ZIUA CARGO
revistă de transport și logistică martie 2019 numărul 3 (122)

# Șoferii străini, o variantă reală!?

# Ford Trucks, lider pe piața de construcții

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

Economic şi eficient

# VOLVO FH FUEL & EFFICIENCY

Versiunea **Volvo FH Fuel & Efficiency** este special configurată pentru a reduce consumul de combustibil, fiind livrată împreună cu un pachet de servicii-suport gândite să vă facă afacerea cât mai eficientă posibil.

- **100% Disponibilitate**, cu contractul de service **Volvo Gold**, inclus pentru **3 ani**
- Soluții telematice optime: abonament preplătit **Dynafleet (4 servicii)** pentru 1 an
- Abonament actualizări hărți **I-See** preplătit pentru **5 ani**
- Curs de instruire şofer - pentru economie combustibil
- Soluții financiare prin Volvo Financial Services:
- Leasing financiar cu avans pornind de la **5 %**, valoare reziduală **15%** şi perioada de până la **5 ani**.

Am echipat acest model cu elemente ce au un impact important asupra economiei de combustibil: **cea mai recentă variantă de motor** de 13 litri, 460 CP, **step D**, transmisia inteligentă **I-Shift** cu programul pentru transport internațional, versiunea actualizată **I-See**, **care optimizează schimbarea treptelor de viteză**, ce include acum şi **pilotul automat**, **Eco Tunning** pentru economie suplimentară de combustibil şi multe altele.

Pentru a afla mai multe detalii contactați reprezentanții de vânzări Volvo Trucks, **www.volvotrucks.ro**

**VOLVO FH FUEL & EFFICIENCY**

**Volvo Trucks. Driving Progress**

VOLVO

# „Șoferii mei sunt cei mai buni”

Cu mulți ani în urmă, un amic își dorea foarte mult să „guste” viața specifică șoferilor de camioane... Atât de mult, încât am decis să îl ajut. După mai multe telefoane, am găsit o firmă serioasă, care ne-a recomandat unul dintre șoferii săi de încredere și, astfel, „amicul” și „șoferul de încredere” au plecat, împreună, într-o cursă de câteva mii de km.

Ideea de aventură epică, cu care plecase la drum entuziastul neinițiat, s-a lovit, încă din prima zi, de realitatea vieții de șofer de cursă lungă. Mai exact, din prima seară, când experimentatul șofer a început petrecerea, alături de alți colegi de meserie, sau, mai bine spus, colegi de sticlă, pentru că, pe lângă muzică deocheată și cuvinte scabroase, întreaga adunare era „stropită” cu mult alcool, iar agapa se prelungea până spre dimineață. În fiecare noapte, grupul se schimba, însă programul era același. Iar, în prima parte a zilei, bietul om, prins în această avalanșă de nunți și botezuri, era terorizat de gândul că, în orice moment, ar putea intra în ceva, în condițiile în care treceau ore bune și sute de kilometri parcurși, până când șoferul dădea semne certe că ar fi treaz.

După câteva zile, nu a mai suportat, a părăsit camionul și s-a întors acasă cu un avion.

Nu știu dacă se gândea serios la posibilitatea de a deveni, la rândul lui, șofer de camion, însă după această experiență...

Văzând că problema alcoolului pare a fi una serioasă, am început să sun mai mulți patroni și manageri de firme de transport, pentru a afla dacă îngrijorarea este una reală. Răspunsul tuturor a fost aproape identic: „nu există această problemă”, „șoferii noștri sunt conștienți de obligațiile pe care le au”, „firma noastră manifestă toleranță zero la alcool”... Iar aceste declarații au rămas neschimbate și astăzi.

Deci, nu avem motive să ne alarmăm... Totuși, poveștile au continuat să apară... Însă cine are timp pentru bârfe, când legislația europeană riscă să dea peste cap afacerile de transport?

Cu câteva zile în urmă, un patron de firmă de transport mi-a povestit, cu multă vehemență, o întâmplare pe care șoferii lui au trăit-o în depozitul unui client. Este vorba despre o firmă mare din România, cu pretenții și tradiție... Șoferii acesteia s-au îmbătat și au avut un comportament incalificabil față de angajații depozitului. Rezultatul a fost că toți șoferii au fost dați afară, pauzele nemaifiind permise în incinta depozitului. Toată lumea a avut de pierdut, iar patronul „vehement” mi-a spus că bețiile, violența și furturile sunt atât de răspândite prin parcările de camioane, încât șoferii lui au ajuns să se ascundă, căutând locuri

de parcare cât mai izolate. „Bine le face că îi dă afară din Europa!” a concluzionat patronul revoltat. A spus-o la supărare, dar ce legătură a văzut între Pachetul de Mobilitate și indisciplina șoferilor ce lucrează în Europa? Nu există nicio legătură între ele... sau este?

Îmi amintesc cursul de management al timpului la care am participat, la una dintre conferințele Ziua Cargo, aspecte reluate și în „Ghidul pentru managerul de transport și logistică”, publicat în ianuarie, anul acesta. După o împărțire a problemelor în funcție de importanță și scadență, consultantul ne-a recomandat să ne concentrăm cât putem de mult pe problemele importante și mai puțin urgente, chiar dacă tendința firească este să „alergăm”, în primul rând, la cele urgente. Are logică, dacă stai să te gândești – chiar dacă ne confruntăm, continuu, cu probleme urgente, unele chiar importante, șansele să le rezolvăm în mod corect sunt reduse (pur și simplu, nu este timp suficient). Riscăm să devenim niște salvatori, care se străduie să evite, în ultimul moment, tragedia. Șanse mari sunt ca, la un moment dat, „ulciorul să nu mai meargă la apă”...

În schimb, concentrarea pe problemele importante, dar neurgente, ne dă șansa să construim ceva trainic, iar urgențele vor scădea, în scurt timp, în număr și importanță. În această logică, ar trebui să ne concentrăm, în primul rând, pe problema cu alcoolul la șoferi? Asta dacă nu a devenit, deja, o urgență!

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

*Împreună mișcăm lucrurile!*

SUMAR


## ȘTIRI 6, 8

## ACTUALITATE

■ Pachetul de Mobilitate 1 afectează mediul 10
■ Piața auto mondială, în 2018 12

## INTERVIU

Lucian Șova, despre experiența de ministru al Transporturilor 14-15

## PĂREREA MEA

Sistemul de transport combinat 16-17

## CAMIOANE ȘI SERVICII

■ Ford Trucks, lider pe piața de construcții 18-19
■ VOLVO FH CU I-SAVE Costuri reduse cu până la 7% 20-21

■ Iveco a livrat prima flotă de camioane CNG 22

## GHID DE REDUCERE A COSTURILOR

■ Soluții la criza șoferilor 24-25
■ Șoferii străini, o variantă reală!? 26-27
■ Consumul de alcool la volan, un flagel de neînvins? 28-29
■ Conducerea auto, astenia de primăvară și trecerea la ora de vară 30
■ Șoferițe de camion 32-33
■ RENAULT TRUCKS Cine va fi ECO-șoferul anului? 34-35

■ Sisteme de securitate pentru șofer și marfă 36-40

## ȘTIRI 42-43

## LOGISTICĂ

■ Sfaturi din partea managerilor de logistică 44-47

■ Health & Wellbeing 48-49

■ Percepțiile diferite = succes? 50

## ȘTIRI 52

## ACTUALITATE

Ordonanță pentru trecerea transportului județean la ARR 53

Romanian Passenger Transport Company of the Year 2019

## PIAȚĂ ȘI COMPANII

■ Căutarea celui mai bun model 54
■ BALINT TRANS Rețeta adaptabilității 56
■ CONTINENTAL FAST LINE Ținta principală – clienții care apreciază calitatea 57
■ CTP IAȘI Modernizare accelerată 58
■ ETA RÂMNICU VÂLCEA 100% CNG 59
■ LIVIO DARIO Stabilitate într-un mediu instabil 60
■ RATC CONSTANȚA Oamenii, în centrul atenției 61

## ANTICORUPȚIE

Lanțul slăbiciunilor vs. Oscarul pentru Integritate 62

## INEDIT

Mașina „de carton” 64-65

## ÎNTREBAREA LUNII 66

## SFATUL AVOCATULUI 66

BursaTransport
din 2001

# VA DEVENI

123 cargo

# SUB NOUL LOGO:

123 cargo
Global brand of
BursaTransport
since 2001

**CUGETARE**

*„Cine se teme de lup nu poate să țină oi.”*
**Proverb românesc**

## ACORD PROVIZORIU, ÎN UE, PENTRU TRANSPORTUL RUTIER, ÎN CAZ DE „NO DEAL BREXIT”

**Consiliul Uniunii Europene și Parlamentul European au ajuns, în 26 februarie, la un acord provizoriu, cu privire la o serie de măsuri temporare și limitate, menite să asigure conectivitatea de bază a transportului rutier de mărfuri și de pasageri, pentru a atenua cele mai grave perturbări, în eventualitatea în care Regatul Unit părăsește UE, fără un acord negociat. Măsurile convenite le vor permite operatorilor de transport rutier de mărfuri și operatorilor de transport cu autocarul și autobuzul, cu licență în Regatul Unit, să**

**transporte mărfuri și pasageri între Regatul Unit și cele 27 de state membre rămase. Drepturile garantate de aceste măsuri nu vor fi acordate decât dacă Regatul Unit va acorda drepturi echivalente operatorilor din cele 27 de state membre și sub rezerva condițiilor care asigură o concurență loială. Regulamentul mai trebuie să fie adoptat oficial de către Parlament și Consiliu.**

## TRANSPORTUL RUTIER, PRINCIPALUL CONTRIBUITOR LA EXPORTUL DE SERVICII

Transportul rutier a fost, anul trecut, principalul contribuitor la exportul de servicii al României, cu un total de 5,144 miliarde de euro, cu aproape 14% mai mult decât întreaga ramură de servicii telecom și IT, următoarea ca importanță în exportul de servicii, potrivit datelor Băncii Naționale a României. De altfel, transportul rutier generează aproape un sfert din exportul total de servicii al României, de 22 de miliarde de euro. În perioada 2013-2018, exportul de servicii realizat de ramura transportului rutier s-a dublat, de la 2,58 miliarde de euro în 2013, la 5,144 miliarde de euro în 2018. Anul trecut, transportul rutier de mărfuri a contribuit cu 5 miliarde de euro la exportul de servicii, restul fiind generat de transportul rutier de pasageri și alte tipuri de transport rutier. Având în vedere contribuția importantă a transporturilor rutiere la economia României, UNTRR solicită Guvernului, Parlamentului României și Președinției soluții viabile, care să asigure menținerea competitivității și continuarea dezvoltării industriei de transport rutier din România, prin soluționarea cu prioritate a problemelor urgente cu care se confruntă companiile românești de transport rutier.

## SIGURANȚA LOCULUI DE MUNCĂ TRECE ÎN PRIM-PLAN

Semnele de incertitudine din economie, legate, în primul rând, de fiscalitate, se regăsesc și în piața muncii, acolo unde tot mai multe companii și angajați privesc acest an ca unul plin de provocări, arată cea de-a V-a ediție a Barometrului pieței forței de muncă, realizat de compania de consultanță Frames și de cea de training-uri Train Your Brain. Garantarea siguranței locului de muncă și fidelizarea salariaților cheie, prin pachete de beneficii suplimentare, reprezintă principalele tendințe într-o piață HR puternic afectată de lipsa de personal și de concurența salarială venită dinspre sectorul public. „Siguranța locului de muncă, menționată de tot mai mulți respondenți, are, în primul rând, o dimensiune aspirațională. Experiența crizei economice a arătat că, indiferent de nivelul de carieră, locul de muncă în mediul privat nu este garantat nimănui. Siguranța locului de muncă poate fi privită doar din prisma dorinței angajaților de a munci mai responsabil, mai eficient, în speranța că rezultatele îi vor face indispensabili companiei”, a menționat Alexandru Bălțat, managerul Train Your Brain.

## 6 LOTURI DE AUTOSTRADĂ, GATA ANUL ACESTA

Ministrul Transporturilor, Răzvan Cuc, a anunțat, în urma inspecțiilor pe șantiere, efectuată împreună cu directorul general al CNAIR, Narcis Neaga, că, anul acesta, vor fi încheiate lucrările la 6 loturi de autostradă. În cazul loturilor Autostrăzii Sebeș – Turda, care însumează 41 de km, progresul fizic este de 61% pentru lotul 1 și de 49% pentru lotul 2. Termenul asumat de către constructori pentru finalizarea lucrărilor, în cazul ambelor loturi, este trimestrul IV 2019. La Autostrada Lugoj – Deva, ambele loturi au, împreună, 46 de km, iar antreprenorii au precizat că progresul fizic este de 92,5% la lotul 3 și de 95% la lotul 4. Totodată, constructorii au arătat că lotul 3 va fi finalizat în trimestrul II, iar lotul 4 în trimestrul III ale acestui an. În 2019, mai sunt programați să fie deschiși circulației 38 de km din Autostrada Transilvania, sectorul A3, loturile Iernut – Chețani și Chețani – Câmpia Turzii.

## LICITAȚIE RELUATĂ PENTRU 3 SECȚIUNI DIN AUTOSTRADA TRANSILVANIA

CNAIR a reluat licitația pentru proiectarea și construirea a trei noi secțiuni din Autostrada Transilvania. Este vorba despre subsecțiunea 3A2: Nădășelu – Mihăiești, în lungime de 16,8 km (km 8,7-25,5) și 3B1: Mihăiești – Zimbor, de 13,26 km (km 0-13,2), subsecțiunea 3B2: Zimbor – Poarta Sălajului, de 12,24 km (km 13,2-25,5) și secțiunea 3B: Mihăiești – Suplacu de Barcău, subsecțiunea 3B5: Nușfalău – Suplacu de Barcău, de 13,5 km (km 66,5-80). Durata fiecăruia dintre aceste contracte este de 96 de luni și cuprinde: 12 luni perioada de proiectare, 24 de luni execuția lucrărilor și 60 de luni garanție.

# Ford Trucks F-MAX

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR
FORD TRUCKS
F-MAX
2019

- Câștigătorul Internațional Truck of the Year 2019 (ITOY)
- Preț competitiv și niciun compromis în ceea ce privește calitatea, specificațiile tehnice sau performanța
- Conceput pentru a maximiza confortul șoferului
- Prin performanțele noului F-MAX garantăm creșterea profitabilității și competitivitatea utilizatorilor.

