Mulți șoferi vor să renunțe la meseria pe care au îmbrățișat-o, în ultimul timp, pe motiv că își doresc o familie sau că vor să fie alături de soția și copilul lor.

O bună parte dintre șoferii tineri se simt vinovați atunci când pleacă în cursă și copilul plânge. Atunci este bine să intervenim ca firmă, să invităm șoferul la o discuție, pentru că nu va mai dura mult și va vrea să plece... pentru copil.

Desigur că lucrurile sunt în funcție de cum le privești. Ca psiholog, privind de partea firmei, ne putem da seama că un șofer nu este bine să se lase tulburat emoțional, pentru a da randamentul optim și concentrarea maximă la volan și, atunci, o discuție individuală despre planurile lui, despre ce urmează să facă, este necesară. Găsește-i motivația și dacă el își „uită", pentru o perioadă, obiectivele propuse, amintește-i-le.

De exemplu, această abordare, la tinerii șoferi, merge foarte bine.

Ce vrei să obții cu banii câștigați din meseria asta? O să primiți răspunsuri: o mașina, o casă, să îmi renovez apartamentul, să am un trai mai bun etc.

Monitorizați planurile îndeplinite. În funcție de cum planurile ajung la final, gândul de a pleca din firmă va apărea și el. Aveți grijă să-i țineți mereu conectați cu alte obiective. E ca și cum nu poate pleca din firmă până când nu ajunge unde și-a propus. Statistica spune că o persoană rămâne la un loc de muncă aproximativ 3 ani.

Importanța implicării

Ca psihoterapeut, desigur, trebuie să susțin importanța prezenței fizice a tatălui în viața familiei. Dar nu doar prezența fizică, ci, mai ales, susținerea emoțională a familiei, prin implicare. Dar, aici intrăm într-o cu totul altă discuție.

Am avut un caz la firmă tocmai în acest sens, prezența unui copil mic, ce îl făcea pe șoferul-tată să se răzgândească aproape la fiecare plecare, zicându-și că mai face câteva curse și renunță la meserie. Era unul dintre șoferii buni, fără să facă probleme, descurcăreț și implicat. Ca firmă, am fost conștienți că, dacă pleacă de la noi, va fi pentru că este într-un moment de slăbiciune și pentru că, tot zicându-și asta de un an de zile, s-a fixat pe acest lucru, neștiind neapărat ce implică rațional. Nu se va angaja la o fabrică, așa cum a spus, ci tot „pe camion" va fi. Așa că i-am spus să se mai gândească la nivelul financiar cu care s-au obișnuit și să își facă niște calcule, dacă poate să mai aibă toate lucrurile pe care și le permit acum, dacă s-ar angaja pe un salariu de fabrică, de maxim 2.500 – 3.000 lei cu ore suplimentare. Adică va munci destul de mult și oboseala își va spune cuvântul, în timpul pe care îl va petrece cu familia.

I-am zis că nu îi desfacem contractul de muncă și că poate reveni la firmă când va considera el. Să își ia timp să stea cu familia. După trei săptămâni, a sunat că vrea să plece în cursă. În primul rând, pentru partea financiară. În al doilea rând, datorită faptului că imaginea idilică despre familie pe care ne-o creează dorul la distanță ține puțin, iar apoi lucrurile nu se mai desfășoară așa cum ni le imaginam, dominați de sentimentul de dor.

Îndrăzniți să ascultați nevoile șoferilor, chiar dacă uneori pare că e prea mult, și găsiți împreună soluții! Poate fi un câștig de ambele părți!

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

VIAȚA VĂZUTĂ PRIN PARBRIZ

Accidentul nu este un accident!

„Nu ați înțeles, neatenția în conducere duce la faliment, nu la accident!”

Victor Martin, sociolog belgian

În luna octombrie a acestui an, s-a desfășurat cunoscuta acțiune „Truck&Bus”, care face parte din calendarul 2018 de activități al polițiilor rutiere europene TISPOL.

Acțiunea, desfășurată simultan pe teritoriul tuturor celor 28 de state membre ale Uniunii Europene, a vizat reducerea victimizării din accidente rutiere prin combaterea încălcării normelor legale privind circulația pe drumurile publice de către conducătorii autovehiculelor destinate transportului public de persoane, cu capacitatea de transport mai mare de 8+1 locuri și conducătorii autovehiculelor destinate transportului de marfă, cu masa totală maximă autorizata mai mare de 3,5 tone.

Statistica pentru România a acestei acțiuni nu este de loc îmbucurătoare: aproape 50 de mii de autovehicule verificate, peste 30% din șoferii acestor autovehicule de transport marfă și persoane au fost sancționați pentru abateri de la Codul rutier și pentru nerespectarea legislației din transporturi. Ce ne îngrijorează este faptul că, într-o singură săptămână, 39 de șoferi profesioniști au fost depistați la volan sub influența alcoolului, dintre aceștia 18 conducând autovehicule de transport persoane cu capacitatea de transport mai mare de 8+1 locuri! O situație care ar trebui să fie un semnal de alarmă atât pentru transportatori, cât și pentru cei abilitați să vegheze la siguranța circulației.

Să fie, statistic vorbind, peste 30% din șoferii români, „șoferi problemă”?

Este greu de dat o definiție a „șoferului problemă”. Și asta nu pentru că nu ar exista, dar aproape fiecare patron al unei firme de transport are o viziune proprie privind noțiunea de „șofer problemă”. Pentru unii, acest tip de șofer este cel care provoacă probleme în trafic (amenzi de circulație, suspendări de permis, accidente etc.), pentru alții, nerespectarea legislației în transporturi, care atrage amenzi din partea ISCTR-ului, lipsa de responsabilitate în exploatarea mașinii sau atitudinile negative față de beneficiari reprezintă caracteristicile definitorii; de asemenea, cei ale căror performanțe nu ating nivelul așteptat și preconizat de patroni sunt trecuți și ei în categoria „șoferilor problemă”.

În general, șoferii considerați cu probleme sunt și cei mai predispuși să fie implicați într-un accident rutier. Accidentul rutier nu este un accident. În peste 95% din cazuri, el este urmarea erorii umane, cauzată de un anumit tip de comportament. Comportamentul sau atitudinile inadecvate care duc la accident, de cele mai multe ori, nu sunt întâmplătoare. Ele sunt rezultatul unui întreg șir de abdicări de la ceea ce este corect și civilizat. Mulți spun: „când conduci o mașină, nu poți greși decât o dată...” E, oare, adevărat? „Greșeala fatală” este, de fapt, suma greșelilor mai mari sau mai mici pe care șoferii le fac, de cele mai multe ori, voit. Forțarea unui galben, o depășire „la mustață”, o prioritate neacordată, viteza excesivă, consumul de alcool și, nu în ultimul rând, statutul de profesionist greșit înțeles, pe moment, pot să nu aibă consecințe. Dar aceste comportamente trec, încet și sigur, în sfera obișnuitului, devin un mod de a conduce. Greșind azi, greșind mâine, scade responsabilitatea, chiar instinctul de conservare, și crește gradul de asumare necontrolată a riscului. Astfel, șoferii devin, involuntar, agresivi în conducere, imprevizibili pentru ceilalți conducători auto, și așa ajung pe nesimțite potențiali provocatori de accidente.

Cum acționăm?

Din păcate pentru patroni, indisciplina în trafic este mai greu vizibilă, mai greu sancționabilă. Chiar dacă sistemele moderne de monitorizare a șoferului avertizează asupra unor comportamente inadecvate în trafic, nu sunt puține cazurile când cei care veghează la activitatea șoferului (de la manager și până la dispecer) consideră greșelile din trafic mai puțin periculoase, sau inevitabile... Criza de șoferi continuă, așa că... nu ne permitem să renunțăm la șoferi... De aici și problema pe care o au patronii: „cum acționăm, ce putem face în astfel de situații?” – ce facem cu „șoferii problemă”?

Fără să încercăm o comparație hazardată sau forțată, credem că așa cum, pentru mașini, pentru buna lor funcționare, pentru eficiență la nivel de firmă, patronii trebuie să aibă în vedere mentenanța acestora, și pentru conducătorii auto trebuie să existe programe de „mentenanță”.

Comportamentul șoferului în trafic se raportează la ceilalți participanți la trafic, la mașină și, chiar, la propria persoană. Asupra acestor raportări comportamentale, trebuie acționat pentru remedierea unor comportamente inadecvate în trafic, dar și preventiv, pentru ca acestea să nu apară.

În acest sens, ne putem referi la acțiuni preventive, de formare atitudinal-comportamentală, la acțiuni corective, de recalibrare atitudinal-comportamentală și la acțiuni de reintegrare profesională.