*Pentru mai multe detalii sunați*
*la 021 202 60 00*
*www.ford-trucks.ro*

**Ford Trucks**
**Sharing the load**

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

## LEGILE ECOLOGICE ALE UE SUNT COMPLETE

**Către sfârșitul lunii februarie, negociatorii Uniunii Europene au finalizat primul set de reguli pentru emisiile de $CO_2$ ale vehiculelor grele, completând, astfel, generația curentă de legi ecologice.**
**Astfel, potrivit unui comunicat Euractiv, emisiile camioanelor trebuie reduse cu 30% până la sfârșitul deceniului următor, cu 15% reducere intermediară până în 2025. Constructorii care nu vor îndeplini aceste obiective vor fi supuși penalizărilor.**
**Noile reguli reprezintă prima încercare a UE de a reglementa vehiculele grele, din acest punct de vedere, urmând exemplul Japoniei și al SUA.**
**Negociatorii au ajuns la un compromis, după ce, inițial, MEP dorea obiective de 20% și 35%, iar diferite state membre propuneau diferite alte limite.**
**Reacțiile membrilor UE, până în prezent, au fost în majoritate pozitive. Olanda, care propunea limite ambițioase încă de la început,**

**a subliniat faptul că Președinția Românească a UE a reușit să găsească echilibrul corect în înțelegerea finală.**
**Dar asociația europeană a furnizorilor de autovehicule avertizează că aceste target-uri vor fi dificil de atins, la acest nivel, de către toți actorii implicați, adăugând că legislația ar trebui să vizeze și trailerele, și combustibilii sintetici.**
**Deși ACEA și-a reiterat, încă o dată, îngrijorările privind aceste obiective ambițioase, a făcut un apel către statele membre să urgenteze dezvoltarea infrastructurii de încărcare.**
**Forma finală a reglementărilor va trebui, acum, să obțină un aviz final din partea Consiliului și a Parlamentului European, înainte de a deveni lege.**

## FABRICĂ DE VEHICULE ELECTRICE, ÎN POLONIA

Euractiv anunță că firmele energetice din Polonia intenționează să-și reunească resursele, pentru a construi o fabrică de vehicule electrice, în contextul în care autoritățile de la Varșovia au stabilit ca obiectiv 1 milion de astfel de vehicule pe șoselele poloneze, până în 2025. Majoritatea fondurilor vor fi asigurate de către un joint-venture alcătuit de companiile energetice poloneze de Stat. Un purtător de cuvânt al companiei Electromobility Poland, care se află în spatele acestui proiect, a subliniat faptul că mașina va fi „croită pentru necesitățile clienților polonezi, în termenii prețului, accesoriilor și parametrilor, dar, în același timp, atractivă și pentru clienții europeni.” El a mai adăugat că Polonia este cea mai mare piață internă din Europa care nu are propria marcă de vehicule. Astfel, principalul scop este crearea unui producător care să opereze pe piața de automotive și să vândă vehicule electrice sub marcă proprie.
Având în vedere faza foarte timpurie a proiectului, Electromobility Poland nu a fost capabilă să comenteze în privința locației exacte și a bugetului. Surse din industrie sugerează că ar costa aproximativ un miliard de euro.
Dacă acest proiect va vedea lumina zilei, va fi o adiție importantă pentru aspirațiile de electro-mobilitate ale Poloniei, care sunt, deja, impreionante. Această țară este, deja, locația uneia dintre cele mai mari fabrici de baterii din Europa și, de asemenea, a câtorva companii producătoare de autobuze electrice. Iar această strategie dă roade.
Mercedes-Benz a anunțat, în ianuarie, că își va deschide propria fabrică de baterii în Polonia.

## FORD TRUCKS LIVREAZĂ PRIMUL F-MAX DIN ROMÂNIA

Cefin Trucks, unic importator și distribuitor al brandului Ford Trucks în România, anunță livrarea primului F-MAX („Camionul Anului 2019”) către Vesna GS. Modelul este un F-MAX 1850 T automat, cu intarder, kit de basculare și climă in staționare. Compania care se ocupă cu comerțul și distribuția de acumulatori auto, Vesna GS din Cluj-Napoca, are în plan achiziția a două noi vehicule similare, în viitorul apropiat. Noul F-MAX este echipat cu un motor Ecotorq de 500 CP și 2.500 Nm, cuplat la o transmisie automată ZF cu 12 trepte, care dispune și de moduri de condus, precum Eco și Power. Aerodinamica superioară, calibrarea sistemului de propulsie și caracteristicile tehnice asigură o reducere a consumului de 6% față de modelele anterioare. Costurile de întreținere sunt și ele mai mici cu până la 7%. F-MAX oferă o gamă generoasă de sisteme de asistență, printre care se numără Adaptive Cruise Control, Predictive Cruise Control (Max Cruise), Advanced Emergency Brake System, Hill Launch Assist, Lane Departure Warning sau Electronic Stability Control.
Cu performantul F-MAX în portofoliu, Cefin Trucks își propune, pentru 2019, o creștere importantă a cotei de piață și a segmentului de cap tractor pentru transport internațional, care reprezintă peste 75% din vânzările totale pe piața românească.

# OPTIFUEL CHALLENGE 2019

## ÎNSCRIE-TE ȘI POȚI CÂȘTIGA UN CAMION!

renault-trucks.ro

### CEL MAI BUN ECO-ȘOFER POȚI FI CHIAR TU!

Poți optimiza consumul de combustibil și maximiza profitabilitea participând la selecțiile locale de la centrele Renault Trucks din: **Bacău 01-03.04, Pitești 15-19.04, București 06-10.05, Oradea 13-17.05, Cluj 20-24.05, Sibiu 03-07.06, Timișoara 10-14.06, Constanța 18-21.06.**

Cel mai bun eco-șofer din România va concura la Finala Internațională și va avea șansa de câștiga marele premiu, un voucher de **6000 euro** și un **camion T High** pentru firmă.

**Înregistrează-te acum la reprezentantul tău de vânzări sau la adresa de email: marketing_ro@renault-trucks.com**

RENAULT TRUCKS

## CONFERINȚA EUROPEANĂ IRU/UNTRR

# Pachetul de Mobilitate 1 afectează mediul

**UNTRR și IRU au organizat, în a doua parte a lunii februarie, la București, Conferința Europeană „Pachetul Mobilitate și Viziunea UE de decarbonizare a transportului rutier – Provocări și soluții pentru transportatorii rutieri”.**

Evenimentul face parte din proiectul european LEARN pentru Calcularea și Reducerea Emisiilor din Sectorul Logistic și a reunit peste 70 de participanți din partea autorităților române și europene, alături de reprezentanți ai industriei transporturilor rutiere din România și din UE, ai organizațiilor europene de cercetare în domeniul transportului și logisticii. De menționat că UNTRR, alături de Consorțiul LEARN, a implementat acest proiect, în România, în perioada 1 octombrie 2016-31 martie 2019, acordând sprijin transportatorilor români pentru calcularea și reducerea amprentei de carbon aferente activităților de transport rutier, prin testarea unei metodologii europene de calculare a emisiilor din logistică (GLEC) și prin accesul la materiale educaționale.

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR:**

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR: „Propunerile privind restricționarea cabotajului și întoarcerea obligatorie acasă la 4 săptămâni, atât a șoferilor, cât și a camioanelor, vor determina creșterea semnificativă a curselor fără încărcătură în UE și, în consecință, creșterea emisiilor de $CO_2$, contrar obiectivelor UE de reducere a acestora.”**

### Contradicții între măsuri și obiective...

Prima sesiune a Conferinței organizate de IRU și UNTRR a abordat cadrul politicii de mediu la nivel european, propunerile legislative în curs și implicațiile pentru sectorul transporturilor rutiere, fiind prezentate propunerile legislative din Pachetele de Mobilitate UE, inițiativele europene care vizează emisiile de $CO_2$ și taxarea infrastructurii rutiere.

Pe scurt, s-au menționat aplicarea detașării la transporturile rutiere, întoarcerea obligatorie acasă a șoferilor și a camioanelor la 4 săptămâni, interzicerea odihnei în cabina camionului, restricționarea accesului la profesie și la piața de transport marfă (cabotaj). „Având în vedere viziunea UE de decarbonizare a transporturilor, UNTRR consideră că întreaga legislație UE în domeniul transporturilor rutiere ar trebui să urmărească realizarea obiectivelor legate de reducerea emisiilor de $CO_2$. În acest sens, UNTRR a semnalat reprezentanților Președinției Române a Consiliului de Transport UE, Parlamentului European și Comisiei Europene faptul că prevederile legislative propuse de Pachetul Mobilitate 1 sunt în contradicție cu viziunea UE de decarbonizare a transporturilor”, a arătat Radu Dinescu. El a subliniat că, deși o dată adoptate, aceste măsuri periculoase ale Pachetului Mobilitate 1 s-ar aplica în mod egal pentru toate statele membre, ele vor avea un impact diferit la nivel european, cei mai afectați fiind transportatorii din țările periferice, precum transportatorii români și estici, care vor petrece cel mai mult timp pe drum, pentru a respecta obligația de a se întoarce acasă. În acest context, UNTRR a solicitat Președinției Române a Consiliului UE și euro-deputaților români să respingă ferm aceste măsuri periculoase, care vor afecta atât competitivitatea transportatorilor rutieri români, cât și atingerea obiectivelor de mediu ale UE.

Cea de-a doua sesiune a Conferinței IRU/UNTRR a abordat politicile de mediu ale orașelor europene și restricțiile de acces în orașe, cu impact semnificativ asupra operatorilor de transport rutier, în timp ce, în a treia sesiune a conferinței, s-au dezbătut provocările legate de calcularea emisiilor de $CO_2$ din lanțul logistic, arătându-se că amprenta de carbon a operațiunilor logistice poate fi utilizată pentru a reduce costurile operaționale, prin identificarea de oportunități de a reduce consumul de combustibil.

Soluțiile de decarbonizare a transportului rutier și măsurarea consumului de combustibil au fost puse în discuție în cea de-a patra sesiune a evenimentului.

**Campionii LEARN**

**7 transportatori români au primit diplome pentru participarea ca firme pilot în proiectul european LEARN, reprezentând recunoașterea Comisiei Europene și a partenerilor LEARN, pentru contribuția lor valoroasă la calcularea și validarea emisiilor de $CO_2$ aferente operațiunilor de transport rutier și logistică. Campionii LEARN în România sunt: Aquila Part Prod Com, Compania Națională Poșta Română, Com Divers Auto Ro, Hoedlmayr-Lazar Romania, International Alexander, Lagermax Autotransport și Practicom.**

**Meda IORDAN**
meda.iordan@ziuacargo.ro

International Alexander HOLDING

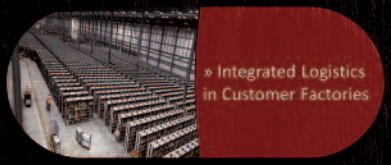
» FTL Transport

» 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

# Piața auto mondială, în 2018

**Asociația Europeană a Producătorilor de Automobile (ACEA) a publicat Raportul Economic și de Piață pentru întregul an 2018. Acesta conține cele mai recente cifre în ceea ce privește înmatriculările, producția și comercializarea de autoturisme și vehicule comerciale, atât în Europa, cât și în întreaga lume.**

Astfel, Raportul ACEA precizează că, în ceea ce privește autoturismele, înmatriculările în Uniunea Europeană au rămas stabile, anul trecut (+0,1%), în timp ce, în SUA, au scăzut ușor, cu 0,4%, iar în China scăderea a fost de 3,5%. În total, au fost vândute, la nivel mondial, 79 de milioane de autoturisme, mai puțin cu 0,8% decât în 2017. Vehiculele cu motoare pe benzină și-au crescut cota de piață, în UE, cu aproape 6,5 puncte procentuale, ajungând la 56,7% din totalul vânzărilor de autoturisme. Vehiculele electrice și-au adjudecat doar 2% din totalul mașinilor noi înmatriculate în Uniune, în 2018.

Producția de autoturisme în UE a scăzut cu 1,7%, iar cea din SUA cu 1,3%. În China, scăderea a fost și mai substanțială, cu 2,5%.

*În 2018, cererea de vehicule comerciale din Uniunea Europeană a crescut cu 3,2%, comparativ cu 2017, fiind înmatriculate în total 2,5 milioane de unități, ceea ce reprezintă, conform Raportului ACEA, cel mai înalt volum de înmatriculări din 2007 și până în prezent.*

**Înmatriculări în Uniunea Europeană**

| | 2018 | 2017 | Variație % |
|---|---|---|---|
| ≤ 3,5 t | 2.058.755 | 1.996.158 | +3,1% |
| > 3,5 t | 383.968 | 371.073 | +3,5% |
| Autobuze și autocare | 41.992 | 41.452 | +1,3% |
| TOTAL | 2.484.715 | 2.408.683 | +3,2% |

**Top 10 producători de autoturisme din UE**

| | 2018 | 2017 | Variație % |
|---|---|---|---|
| Germania | 4.907.645 | 5.448.171 | -9,9 |
| Spania | 2.176.662 | 2.197.064 | -0,9 |
| Franța | 1.667.638 | 1.661.499 | +0,4 |
| Marea Britanie | 1.515.299 | 1.677.594 | -9,7 |
| Republica Cehă | 1.400.761 | 1.397.916 | +0,2 |
| Slovacia | 1.031.241 | 938.786 | +9,8 |
| Italia | 682.443 | 759.986 | -10,2 |
| România | 471.711 | 363.653 | +29,7 |
| Ungaria | 461.336 | 479.081 | -3,7 |
| Polonia | 364.720 | 428.663 | -14,9 |
| UE | 16.146.681 | 16.493.027 | -2,1 |

## Vehicule comerciale ușoare

Producția totală din UE a crescut cu 2,6%, înregistrându-se 2,8 milioane de unități. Producția chineză a scăzut cu 9,3%, în timp ce SUA a înregistrat o creștere de 2,6%, antrenată, în special, de camioanele grele (+20%).

În ceea ce privește vehiculele comerciale de până la 3,5 t, înmatriculările acestora au depășit pragul de două milioane de unități, pentru prima dată după 2007, înregistrând o creștere cu 3,1% comparativ cu 2017. Aceasta a marcat cel de-al șaselea an de creștere neîntreruptă a acestui segment. Scăderi s-au înregistrat doar în septembrie (-6%) și în decembrie (-2,4%).

Dintre cele mai importante piețe, creșteri solide au raportat Spania (+7,8%), Germania (+5,4%) și Franța (+4,6%), în timp ce scăderi au fost înregistrate în Marea Britanie (-1,3%) și Italia (-6%).

## Vehicule comerciale medii și grele

Anul trecut, înmatriculările de vehicule de peste 3,5 t în Uniunea Europeană au crescut cu 3,5%, comparativ cu 2017. În cea de-a doua jumătate a anului, cele mai mari creșteri s-au înregistrat în vară (+8,5% în iulie și +7,6% în august) și în octombrie (+9,6%), în timp ce decembrie a marcat o scădere cu 11,6%.

Dintre cele cinci piețe majore, Franța a înregistrat o creștere cu 8,1%, Italia cu 5,1% și Germania cu 2,9%, în timp ce Marea Britanie și Spania au scăzut (-4 și, respectiv, -2%).

## Autobuze și autocare peste 3,5 t

În ultimul trimestru al anului 2018, înmatriculările de autobuze și autocare au crescut semnificativ, în octombrie (+25%), pentru a înregistra un nou declin, în decembrie (-13,4%). În general, în UE, înmatriculările din 2018 au crescut cu 1,3% comparativ cu anul anterior, atingând un număr total de 41.992 de unități.

Creșterea a fost antrenată, în special, de piețele din Europa Centrală (+18,6%), în timp ce piețele vestice au scăzut, cu excepția Italiei, care a raportat o creștere substanțială, cu 36,7%.

**Raluca MIHĂILESCU**
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

# 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

# Lucian Șova, despre experiența de ministru al Transporturilor

# „Dacă nu aș fi luat eu o astfel de decizie, atunci cine să o facă?”

**De obicei, privim miniștrii prin prisma ordinelor pe care le dau, a proiectelor de acte normative, a vizitelor oficiale sau declarațiilor... care, uneori, nu se concretizează. Sunt, fără îndoială, persoane foarte ocupate, care par, în multe cazuri, greu de abordat. Lucian Șova a acceptat să ne acorde primul interviu după încheierea mandatului de 11 luni pe care l-a avut ca ministru al Transporturilor. Am încercat să aflăm ce se întâmplă, de fapt, în spatele ușilor închise ale cabinetului din bd. Dinicu Golescu.**

**Ziua Cargo: Ce a însemnat să fiți ministru, de fapt?**

**Lucian Șova:** Niciun ministru nu este ca altul. Fișa postului nu merge în detaliu, iar, în acest context, fiecare face o alegere. Se spune că orice ministru este ocupat. Și este un adevăr. Dar diferențele între gradul său de ocupare și efectele pe care le generează pot fi mari. Sunt miniștri foarte ocupați, pentru că au multă activitate politică, sau pentru că au multă activitate protocolară. Eu am fost ocupat pentru că am ales să fiu mai mult funcționar. Este adevărat că, în multe cazuri, miniștrii preferă să stea deasupra problemelor, o dată ce au îmbrăcat haina de demnitar. Mulți dintre ei nu dispun, însă, de nivelul de pregătire pe care îl am eu, în domeniul transporturilor. Trebuia să onorez cunoștințele pe care le aveam și am devenit, în consecință, un ministru mai funcționar decât funcționarii din minister.

*Am lucrat în mod direct cu funcționarii, în medie 12 ore pe zi.*

M-am folosit de secretarii de Stat pentru activități punctuale și pot spune că au fost ei mai demnitari și mai protocolari decât mine. Cred că orice director de direcție sau companie din subordinea Ministerului a putut interacționa cu mine foarte eficient și rapid, în intervalul de 12 ore al unei zile. Niciunul dintre cei care au dorit să mă întâlnească în ziua respectivă nu a fost amânat pentru a doua zi. Da! Trebuie să recunosc că perioadele extrem de scurte în care se succed mandatele, în cazul acestui portofoliu, îți lasă foarte puține șanse să ai rezultate notabile, iar, în acest context, o implicare mult prea mare în activitate poate fi tratată ca o pierdere de vreme. Eu nu am văzut lucrurile așa.

**Ce șanse ai să produci efecte, ținând cont de mandatele foarte scurte pe care le au miniștrii transporturilor?**

Pretind că am produs efecte, pentru că am văzut, repede, niște lucruri, pe care le-am rectificat. Mă refer la faptul că toate șantierele de autostrăzi stăteau, din cauza unor piedici administrative, pe care le-am eliminat. Cu prețul unor eforturi inimaginabile și niciodată atinse de predecesorii mei, am elaborat 2.000 de acte normative, care au contribuit la eliminarea barierelor din calea șantierelor.

*Principala realizare a mandatului meu este că, pe șantierele de execuție, nimeni nu mai poate spune că stă din cauza Statului sau a deținătorilor de utilități.*

Acum, constructorii trebuie întrebați, dacă nu avansează. Le-a plăcut să îi „încurce” statul și ei să facă sesizări sau plângeri și să ceară penalități, când, de fapt, nu aveau forța de muncă necesară să lucreze. Alt lucru important pe care l-am realizat este că am pus în mișcare atât aparatul birocratic al Ministerului, cât și al companiilor din subordine, dar lucrul acesta se oprește o dată cu plecarea celui care urmărește respectarea termenelor.

Din păcate, în multe cazuri, te lovești de lipsă de susținere în rândul

Lucian Șova

colegilor de cabinet. Am încercat, constant, să mișc lucrurile și am transmis nenumărate colegilor, miniștri avizatori, pe diverse acte ale MT, care au fost tratate cu neglijență. Am ajuns, chiar, în situația de a insista pe lângă unii colegi din cabinet să susțină activitatea de avizare de hotărâri de Guvern, de parcă le-aș fi dus acasă. Chiar nu înțeleg de ce sunt întârziate avizele, în condițiile în care Ministerul Transporturilor gestionează lucruri prioritare.

*În condițiile în care Autoritatea Națională pentru Achiziții Publice din cadrul Ministerului de Finanțe ține 3 luni la avizare un caiet de sarcini, așa cum s-a întâmplat cu proiectul privind calea ferată Gara de Nord – Otopeni, ești condamnat la eșec.*

Părerea mea este că, pentru ca Ministerul Transporturilor să fie efi-

cient, trebuie ca ministrul Transporturilor să fie al doilea om, dacă nu primul, ca putere, în partidul de guvernământ, să aibă bunăvoință și să aibă pricepere, pentru ca, atunci când pune mâna pe telefon pentru a debloca procesul de avizare și autorizare, să fie luat în serios.

Nu te crede nimeni că încerci să faci ceva. Toată lumea spune că ești prost. Și, într-adevăr, ești prost, pentru că nu reușești să miști administrația românească, iar Ministerul Transporturilor, prin excelență, interacționează cu toată administrația centrală românească. Aici, eu trebuie să recunosc un semieșec, deși am făcut toate eforturile cu putință și am dovezi în acest sens. Atâta timp cât ministrul Transporturilor este, însă, tratat ca un băiat care își caută de treabă... lucrurile nu se vor schimba.

**Despre activitatea pe plan internațional ce ne puteți spune?**

Am participat la reuniuni unde am fost foarte respectat, însă dimensiunea blocurilor este așa cum s-a văzut când s-a votat Pachetul Mobilitate 1, în cadrul Consiliului Miniștrilor. Am susținut, prin intermediul intervențiilor mele, faptul că reprezintă o mare ipocrizie să vrem să eliminăm un așa-zis dumping sau concurență neloială în piață, prin măsuri care țin de siguranța circulației sau de legislația muncii. Pe de o parte, închid piața de transport marfă și, pe de alta, o deschid pe cea de transport pasageri. Este multă ipocrizie.

***Chiar dacă, în timpul discuțiilor, miniștrii transporturilor din UE au fost de acord cu mine, în momentul votului, au susținut, în continuare, măsurile protecționiste.***

Totuși, la ultimul consiliu al miniștrilor UE, care s-a întins până la 1 noaptea, o serie de cedări au fost generate și de conduita mea și a altor câțiva. Am observat că toți miniștrii vestici au în spate aparate tehnice foarte bine puse la punct. Sunt funcționari de bună calitate, bine plătiți, corecți, care apără interesele legitime ale industriilor țărilor lor, găsesc punctele comune și se coagulează. Așa va fi întotdeauna.

**De ce ați decis să vă abțineți atunci când s-a votat Pachetul Mobilitate 1?**

M-am abținut pentru că nu am susținut proiectul, iar o astfel de conduită în economia votului este similară unui vot negativ. În plus, chiar în acea seara, am preluat prerogativele pentru președinția consiliului și trebuia, în mod tradițional, să am o manifestare neutră. De altfel, abținerea mea a fost apreciată de ministrul polonez, în acest sens. El a fost, de fapt, vârful de lance al dezbaterii și am colaborat foarte bine. Am făcut maximul posibil în acea întrunire, iar acest fapt este evident și din intervențiile pe care le-am avut și care oricând pot fi vizionate online.

**Ați produs o adevărată revoluție în ceea ce privește transportul național regulat de persoane. La un moment dat, a părut că ați oprit definitiv comunicarea cu asociațiile profesionale. De ce?**

Agreasem, încă de la începutul mandatului, cu patronatele din domeniu că nu voi fi de acord cu o variantă care să pară că modifică totul, dar, de fapt, să nu schimbe nimic. Am păstrat comunicarea directă, până în momentul în care s-au depășit limitele decenței în discurs. Nu mi-am luat niciodată angajamentul că voi prelungi licențele de traseu de o manieră arbitrară și fără niciun fundament, doar pentru că se amenință cu greve.

Cred că nici transportatorii care au astfel de trasee nu cred în ideea că este bine ca doar ei să stăpânească pe piață, din tată în fiu, aceste curse. Nu cred că istoria care urmează o să permită aceste feude.

***Am cerut o variantă legală pentru prelungire și nu am primit-o.***

Dar, în cazul în care contestă cu succes ordinul de ministru pe care l-am emis, există varianta legală să prelungească licențele actuale, pe motiv că nu se încadrează în timp. Sigur, poate fi făcut un ordin de prelungire, dar nu este în regulă, în raport cu regulamentele europene și cu multe alte elemente de care trebuie să se țină cont în elaborarea de acte normative.

**Totuși, transportul regulat de pasageri a fost un subiect evitat, în timp.**

Nu mai puteam trece cu vederea acest subiect, tocmai pentru că nu am fost nici prost, nici corupt. Nimeni nu îmi poate spune că este bine să lași din tată în fiu exclusivitatea pe o anumită cursă.

***În opinia mea, tocmai aceste exclusivități au generat pirateria.***

Este exact așa cum s-a întâmplat în America pe vremea prohibiției. Când s-a interzis consumul de whisky, au înflorit cei care făceau contrabandă. Când piața s-a liberalizat, Statul a luat taxe și au înflorit restaurantele legale. Piața, economia, cer alternative. Am fost în aceleași birouri din bd. Dinicu Golescu, când aproape aceiași transportatori au solicitat ministrului Mitrea introducerea sistemului de licitații privind transportul regulat de pasageri. De ce să fie arbitru prezumtiv, în această piață, inspectorul de la ISCTR, care nu îi poate controla pe toți? Mai coruptă administrație americană ca în vremea prohibiției, nu a fost niciodată. Când este libertate și echilibru în piață, nici funcționarul nu mai are pe cine să favorizeze. Am acționat în numele unor principii pe care, în esență, le recunosc toți ca fiind valabile. Nu mai vorbesc, aici, de componenta legală, care ține de poziția Consiliului Concurenței, ci de moralitatea demersului. Chiar mă pretind cel mai bun specialist în transport și infrastructură din câți miniștri au fost în acest Minister, în ultimii 15 ani. Și atunci, dacă nu aș fi luat eu o astfel de decizie, cine să o facă?

Sunt cu ochii cât cepele pe demersurile pe care le face Ministerul Transporturilor, prin reprezentanții săi, în a apăra în Justiție reglementarea care este contestată de transportatori. Și o spun cu subiect și predicat. Nu bănuiesc, știu că se fac eforturi pentru a se pierde procesele.

**Aveți amintiri frumoase din timpul mandatului?**

Am doar amintirea unui efort de care nu m-am crezut capabil și a unui volum de activitate care depășește volumul meu de muncă din ultimii 10 ani. Dar intru în istorie. Am închis contractul făcut de ministrul Mitrea cu dughenele la Metrorex și am spus stop sistemului pus la punct în timpul aceluiași ministru, care a permis realizarea unor adevărate feude în transportul regulat de pasageri. Am deschis proiectul Gara de Nord – Otopeni. Am pus de o manieră ireversibilă pe hartă două proiecte de autostrăzi, care să lege Moldova cu Ardealul: Iași – Târgu Mureș și Iași – Bacău – Sibiu. În rest, m-am ținut de cuvânt, am promis 60 de kilometri de autostradă și atât s-au deschis.

**Meda IORDAN**
meda.iordan@ziuacargo.ro

## SISTEMUL DE TRANSPORT COMBINAT

# O soluție și pentru transportatorii din România?

**Un proverb rus spune: „Nu există niciun rău fără un bine ascuns în el și niciun bine fără ceva rău. Binele și răul se poartă, reciproc, în spinare”. La aceste vorbe m-am gândit, atunci când am fost rugat să scriu câteva rânduri despre acest sistem de transport, deloc nou, dar care își face loc, cu coatele, și în actualitatea transportului românesc.**

Probabil că tot din acest proverb, sau, poate, inspirat din jargonul primilor transportatori, care au hotărât să-și trimită doar semiremorcile încărcate cu trenul, s-a născut și cuvântul german „Huckepack”, care definește tot ce se poate căra în spinare. Desigur, transportul combinat nu se limitează la ceea ce se numește Huckepack, pentru că include și alte ramuri apropiate, precum transportul intermodal (cu așa numitele „swap bodies”), transportul de containere maritime, dar și cel al camioanelor complete, respectiv cap tractor/semiremorcă sau autotren, numit și Ro-La (tot din limba germană: „Rollende Landstrasse” = șoseaua rulantă). Din lista de mai jos, cu avantajele și dezavantajele transportului combinat șosea/cale ferată, veți cerne, deci, singuri binele și răul, prin sita afacerii dumneavoastră.

### Definiția...

Definiția transportului combinat este simplă: transportul combinat este o formă specială a transportului de mărfuri, unde recipientul în care se află marfa ce urmează a fi transportată (containere, suprastructuri interșanjabile sau semiremorci) este transportat pe distanțe mai lungi, pe calea ferată sau navală. Unitatea tractantă (camion sau cap tractor) este folosită doar pe distanțe scurte, pentru a transporta unitatea încărcată până la locul transbordării acesteia pe calea ferată sau pe vapor. Aceste terminale sunt înzestrate cu macarale speciale, care efectuează transbordarea.

*Desigur că nu ajunge să treci Dunărea cu bacul și gata!*

Este vorba de un transport combinat, cu avantajele lui. În cadrul Uniunii Europene, există definiții foarte clare (la care au aderat și state nemembre, precum Elveția, Norvegia și, de curând, Turcia), care includ distanțele minime, respectiv maxime, care trebuie parcurse, în acest fel:

• cel puțin 100 km (rază) de la punctul de încărcare trebuie parcurși alternativ;

• cel mult 150 km (rază) pot fi parcurși pe șosea, între punctele de încărcare, respectiv descărcare și terminalul de transbordare, iar, în cazul porturilor fluviale sau maritime – 200 de kilometri (radius).

Sistemul presupune, deci, existența unor terminale specializate în apropierea destinației finale a mărfurilor, dar și punerea la dispoziție de unități tractante (cap tractor) diferite, la aducerea semiremorcii în terminalul de încărcare și la cel de descărcare.

Desigur, semiremorca este prevăzută cu sisteme speciale de prindere, și anume cu 4 buzunare pentru ghearele macaralei, precum și un șasiu întărit cu traverse suplimentare, pentru preluarea sarcinii, atunci când semiremorca este ridicată de macara. Pentru o și mai mare flexibilitate în ceea ce privește vagoanele de cale ferată folosite, la semiremorcile prevăzute cu sistem Huckepack se poate opta și pentru bara de protecție din spate rabatabilă, sau cricul de susținere, rabatabil și el (în acest caz, semiremorca se sprijină în vagon cu cuiul pe o șa falsă).

Cifrele, din 1998 încoace, sunt impresionante: până azi, peste 35 de miliarde de tone/km au ajuns să fie transportate, anual, prin transport combinat, care a generat, pe lângă multe aspecte comerciale, o economie, în favoarea mediului, de circa 24 de milioane de tone de emisii de $CO_2$ pe an.

## Care ar fi avantajele practice?

1. În cadrul unui transport combinat, în limitele de distanță de mai sus, este admisă o greutate totală a autotrenului încărcat de 44 de tone, în loc de 40 de tone, cât permite, de regulă, legea. Astfel, se obține o economie generală considerabilă, în ceea ce privește numărul total de camioane necesar pentru aceeași cantitate de marfă.