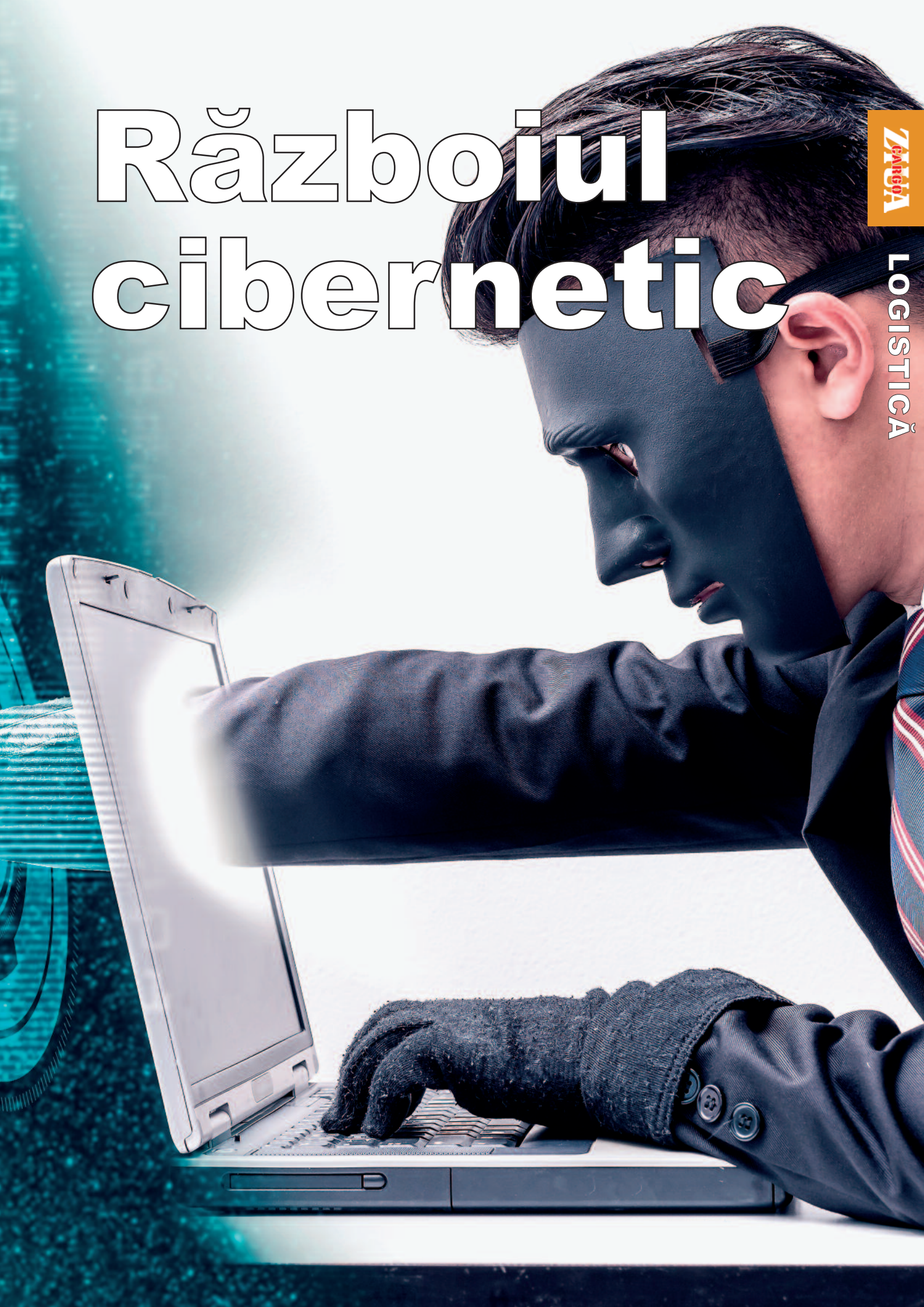
Arată că-ți pasă!

Dar „șoferii problemă” vor rămâne o problemă atâta timp cât patronii nu vor fi pregătiți să arate că au, la rândul lor, sentimente și că le pasă de șoferi în aceeași măsură ca de succesul firmei. Și asta deoarece, cum spunea un sociolog belgian, Victor Martin: „Nu ați înțeles, neatenția în conducere duce la faliment, nu la accident!”

Standardizarea procedurilor organizaționale în transporturi a dus la o răcire a relației patron/șofer. Însă în ce măsură factorul uman poate fi standardizat? Iată, poate, o principală cauză a problemelor legate de șoferi și a neplăcerilor create de „șoferii problemă”.

Psiholog pr. Cristian SANDU
Cabinet de psihologie autorizat
E-mail: psih.cristian.sandu@gmail.com
Mobil: 0751 364 575

Războiul cibernetic



NORDUL BUCUREȘTIULUI DEVINE VIITORUL POL LOGISTIC

Zonele din Nordul Bucureștiului, precum Ștefănești de Jos și Chitila, au potențial de a forma un nou pol logistic, consideră experții companiei de consultanță imobiliară Colliers International. Peste 180.000 mp de spații logistice urmează să fie livrați anul viitor în această zonă, în contextul în care Vestul Capitalei a devenit încărcat din punct de vedere al dezvoltării de spații industriale și logistice. „Așa cum am estimat încă din 2016, Nordul Bucureștiului se conturează ca un viitor pol logistic, în special pentru jucătorii din segmentul de e-commerce. Argumentele noastre cu privire la potențialul zonei au fost suficiente pentru a convinge unul dintre cei mai mari dezvoltatori de proiecte

industriale și logistice din România, WDP, să investească în această zonă. Investitorul belgian a cumpărat un teren de 44 de hectare în Ștefănești de Jos și, în mai puțin de un an, am reușit să atragem un chiriaș de talia LPP, aflat în plină expansiune. Considerăm că aceste realizări sunt o dovadă a viziunii pe care Colliers International o are pe piața de industrial", a declarat Laurențiu Duică, director al departamentului de industrial în cadrul Colliers International.

DELOITTE SE MUTĂ ÎN CLĂDIREA THE MARK

Deloitte România a semnat contractul de închiriere pentru a-și muta birourile în clădirea The Mark, aflată în vecinătatea Pieței Victoriei, în prima jumătate a anului 2019. Aproximativ 700 de angajați, care lucrează, în prezent, în clădirea America House, vor ocupa ultimele opt etaje ale turnului, însumând peste 8.500 mp. Localizată la intersecția străzilor Buzești și Calea Griviței, The Mark este un proiect de clasă A, cu două clădiri de birouri, care vor fi dotate cu echipamente de ultimă generație menite să creeze un spațiu ușor de folosit, sustenabil și eficient din punct de vedere energetic. „Suntem onorați că am fost alături de Deloitte în acest proces de durată și cred cu tărie că nivelul de calitate, serviciile și amplasarea noului birou vor corespunde nevoilor complexe ale clientului nostru. Această tranzacție vine într-o perioadă de activitate efervescentă pe piața de birouri din București, care a ajuns la o cerere de peste 200.000 mp în clădiri de clasă A și B, în primele trei trimestre ale anului 2018", a spus Horațiu Florescu, Președinte și CEO, Knight Frank România.

ID LOGISTICS – 1 AN ÎN ROMÂNIA

ID Logistics a împlinit, la 1 octombrie, un an de activitate în România și a sărbătorit într-un cadru informal, alături de angajați și parteneri. „Aniversarea ne bucură și ne face mândri de echipa construită în tot acest timp, începând cu colegii noștri care recepționează marfa, cei de la depozitare, pregătire comenzi, etichetare, expediție, curățenie, securitate, IT, calitate, HR, cei care activează în partea de cross-dock sau în management", a menționat Paul Niță, Director de Operațiuni, în cadrul evenimentului. Acest an este un prim pas în dezvoltarea ID Logistics pe piața din România, compania intenționând să se extindă pe domeniile FMCG, retail, high-tech, fashion, cosmetice și e-commerce, unde are un know-how solid și clienți de renume la nivel internațional.

NOU SERVICIU DE LA RABEN LOGISTICS

Compania Raben Logistics a lansat, anul acesta, serviciul de transport maritim și aerian, pentru import și export, transportând, până în prezent, sute de containere, inclusiv 7 unități de dimensiuni agabaritice. Aceasta oferă o gamă largă de servicii, organizând, prin portul Constanța sau Koper (Slovenia), transporturi maritime în sistem FCL (Full Container Load), până la LCL (Less than Container Load). De-a lungul întregului proces, compania oferă consiliere pentru identificarea celor mai bune soluții pentru transportul maritim, aerian sau feroviar. În ceea ce privește transportul intermodal de marfă, Raben oferă soluții pentru următoarele rute: China – Koper – România, China – Koper – Budapesta – România, China – Polonia – România, cu 18 – 30 zile timp de tranzit. Raben utilizează echipamente specializate, cum ar fi echipamente de pompat, rampe mobile și fixe, stivuitoare (încărcătură de 45 t),

motostivuitoare (încărcătură de 25 t), camioane stivuitoare (1,5 t – 8 t), manevrând cu succes orice tip de mărfuri, precum țevi, bobine metalice și alte produse metalurgice, în mărimi sau pachete speciale, role de hârtie, produse alimentare de origine non-animală și altele.

CBRE SE MUTĂ

CBRE își mută birourile într-un nou sediu, situat în proiectul de birouri Aviatorilor 8, dezvoltat de către NEPI Rockcastle și amplasat în Piața Victoriei, însă, până la finalizarea amenajării, va utiliza birourile Spaces din proiectul Campus 6. CBRE va ocupa un spațiu de aproape 1.000 mp, la primul etaj al clădirii moderne de birouri care, alături de Vila Oromolu, face parte din ansamblul Aviatorilor 8. Conform estimărilor, lucrările de amenajare a noului sediu se vor finaliza până la sfârșitul lui 2018, urmând ca, de la începutul lunii noiembrie, CBRE să-și desfășoare temporar activitatea în spațiile de lucru flexibile Spaces din Campus 6, complex dezvoltat de către Skanska și administrat de către CBRE. Proiectul Campus 6 este situat lângă Universitatea Politehnică, în zona de centru-Vest a Capitalei.