2. În majoritatea țărilor UE, camioanele aflate pe șosea, în parcursul spre sau de la terminal, pot circula fără restricții și în zilele de duminică sau sărbătoare națională, când circulația este, de obicei, interzisă.

3. O economie suplimentară se obține prin reducerea numărului de șoferi necesar, respectiv al timpului de lucru al acestora, având în vedere că nu mai trebuie respectați timpii de odihnă, obligatorii la transportul pe șosea.

4. Transportul combinat oferă o siguranță de transport mai ridicată, eliminându-se, într-o mare măsură, pericolul de accidente de circulație, la distanța parcursă pe șosea.

5. Se obține o economie considerabilă la combustibil, uzura capului tractor, dar și la taxele de șosea, percepute în țările atinse.

6. Unele țări, precum Germania și Austria, oferă, chiar, o scutire totală de impozite pentru vehiculele implicate, atât pentru semiremorca respectivă, cât și pentru unitatea tractantă, dacă aceasta este folosită doar în traficul spre sau dinspre terminale.

*Vecinii noștri de la Sud de Dunăre au înțeles importanța unei infrastructuri necesare, ceva mai repede.*

## Hai să vedem și unde sunt „bubele”

1. Transportul depinde de orarul trenurilor sau al vapoarelor, pe care nu te poți baza întotdeauna și în orice condiții, iar, în cazul în care un astfel de transport este perturbat (de exemplu, din cauza unor intemperii sau a altor evenimente neașteptate), nu se poate ocoli sau recurge la un traseu alternativ.

2. Traseele accesibile sunt clar definite și depind de existența unor terminale în apropierea punctelor de încărcare/descărcare.

3. Tariful de transport este calculat în funcție de greutatea totală, deci se plătește și pentru greutatea proprie a semiremorcii.

4. Este necesar un efort logistic mai mare, pentru a organiza tractarea semiremorcii spre terminal sau spre destinația finală a mărfii. Iar, în cazul unor întârzieri, vehiculele destinate acestei operații nu sunt folosite efectiv.

5. Special în cazul României: lipsa unui interes actual pentru transportul combinat duce și la o ofertă extrem de săracă de garnituri specializate de tren, ce pătrund în România.

## Să revenim la titlu...

Poate reprezenta transportul combinat, în general, și cel de tip Huckepack, în special, o soluție convenabilă și pentru transportatorii din România? Răspunsul este la fel de românesc ca și la multe alte întrebări pe care le avem, în actuala situație politică din țară: „ar fi putut...”.

De exemplu, firma PIMK, din orașul bulgăresc Plovdiv, una din cele mai mari firme de transport din Europa, a achiziționat și folosește, deja, din data de 2 martie 2018, o proprie garnitură de tren (o a doua urmează să fie livrată în această perioadă) care, inițial, a făcut legătura între Plovdiv și orașul Cerkezköy din Turcia, urmând ca, o dată cu sosirea celei de-a doua garnituri, să existe legături directe între Linz (Austria) și Istanbul, cu opriri prevăzute și la Ruse (printre altele). Alte terminale, în Bulgaria, se găsesc la Sofia, Stara Zagora, precum și la Varna. O parte considerabilă a capacității de transport a acestor trenuri este închiriată și către terți clienți, deci deschisă oricărui transportator, iar Statul bulgar, la fel ca multe alte țări din UE, oferă subvenții de până la 80% acelor firme care vor să-și construiască un terminal propriu.

Am încercat să aflu de la Ministerul Transporturilor unde se află asemenea terminale în România, administrate de autorități. Răspunsul nu a fost unul satisfăcător. Ca de obicei, noroc cu inițiativa privată a unor transportatori români, care nu o dată au dat dovada clară a unei viziuni de perspectivă europeană și au investit în terminale proprii, la Oradea, Arad sau Ploiești.

Este, deci, transportul în sistem Huckepack o soluție? Dacă privim la dezbaterile extrem de aprinse și însoțite de protestul a mii de firme de transport, în special din Europa de Est, în fața sediului UE de la Bruxelles, atunci când noi reglementări restrictive pentru cărăuși sunt pe cale să fie adoptate, răspunsul nu mai poate fi decât unul singur:

Da!

**Lansez o invitație de dialog către cititorii care fie au deja experiență în transportul Huckepack, fie sunt interesați să afle mai multe. Celor care vor dori informații, le voi răspunde la orice întrebare. Companiilor care lucrează, deja, în domeniu, le propunem realizarea unui articol în revistă, prin intermediul căruia să prezinte modul în care și-au construit soluția. Puteți lua legătura cu noi, transmițând un e-mail pe adresele dan.schnick@ziuacargo.ro sau redacție@ziuacargo.ro.**

**Dan SCHNICK**
dan.schnick@ziuacargo.ro

# Ford Trucks, lider pe piața de construcții

**Mulțumită rezultatelor obținute în 2018, compania Cefin Trucks, cea care este unic importator și distribuitor al Ford Trucks în țara noastră, anunță că a devenit lider pe piața vehiculelor destinate construcțiilor, precum și pe segmentul de vehicule municipale.**

După acest an pozitiv pentru companie, pentru 2019 este vizată o importantă creștere a cotei de piață și a segmentului de cap tractor pentru transport internațional, care reprezintă peste 75% din vânzările totale pe piața românească. Principala atracție din portofoliul Cefin Trucks este noul F-MAX, vehiculul ce a fost desemnat „Camionul Anului 2019".

**Selim Yazici, Director General Europa de Est și Balcani al Ford Trucks:**

**„Anul 2018 a fost un an de succes atât pentru Ford Trucks, cât și pentru Cefin Trucks. România a devenit cea mai mare piață din punct de vedere al volumului de vânzări, iar Cefin Trucks a fost premiat cu «Champions Award» pentru performanțele sale remarcabile de vânzări și reparații. Cefin Trucks va continua să reprezinte marca noastră într-un mod care ne va face mândri. Pe măsură ce continuăm să extindem operațiunile europene, ne propunem să creștem atelierele noastre de service de la 27, la 70, în 2019".**

## Ascensiune accelerată

Jumătatea anului 2017 a fost un reper important pentru evoluția pe care a avut-o Cefin Trucks, lansând și inaugurând oficial sediul companiei, dar și prin finalizarea procesului de rebranding. În primul an de activitate, Cefin Trucks, în calitate de importator și distribuitor al Ford Trucks, a înregistrat vânzări de 157 de unități (deținând cote de piață de 1% pentru segmentul de transport, 17% pentru segmentul de construcții și 7% pentru segmentul de vehicule specializate).

În al doilea an, compania și-a îndeplinit și depășit obiectivul stabilit, surclasând, în semestrul al doilea, doi competitori cu o prezență tradițională pe piață. Numărul unităților vândute s-a dublat, ajungând la 357 (înregistrând cote de piață de 1% pentru segmentul de transport, de 35% pentru construcții, unde Ford Trucks este lider în prezent, de 13% pentru segmentul vehicule specializate, și de 35% din piața de autovehicule municipale, unde Ford Trucks deține, de asemenea, primul loc). Parcursul ascendent continuă și în 2019, cu peste 150 de unități de livrat în primul trimestru, datorită unui flux accelerat de comenzi, începând cu trimestrul trei al anului 2018. Acest start este, pentru companie, un semnal clar că obiectivul anului 2019, de 450 unități, poate să fie depășit.

„De la bun început, principalul nostru obiectiv a fost să maximizăm profitabilitatea clienților noștri, prin cea mai competitivă ofertă, atât la vânzare, cât și la servicii post vânzare. Această strategie s-a dovedit corectă: în primii doi ani de activitate, realizările au depășit planurile inițiale, dovedind că know-how-ul echipei Cefin Trucks și gama de produse Ford Trucks sunt o combinație sinergică și foarte potrivită pentru piața românească. Câștigăm constant și în mod accelerat cotă de piață pe toate segmentele în care suntem prezenți, consolidându-ne, în același timp, imaginea și recunoașterea, lucru dovedit de rata ridicată de clienți fideli, astăzi peste 220, de care ne bucurăm. Suntem foarte recunoscători atât clienților noștri, cât și partenerilor de la Ford Trucks, pentru că ne-au dat, încă o dată, șansa de a ne demonstra profesionalismul în domeniu. Încrederea și suportul lor au fost decisive pentru a atinge aceste rezultate", spune Stefano Albarosa, fondator și CEO Cefin Trucks.

## Ofertă completă și bilanț pozitiv

După doi ani de prezență pe piața autohtonă, bilanțul companiei include 140 de acțiuni demonstrative și organizarea, de două ori pe an, a concursului Best Driver Challenge, dedicat exclusiv șoferilor conducători de Ford. Prezența companiei la toate evenimentele de profil din industrie a culminat cu evenimentul propriu de lansare a modelului F-MAX la București, promovat, ulterior, la nivel național.

Numai în luna noiembrie a anului trecut, F-MAX, vedeta portofoliului Ford Trucks, a fost prezentat publicului avizat în alte 6 orașe din România (Baia Mare, Suceava, Cluj, Timișoara, Arad, Brașov). Cu această ocazie, peste 2.000 de potențiali clienți au făcut cunoștință cu noua cabină, iar o mare parte dintre aceștia sunt, deja, mândrii posesori ai ei.

Serviciile livrate de Cefin Trucks clienților săi le asigură acestora o ofertă completă, pe lângă activitatea propriu-zisă de vânzare de vehicule noi Ford Trucks. Cefin Trucks este lider de piață în vânzarea de vehicule rulate, oferă servicii de asistență tehnică de top, prin centrele sale din București, Brașov, Deva și Arad și, prin rețeaua sa de parteneri de service, în Constanța, Craiova, Bacău, Suceava, Baia Mare, Cluj, Oradea și și are în plan deschiderea a trei noi locații after-sales în 2019. Cefin Trucks oferă servicii de finanțare internă și externă complexe, incluzând și servicii de trade-in și buy-back. Vehiculele Ford Trucks sunt livrate echipate standard cu sisteme de monitorizare prin GPS, oferite de grupul Viasat. Și echipa de vânzări s-a aflat într-o dezvoltare permanentă; de la 10 angajați, în 2016, a ajuns să numere 16, în 2018. Tendința de creștere se va menține și în acest an, când compania estimează că numărul membrilor forței sale de vânzări va ajunge la 22, pentru o acoperire teritorială optimă.

### Stefano Albarosa, CEO Cefin Trucks:

**„Vrem să ne menținem poziția de lider pe segmentele de construcții și vehicule municipale și să extindem substanțial cota de piață pe segmentul capete de tractor, cu F-MAX în portofoliu. Pentru a doua oară în istoria companiei Cefin, suntem hotărâți să devenim unul dintre cei mai mari jucători din piața camioanelor grele. Ne-am propus să ajungem, în 2019, la un minimum de 450 de vehicule vândute, în creștere cu peste 28% în comparație cu 2018. Creșterea este generată, în primul rând, de lansarea de anul trecut a modelului F-MAX, «Camionul Anului 2019», un produs de top în segmentul de transport internațional. Dorim să fim prima alegere pentru transportatorii care își doresc să își maximizeze profitabilitatea”.**

## Caracterizarea F-MAX

Noul F-MAX este, acum, disponibil și pentru clienții români. „Distincția «International Truck of the Year 2019» arată unde ne aflăm în «călătoria» noastră de producție de camioane. Acest vehicul și premiul câștigat reprezintă rodul muncii noastre, munca noastră meticuloasă în domeniul cercetării și dezvoltării precum și cunoștințele și experiența pe care le-am câștigat de-a lungul multor ani. Acest premiu reprezintă o piatră de hotar în dezvoltarea noastră. Faptul că 23 de membri ai juriului din 23 de țări diferite dau muncii noastre, depuse în cercetare și dezvoltare, recunoașterea pe care o merită este, de asemenea, foarte încurajator, a completat Selim Yazici, Director General Europa de Est și Balcani al Ford Trucks.

**Alexandru STOIAN**
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

## VOLVO FH CU I-SAVE

# Costuri reduse cu până la 7%

**Pentru a le oferi clienților un consum de combustibil cu eficiență ridicată, Volvo Trucks lansează modelul Volvo FH cu I-Save. Prin combinarea noului motor D13TC cu o serie de caracteristici actualizate de economisire, această nouă soluție poate reduce costurile cu combustibilul cu până la 7%, în cazul operațiunilor de transport de cursă lungă, fără a compromite manevrabilitatea.**

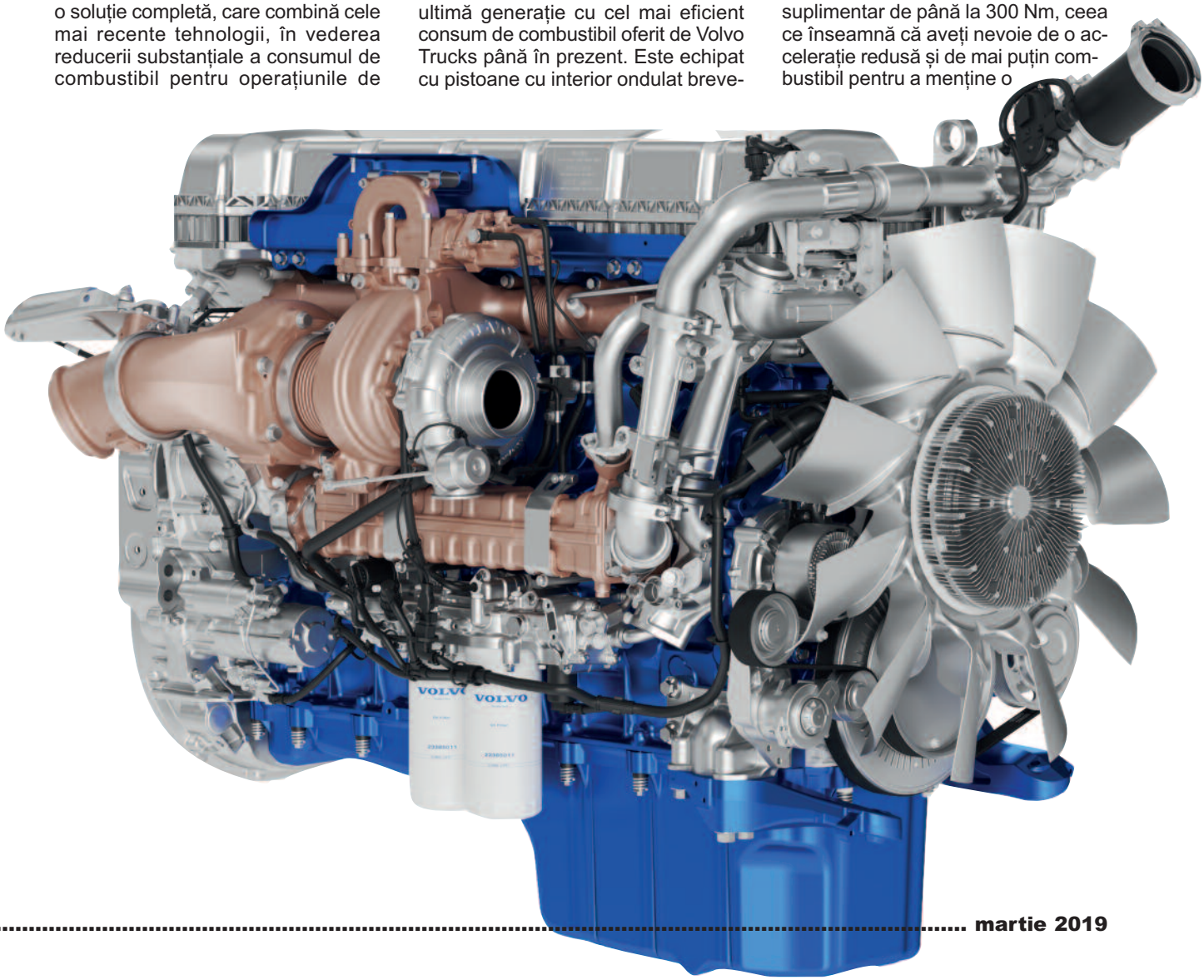
Solicitările de transporturi în toată Europa sunt în creștere, iar camioanele parcurg distanțe din ce în ce mai mari. În același timp, operatorii de transport se confruntă cu creșteri ale prețurilor la motorină, ceea ce pune presiune asupra rentabilității.