OMNIASIG INTRODUCE SISTEME TELEMATICE PENTRU REDUCEREA RCA

OMNIASIG Vienna Insurance Group și compania FleetMaster au dezvoltat un parteneriat destinat clienților persoane juridice, deținători de flote de peste 20 de autovehicule, ce are ca obiectiv montarea opțională a unor sisteme telematice pe vehiculele asigurate.
Noul serviciu telematic se poate achiziționa împreună cu polița RCA și/sau CASCO, prin intermediul clauzei Risk Management Flote.
Sistemele telematice transmit și prelucrează automat informații la mare distanță, prin intermediul sateliților și al altor procedee de comunicație.
Printre datele colectate, se numără accelerările, frânările, virajele, distanțele, numărul de kilometri, viteza, timpul utilizării autovehiculului, perioada de timp în care s-a condus și tipul de străzi și șosele parcurse.
Odată instalate pe mașini, ele vor urmări comportamentul în trafic al șoferilor, iar dacă aceștia vor conduce prudent și responsabil, vor plăti mai puțin pentru polițele CASCO și/sau RCA.

PUBLICITATE

SECURITATE

Războiul cibernetic

TAPA EMEA, în cadrul buletinului său informativ Vigilant, atrage atenția asupra unui fenomen aflat în expansiune. În fiecare zi, citim despre tot mai multe fisuri în securitatea cibernetică, la nivel mondial, de multe ori afectând mărci de renume. Peste tot, companiile recunosc necesitatea de a face mai multe pentru a nu a deveni victime ale armatei de hackeri, care crește de la zi la zi. Dar foarte puține trec la fapte. Securitatea cibernetică necesită mult timp, efort și investiții. Și, bineînțeles, n-o să ni se întâmple tocmai nouă un atac cibernetic, nu-i așa?

Pentru cei care au nevoie de un „semnal de alarmă" pentru a se trezi din iluzia că asta nu o să li se întâmple niciodată, Peter Mento, vicepreședinte pentru comerț internațional la compania Crane Worldwide Logistics, a subliniat câteva aspecte deosebit de importante, în cadrul celor mai recente conferințe TAPA, desfășurate în SUA și în Europa. Este vorba despre un punct de vedere al unuia dintre cei mai importanți specialiști în politică internațională comercială și în securitatea supply chain-ului.

Astfel, Peter Mento subliniază că, în urma unor îndelungi analize ale amenințărilor actuale la care este supus supply chain-ul, a constatat că se depun mari eforturi în domeniul securității fizice, dar cele care vizează securitatea cibernetică, precum și investițiile financiare și de timp la acest nivel, nu sunt îndreptate în direcția potrivită.

Suntem foarte preocupați de zona bancară și incredibil de îngrijorați în ceea ce privește informațiile personale, dar nu suntem atenți la ceea ce s-ar putea întâmpla dacă infrastructura vestică de conectare ar fi atacată. Astfel, acest lucru l-a făcut pe Peter Mento să se gândească la cine anume ar fi interesat să realizeze astfel de atacuri și unde anume ar da lovitura.

Verigile slabe...

Pare de necrezut, dar infrastructura care afectează distribuția este, probabil, una dintre zonele unde este cel mai probabil să se producă atacuri. Iar aici este vorba despre securitatea cibernetică din transporturi. Mulți experți în securitate consideră că una dintre cele mai slabe verigi ale întregii rețele de securitate cibernetică este supply chain-ul.

În viitor, nu se va mai „lucra" cu bombe; țintele reale vor fi rețelele care asigură și protejează lumea în care trăim și lucrăm. Motivul de îngrijorare îl reprezintă persoanele care sunt capabile să le străpungă, deoarece, la nivel mondial, în realitate, cine controlează

Îngrijorările sunt în creștere mai ales în contextul dezvoltării vehiculelor autonome, fie că este vorba despre autoturisme, camioane sau avioane, deoarece imediat cum va putea cineva să le spargă codurile cibernetice, o va face.

rețelele, va controla întreaga lume. Deci, atunci când ne uităm la fondurile și timpul care se investesc, în general, în securitatea rețelelor, trebuie să ne gândim la propriile noastre companii, la oamenii care lucrează aici și la eforturile depuse de ei în această direcție.

Asistăm, în prezent, la unirea organizațiilor teroriste și la suportul acordat de către acestea unor noi figuri centrale, adunându-și forțele în jurul unui lider singular. De ce este important acest lucru? Este important pentru că grupările teroriste individuale au realizat că războiul fizic în care s-au angajat în ultimii 20 de ani nu le ajută să câștige teren. Sunt în căutarea unor amenințări secundare și a unor noi modalități de a obține succesul. Unul dintre lucrurile pentru care unul dintre acești lideri a devenit faimos este faptul că a spus că nu intenționează să-și trimită „soldații" în războaie fizice, ci vrea să-și înarmeze jihadiștii cu laptopuri. În planul său de a „ologi" Vestul, vede viitorul ca pe un atac asupra băncilor și a infrastructurii.

Hackerii devin experți

Valoarea criminalității cibernetice va crește, din cauza a ceea ce infractorii încep să învețe. Peter Mento chiar a vorbit cu un hacker, care i-a oferit o imagine fascinantă în legătură cu modul în care atacă, furând banii altora pe internet, cu modul în care fură identitatea altor persoane și își însușește conturile lor bancare. Este vorba despre un rus care, anterior, fura mașini de lux cu valori de peste 100.000 de dolari, le ducea la dezmembrări, își asuma riscul de a fi în permanență urmărit de poliție și câștiga din fiecare lovitură cam 7 – 8.000 de dolari. Acum, stă într-o cafenea din Odessa și lucrează pe computer, putând câștiga câteva sute de mii de dolari într-o zi. Nu-și face griji în legătură cu poliția și dezvoltă, când se plictisește, și software-uri, pe care le vinde altor hackeri. Este o afacere în creștere, de ce să nu fie parte din ea?

Această afacere în creștere vine din toate locurile pe care ți le poți imagina, din Rusia, China, India, Pakistan, Turcia sau Statele Unite. Iar numărul de atacuri va crește.

Ideea este că, aflându-ne într-o rețea globală de supply chain, ar trebui să avem o atitudine mai serioasă în ceea ce privește contracararea infracționalității cibernetice, deoarece nu este vorba despre un concept nou. În America, există preocupări în domeniul securității cibernetice încă din anii 1980, când au început atacurile hackerilor asupra Guvernului SUA. Acesta din urmă a început să investească financiar și a numit specialiști să se ocupe de această problemă în mod inteligent, deoarece „personajele negative" par a fi mereu cu un pas în fața tuturor.

Furtul de idei costă mai mult decât cel de marfă

În prezent, economiile vestice și americane sunt bazate în întregime pe inovație. Produsul fizic nu mai contează. După cum spune Peter Mento: la ce fel de companie ai vrea să ai acțiuni? La una care produce de pe urma ideilor care le vin oamenilor inteligenți, sau la una care produce chiar aceste idei geniale?

Economia americană este bazată în întregime pe protejarea acestor idei, din care motiv se află într-un război comercial constant cu China. Și asta nu pentru că se cumpără mai mult din China decât se vinde către această țară. Totul are legătură cu protejarea IP-urilor. Iar Europa are aceleași preocupări.

Statisticile sunt, deja, îngrijorătoare. În 2016, a fost furată marfă în valoare de 228 de milioane de dolari, dar pierderile rezultate din infracțiunile cibernetice au totalizat 450 miliarde de dolari. În 2019, se estimează că acestea se vor cifra la 2 trilioane de dolari.

S-au înregistrat nenumărate furturi de idei vestice prin intermediul infracțiunilor cibernetice, hackerii atacând servere, furând cercetări în valoare de milioane de dolari, fie pentru a produce bunurile ei înșiși, fie pentru a vinde aceste cercetări celor care vor să le producă într-o țară străină. Desigur, și aceste țări au oameni deștepți, dar economia lor nu este atât de mult bazată pe inovație și nu poate să țină pasul.

De asemenea, există și conceptul de securitate personală și de protecție a celor inteligenți, precum și a informațiilor acestora. Nu e un lucru nou că foarte mult din ceea ce suntem și însemnăm este stocat pe un server sau altul, ceea ce face posibil ca hackerii să șantajeze diverse persoane de interes, amenințându-le că vor folosi aceste informații împotriva lor, pentru a obține date și informații esențiale.

Paza bună...

Revenind, cel mai rău este că majoritatea companiilor nu prea dau semne că ar lua criminalitatea cibernetică în serios. Și asta în special pentru că măsuri ar trebui luate la nivelul fiecărui angajat din fiecare companie, fapt care ia mult timp și consumă o cantitate de energie pe care nimeni nu prea e dispus să o investească. Probabil că așteptăm, ca de obicei, să se producă un eveniment de anvergură, ca să demonstreze că trebuie să acordăm mai multă atenție acestui aspect.

Iar intervenția lui Peter Mento din cadrul evenimentelor TAPA din această toamnă a dorit tocmai să reprezinte semnalul de alarmă care să ne trezească înainte ca acest eveniment să se întâmple. Securitatea cibernetică necesită multă atenție, poate chiar mai multă decât securitatea fizică. Deoarece majoritatea dintre noi își încuie temeinic ușa din față, pune alarme, lanțuri, lacăte, paznici, dar ușa din spate rămâne, adesea, închisă cu un simplu zăvor.

Sursa: Vigilant, octombrie 2018

Traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

FM LOGISTIC
Depozitul pharma din București, inaugurat oficial

10.000 mp conform reglementărilor și standardelor farmaceutice. Autorizare pentru funcționare eliberată de către Agenția Națională a Medicamentului și Dispozitivelor Medicale. Capacitate de stocare de 14.500 de paleți. Zone cu temperatură controlată: +15/+25 ˚C; +2/+8 ˚C; -25/-15 ˚C. Serializarea produselor farmaceutice. Peste 77 de milioane de unități pregătite anual. Platformă în curs de certificare LEED®. Sau, altfel spus, noul depozit FM Logistic, amplasat în apropierea Bucureștiului.

Operatorul logisticc a anunțat, oficial, în cadrul unui eveniment desfășurat în prima parte a lunii noiembrie, deschiderea depozitului pentru produse farmaceutice din zona Bucureștiului, lângă autostrada A1 București – Pitești, în Dragomirești, județul Ilfov. Construcția platformei a început în iulie 2016, pentru ca, în noiembrie 2017, să primească primii paleți. Concret, depozitul amplasat în Dragomirești are o suprafață totală de 20.000 mp, dintre care 10.000 mp sunt destinați produselor cosmetice și FMCG (la care se adaugă 1.000 mp de mezanin, pentru activitățile de co-packing), ceilalți 10.000 mp având licență pentru logistica produselor farmaceutice (suplimentar fiind prevăzuți 1.150 mp de mezanin, deasupra rampelor frontale, pentru produse sensibile).

De la stânga la dreapta: Alexander Pavlov (Managing Director FM Logistic Romania), Dorina Prioteasa (Supply Chain Director SANOFI), Marius Dinu (Procurement Category Manager ZENTIVA), Christophe Menivard (Managing Director FM Logistic Eastern Europe) și Veronica Vasilescu (Administrative Manager NG Concept).

20 de milioane de euro

Investiția, estimată la 20 de milioane de euro, include studiul de fezabilitate, achiziția și viabilizarea terenului, precum și construcția depozitului de 20.000 mp, din capacitatea totală de 80.000. „Platforma din Dragomirești este cea de-a treia platformă construită în România de către NG Concept – filiala FM Logistic dedicată ingineriei construcțiilor", a declarat Veronica Vasilescu, Administrative Manager NG Concept. „Începând cu anul 2009, NG Concept și FM Logisitc au decis să creeze construcții verzi, în întreaga lume. Așadar, această nouă platformă FM Logistic va obține certificarea LEED® în următoarele luni", a continuat ea.

FM Logistic este, în prezent, pregătit să respecte toate cerințele regulamentului UE ce va intra în vigoare începând cu data de 9 februarie 2019, privind serializarea produselor farmaceutice. „Procesul pentru demararea serializării a necesitat o investiție semnificativă în revizuirea echipamentelor existente, a sistemului informatic (hardware și software), a proceselor și în pregătirea angajaților. Pe lângă serviciile de serializare, FM este deschisă tuturor posibilităților asociate acestei evoluții, inclusiv către servicii de agregare, dacă este necesar", a explicat Jean Francois Fusco, Corporate Healthcare Compliance Director FM Health.

Toate operațiunile de gestionare a depozitului sunt efectuate în conformitate cu cerințele europene, GSP (Bunele Practici de Depozitare) și GDP (Bunele Practici de Distribuție), pentru produsele farmaceutice.

Dotări de top

Depozitul este dotat cu instalații pentru măsurarea și controlul temperaturii și umidității, instalate după maparea termică regulată (iarna și vara) a instalației, care asigură temperaturile specificate de producătorii de medicamente pentru produsele stocate, în condiții normale (maximum 25 ˚C) sau în condiții de frig – produse sensibile (păstrate între 2 și 8 ˚C), precum și pentru produsele care necesită temperatură negativă (depozitate la o temperatură între -25 și -15 ˚C). Acestora li se adaugă partiționările speciale pentru anumite tipuri de medicamente, echipamentele de manipulare marfă (scanere, reach truck-uri etc.), o instalație independentă de alimentare cu energie electrică și un sistem special pentru îndeplinirea condițiilor de securitate (acces control, camere video etc.).

FM Logistic și-a majorat veniturile cu 10% în anul fiscal anterior, ajungând la 27,5 milioane de euro, în România (la 31 martie 2018).

Compania are 750 de angajați, operează trei platforme logistice în România – Timișoara, București și Dâmbovița, pe un spațiu de depozitare de 95.000 mp, și două terminale logistice de cross-docking situate în Cluj și Bacău.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

Miniautobuzul cu inimă de BMW

TREN CLUJ NAPOCA – BUDAPESTA – VIENA

CFR Călători, în colaborare cu MAV Start, operatorul național feroviar de călători din Ungaria – și OBB – operatorul național feroviar de călători din Austria – au stabilit introducerea în circulație a unui nou tren pe ruta Cluj Napoca – Budapesta – Viena (Hbf) și retur, începând cu planul de mers 2018 – 2019. „Trenurile IR 144 și IR 143 Cluj Napoca – Budapesta – Viena (Hbf) și retur nu aparțin unui singur operator, compunerea acestora fiind asigurată de către CFR Călători și MAV Start. Tracțiunea trenurilor pe

teritoriile celor 3 State – România, Ungaria și Austria – este asigurată de operatorul național al fiecărui Stat", precizează CFR Călători. Trenurile vor circula zilnic, după următoarele orare: Cluj-Napoca (07:35) – Budapesta (14:20/14:40) – Viena (17:21); Viena (10:42) – Budapesta (13:19/13:40) – Cluj-Napoca (22:25).

BILETUL DE WEEK-END

CFR Călători le pune la dispoziție Biletul de week-end celor care aleg să călătorească, la final de săptămână, cu trenul. Acesta oferă flexibilitatea alegerii numărului de week-end-uri. Pasagerii beneficiază de reduceri în funcție de numărul week-end-urilor alese dintr-o lună (2, 3 sau 4), astfel: 35% pentru 4 week-end-uri, 25% pentru 3 week-end-uri și 15% pentru 2 week-end-uri – fără a se cumula cu alte reduceri. Această legitimație de călătorie se emite pentru o singură persoană, la același rang de tren (Regio sau InterRegio), la vagon clasa 1 sau a 2-a ori la vagon-cușetă, pe aceeași rută și pe distanțe de până la 1.000 km. Biletul de week-end nu dă dreptul la întreruperea călătoriei, dar permite traseul dus-întors pe aceeași rută și la același rang de tren. Călătoria se poate efectua începând cu ora 00:00 a zilei de vineri și până la ora 12:00 a zilei de luni. Nu este obligatorie procurarea tichetului de rezervare a locului la vagoanele de clasa 1 și a 2-a.

AIT ARE SIGLĂ NOUĂ

Timisoara Traian Vuia Airport

Aeroportul Internațional Timișoara și-a schimbat culorile și sigla. Au fost alese culorile albastru, ce reprezintă cerul, și galbenul – soarele, iar simbolul grafic este o aripă. „În contextul investițiilor pentru construirea noilor terminale, dar și a pregătirilor pentru Timișoara Capitală Culturală Europeană 2021, era necesară o astfel schimbare. Am ales să folosim o reprezentare grafică inspirată din aripa avionului lui Traian Vuia. Începând cu anul 2002, aeroportul poartă și numele pionierului aeronauticii mondiale, bănățeanul Traian Vuia, așadar am decis să includem, la nivel simbolic, amintirea acestuia în sigla noastră", a declarat Daniel Idolu, directorul aeroportului. În prezent, sigla este în curs de înregistrare la Oficiul de Stat pentru Invenții și Mărci (OSIM). Noua siglă se va regăsi pe toate materialele promoționale, dar și în incinta aerogării.

FLIXBUS SE EXTINDE ÎN SUA

Compania a deschis un birou în New York, care va servi ca hub pentru operațiunile FlixBus din regiune, programate să demareze în 2019. „În doar 5 luni, brandul FlixBus și-a pus amprenta pe Coasta de Vest a Statelor Unite și a dovedit că este o alternativă de călătorie apreciată de americani," a declarat André Schwämmlein, co-fondator și CEO al FlixMobility. „Acum, suntem pregătiți să ne extindem oferta celor care vor să exploreze regiunile de Sud și de Est ale țării cu mijloace de transport sustenabile. Plănuim să avem peste 100 de autobuze verzi FlixBus pe autostrăzile din SUA, până la mijlocul anului 2019." FlixBus SUA a pătruns pe piața din Statele Unite ale Americii în luna mai 2018, începând cu 27 de destinații, printre care se numără orașe importante precum Los Angeles, Las Vegas și Phoenix. În luna iulie, compania și-a dublat oferta, prin adăugarea de conexiuni pentru coridorul central al Californiei și Golful San Francisco. În prezent, 12 parteneri locali deservesc cele 60 de destinații FlixBus din Statele Unite ale Americii. Start-up-ul german FlixBus a intrat pe piața românească în 2016 și oferă 100 de conexiuni directe către 15 țări europene.

TAROM A RELUAT ZBORURILE BUCUREȘTI – TÂRGU MUREȘ

TAROM a reluat, din 22 noiembrie, cursele pe ruta București – Târgu Mureș, cu două frecvențe săptămânale, după ce acestea au fost suspendate la începutul anului 2015, din lipsă de pasageri și pentru efectuarea lucrărilor de modernizare. Între timp, pista de aterizare/decolare a fost refăcută complet, iar Aeroportul „Transilvania" Târgu Mureș a fost redeschis, în această vară. Zborurile vor fi operate în perioada 22 noiembrie – 23 decembrie 2018, respectiv 6 ianuarie – 28 martie 2019, după următorul orar: pentru zilele de joi/vineri și duminică/luni – plecare Otopeni 21:20 – sosire Târgu Mureș 22:30 (ora locală) și plecare Târgu Mureș 05:40 – sosire Otopeni 06:50 (ora locală).