„Volvo FH cu I-Save este răspunsul nostru la această provocare. Este o soluție completă, care combină cele mai recente tehnologii, în vederea reducerii substanțiale a consumul de combustibil pentru operațiunile de transport de cursă lungă. Iar acest lucru este realizat fără a compromite manevrabilitatea”, spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks.

### Motor de ultimă generație

La baza modelului Volvo FH cu I-Save se află noul D13TC, motorul de ultimă generație cu cel mai eficient consum de combustibil oferit de Volvo Trucks până în prezent. Este echipat cu pistoane cu interior ondulat brevetat, care îmbunătățesc combustia și cresc eficiența, conducând căldura și energia către centrul cilindrilor. Excesul de energie și gaze de eșapament este utilizat, apoi, pentru a alimenta motorul, prin intermediul unei turbine suplimentare, plasate în fluxul de evacuare, denumită „unitate Turbo Compound”.

Motorul D13TC produce un cuplu suplimentar de până la 300 Nm, ceea ce înseamnă că aveți nevoie de o accelerație redusă și de mai puțin combustibil pentru a menține o



viteză constantă în traficul de pe autostradă. Este soluția ideală pentru clienții operațiunilor de transport de cursă lungă.

## Sisteme actualizate

Printre alte caracteristici oferite de I-Save, se numără noile axe spate eficiente din punct de vedere al consumului de combustibil, un sistem I-See actualizat, bazat pe hărți, care analizează înclinația drumului din față și se adaptează la aceasta, incluzând un software de schimbare a treptelor de viteză optimizat pentru aplicații pentru transporturile de cursă lungă.

### Volvo FH cu I-Save include:

- **Motorul D13TC (cu tehnologia Turbo Compound) de 460 CP (cu 2.600 Nm) sau de 500 CP (cu 2.800 Nm)**
- **Noi punți spate cu consum de combustibil extrem de eficient**
- **Oprire motor la ralanti**
- **I-Cruise cu I-Roll, care reglează viteza pentru a reduce consumul de combustibil**
- **Pompă de servodirecție cu debit variabil**
- **Funcție I-See actualizată**
- **I-Shift cu software optimizat pentru transporturile de cursă lungă**

Creșterea combinată a eficienței oferită de toate aceste produse și servicii poate conduce la economii privind costurile cu combustibilul de până la 7%, față de un motor D13 Euro 6 pasul D.

„Am adaptat fiecare aspect al funcției I-Save pentru a se potrivi cerințelor operatorilor de transporturi de cursă lungă, mai ales ale celor care parcurg, de obicei, mai mult de 120.000 de kilometri pe an”, spune Mats Franzén, Director strategie lanț cinematic la Volvo Trucks. „Cu cât conduc mai mult, cu atât cresc economiile potențiale. Este un motor puternic, ce oferă un consum de combustibil eficient și o experiență lină a condusului.”

Volvo FH cu I-Save va fi disponibil pentru comenzi pe piețele europene începând din data de 11 martie 2019.

**Adaptarea: Raluca MIHĂILESCU**
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

# Iveco a livrat prima flotă de camioane CNG

**Din luna februarie, în România, circulă prima flotă de camioane Iveco Stralis NP 460, alimentată cu gaz natural comprimat.**

Este vorba despre compania Ness Proiect Europe, ce activează în domeniul construcțiilor și care a luat hotărârea de a nu mai participa, în mod impasibil, la degradarea condițiilor de viață oferite de către natură, reducând amprenta pe care o lasă asupra mediului.

Noua flotă are activitatea concentrată în jurul Capitalei, astfel, stațiile de alimentare, două în zona Bucureștiului, oferă suportul necesar. Se efectuează transport de agregate, pe o distanță de 250-300 km zilnic, încărcate tur-retur.

Mai mult decât achiziția în sine a flotei de camioane nepoluante, este semnalul pozitiv dat pieței prin această „migrare" către vehicule echipate cu motoare ce sunt prietenoase cu natura. Un exemplu că se poate!

**MIHAI VAIDA, ADMINISTRATOR NESS PROIECT EUROPE: „Am fost motivați de faptul că s-a dat drumul stațiilor de alimentare de lângă București. A contat, bineînțeles, stabilitatea business-ului pe care îl conduc, dar și faptul că este o soluție „verde". Așteptăm, însă, ca Guvernul și autoritățile să sprijine mai mult aceste proiecte, astfel încât să existe mai multe stații pe teritoriul țării."**

**EDUARD JIROȘ, NETWORK DEVELOPMENT MANAGER IVECO ROMANIA: „Realizarea acestei livrări reprezintă încheierea unei etape, fiind cunoscute controversele la adresa folosirii, în cadrul transportului internațional/greu, de vehicule ce folosesc tehnologie alternativă. Într-un context al urbanizării accelerate, toată lumea își dorește mobilitate, dar creșterea emisiilor de dioxid de carbon este o problemă în creștere. Este vorba despre a studia și cântări toate soluțiile posibile și, apoi, de a ajunge la ceva ce aduce economie și este sustenabil pe termen lung, reducând amprenta asupra mediului înconjurător. Prin ceea ce oferă, această tehnologie se dorește a fi o soluție pentru transport, nu o problemă."**

## CNG, pentru mai mult verde

Începând cu februarie, au ieșit pe șosele cele zece camioane noi, de mare tonaj, ale companiei Ness Proiect Europe. Acestea funcționează cu CNG, beneficiind de ultimele tehnologii în materie de alimentare cu gaz. Propulsoarele, de tip Cursor, produc o putere de 460 CP și un cuplu de 2.000 Nm, caracteristici similare cu cele ale unui propulsor diesel. Diferențele „din spatele cortinei", însă, sunt mari. Există unele vizibile, așa cum este costul mai mic în ceea ce privește carburantul, prețul unui litru de CNG fiind cu circa 30% mai mic în comparație cu cel al motorinei, iar consumul scade, și el, cu 15 procente. În plus, sau, mai bine spus, „în minus", avem costurile legate de întreținere, pentru că Stralis NP nu mai are nevoie de AdBlue sau filtru de particule, iar intervalele de service au ajuns la 90.000 de kilometri, costul total al proprietății (TCO) scăzând cu aproximativ 7%. Făcând comparația cu un motor diesel Euro 6, Iveco Stralis NP produce cu 99% mai puține particule în suspensie (PM), cu 60% mai puțin dioxid de azot și cu 80% mai puțin metan.

Impactul pe care operarea unui astfel de camion îl are asupra mediului este redus dramatic. În plus, Iveco Stralis NP este mult mai silențios, în comparație cu un camion diesel, ceea ce îl face ideal pentru transportul pe timp de noapte, în zonele urbane. Față de un motor diesel, nivelul zgomotului atins de propulsorul Iveco alimentat cu CNG este mult mai mic, ajungând până la valori de 71 dB.

**Alexandru STOIAN**
alexandru.stoian@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 euro, 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.***

ZARGA CARGO

GHID INTELIGENT DE REDUCERE A COSTURILOR

# Șoferi

# Soluții la criza șoferilor

**Puțin peste 180 de mii de șoferi profesioniști erau, la începutul acestui an, angajați în companiile românești. Numărul celor certificați era sensibil mai mare, iar numărul cartelelor tahograf emise de ARR depășea 310.000. Diferența dintre cele două cifre spune multe...**

Lipsa de forță de muncă a creat, pe piața de transport autohtonă, o situație mult mai complexă decât la prima vedere, pentru că este întotdeauna însoțită de o serie de capcane. Putem găsi, astăzi, o cale de mijloc? Este o întrebare la care am căutat mai multe răspunsuri, în cadrul unei mese rotunde pe care revista Ziua Cargo a organizat-o, la începutul lunii martie.

Iată câteva concluzii care au reieșit din discuțiile purtate între psihologi specializați în transporturi, manageri de resurse umane, directori generali și patroni de companii de transport și logistică.

## Atenție la 20%!

O primă observație. În contextul crizei, sunt, poate mai mult decât altădată, acceptate acte de indisciplină din partea șoferilor. Din păcate, problemele mici se adună încet, încet, devin obișnuință și creează imaginea unui șofer cu probleme disciplinare și de productivitate.

Nu toți trebuie, însă, tratați la fel. 80% dintre șoferi sunt buni profesioniști, serioși, se întorc acasă și își respectă familia și copiii, observa unul dintre patronii de firmă de transport. Ceilalți 20% nu pot fi, însă, trecuți cu vederea, pentru că reprezintă un pericol real pentru toți ceilalți.

Iată un percept care se aplică în zona de securitate a firmelor, dar de care puteți ține cont și în privința șoferilor. Atunci când vorbim despre securitate, trebuie să ținem cont că aproximativ 75% dintre oameni sunt de bună credință și se angajează în firmă ca să își facă treaba. Aproximativ 5% targetează o anumită companie pentru că are slăbiciuni, oferind posibilitate de acțiune și câștiguri ilicite. Iar 20% dintre oameni sunt influențabili. Eforturile unei companii trebuie să fie îndreptate tocmai către nehotărâți, pentru a-i determina să treacă de partea celor 75%. Departamentul de resurse umane devine esențial, în acest context.

## Educația este un cuvânt cheie

Din păcate, sunt parcări în care ies în evidență, în mod negativ, românii. Lucrurile nu pot fi, însă, simplist privite, fără a fi luate în calcul provocările cu care se confruntă fiecare conducător auto în parte. Chiar dacă este compensat din punct de vedere material, șoferul este afectat pe toate celelalte planuri, iar, în aceste condiții, refulează. Nu trebuie condamnat pentru aceasta, mai degrabă trebuie purtate discuții cu el.

În acest context, s-a desprins o altă observație. Educația reprezintă un cuvânt cheie. Șoferii trebuie pregătiți înainte de plecarea în cursă, pentru a fi prevenite problemele. Trebuie să li se explice ce se poate întâmpla și, eventual, să vizioneze filmulețe, în acest context.

Li se pot expune studii de caz și li se poate cere părerea: tu cum ai face în situația de față? Șoferii, s-ar putea, astfel, disciplina de la sine.

Filmulețele pot rula inclusiv pe ecranele montate în autocarele care asigură transportul șoferilor din România către zona de unde vor prelua camioanele. Modul în care trebuie să completeze CMR, procedura de urmat în cazul unui accident, modul în care trebuie abordată problema alcoolului sunt doar câteva dintre subiectele care pot fi abordate în această manieră.

## Un consilier poate face diferența

Nu trebuie, însă, să trecem cu vederea faptul că mulți dintre șoferii care fac transport internațional și, mai ales, intracomunitar, pot suferi depresii, din cauză că sunt perioade lungi departe de casă. În plus, se pot certa cu soția, pot avea copilul bolnav și pot simți că atunci când beau, scapă de probleme. Dar sunt și cazuri în care, efectiv, nu știu ce să facă în parcare. Acestora li se adaugă șoferii care au fost martorii unor accidente grave sau au fost, ei înșiși, implicați într-unul.

De aceea, existența unui consilier la care să apeleze, pentru a-și putea soluționa problemele, devine extrem de importantă. Sunt șoferi care apelează la psihologi care îndeplinesc rolul de consilier, pentru că simt nevoia să bea. Beau cu prietenii în parcare, pentru ca, apoi, să se simtă din ce în ce mai triști și să simtă, efectiv, nevoia să își închidă telefoanele și să nu mai

## Atenție la parcări!

**70% dintre incidentele de securitate au loc în parcări nesecurizate. Mai mult, în cazul a 70% dintre ele, șoferii sunt implicați, într-o formă sau alta, fie direct, fie prin furnizarea de informații către răufăcători, în parcări sau în alte locuri. Există, chiar, și o metodă folosită în acest sens (social engineering), prin intermediul căreia răufăcătorii colectează informații, abordându-i cu întrebări bine gândite, pentru a afla ce transportă și pentru cine.**

răspundă. Culmea, aceia nu ar trebui sancționați, ci ar trebui întrebați ce se întâmplă cu ei și, eventual, îndreptați către un consilier. Managementul companiilor de transport, consilierii sunt ce care ar trebui să facă primul pas, abordându-i. Atunci când un manager îi va explica șoferului faptul că are oportunitatea să sune la un număr de telefon. să stea de vorbă cu un consilier, o să o facă. Iar experiențe din piață arată că se poate intra mai ușor în dialog cu șoferii, dacă psihologul nu este angajatul firmei de transport.

### Psihologul și medicina muncii pot da rezultate

Dar ce însemnă încheierea unui contract un cabinet autorizat, care să aibă în evidență șoferii? În primul rând, o anumită siguranță în privința evaluării psihologice periodice. De menționat că nu trebuie monitorizată suplimentar întreaga echipă, ci doar acei șoferi care au probleme sau care încep să dea semne că întâmpină dificultăți. Ținând cont că psihologul cunoaște șoferul, pentru că a venit la el în ultimii 2-3 ani, pentru examenele obligatorii, poate atenționa managerul dacă intervin schimbări în comportamentul lui. În multe cazuri, între psiholog și șofer se creează o relație de încredere.

În paralel, poate fi utilizat, ca o cheie de verificare, contractul încheiat cu o companie care asigură medicina muncii. De menționat că medicul poate trimite șoferul spre reverificare psihologică.

### Mici echipe și pachete salariale adaptate

Un lucru este cert. Viața unui șofer profesionist nu este una ușoară, iar sentimentul de apartenență la o echipă e de bun augur. În acest context, a avut succes realizarea de mici echipe care să includă șeful de coloană și dispecerul, care pot comunica, eventual, pe grupuri de WhatsApp. Membrii echipelor se ajută, astfel, între ei.

O mare parte dintre conducătorii auto profesioniști pleacă afară. Este motivul pentru care sunt companii de transport în cadrul cărora s-au purtat discuții pentru identificarea motivelor care generează decizia șoferilor de a pleca. Apoi, au fost construite pachetele salariale astfel încât să se întoarcă. În prezent, în multe cazuri, se oferă sporuri importante de vechime. În plus, firme care, în trecut, nu reprimeau șoferii plecați au ajuns la concluzia că merită să lași ușa deschisă pentru șoferii buni.