REDUCERI PE VALEA PRAHOVEI

CFR Călători acordă reduceri între 31% și 56%, pentru călătoria în week-end (în zilele de vineri până duminică inclusiv) cu trenurile InterRegio care circulă pe Valea Prahovei, pe rute între Sinaia – Brașov și retur. Reducerile se aplică numai la tariful de transport integral și la tariful de copil, la vagon clasa a 2-a și nu se cumulează cu alte discount-uri acordate (excepție este reducerea de 5% la cumpărarea online). Pentru perioada de week-end, tariful de rezervare a locului este opțional pentru toate tipurile de legitimații, iar, la cumpărarea online, acesta se achită automat. Posesorii de abonamente, lunare sau săptămânale, cartea VSD, biletele de week-end cumpărate la tarif tren Regio sunt valabile la trenurile InterRegio pe rutele menționate, doar cu plata integrală a diferențelor tarifare.

TCO pe scurt: Aflați mai multe despre factorii de cost implicați atunci când operați un autobuz sau autocar: www.overall-economy.bus.mercedes-benz.com

Diferit pentru fiecare. Perfect pentru tine.

Alegerea ideală pentru fiecare afacere: noul Tourismo. Descoperiți gama fără precedent de opțiuni în noul Tourismo. Cu patru modele, două motoare cu cinci niveluri de performanță și multe facilități de confort, neatins în versatilitatea sa, extrem de economic și cu cele mai multe tehnologia avansată de siguranță, noul Tourismo este autobuzul perfect - pentru operatori, șoferi și pasageri. Pentru mai multe informații, vizitați www.mercedes-benz.ro/autobuze.

Mercedes-Benz
The standard for buses.

Modificări la ATRIBUIRE, varianta finală

Ministerul Transporturilor a publicat „ultima formă” a proiectului de modificare a OMT 980/2011 privind Normele metodologice privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere stabilite prin OG 27/2011, cu doar câteva zile înainte ca Lucian Șova să treacă prin povestea remanierii – în locul lui fiind propusă ministru Olguța Vasilescu, însă respinsă de președintele Klaus Iohannis.

Reprezentanții patronatelor sunt revoltați. „E același proiect de ordin, dar au mai băgat și alte aberații”, a declarat Vasile Ștefănescu, președintele Confederației Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România (COTAR).

Astfel, la condițiile de participare la atribuire, în loc de vechime, operatorul de transport rutier trebuie să facă dovada „experienței similare”. „Prin experiență similară în domeniul transportului de persoane prin servicii regulate, în trafic județean, interjudețean și internațional, se înțelege că operatorul de transport rutier a deținut, în ultimii 5 ani, prin raportare la data de referință, licență de traseu/autorizație de transport internațional pentru o perioadă neîntreruptă de minim 3 ani sau există o hotărâre judecătorească definitivă din care să rezulte că operatorul are această experiență similară”, prevede proiectul de ordin.

„Ne-au scos vechimea pe traseu”

„Dintr-o dată, a apărut în ordin că aceia care au licență pe transportul internațional de persoane să poată participa la atribuire fără să aibă vechime pe traseele județene și interjudețene. Să poată să facă cabotaj legalizat. E cea mai aberantă glumă posibilă”, reclamă liderul COTAR. „Nouă ne-au scos vechimea pe traseu și au introdus «experiența similară». Toți transportatorii care desfășoară activitatea de 15 – 20 de ani își păstrează firmele ca să poată să aibă vechime, își plătesc dările la stat să fie în regulă, iar acum sunt șterși cu buretele. Unii așteaptă, deja, la colț cu autobuzele cumpărate, să le aducă din afară. Șova vrea ca la transportul internațional să facă operațiuni de cabotaj legalizat, să facă stații până la ieșirea din țară”, a acuzat Vasile Ștefănescu. El amenință cu noi proteste: „Ne vom uni cu sindicatele din transporturi, inclusiv cu cei de la metrou, și vom merge până la oprirea activității. Săptămâna viitoare, vom avea o ședință și vom vedea ce decizie luăm. Dacă 29.000 de mașini de persoane trag pe dreapta, ce va face ministrul?”, a amenințat liderul COTAR.

Actualul program de transport este valabil pe o perioadă de 6 ani, începând din 2013. „Un autobuz se amortizează în 8 ani, iar noi n-am achitat nici leasing-urile până acum. Normele europene, pe care Șova nu vrea să le

respecte, sunt pe 10 ani – să putem avea și noi un mic profit, nu să dăm doar taxe și să plătim la firmele producătoare din afară", cere liderul COTAR.

Soluția? „Să lase programul de atribuire așa cum este – și cum, de altfel, ne-a promis ministrul la începutul acestui an că îl va lăsa. De fapt a spus că va face o prelungire a programului – ne-a mai și pus, ca pe proști, să-l votăm. Iar acum ne-am trezit că l-a modificat. E prea târziu să-l modifice, nu avem timp să facem achiziții de autobuze noi – și niciun producător nu ar avea atât de multe să vândă într-un timp atât de scurt. Atribuirea va avea loc la sfârșitul lunii februarie – începutul lui martie 2019. Ne vom prezenta pe actualul program de transport. O altă variantă ar fi să prelungească programul de transport cu 3 – 4 ani, astfel încât să ajungem la normele europene de 10 ani", ne-a mai spus Vasile Ștefănescu.

Dacă proiectul de ordin va fi aprobat? „Îl blocăm în instanță. Dar interesul nostru nu este acesta", a spus Vasile Ștefănescu. Despre liberalizare: „Nu se poate face peste noapte", este convins liderul COTAR.

FORT: transportul interjudețean regulat va fi complet distrus

Reprezentanții Federației Operatorilor Români de Transport (FORT) îl acuză pe Lucian Șova că „înaintea iminentei remanieri a revenit cu o «nouă» variantă de ordin de ministru, menită să distrugă complet transportul rutier interjudețean regulat de pasageri". Ei spun că proiectul nu aduce nimic bun: „Lucian Șova se asigură că acei transportatori care au format trasee începând cu anii '90 și au ajuns la performanța ca, în 2018, să investească în autocare premium, fabricație 2015, cu o capacitate de 48 de locuri, reprezentând o investiție de peste 200.000 euro, să fie declarați necâștigători ai viitoarei atribuiri, pentru traseele formate ani la rând, în fața altor operatori, care vor câștiga dreptul de a efectua cursele, cu o investiție de maxim 50.000 euro în microbuze de 13 locuri, fabricate în 2017/2018. Iată cum dorește el să modifice gradul de confort și siguranță al pasagerilor și sprijină descongestionarea traficului, mutând «din pix» fluxurile de călători de pe capacități mari de tip autocar, pe microbuze. FORT rămâne fermă pe poziție în ceea ce privește renunțarea la acest Ordin și intrarea într-o perioadă de tranziție «controlată», pentru îmbunătățirea situației transportului interjudețean, în principal în interesul pasagerilor".

„Ordinul nu va intra în vigoare"

Doru Marian Crăc, președintele de onoare al FORT, ne-a declarat că ordinul nu va intra în vigoare: „Vom face plângere prealabilă la Minister și apoi vom ataca ordinul în contencios-administrativ. Atât timp cât mă obligi să iau pensionari, să iau elevi, ce exclusivitate mai pot avea la această atribuire? Noul proiect de ordin este aceeași Mărie cu altă pălărie. Pur și simplu, au eliminat vechimea și au introdus niște condiții de eligibilitate și de participare pe care le are orice transportator. Ordinul este inaplicabil: dacă 10 transportatori participă și vor câștiga același traseu, cum vor pleca 10 mașini în același timp, din același punct?".

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro
Foto: Jean-Mihai Pâlșu

Liberalizare marca ADTPBI în regiunea București – Ilfov

Consiliul Director al Asociației de Dezvoltare pentru Transport Public București – Ilfov (ADTPBI) a decis operarea pe traseele dinspre Capitală și localitățile limitrofe atât a Societății de Transport București (STB, fosta RATB), cât și a firmelor regionale și private. Totodată, va fi introdus un bilet și un tarif unic pentru călători.
Ședința Consiliului Director al AITPBI a fost prezidată de primarul general, Gabriela Firea. Au mai participat: prefectul Capitalei, Speranța Cliseru, prefectul județului Ilfov, Marius Ghincea, președintele CJ Ilfov, Marian Petrache, și mai mulți primari ai unităților administrativ-teritoriale.
„S-a stabilit că pe traseele de transport București – Ilfov vor opera atât STB, operatorii regionali aparținând localităților membre ale Asociației (Voluntari, Buftea și Chitila), cât și operatorii privați, în condițiile asigurării aceloraşi standarde, indiferent de natura operatorului (public – STB, fost RATB, sau privat). Astfel, toți operatorii vor presta serviciul de transport cu autobuze conforme, omologate pentru acest tip de serviciu, vor asigura respectarea orarului aprobat, curățenia mijloacelor de transport și alte aspecte care țin de calitate și siguranță a călătorilor. În regiunea București – Ilfov, se vor introduce un bilet și un tarif unic pentru călători, urmând ca subvențiile să fie acordate atât STB, cât și operatorilor regionali și celor privați, astfel încât transportul să se desfășoare la același cost și în aceleași condiții", informează Primăria Capitalei.
Conducerea asociației trebuie să prezinte, în termen de 14 zile, modalitățile legale de atribuire a contractelor de delegare de gestiune către operatorii privați, până la atribuirea acestor contracte prin licitație, cu respectarea legislației naționale și europene (Directiva Europeană 1370/2007).
Adrian Mihai a fost mandatat să preia prerogativele funcției de director general al asociației, Aura Răducu urmând să ocupe funcția de director adjunct, cu atribuții în accesarea fondurilor europene.
Asociația, înființată în aprilie 2017, este formată din reprezentanți ai CGMB, ai Consiliului Județean Ilfov și ai consiliilor locale. Președintele ADITPBI este primarul Capitalei, Gabriela Firea.