### Mai sunt șoferi care își iubesc meseria!

Și, pentru că își doresc în firmă angajați care iubesc meseria de șofer, sunt patroni respectați de echipele pe care le conduc și care pun mare accent pe camion. „Pe lângă testele obligatorii, mai am unul în vedere, prin care le pot surprinde caracterul și dragostea de meserie. Orice șofer este obligat, la noi în firmă, să își spele singur camionul, fiind o rampă amenajată special în acest sens”, arăta unul dintre participanții la masa rotundă.

Mai ales acum, un program corect de fidelizare a angajaților devine esențial, iar departamentul de resurse umane trebuie utilizat la maximum.

De observat, însă, o îmbătrânire a vârstei medii a șoferilor profesioniști, în condițiile unei reduceri a interesului celor tineri pentru această meserie. Tendința poate ridica mari probleme, în viitor.

Dar, până atunci, este bine să se țină cont că o mare parte dintre șoferii aflați pe comunitate au depășit 40 de ani și ar vrea să se întoarcă în țară, ca să fie aproape de familie, dacă vor găsi o propunere care să le convină.

În paralel, varianta șoferilor străini nu trebuie exclusă în totalitate, chiar dacă, acum, cadrul legislativ nu favorizează astfel de angajări. Mai devreme sau mai târziu, s-ar putea transforma într-o realitate și pe șoselele din România. Dar, despre ce înseamnă angajarea de conducători auto dintr-o altă țară, vă invităm să aflați mai multe în paginile următoare.

**Meda IORDAN**
meda.iordan@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

# Șoferii străini, o variantă reală!?

**În contextul actual, migrația forței de muncă din România afectează toate industriile. Cu preponderență în Transporturi (dar nu numai), este de notorietate lipsa șoferilor profesioniști, din cauza ofertelor interesante făcute din Vestul Europei de firme cu renume și vechi de peste 80 de ani în acest domeniu. De multe ori, acestea rămân, însă, numai la nivel de ofertă, realitatea fiind, de obicei, alta, în momentul în care obligațiile la noul loc de muncă și salariul oferit nu mai corespund ofertei inițiale.**

Oricum sunt datori să încerce știind că, având această profesie de șofer profesionist, cu vechime și aptitudini sau, chiar, și fără vechime, oricând pot găsi un loc de muncă la întoarcerea în țară.

Este evident că trebuie să găsim soluții urgente pentru necesitățile și volumele de transport în creștere. Atenție, însă! În faza inițială, este necesar să fie abordat transportul național și distribuția.

Prima și cea mai rapidă măsură constă în creșterea veniturilor pentru șoferii din transport național și distribuție, până la un nivel în care confortul și faptul că sunt aproape de familie compensează câștigurile mai mari din transportul internațional.

A doua soluție rapidă (vom vedea cât de rapidă poate fi) este importul de șoferi profesioniști.

*Este indicat să se importe șoferi din țări unde economia nu este așa de dezvoltată precum Nepal, Sri Lanka, Vietnam, Filipine, și unde se vorbește engleza la un nivel acceptabil.*

Dacă, în alte domenii ale Logisticii, Servicii, Hotel și Restaurant, este de un real succes (cunosc câteva exemple elocvente în acest sens!), în domeniul transporturilor, atunci când este vorba despre șoferi profesioniști categoriile C, C+E, transport național, devine mult mai complicată angajarea unui șofer străin. Este mai ușor pentru șoferii ce posedă permise de conducere categoria B, pentru mașinile de distribuție și curierat cu MTMA pana la 3,5 t.

## Pași de urmat...

Astfel, în cazul în care vă decideți în acest sens, am următoarele sfaturi.

• Luați legătura cu ambasada țării respective, vă poate informa în legătură cu actele necesare și vă poate recomanda firme de recrutare cu care să lucrați în acest sens.

Cristian Helwig

• Verificați ce documente sunt necesare pentru obținerea permisului de muncă și a vizei de lucru în România.

• Verificați costurile de recrutare pentru fiecare viitor angajat; aceste sunt în intervalul 450-600 de dolari. La aceste costuri, se adaugă un bilet de avion anual pentru efectuarea concediului.

• Verificați dacă permisele de conducere eliberate de țara respectiva se pot preschimba fără examen, conform Ordinului 149/2014 ce modifică și completează Ordinul Ministrului Administrației și Internelor 163/2011, privind preschimbarea permiselor de conducere naționale eliberate de autoritățile competente ale altor state cu documente similare românești.

• Angajați un avocat pentru verificarea contractului ce trebuie semnat între firma dumneavoastră și firma care face recrutarea. Elaborați un contract de muncă în limba română și engleză, ce trebuie semnat de viitorul angajat.

• Realizați traducerea în engleză a fișei de post și a Regulamentului de Ordine Interioară (ROI) al firmei dumneavoastră.

• Pregătiți un trainer sau un instructor vorbitor de limba engleză ce trebuie să facă parte din echipa ce face selectarea acestora, pentru verificarea îndemânării de a conduce un camion și a face selecția candidaților în privința aptitudinilor.

## ...3 luni pentru perfectarea actelor și... multe altele

Aceste etape presupunând că au fost efectuate și viitorii angajați aleși, luați în considerare un termen de două până la trei luni pentru perfectarea actelor necesare.

La sosirea în țară a acestora, trebuie să fiți pregătiți cu spații de cazare

adecvate și o sală de curs pentru pregătirea acestora pentru conducerea unui camion sau a unui tractor cu semiremorcă, în conformitate cu legile naționale și cu regulamentele Comunității Europene aplicabile și în România.

Trebuie obținută rezidența în România și trebuie preschimbat permisul de conducere cu unul românesc.

Obținerea Cardului de Tahograf. Majoritatea nu posedă acest card și nu sunt obișnuiți cu utilizarea tahografului, fiind necesară o pregătire pentru utilizare tahograf, dar și pentru arimarea mărfurilor transportate.

Acești șoferi trebuie pregătiți pentru obținerea Certificatului de Competență Profesională șofer transport marfă, ce cuprinde cunoașterea Regulamentului EU 561/2006 privind timpii de condus, alte activități și odihnă, ADR și a altor regulamente subsecvente.

## Echipajul, soluția în perioada de început

În contextul actual, legislația nu prevede susținerea examenului pentru obținerea Certificatului de Competență Profesională în altă limbă decât limba română. Probabil că, în viitorul apropiat, ca și în alte țări din Comunitatea

Europeană, se va putea susține acest examen și în engleză. Acesta este, în contextul actual, un impediment major în posibilitatea angajării unui șofer profesionist din aceste țări.

Toate aceste activități sunt consumatoare de timp. Estimez că sunt necesare aproximativ trei luni pentru acoperirea lor, timp în care sunt angajații dumneavoastră. În acest timp, îi puteți folosi în echipaj, pentru a înțelege specificul activității de transport național pe care îl execută firma dumneavoastră.

Mai sunt și alte aspecte, ce țin de posibilitatea de a completa și a face observații pe CMR, la încărcare și descărcare.

În rest, găsirea adreselor necesită doar un GPS sau utilizarea clasicului Waze.

Un pic cam complicat, nu?

**Cristian HELWIG**
Senior Consultant
HELP și Asociații SRL
cristian@helwig.ro

PUBLICITATE

EIDLER TRANSPORT LOGISTIK GmbH

## Căutăm parteneri

Companie de transport în continuă dezvoltare caută noi colaboratori cu remorci de tip Walking Floor, în vederea încheierii unor contracte pe termen lung.

Domeniul principal de activitate: Germania, Austria, Italia, Elveția și, ocazional, alte state.

Asigurăm :
- utilizarea în ansamblu a camioanelor pe toată durata anului;
- posibilitatea de închiriere a remorcilor de tip Walking Floor;
- dispecerat în limba germană, engleză, maghiara și română;
- plata facturilor la 30 zile de la primirea documentelor;
- posibilă plata cu sconto;

**Km plin și gol se achită integral** + taxele de drum pentru camioanele Euro VI.
**T2 pentru tranzitarea Elveției este asigurată de noi.**

- Km plin și gol specificați pe fiecare comandă de transport.
- Km calculați conform CS-Routing (Map&Guide).
- Cca. 11.000 km pe lună.

**Cerințe:**
- licență EU;
- asigurare CMR;
- RCA valabil;
- acces GPS;
- Albo Nazionale (autorizație deșeu Italia);
- autorizație deșeu §53KRWG (Germania);
- camioane Euro VI;
- remorci cu sarcină utilă 24 t.

**Contact:**
Tel: +43 2647 42054 15
Fax: +43 2647 42054 89
Mobil: +43 664 88180 917
Mail: mircea@eidler-logistik.at

# Consumul de alcool la volan, un flagel de neînvins?

*„Băutura este pentru creier ceea ce este nisipul pentru rulmenții unei mașini.”*
**Thomas Edison**

**În Uniunea Europeană, un sfert din cele 25 de mii de decese produse în urma accidentelor rutiere, în anul 2016, sunt cauzate de conducerea sub influența băuturilor alcoolice. În plan național, pe fondul consumului de alcool la volan, conform datelor Direcției Rutiere, doar pe parcursul anului 2017 s-au produs 247 de accidente grave, în urma cărora 63 de persoane au decedat, iar 249 au fost grav rănite.**

Christian Kellner, șef executiv al Consiliului German pentru Siguranță Rutieră, referindu-se la un studiu realizat în ianuarie 2019, în care se arată că șoferii germani încă subestimează riscurile de a conduce în stare de ebrietate, spunea: „Cel mai bine este să se țină seama de o regulă clară: cei care conduc să nu bea; cei care beau, să nu conducă!”

Din păcate, conducerea sub influența alcoolului continuă să fie una dintre cauzele principale ale accidentelor rutiere, accidente soldate cu morți, răniți și pagube materiale majore. Cu toate că, la nivel mondial, european și național, se încercă găsirea unor soluții de stopare a celor care consumă alcool la volan, în ultimii ani numărul acestora nu a scăzut.

Să fie, oare, consumul de alcool la volan un flagel de neînvins?

Deși, statistic, nu reprezintă majoritatea, la rândul lor, șoferii profesioniști sunt depistați conducând după ce au consumat alcool. Nu există „filtru” organizat de poliția rutieră care să nu depisteze astfel de cazuri: de la șoferi care au „băut o bere” până la cei care, după cum spunea un agent de circulație, „nici nu știau că s-au urcat la volan!”

## Cauzele și efectele consumului de alcool

Ce îi determină, însă, pe șoferii profesioniști, șoferi care din această activitate se întrețin, pe ei și familiile lor, să abdice de la normele elementare, să riște și să consume alcool la volan?

Consumul de alcool este o metodă rapidă și, la început, plăcută de a modifica emoțiile, sentimentele, stările de dispoziție, în general. Supărarea, bucuria, agresivitatea, povara singurătății sau povara psihologica a responsabilităților, dorința de socializare (întâlnită, frecvent, în parcări sau la lungile cozi formate la frontieră, la încărcat sau descărcat), alungarea temporară a stresului, apărarea împotriva dorului de casă, iată câteva cauze care pot să facă un conducător auto profesionist să consume alcool și să-și continue cursa. Efectele psihologice ale consumului de alcool creează falsa impresie că pot să facă singurătatea mai suportabilă, că pot diminua sentimentele de izolare socială (singur el și mașina, pe perioade lungi de timp).

În realitate, consumul de alcool la volan are ca efect imediat reducerea coordonării și a timpului de reacție, diminuarea stării de vigilență, a atenției și a câmpului vizual. Totodată, alcoolul alterează luarea deciziilor, reduce responsabilitatea și autocontrolul, dă frâu liber acțiunilor agresive, riscante, necontrolate.

Pe termen lung, consumul de alcool are efecte atât în plan profesional, cât și social și familial. Scad productivitatea și performanțele, timpul de lucru este utilizat ineficient, apar întârzierile, absenteismul, indisciplina; de asemenea, apar consecințe negative în relațiile cu beneficiarii; consumatorul de alcool își schimbă frecvent locul de muncă. În plan familial, apare dezinteresul, neglijarea familiei și a educației copiilor, chiar destrămarea acesteia.

## Ce e de făcut?

Șoferii oferă, mereu, motivații și scuze pentru consumul de alcool la volan. Există, oare, și soluții pentru a stopa acest adevărat flagel?

În majoritate, transportatorii afirmă că, pentru consumul de alcool la volan, toleranța este zero. Din păcate, transportatorii află mai rar (sau deloc) despre comportamentul șoferilor în parcări, în depozite sau pe traseu, inclusiv despre consumul de alcool. În această situație, comportamentul șoferilor, când aceștia sunt consumatori de alcool la volan, se află prea târziu, când evenimentul nedorit (depistare în trafic sau, mai grav, accident) s-a produs.

Cum putem, totuși, să prevenim consumul de alcool la volan?

Studiile au arătat, în repetate rânduri, că programele de interblocare a alcoolului (aparatele interlock), combinate cu programele de reabilitare, au redus ratele de recidivă atât în timpul, cât și după ce șoferul a fost obligat să instaleze dispozitivul în vehiculul lor.

Pentru a minimiza cât mai mult posibilitatea ca șoferii să conducă după ce au băut, un program de interblocare a alcoolului nu trebuie să fie limitat la instalarea dispozitivului interlock, ci, mai degrabă, conceput ca un set coordonat de activități.

Măsurile de reabilitare trebuie adaptate situației și profilului șoferului. Este recomandată efectuarea unei evaluări psihologice înainte de începerea procesului de reabilitare comportamentală, precum și monitorizarea în timpul programului. Frecvența încercărilor înregistrate de sistemul de interblocare a alcoolului de a porni camionul după ce șoferul a băut servește ca o indicație a comportamentului acestuia și dă un prognostic privind riscul recidivei.

Consumul de alcool este o opțiune personală conștientă, opțiune care încearcă să fie mascată de tot felul de motivații; nu am putut să refuz, am băut la masă, am băut numai un pahar, prietenii au fost de vină...! Totdeauna se vor găsi scuze. Important este nu să găsim argumente care să scuze consumul de alcool la volan, ci argumente care să-i facă pe șoferi să refuze chiar și banalul pahar de bere.

Că nu este ușor o știm; că trebuie, de asemenea.

**Psiholog pr. Cristian SANDU**
Cabinet de psihologie autorizat
E-mail: psih.cristian.sandu@gmail.com
Tel.: 0751.364.575

PUBLICITATE

AVETI UN CAMION IN PANA?
AVETI ACCIDENT CU CAMIONUL DVS. SI NU VA MAI PUTETI DEPLASA?
VA TRANSPORTAM LA SERVICE DACA SUNTETI DEFECT.
VA REPUNEM PE ROTI DACA SUNTETI RASTURNAT.

SUNATI-NE SIGUR VOM GASI O SOLUTIE IMPREUNA
0732.44.55.88
WWW.TRACTEZ.RO

# Conducerea auto, astenia de primăvară și trecerea la ora de vară

*„Primăvara e acea perioadă a anului când la soare e vară, iar la umbră e iarnă.”*
**Charles Dickens**

**O dată cu venirea primăverii, foarte multe persoane se plâng de ceea ce numim astenia de primăvară. Realitate sau ficțiune, acest fenomen, după unii specialiști, nu este cu adevărat o boală, ci, mai curând, o stare generală de slăbiciune a organismului, care apare la schimbarea sezonului, fiind în strânsă legătură cu creșterea luminozității în timpul zilei. Această haideți să-i spunem indispoziție fizică și psihică poate dura de la câteva zile, la câteva săptămâni, în funcție de capacitatea de adaptare a fiecărui organism la noul sezon.**

Din punctul de vedere al siguranței rutiere, puțini sunt cei care, o dată cu venirea primăverii, se gândesc că astenia de primăvară poate avea consecințe și asupra conducătorilor auto. Majoritatea gândesc că, o dată cu creșterea zilei și apariția căldurii, toate sunt bune și frumoase. Nu mai este zăpadă, gheață sau polei, parafrazând, „de-acum nu ne mai îngheață parbrizul și motoarele”.

Studiile arată, însă, că aproximativ 40% din populație este afectată de instalarea primăverii, de ceea ce numim, generic, astenia de primăvară. Extrapolând, putem spune că și aproximativ 40% din conducătorii auto sunt afectați de acest fenomen.

Astenia de primăvară îi face pe șoferi să se confrunte cu o stare de oboseală generală, oboseală manifestată mai ales prin scăderea vigilenței. Uneori, pot apărea stări de irascibilitate nejustificată, manifestate prin nerăbdare sau prin comportamente agresive.

## Cum ne „tratăm”?

Reamintim că astenia de primăvară nu este o boală, ci o tulburare de sănătate, care se tratează simplu, fără medicamente.

Persoanele care consideră că sunt afectate de astenia de primăvară trebuie, în primul rând, să petreacă mai mult timp afară, să facă exerciții fizice. Șoferii poate vor spune că ei stau mai mult afară, că mai mult decât ei „nu se plimbă nimeni”! De fapt, mersul în mașină, indiferent de tipul ei, autobuz, camion sau autoturism, reprezintă o formă accentuată de sedentarism.

Plimbările în aer liber, exercițiile fizice, o alimentație echilibrată, bogată în vitamine, evitarea dulciurilor concentrate, a zahărului și a cafelei, alături de un somn odihnitor și suficient, sunt „medicamentele” necesare pentru recăpătarea progresivă a energiei.

## Mai devreme, sau mai târziu...

O altă problemă, poate chiar mai serioasă, cu care se confruntă șoferii primăvara este schimbarea orei.

Deși, în prezent, „ora de vară” este acceptată în peste o sută de țări din întreaga lume, iar, în Europa, doar Islanda nu o folosește, sunt tot mai multe voci (chiar de la nivelul Comisiei și Parlamentului European) care critică acest sistem arbitrar de schimbare a orei în funcție de anotimp și doresc, aducând argumente solide, renunțarea la el. Unul din argumentele majore care susțin renunțarea la acest sistem este legat și de consecințele nefaste produse în domeniul transporturilor rutiere.

La sfârșitul anului 2015, membrii Parlamentului European au prezentat dovezi privind efectele trecerii la ora de vară în domeniul transporturilor, arătând că energia, sănătatea și siguranța rutieră sunt afectate. Studiile prezentate Comisiei pentru Transport arată că, în perioada imediat următoare trecerii la ora de vară, au loc mai multe accidente rutiere decât în mod normal. Asta tocmai pentru că această schimbare favorizează, la unii șoferi, instalarea prematură a oboselii și, în același timp, scăderea vigilenței.

Asociate cu simptomele asteniei de primăvară, efectele trecerii la ora de vară se accentuează, crescând, la șoferi, irascibilitatea nejustificată, manifestată prin nerăbdare (apare senzația că „drumul nu se mai termină”), sau prin comportamente agresive, materializate prin incapacitatea șoferilor de a fi toleranți în trafic.

Astenia de primăvară și trecerea la ora de vară, iată două probleme care fac din începutul primăverii o lună dificilă pentru șoferi.

**Psiholog pr. Cristian SANDU**
Cabinet de psihologie autorizat
E-mail: psih.cristian.sandu@gmail.com
Tel.: 0751.364.575

TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS

# Primul Smart Logistics System pentru Europa!

www.timocom.ro

# Șoferițe de camion

**Poate, acum zece ani, era dificil pentru o femeie să fie șofer profesionist, pentru că mașinile se conduceau manual, trebuia ca șoferul să cunoască și mecanică, parcările nu erau supravegheate etc. Astăzi, întâlnim în trafic, în Europa, tot mai multe șoferițe de TIR, iar foarte multe dintre ele sunt românce.**

Firmele de transport din România au în echipe un număr redus de șoferițe profesioniste și asta ne face să ne întrebăm de ce. Raportul firmelor mici este de 5 la 1 (până la 5 camioane), astfel că, în cultura organizațională a firmelor de transport, există, încă, „o barieră" cu privire la rolul femeii la volan. Ideea comună este că o femeie nu se poate descurca la fel ca un bărbat în anumite situații specifice acestui job, cum ar fi schimbarea unei roți, statul pe comunitate singură, situații limită (cu hoții în parcare), sau să ajungă la timp la încărcare/descărcare, pentru că femeile au tendința de a merge mai precaut decât bărbații, iar anumite descărcări cu booking pot fi ratate, pentru neîncadrarea în program.

## Mai multă răbdare și prudență

Femeia, la volan, are răbdare și își poate face treaba bine, poate fi mai prudentă. Întotdeauna o să vedem o femeie că verifică starea camionului mai des decât un bărbat. De exemplu, „Am oprit să alimentez, verific roțile (dau o tură în jurul camionului, pentru că mai bine observ acum și pot să intervin, decât să fac o explozie la roată pe drum)". Este conștiincioasă, iar acest aspect se observă și în trafic, și în siguranța mărfii și a camionului.

Luminița Ciorobea

Femeia la volan este organizată (acte, program), ordonată, așa că menținerea camionului curat va fi ceva sigur.

În contextul actual al muncii, consider că acest job ar trebui promovat și în rândul femeilor. Cursele fixe, interne, poate cu week-end-urile acasă, constituie avantaje pentru ca o șoferiță pentru a-și desfășura activitatea la nivel optim.

Echipajul soț-soție pe comunitate poate avea aspecte pozitive ca: o mai bună stare psihică, sentimentul de siguranță dat de partener, organizare, eficiență, întreținerea camionului.

Femeile aleg acest job din diverse motive: un salariu atractiv, din iubire (în acest fel, putând fi alături de partener), din pasiune pentru mașini și pentru călătorii (ocazia de a vizita și alte țări).

Am stat de vorbă cu câteva reprezentante ale comunității femeilor șofer profesionist, pentru a descoperi mai multe detalii despre motivațiile acestora și despre modul în care privesc această meserie grea, dar frumoasă.

## Luminița Ciorobea

„Sunt de loc din județul Olt, am 41 de ani și, timp de 18 ani, am lucrat în domeniul contabilității. Nu aș fi crezut vreodată că îmi voi schimba job-ul. A fost o schimbare la 180 grade. Nu pot să spun că m-au atras camioanele și nici nu sunt pasionată de această meserie, însă îmi place să conduc, având permis cat. B de 20 de ani. Faptul că job-urile, în România, sunt plătite tot mai prost; cu toate că munceai ore extra-suplimentare, munca ta nu era recompensată pe măsura așteptărilor.

Astfel, am decis să iau drumul comunității și să fac echipaj cu soțul meu. M-am hotărât într-o seară, când el tocmai venise în vacanță, după 3 luni de comunitate, spunându-mi că zilele trec foarte greu când nu ești aproape de casă și de familie.

O dată ajunsă pe comunitate, am fost foarte fascinată de faptul că am avut ocazia să văd țări precum Norvegia, Portugalia, Suedia, Danemarca, Franța, Spania, Belgia, Olanda, Anglia... cam toate statele UE. Deci, frumos! Ocazii unice în viață! Dacă rămâneam în România, nu aveam posibilitatea să le văd decât pe hartă.

Însă, nu totul este așa roz pentru un șofer de TIR. Lucrez cu soțul meu în echipaj și programul nostru este de 21 de ore. Dar m-am obișnuit. În prima săptămână, mi-a fost foarte greu cu somnul, dar m-am concentrat la maximum la drum, căci acasă mă așteaptă fetița mea și familia. Nu trebuie să lași somnul să pună stăpânire pe tine, pentru a se întâmpla tragedii! Avem un scop, când plecăm de acasă, și trebuie să fim prudenți, pentru ceilalți participanți la trafic, pentru familia noastră și pentru noi, pentru a ajunge teferi acasă. Acasă, în Romania!

## Nu este ușor, dar nici imposibil

Viața pe comunitate, pentru o șoferiță de TIR, nu este ușoară, dar nici imposibilă. Daca te gospodărești, ai tot ce îți trebuie, mai ales că, acum, camioanele sunt performante și dotate cam cu tot ceea ce este necesar: frigider, climă etc . Doar două lucruri nu au: toaletă și duș. Cu acestea din urmă ne descurcăm, dar mai greuț. Sunt Autogrill-uri, parcări dotate cu toalete și dușuri, iar, ca șofer, trebuie să-ți faci timp măcar 30 de minute pe zi, să oprești pentru un duș. Căci totul e pe grabă, la noi. Programul e program. Cursa e cursă și trebuie respectat termenul de livrare.

Dar este posibil să fii o femeie îngrijită, chiar și pe camion, chiar dacă nu ai jacuzzi la bord, chiar dacă nu ai oglinda la fel de mare ca la tine acasă. Important e să arăți îngrijit. Deci, se poate, dacă se vrea.

Apoi, vin pauzele de 24 și 45 de ore, unde îți aloci timp pentru săptămâna care vine și îți pregătești mân-

cărica și altele necesare. În pauzele de 45, ne mai relaxăm, mai povestim între colegi, în parcare, despre motivele pentru care am luat acest drum al străinătății. Am fost surprinsă să constat că 70% dintre șoferii de TIR au probleme în familie și sunt divorțați.

## Promovare și sprijin

Din acest motiv, am luat decizia, în anul 2015, de a înființa grupul ȘOFERIȚE DE TIR, pe Facebook, cu scopul încurajării doamnelor și domnișoarelor de a deveni șoferițe profesioniste. Foarte mulți colegi au, acum, soțiile cu ei, lucrează în echipaj, iar lunile pe comunitate trec mult mai ușor în doi, alături de partenerul tău. În prezent, sunt colegă, prietenă și admin cu Florica Ancuța Gagea pe acest grup al șoferițelor de TIR, unde ne străduim să căutăm, să afișăm și să promovăm toate șoferițele de camion din România, pentru curaj! Sunt aproximativ 700 la număr, conform statisticii grupului nostru, și foarte multe au prins curaj, datorită acestui grup pe care l-am înființat.

Ne străduim, în continuare, să ajutam fetele la început de drum, să le îndrumăm și să le povățuim așa cum știm noi mai bine, prin prisma întâmplărilor pe care le-am trăit și noi. Sunt foarte multe colege care ne mulțumesc, care ne spun că, fără acest grup, ele nu ar fi fost șoferițe de TIR, nu ar fi fost împreună cu partenerul lor, iar căsnicia lor ar fi luat o altă întorsătură. Să fii cu soțul în echipaj este un privilegiu. Majoritatea soțiilor sunt protejate și respectate și ai o bază de susținere în situații dificile, în situații de panică. Ne ajutăm reciproc. Dar recunosc că tot ceea ce este mai greu, el face.

În ceea ce privește șoferițele singure pe camion, din punctul meu de vedere, am o reticență, în special pe comunitate. Să faci comunitate, ca femeie, este foarte riscant, din mai multe puncte de vedere. Și cu toții știm, în special șoferii, la ce riscuri suntem expuși. Sunt situații când trebuie să parchezi în zone industriale, parcări oarbe... și în alte zone riscante, din cauza hoților și infractorilor, iar, ca femeie singură, mă întreb dacă, noaptea, nu îți este frică să mergi la toaletă."

## Florica Ancuța Gagea

„Sunt originară din județul Bistrița-Năsăud, am 40 de ani. Locuiesc în Spania de 17 ani, împreună cu toată familia mea. Am locuit 10 ani în partea de Sud a Spaniei, mai precis în Granada, unde am avut diferite job-uri, începând de la cameristă, până la recepționeră etc., iar, de 7 ani de zile, locuiesc în Valencia.

Aceasta schimbare de la o zonă la alta a fost din cauza meseriei soțului meu, și anume șofer de TIR.

Când ne-am mutat în Valencia, pe 15 decembrie 2011, soțul meu avea firma lui de transport și, la vremea aceea, aveam două camioane ale noastre; pe unul muncea soțul meu și pe celălalt cumnatul meu.

În șomaj fiind, am început să merg peste tot, să îmi depun CV-ul, pe la hoteluri, pe la supermarket-uri... ș.a.m.d. Într-o zi, am ajuns la un supermarket foarte renumit aici, în Spania. Merg la fata care era la casa de marcat și îi las CV-ul; când ajung la ușă, îmi întorc capul și o văd pe fată cum îmi mototolește CV-ul și mi-l aruncă la coș!

Îmi aruncase, efectiv, munca de 10 ani la gunoi!

De aici a început totul; am ajuns acasă plângând și i-am spus soțului «gata, fac școala de șoferi profesioniști». Soțului nu i-a venit să creadă; i-am povestit ce s-a întâmplat și, a doua zi, m-am înscris la școală. Mergeam zilnic, făceam naveta 8 km într-o localitate vecină, unde făceam teste pe calculator .

Am fost atât de motivată încât, în 3-4 luni de zile, am luat toate examenele din prima încercare.

Am început să muncesc cu soțul în 2013, am început să «colindăm» Europa în lung și în lat. Mergeam peste tot, Germania, Grecia, Olanda, Belgia... etc.

Nu a fost deloc ușor la început, dar pot să-i mulțumesc soțului că a fost un mentor foarte bun. Nu a fost deloc ușor pentru mine, deoarece eu niciodată nu visam să ajung șoferiță de TIR!

## Îmi iubesc meseria și camionul!

Vremea a trecut și am mai cumpărat încă 2 camioane. În 2016, aveam 4; în primăvara aceluiași an, s-a îmbolnăvit un șofer de-al nostru și a trebuit să merg eu, deoarece cursa era deja confirmată. Am început să merg sigură pe camion; atunci am văzut eu ce înseamnă, cu adevărat, șoferia, deoarece trebuia să fac eu tot, responsabilitatea era a mea, nu mai era a soțului.

Când ajungeam pe la depozite, unde încărcam, erau mulți șoferi care își dădeau coate; se uitau la mine să vadă ce fac, cum mă descurc, deoarece, în majoritatea locurilor, trebuia să încarc și descarc eu.

Ce să vă mai spun, nu am simțit în niciun moment firma cu care lucrăm

Florica Ancuța Gagea

în prezent să aibă vreo reținere față de mine, sau oamenii de acolo să fie mai distanți. Fac aceleași rute pe care le face și soțul meu, avem curse fixe, aici, doar în Spania, momentan ne vedem doar în week-end-uri, acasă.

Dacă la început mi s-a părut foarte grea această meserie, acum pot să vă spun că nu aș schimba-o cu o alta. Pur și simplu, îmi iubesc camionul, îmi iubesc «căsuța» mea pe roți, în care stau mai mult decât acasă.

Nu aș putea să plec să fac comunitate, pentru că mi-ar fi foarte frică (din cauza multor întâmplări auzite) și, în al doilea rând, suntem o familie foarte unită și nu am putea sta departe mult timp unul de celălalt.