Rețea autohtonă pentru vehiculele electrice

2.500 de puncte de încărcare, în 5 ani

Compania Enel X România anunță cel mai mare plan de mobilitate electrică din țară, cu circa 2.500 de puncte de încărcare și investiții de până la 20 de milioane de euro.

Membră a grupului Enel X, compania Enel X România reprezintă divizia de servicii avansate de energie a Grupului Enel. Aceasta a lansat cel mai mare plan de dezvoltare de infrastructură pentru mobilitatea electrică din țară. Planul vizează instalarea a circa 2.500 de puncte de încărcare în toate regiunile României, în perioada 2019 – 2023, în urma unor investiții totale de 15 până la 20 de milioane de euro.

Rețeaua și partenerii

Primele puncte de încărcare vor fi instalate în 2019, în București, Timișoara și Constanța. Planul acoperă toate zonele României, astfel încât poziționarea și instalarea infrastructurii de încărcare să fie adaptată creșterii gradului de utilizare a vehiculelor electrice la nivelul gospodăriilor, al instituțiilor, precum și în rândul companiilor, ca urmare a cererii pentru flote. Circa 300 de puncte încărcare urmează să fie instalate în 2019. Enel X România va oferi serviciul de instalare de infrastructură de încărcare către „Partenerii de Reîncărcare", cum ar fi centre comerciale, supermarketuri, restaurante și hoteluri care doresc să atragă utilizatorii de vehicule electrice. Instalarea și mentenanța infrastructurii de încărcare nu presupune costuri pentru Partenerii de Reîncărcare, în schimbul punerii la dispoziție a locurilor de parcare. Compania oferă un serviciu similar municipalităților care sunt interesate de îmbunătățirea calității aerului prin încurajarea mobilității electrice. Enel X România va sprijini autoritățile locale să identifice cele mai bune soluții, iar, apoi, va instala infrastructura de încărcare și va asigura mentenanța acesteia fără costuri pentru primării, pe locurile de parcare aflate pe domeniul public.

Infrastructura care va fi dezvoltată în România se bazează pe soluțiile de încărcare noi, inteligente, ale diviziei globale Enel X. Acestea sunt echipamente modulare, scalabile, livrabile „la cheie" către consumatorii individuali, companii și instituții. Este prevăzută instalarea de stații cu putere de 22 kW (Quick), 50 kW (Fast) și peste 150 kW (Ultrafast).

Viziune

Pe termen lung, Enel X România poate:

• sprijini companiile să analizeze datele privind operarea flotelor, oferind soluții de încărcare personalizate pentru vehicule, bazate pe nevoile specifice ale clienților;

• oferi un instrument complet de administrare a infrastructurii de încărcare, Recharge Manager;

• extinde infrastructura în funcție de necesitățile flotei: JuiceStation este o soluție competitivă și eficace, care permite companiilor să conecteze o serie de Juice Box, în versiunea comercială.

Enel X este o nouă divizie globală a Enel, dedicată dezvoltării de produse și servicii digitale inovatoare, în domeniile în care energia are cel mai mare potențial de transformare: orașe, locuințe, industrii și mobilitate electrică.

Enel România este unul dintre cei mai mari investitori privați în domeniul energetic, cu operațiuni în sectorul distribuției și furnizării de electricitate, dar și al producției de energie electrică din surse regenerabile, prezent pe piața din România din 2005. Enel are 3.100 de angajați în România și oferă servicii unui număr de 3 milioane de clienți.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Gama de produse Juice Family ale Enel X România:

JUICEPOLE: stație de încărcare ce va fi instalată în orașe, facilitând experiența de încărcare cu ajutorul noului ecran și integrării cu aplicația Enel X Recharge. Aceasta poate asigura încărcarea simultană a două vehicule, prin curent alternativ, și este echipată cu cele mai noi tehnologii de conectivitate. JuicePole poate fi activat cu ajutorul Enel X Recharge App, care permite utilizatorilor să identifice o stație din apropiere, să rezerve un punct de încărcare, precum și să monitorizeze încărcarea bateriei în timp real, prin intermediul telefonului mobil.
JUICEBOX: noua stație tip box care poate fi instalată la locuințe individuale, fiind disponibilă și în versiune comercială, pentru încărcarea flotelor de vehicule.
JUICELAMP: soluția creată de Enel X care integrează infrastructura de iluminat public cu cea de încărcare. Aceasta este o „lampă LED inteligentă" care, pe lângă asigurarea unei eficiențe ridicate și a controlului de la distanță, oferă posibilitatea de a încărca două vehicule în același timp. JuiceLamp poate fi, de asemenea, configurată pentru supraveghere video, monitorizarea calității aerului, conectivitate prin fibră optică sau Wi-Fi urban.

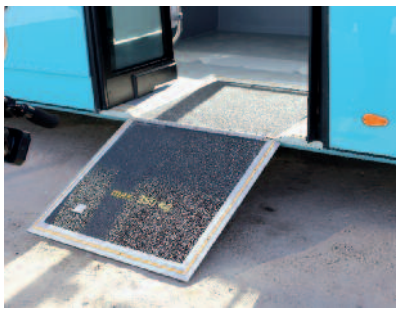
Primele autobuze Otokar intră în trafic

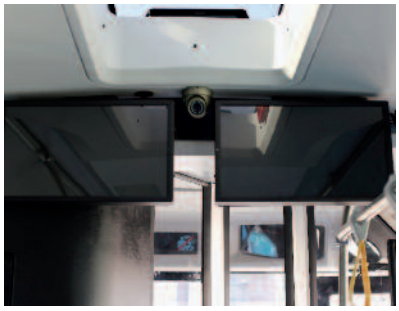
Primele 20 de autobuze Euro 6 din totalul de 400 achiziționate de Primăria Capitalei de la Otokar au intrat în circulație în luna noiembrie, după recepție, concesionarea lor către Societatea de Transport București (STB, fosta RATB) și obținerea numerelor de înmatriculare.

Până la sfârșitul acestui an, vor ajunge la București alte 80 de autobuze, iar restul de 300 vor veni în cursul anului viitor. În total, vor intra în parcul auto al STB 320 de autobuze cu o lungime de 12 metri și capacitate minimă de 96 de pasageri, 50 de autobuze de 10 metri și capacitate minimă de 70 de călători și 30 de autobuze articulate, de 18 metri, cu o capacitate minimă de 135 de călători.

Contractul a fost semnat de Primăria Capitalei cu Otokar în luna iunie, anul acesta. Valoarea contractului este de peste 458 de milioane de lei, fără TVA. „Autobuzele sunt dotate cu aer condiționat, au sistem de taxare inteligent, sunt accesibilizate pentru toate categoriile de pasageri și beneficiază de supraveghere video în interior și în exterior. Tehnologia GPS instalată permite localizarea în trafic și furnizarea către călători a informațiilor legate de timpii de așteptare în stație și de parcurgere a traseului”, a declarat primarul Capitalei, Gabriela Firea.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro





KARSAN JEST ELECTRIC
Miniautobuzul cu inimă de BMW

Având o autonomie de până la 210 kilometri, cu baterii și motor furnizate de BMW, Jest Electric are mari șanse să devină una dintre opțiunile preferate de către operatorii de transport local.

Iar prima dovadă în acest sens vine chiar din România – primele cinci Karsan Jest Electric vor rula la Suceava, comanda fiind dată chiar înainte de lansarea oficială a autovehiculului.

În producția de serie

Academia BMW din Maisach (Germania) a fost locul ales pentru lansare – prezentare statică și drive-test.

Jest Electric poate fi echipat în mai multe variante de baterii, atingând o autonomie maximă de 210 kilometri, fără a fi necesară reîncărcarea. Toate componentele electrice sunt furnizate de către BMW (tehnologia BMW i).

Motorul electric ce echipează Jest Electric este produs de BMW și este legat cu o transmisie cu o singură treaptă. Puterea dezvoltată este de 125 kW (170 CP) și cuplul de 290 Nm. Jest Electric poate fi echipat cu baterii de 33, 44, 66 și 88 kWh dezvoltate, de asemenea, de BMW.

În plus, bateriile se pot încărca până la 25%, datorită sistemului de frânare regenerativă care asigură recuperarea energiei.

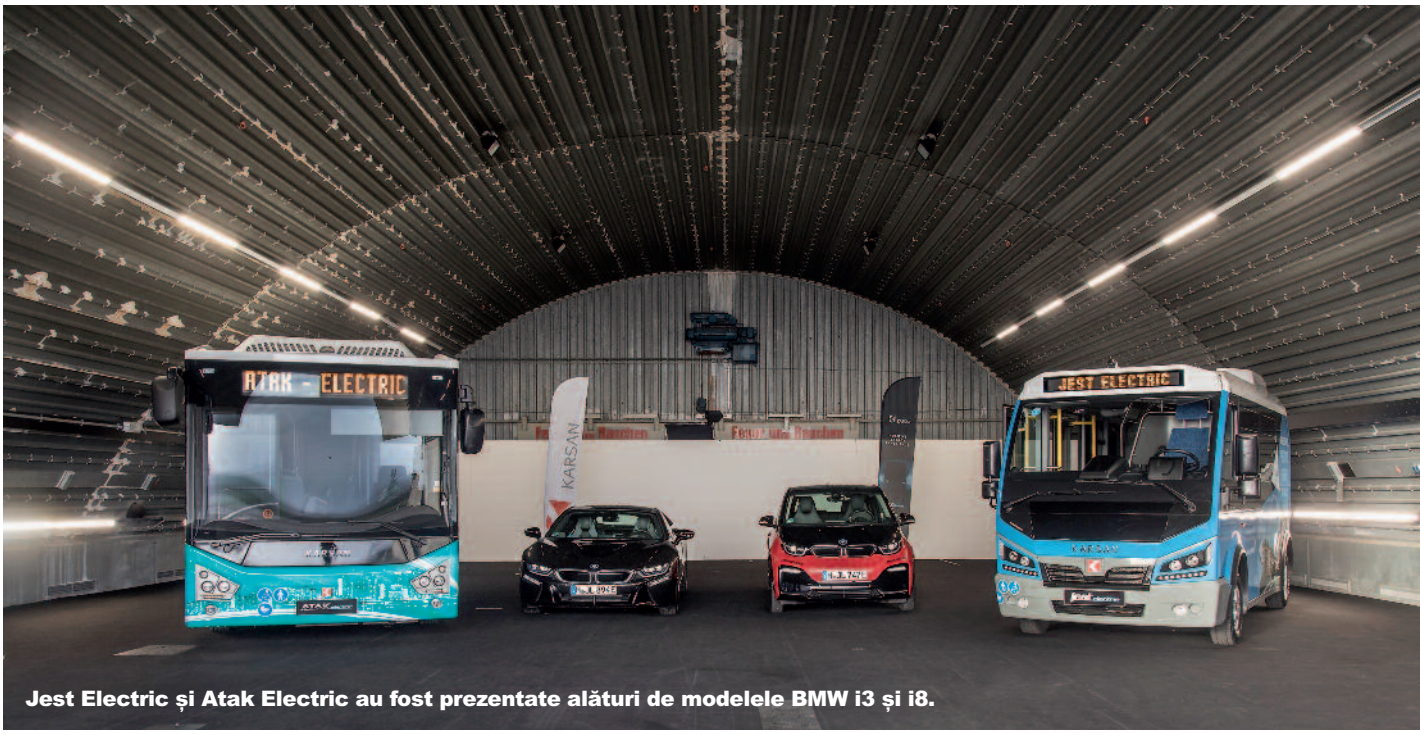
La interior, Karsan Jest Electric este echipat cu ecran multimedia de 10,1 inch, panou digital de afișare, pornire fără cheie, port USB și infrastructură Wi-Fi.

Suspensia independentă contribuie, de asemenea, la confortul pasagerilor.

Modelul Jest Electric a intrat, deja, în producția de serie.

Sigur și rapid

Am apreciat design-ul reușit al Jest încă de la lansarea acestui model, în 2013. Și nu este vorba doar despre latura estetică – caroseria autoportantă, amenajare interioară originală (și foarte utilă), podea coborâtă, accesibilitatea bună în interior, precum și la urcarea și coborârea pasagerilor, manevrabilitatea... Jest este un miniautobuz proiectat să acopere cât mai corect o nișă a transportului public local: ore cu trafic redus de călători, străzi înguste, pasaje cu înălțime redusă etc. Dimensiunile compacte (5,8 m lungime, 2,1 m lățime și 2,8 m înălțime) fac ca Jest să aibă manevrabilitatea asemănătoare unui autoturism... nu ai avea ce să-i reproșezi. Însă echipat cu motorul electric al BMW i3... Micul autobuz devine o mașină sportivă, surprinzătoare prin demarajul abrupt și stabilitatea foarte bună. Nu este de mirare faptul că, pentru a pondera un posibil „avânt exagerat" al șoferilor, Karsan a prevăzut posibilitatea de limitare a cuplului. Odată activată această comandă, comportamentul autovehiculului se apropie de ceea ce, astăzi, definim ca normal. În orice caz, pentru șofer, experiența electrică este una foarte plăcută. Jest



Jest Electric și Atak Electric au fost prezentate alături de modelele BMW i3 și i8.

reacționează repede la comenzi, este stabil și manevrabil și, bineînțeles, foarte silențios. Nu în ultimul rând, am apreciat și eleganța postului de conducere, simplu și, totodată, modern și aproape complet digital, așa cum te aștepți la un autovehicul electric.

Conducătorii auto pot selecta o variantă de condus care asigură recuperare maximă a energiei la frânare. În acest caz, doar prin eliberarea pedalei de accelerație, autovehiculul începe să decelereze accentuat, senzația fiind similară cu activarea unui retarder. Cu puțină atenție, șoferii ar putea să nu mai folosească aproape niciodată frâna de serviciu.

Jest Electric are viteza limitată la 70 km/h.

Flexibilitate pentru baterii

Autobuzele electrice repreznță, încă, o noutate în transportul public local, iar Karsan a dorit să poată oferi cât mai multă flexibilitate operatorilor în ceea ce privește configurația bateriilor și modul de încărcare.

De exemplu, un pachet simplu de baterii, de 33 kWh oferă o autonomie de 80 km și se poate încărca rapid, în 1,2 ore, sau peste noapte, în 8 ore. Garanția oferită este de 3 ani sau 60.000 km.

Un pachet dublu de baterii, de 66 kWh, oferă 165 km autonomie, iar încărcarea se realizează în 2,5 ore (rapid) și 16 ore lent. Garanția este de 3 ani sau 120.000 km.

Fabrica Karsan din apropiere de Bursa poate fabrica până la 18.200 de vehicule pe an, într-un singur schimb, și este proiectată să producă toate tipurile de vehicule, de la autoturisme la camioane, de la microbuze la autobuze. Se întinde pe o suprafață de 206 mii de metri pătrați, din care 90 de mii de metri pătrați sunt zona interioară.
Astăzi, Karsan produce vehicule comerciale ușoare H350 pentru Hyundai Motor Company (HMC), autobuze de 10 – 12 – 18 m pentru Menarinibus, autobuze electrice de 25 m pentru Bozankaya și Karsan Jest (diesel și electric). Karsan produce, de asemenea, autobuzele Atak și Star, de 8 metri.

În ceea ce privește dotările autobuzului, Karsan a pregătit mai multe pachete pentru care operatorii pot opta, pentru creșterea confortului șoferilor și pasagerilor.

Merită să comentăm puțin și prețul pentru Jest Electric. Producătorul a anunțat un preț orientativ de pornire de 165.000 euro. La prima vedere, pare destul de „piperat”, comparându-l cu cel pentru modelul clasic, diesel. Oricum, se respectă ceea ce, aparent, a devenit o regulă – modelul electric este de trei ori mai scump decât cel clasic.

Totodată, dacă analizăm ofertele existente pe piață, constatăm că Jest Electric este, la ora actuală, cel mai ieftin autobuz cu propulsie alternativă. „Și ce dacă?” veți întreba, având în vedere că discutăm de un autobuz cu dimensiuni mici, care se adresează, în exclusivitate, unei nișe...

Există, însă, posibilitatea ca vânzările Jest Electric să fie accelerate și de contextul legislativ, care obligă operatorii să achiziționeze vehicule ecologice.

În România, de exemplu, avem Legea 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, prin care autoritățile publice și societățile vor fi obligate, din anul 2019, să cumpere vehicule ecologice de transport călători (30% dintre autovehiculele achiziționate). Iar atunci când ceva este obligatoriu, se caută, de obicei, soluția cea mai ieftină.

Cu ocazia evenimentului, a fost prezentat și Atak Electric, autobuz de dimensiuni mai mari (8,1 m lungime), ce a fost dezvoltat, de asemenea, cu suportul Grupului BMW. Atak Electric va putea fi încărcat în doar 2,5 ore și va avea o autonomie de până la 300 km. Producția de serie va începe anul viitor.

Radu BORCESCU
Maisach, GERMANIA
radu.borcescu@ziuacargo.ro

ROMAN DIESEL

„...cu astea s-a construit România!”

Aceasta este expresia cea mai întâlnită în rândul nostalgicilor după camioanele Roman Diesel produse la Brașov.

După ce, în numărul trecut, am luat sub lupă primele modele de camioane produse de Steagul Roșu, continuăm, acum, cu cele mai „celebre” dintre ele, cele care au format generații întregi de șoferi, ce activează și astăzi în rândul companiilor de transport.

DAC

Ulterior modelului „Bucegi” SR 114, în anii ’80, uzina de la poalele Tâmpei a adus „un suflu nou” camioanelor produse și a prezentat modelul DAC. Acesta era un face-lift al diesel-ului Steagul Roșu, având o nouă grilă, alături de un panou frontal înlocuit, fără decupare pentru faruri, și un model diferit de bară față – din 3 bucăți și cu decupare pentru faruri. Modelele astfel modificate s-au numit DAC 6135 R – 4x2 și DAC 6135 RA – 4x4.

ROMAN

Treptat, spre sfârșitul anilor ‘80, fabricarea modelelor SR a încetat, acestea fiind înlocuite de noile modele din gama medie-grea DAC sau Roman. Însă, încă din 1971, au fost introduse pe piață noile modele de camioane Roman, fabricate după licența camionului german MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg), modelul F8. Cabina era cu totul reproiectată, de concepție mai nouă, produsă tot sub licență MAN și disponibilă în 3 variante: scurtă – F 7 L-60; standard – F 7 L-10 și lungă – F 7 L-40. Vehiculele Roman Diesel au fost vândute în diferite configurații de caroserii: autocamion (F), autotractor cu șa (FS) și autobasculante (FK), dar și tracțiuni diferite, 2x4 sau 4x6.

Camionul DAC 6135, una dintre legendele brașovene.

Evoluția tehnologică

Cu sarcini utile între 7 și 19 t, camioanele erau echipate, în primă fază, cu două tipuri de motoare, ce erau cuplate la transmisii în 5 sau 6 trepte, nesincronizate. Pentru unele modele,

MAN F8, modelul ce a stat la baza Roman Diesel.

Basculanta 8135, 2x4, motorizare Saviem

19.256, autotractor RABA turbo, configurație 4x6

Roman Diesel, funcțional și încă în putere

RABA turbo, destinat transportului internațional

Legenda...

Uzina brașoveană a mai oferit încă un motor, mai pe gustul românilor, RABA turbo. Acesta a fost, cumva, „vedeta" gamei, toți șoferii dorind să lucreze pe o mașină ce era echipată cu un astfel de motor, pentru că erau niște mașini extrem de rapide, dacă erau ținute în stare bună de funcționare.
Din păcate, tocmai această caracteristică a făcut ca puține dintre acele modele să reziste prea mult în timp, turbinele și cutiile de viteze având cel mai mult de suferit în urma abuzurilor șoferilor; legenda spune că basculantele echipate cu motorul turbo ajungeau sau chiar treceau de pragul de 100 km/h. În principal, modelele echipate cu motorizarea turbo aveau și cutie cu „GV", cum se spunea popular, și punți AB.
Această configurație a fost cu preponderență destinată exportului; cu siguranță mulți recunosc sintagma „RABA Irak", celebrele basculante exportate spre partenerii noștri economici din perioada comunismului, care erau visul oricărui tânăr șofer pe camion, la finalul anilor '80 – începutul anilor '90.

cutiile de viteze erau prevăzute cu reductor comandat electropneumatic, iar pentru versiunile cu transmisie integrală, cutiile de transfer erau cu 2 trepte, nesincronizate și cu diferențial central asimetric, cu sistem de blocare comandat electropneumatic.

Dar, revenind la motoare, primul dintre ele era franțuzescul Saviem 797-05, un motor diesel in patru timpi, cu injecție directă, ce provenea de la grupul Renault. Având 6 cilindri în linie și o capacitate a acestora de 5.491 cmc, propulsorul Saviem dezvolta o putere de 135 CP la 3.000 rpm, în timp ce cuplul maxim era de 370 Nm la 1.800 rpm. Dacă Saviem-ul era mai mic și mai economic, motorul MAN D 2156 HMN 8 (cunoscut ca și RABA) era ceva mai gurmand, dar și mai puternic. Vorbim de un propulsor de 10.350 cmc, tot în patru timpi și cu injecție directă, dar, aici, cei 6 cilindri amplasați tot în linie, sunt acum înclinați la 40˚. Puterea de 215 CP este obținută la o turație de 2.200, în timp ce cuplul, de 760 Nm, este livrat la 1.400 rpm.

Cel mai „mic" din paleta de produse brașoveană era autocamionul Roman R 8135 F, cu tracțiune 2x4, ce avea o sarcină utilă de 6.500 kg și o transmisie în 5 trepte, în timp cel modelul cel mai „musculos" putea avea o sarcină utilă de 19.000 kg, propulsată de 215 CP (ulterior 256 CP, după introducerea motorizării turbo) și cu o tracțiune 4x6.

În anul 1989, uzina mai avea 20.000 de salariați, a produs 12.888 de camioane dintre care aproximativ 2.036 de bucăți au fost exportate în țările CAER, Statele Unite sau spre destinații mai exotice precum China, Thailanda sau Peru în regim barter sau de compensare a datoriilor.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

Surse: www.automobileromanesti.ro
www.forum.club4x4.ro
www.istoria-camioanelor.webnode.ro
www.forums.soferii.ro
www.favcars.com

15 NOIEMBRIE 1987

Revolta de la Brașov

Revolta de la Brașov din anul 1987 a fost o acțiune de protest împotriva politicilor economice și sociale impuse în Republica Socialistă România de dictatorul comunist Nicolae Ceaușescu.

Primele proteste au început, practic, pe 14 noiembrie 1987, la Secția 440 „Matrițe" a întreprinderii de autocamioane Steagul Roșu. Era zi de salariu, iar muncitorii au primit doar jumătate din bani. Pe fluturașii de salariu, în dreptul rubricii „Rețineri" era scris cuvântul „social". Fără să fie organizați dinainte, muncitorii au decis să nu mai lucreze, iar schimbul de noapte nici nu a pornit utilajele. Oamenii au încercat să obțină răspunsuri de la conducerea întreprinderii, însă șeful de secție din acea noapte i-a tratat cu dispreț și a anunțat conducerea administrativă despre întreruperea lucrului abia la ora 5 dimineața. La ora 7:00, au sosit și muncitorii din schimbul I, așa că starea de agitație și protestele s-au amplificat. Muncitorii au spart geamurile sediului administrativ al uzinei, iar în jurul orei 8:00 circa patru mii de muncitori erau adunați la porțile acesteia. În jurul orei 11:00, ei au luat hotărârea să meargă la sediul Comitetului Județean al PCR, ca să se facă ascultați. La ieșirea din întreprindere, majoritatea protestatarilor ezită și se retrag, iar coloana care pornește spre Consiliul Județean al PCR este alcătuită doar din circa 400 de oameni.

Ajungând în centrul orașului, coloanei de manifestanți i s-au alăturat mii de muncitori de la fabrica Tractorul Brașov, fabrica Hidromecanica, elevi, studenți și alți locuitori. Din acest moment, protestul s-a transformat într-unul politic, iar oamenii au susținut ulterior că ar fi scandat sloganuri precum „Jos Ceaușescu!", „Jos comunismul!", „Jos dictatura!" sau „Jos tiranul!". Deja, în timpul marșului, printre manifestanți s-au infiltrat membri ai Securității deghizați în muncitori, rolul lor fiind acela de a observa și de a reține figuri. Alții au rămas pe margine în ipostază de spectatori, fotografiind sau chiar filmând.

Devastarea Comitetului Județean de Partid

Ajunsă în centrul orașului, mulțimea a luat cu asalt clădirea Comitetului Județean de Partid și sediul primăriei, aruncând în piață portretele lui Ceaușescu și alimente de la cantina Partidului, bine aprovizionată. Ziua de 15 noiembrie era una electorală, populația fiind chemată să valideze autoritățile locale din Brașov, rezultatele fiind hotărâte, deja, de activul de partid. În acel an de drastice raționalizări, pe protestatari i-a înfuriat în special să descopere pavoazarea festivă a clădirilor oficiale și abundența de produse alimentare pregătite pentru a celebra victoria în simulacrul de alegeri locale. Cei care au pătruns în clădirea Comitetului de Partid au găsit, acolo, produse care în acea perioadă erau considerate delicatese: salam de Sibiu, cașcaval, banane, portocale, Pepsi. Protestatarii furioși au distrus mobilier (ferestre, scaune, mese), aparatură (calculatoare, telefoane, televizoare) și au spart geamuri; pentru ei, aceste obiecte aparțineau comuniștilor și trebuiau înlăturate sau arse.

Represalii dure

La sosirea serii forțele de Securitate și armata au înconjurat zona centrală a orașului și au împrăștiat prin forță revolta. Au fost folosite inclusiv gaze lacrimogene, câini și mașini blindate. Deși nu există date că cineva ar fi fost ucis, circa 300 de protestatari au fost arestați.

Pe perioada anchetei, protestatarii au fost torturați sălbatic, fiind bătuți cu pumnii, cu picioarele, cu un scaun sau cu picioare de scaun, cu parul, cu bâta, cu bastonul de cauciuc la testicule, loviți în stomac, bătuți la palme și la tălpi cu bastonul de cauciuc sau loviți de calorifer. Li s-au strivit degetele în ușă, li s-a smuls părul, au fost înfășurați în cearșafuri ude și bătuți astfel sau ținuți în pielea goală, în frig. Arestații au fost așezați în poziții incomode, obositoare și dureroase: siliți să stea într-un picior (uneori, supravegheați de un câine-lup), pe vine, să țină un creion cu bărbia, să sprijine cu nasul tabloul lui Ceaușescu, să facă genoflexiuni, să stea într-o mână sau să sară ca broasca.

Procesul

Din beciurile Securității București, cei anchetați au fost readuși la Brașov după două săptămâni, într-o coloană de autobuze speciale; șoseaua București-Brașov a fost blocată, nicio mașină neavând permisiunea de a trece pe lângă coloană. Pentru pregătirea procesului a fost trimis la Brașov, pe 2 decembrie, însuși ministrul de Interne de atunci, Tudor Postelnicu, care deținea și gradul de general de Securitate. Procesul propriu-zis s-a ținut pe 3 decembrie 1988, cu ușile închise și sub supravegherea atentă a Securității și a secretarului județean de partid, Petre Preoteasa. Din cele 181 de persoane anchetate, au fost judecați 63 de participanți la revoltă.

Pentru a ascunde ideea că revolta de la Brașov fusese una politică, protestatarii au fost judecați pentru tulburarea liniștii publice și ultraj contra bunelor moravuri; 61 dintre ei au primit sentințe cuprinse între 6 luni și 3 ani de închisoare, fără privare de libertate, cu executare la locul de muncă în diferite întreprinderi din țară, deși anterior, în numeroase ședințe de partid, se ceruse chiar pedeapsa cu moartea pentru participanții la revoltă, pentru a constitui un exemplu. Suplimentar, la proces s-a decis deportarea lor și fixarea domiciliului obligatoriu în alte orașe. Întregul proces a durat doar o oră și jumătate.

Deși revolta de la Brașov nu a condus în mod direct la Revoluția din 1989, ea a fost o lovitură puternică pentru regimul lui Nicolae Ceaușescu și încrederea pe care acesta o avea în sindicatele comuniste.

Din păcate, până în prezent, nimeni nu a fost anchetat, judecat și condamnat pentru abuzurile comise în acele zile de organele de represiune comuniste.

Adaptarea: Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Sursa: Wikipedia

ZIUA CARGO

ianuarie 2019

Ghid pentru managerul de transport și logistică

EDIȚIA A III-A

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