Acum vreo lună de zile, am văzut un anunț într-un ziar, aici, în Spania, în care spuneau că angajează șoferițe de TIR; tocmai de aceea, până în momentul de față, nu am văzut patroni reticenți. Eu lucrez doar pe frigorifice. Trebuie să cuplez și să decuplez singură. Ce-i drept, mai rar, dar trebuie să o fac. Au fost și sunt zile în care trebuie să descarc eu, cu o transpaletă manuală; ce-i drept, paleții sunt cam grei, uneori, dar mă descurc. Am avut zile în care am avut pană la remorcă, au fost zile în care mi s-a rupt cablul de aer de la capul tractor și a trebuit să improvizez, fiindcă trebuia să ajung la descărcat. Este o meserie frumoasă, dar și o meserie cu foarte multe riscuri."

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

## RENAULT TRUCKS OPTIFUEL CHALLENGE 2019

# Cine va fi ECO-șoferul anului?

**Inaugurată în 2012 și dedicată în exclusivitate stilului de condus eco, competiția Optifuel Challenge, aflată anul acesta la a cincea ediție, arată angajamentul Renault Trucks pentru sprijinul șoferilor în reducerea consumului de combustibil. În 2019, etapa de selecție națională a celui mai bun șofer, care ne va reprezenta la nivel internațional, stă sub semnul aniversării a 20 de ani de Renault Trucks în România.**

La ediția anterioară, desfășurată în 2017, au participat 3.000 de șoferi, reprezentând 2.300 de companii, din 29 de țări. Suntem mândri să vă reamintim că Adrian Țintea, reprezentant al companiei Țintar Spedition, campionul nostru național, a reușit cea mai bună performanță a echipei României de până în prezent, adjudecându-și locul al II-lea în Finala Internațională a Optifuel Challenge 2017. De ce să nu sperăm, anul acesta, la Marele Premiu?

### Înscrie-te în competiție și poți câștiga un camion!

Ediția din acest an a Optifuel Challenge va reuni participanți din 26 de țări, candidații fiind desemnați, ca de fiecare dată, prin intermediul unor selecții naționale. Șoferul care va ocupa primul loc pe podium va avea privilegiul de a reprezenta țara noastră la finala internațională care va avea loc în octombrie 2019. Câștigătorul de la nivel internațional va pleca acasă cu un Renault Trucks T High 2019.

Șoferii se pot înscrie în selecțiile naționale prin intermediul reprezentanților de vânzări, la centrele Renault Trucks din România, sau electronic. Pentru înscriere, doritorii vor trebui să trimită formularul electronic completat

### Purtător al simbolurilor naționale

**Pentru a marca aniversarea 20 de ani de activitate prin reprezentanță directă în România, Renault Trucks a conceput un design special pentru camioanele de concurs, care prezintă câteva elemente cu care ne mândrim din cultura, natura și istoria poporului român:**

- **Coloana Infinitului, operă de artă care reprezintă aspirația spre perfecțiune, realizată de către Constantin Brâncuși, sculptor de renume mondial, stabilit pentru mulți ani la Paris, realizând o importantă legătură culturală cu Franța.**
- **Transfăgărășanul, una dintre cele mai frumoase și mai spectaculoase șosele din lume, reprezentând frumusețea naturală, precum și profesia de transportator, care pune lumea în mișcare.**
- **Lupul Dacic, simbol puternic, pentru originile, istoria, forța și curajul poporului nostru.**

către reprezentantul de vânzări Renault Trucks, sau direct la adresa: marketing_ro@renault-trucks.com.

Selecțiile naționale se vor desfășura, în perioada aprilie-iunie 2019, la centrele Renault Trucks, după următorul calendar:

- Bacău: 1-3 aprilie;
- Pitești: 15-19 aprilie;
- București 6-10 mai;
- Oradea: 13-17 mai;
- Cluj: 20-24 mai;
- Sibiu: 3-7 iunie;
- Timișoara: 10-14 iunie;
- Constanța/Buzău: iunie; perioada va fi anunțată în curând.

## Camionul de concurs

Anul acesta, participanții vor concura pentru prima oară pe modelul de top, cu cabina mare, de la Renault Trucks, un T High 2019.

Reamintim că modelul de cap tractor cu care va pleca acasă câștigătorul finalei internaționale este din generația nouă T High 2019 și propune motorizări DTI 11 și DTI 13 Euro 6 Step D. Vehiculele din această gamă dispun de un nou sistem de post-tratare, realizat cu ajutorul unor noi materiale cu un grad crescut de durabilitate, și de un senzor de calitate pentru AdBlue. Camioanele sunt echipate cu sistem Optivision de nouă generație, cu regulator predictiv de viteză, care folosește topografia pentru a optimiza schimbarea treptelor de viteză și care stochează datele direct în vehicul. Nu în ultimul rând, vehiculele sunt dotate cu Eco Cruise Control, care propune noi setări, pentru a folosi mai puțin combustibil.

Performanțele șoferilor vor fi evaluate prin Optifleet, sistemul telematic de management al flotei de la Renault Trucks. Sistemul măsoară eficiența stilului de condus în funcție de câteva criterii:

- anticipare (utilizarea inerției vehiculului și frânarea);
- utilizarea corectă a vehiculului (timpul petrecut în zona economică);
- timpul petrecut la ralanti.

**Raluca MIHĂILESCU**
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

### Premii Optifuel Challenge 2019 – internațional

**PREMIUL I**
- **Companie – camionul Renault Trucks T High 2019**
- **Șofer – voucher în valoare de 6.000 EUR**
- **Echipă – o excursie la Lyon, acasă la Renault Trucks**

**PREMIUL II**
- **Șofer – voucher în valoare de 3.000 EUR**

**PREMIUL III**
- **Șofer – voucher în valoare de 1.500 EUR**

### Adrian Țintea, vice-campion internațional Optifuel Challenge 2017:

**„Am pus în aplicare tehnicile de conducere și cunoștințele de zi cu zi, pe care le-am dobândit de-a lungul timpului. Foarte important este calmul, să știi să anticipezi și să pui în valoare tehnica și inovațiile prezente pe camion. Noile tehnologii sunt foarte accesibile, este ușor să te familiarizezi cu ele și să profiți de ceea ce au de oferit. Dintre acestea, cel mai mult îmi place să mă folosesc de rularea liberă. Este o idee foarte simplă, dar extrem de eficientă și, în opinia mea, cea mai inteligentă inovație care a fost montată pe camion.(...)**
**Din punctul meu de vedere, într-un astfel de concurs, contează 90% tehnica de conducere, atenția și stăpânirea de sine și 10% norocul, condițiile de trafic, cele meteorologice, căldura ambientală etc. Trebuie să simți camionul și să îl îndrumi pe calea cea bună, să îți devină partener, iar tu să devii parte din el.”**

# Sisteme de securitate pentru șofer și marfă

**Într-un număr anterior, povesteam despre transportatorii din Mexic, care se văd nevoiți, în ultima vreme, să își blindeze mașinile, pentru a face față atacurilor înarmate. Chiar dacă Europa nu este atât de expusă criminalității „la drumul mare” precum alte zone din lume și chiar de blindaje nu este (încă) nevoie, totuși, TAPA EMEA atrage atenția aproape în fiecare lună asupra creșterii îngrijorătoare a furturilor de marfă.**

# ALIMENTARE FĂRĂ GRIJI ÎN EUROPA PRIN CARDUL MOL GOLD EUROPE

FOLOSIŢI **CARDUL MOL GOLD EUROPE** ŞI ÎN NOUA NOASTRĂ REŢEA EXTINSĂ

Noi stații de alimentare sunt disponibile acum în Germania, Franța, Belgia, Luxemburg și Olanda.

Pentru mai multe detalii, vizitați-ne pe: www.molgroupcards.com

MOL MOLGROUP CARDS TOTAL

De la furturi din mers, demne de „Cirque de Soleil", la deturnări de camioane, sechestrări de șoferi sau atacuri cu gaz, se pare că, dacă marfa rentează, nici hoții europeni nu dau dovadă de prea multă timiditate. Asta ca să nu mai vorbim despre permanenta amenințare a pasagerilor clandestini, care încearcă să se folosească de orice ocazie sau metodă, pentru a se infiltra în camioanele cu destinația Marea Britanie. Din acest motiv, ne-am propus, în acest Ghid, să vă prezentă, pe scurt, câteva dintre metodele tehnice suplimentare de protecție pe care le pun la dispoziția clienților câțiva dintre cei mai importanți producători de vehicule comerciale din Europa.

## IVECO

Sistemele fac parte din paleta largă de accesorii Iveco:

• DIABLOCK – încuietoare automată de siguranță, pentru compartimente de încărcare. După 5 secunde de la închiderea ușii, mecanismul o blochează, automat.

• LEOBLOCK – sistem de alarmă care poate fi asociat cu DIABLOCK și care avertizează în cazul deschiderii frauduloase.

• Sistem antifurt pentru vehicul – cu gestionare prin telefon. Permite blocarea motorului și protecție anti-pornire.

• TECNOSAT – sistem de monitorizare GPS, independent de telematica vehiculului, cu transmitere automată a alarmelor, coliziunilor, semnalelor SOS. Permite transmiterea SOS și prin comandă de la bordul vehiculului.

• Blocator extern pentru compartimentul de încărcare.

• Mai multe variante de sisteme de supraveghere video 360° + DVR + Senzori proximitate. Kit-urile vin în mai multe variante de capacitate de stocare, arii de acțiune și ecrane.

## MAN

MAN propune un sistem de camere care asigură atât o creștere a gradului de siguranță în circulație, cât și o mai bună supraveghere a zonelor din jurul camionului, pentru depistarea oricăror intervenții suspecte.

MAN VideoView constă din două intrări video, care fac posibilă montarea a două camere analogice de luat vederi. Imaginile sunt afișate pe ecranul color de 7 inch de la bordul vehiculului, parte a sistemului MAN Media Truck Advanced.

Opțiuni de activare:

• prin intermediul interfeței touch-screen a display-ului radio;

• prin intermediul butonului de control CAM al radioului (prin apăsarea de mai multe ori, se realizează schimbul între cele două fluxuri de imagini).

Avantaje:

• vizibilitate îmbunătățită, datorită faptului să se poate regla poziția camerei după necesități;

• economii financiare, nefiind nevoie de instalarea unui ecran suplimentar la bord;

• câmpul vizual al șoferului către înainte nu este limitat de instalarea unor ecrane suplimentare;

• interfața plug-and-play din fabrică permite instalarea camerelor în orice moment și folosirea lor imediată.

## MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz Trucks investește masiv în cercetare și dezvoltarea de sisteme de siguranță, dar și în măsuri de precauție constructive, în ceea ce privește securitatea antifurt.

• Standard Actros: sistem de închidere centralizată, care poate fi extins, opțional, la închiderea automată a geamurilor și a trapei.

• Opțional: sistem de alarmă multifuncțional pentru camion și semiremorcă/remorcă, acesta dispunând de trei senzori ultrasonici suplimentari, montați în interiorul cabinei. Semnalele acustice și vizuale, care se declanșează la detectarea posibililor intruși, măresc siguranța șoferului și a întregului ansamblu.

• Standard noul model Actros, lansat în toamna anului 2018: sistem MirrorCam care, pe lângă contribuția semnificativă privind manevrarea camionului, are și rol de protecție. Înlocuind oglinzile convenționale cu două camere montate la exteriorul autovehiculului și cu două ecrane de 15 inch pe stâlpii A din interiorul cabinei, MirrorCam este benefic atunci când șoferul se odihnește sau doarme: un comutator amplasat pe ușă și unul lângă pat activează sistemul timp de două minute. Acest lucru permite șoferului să verifice, pe ecrane, în orice moment, zona din jurul vehiculului. În cazul unei tentative de furt a încărcăturii sau a combustibilului, ori de vandalizare a vehiculului, șoferul poate da rapid alarma asupra situației. Acest sistem funcționează chiar și atunci când perdelele sunt trase sau autovehiculul este complet oprit.

# 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

## RENAULT TRUCKS

Renault Trucks a introdus, o dată cu lansarea celei mai recente generații T, câteva soluții de protecție pentru șofer.

• Alarmă multifuncțională. În momentul în care cineva încearcă să forțeze ușile sau portbagajele exterioare, sau sparge o fereastră, se declanșează o alarmă care emite un semnal de 90 dB, care se repetă de până la 10 ori timp de 30 de secunde. Alarma se declanșează, de asemenea, dacă vehiculul este tractat sau cabina rabatată. Renault Trucks a prevăzut și posibilitatea conectării acestei alarme la trailer, pentru prevenirea furtului de marfă.

• Buton de alertă la bordul vehiculului, la îndemâna șoferului, care poate fi acționat în eventualitatea unui pericol iminent. Acest buton declanșează alarma și aprinde luminile cu intermitență.

• Sistem de încuietoare mecanică anti-efracție, denumit Doorlock. Acest sistem fixează ușa de mânerul treptelor, făcând imposibilă deschiderea acesteia din exterior.

• Dispozitiv care, conectat la priza de 12/24 V de la bord, previne șoferul în cazul detectării oricărui tip comun de gaz toxic.

## SCANIA

Scania propune mai multe sisteme anti-furt, de protecție și alarmă, toate ca dotări opționale:

• Alarmă furt de combustibil – sistem care măsoară nivelul de combustibil din rezervor, atunci când camionul este parcat. Acesta detectează o scădere de minimum 4-8% a volumului de combustibil, în funcție de configurația rezervorului. Activă timp de 65 h. Capacul rezervorului informează potențialii infractori asupra existenței alarmei.

• Dispozitive anti-furt pentru rezervor.

• Sistem de alarmă, controlat prin telecomandă. Atunci când este activat, cabina este monitorizată în mod constant prin intermediul unor senzori de mișcare și a unora instalați pe uși și trape. De asemenea, există și un senzor de înclinare. Este posibilă activarea senzorilor autonom unii față de ceilalți. Include un buton de panică pentru șofer, în cazul unei situații de urgență.

• Închidere centralizată automată de securitate, cu sau fără sistem de alarmă. Ușile se încuie automat, când vehiculul atinge o viteză de 15 km/h. În cazul producerii unui accident în care se declanșează airbag-ul, ușile se descuie automat. În cazul în care vehiculul nu este dotat cu airbag sau dacă acesta nu se declanșează, ușile trebuie descuiate manual.

• Încuietoare suplimentară pentru uși, folosită, de exemplu, pe timpul nopții, în timpul pauzelor.

## VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks pune la dispoziția clienților săi câteva sisteme opționale importante, de natură să crească gradul de securitate la bord, dar și posibilitatea urmăririi și depistării camionului, în cazul (nedorit) al unei deturnări:

• Sistem antifurt, care propune două variante: doar pentru cabină, sau unul care acoperă atât cabină, cât și suprastructura/semiremorca/remorca. Acest sistem îndeplinește cele mai înalte cerințe setate de către companiile europene de asigurări. Alarma este integrată cu sistemul de închidere centralizată și utilizează aceeași telecomandă (când ușile sunt închise, se armează și sistemul) și propune, de asemenea, și un buton de panică (dacă șoferul apasă acest buton mai mult de 2 secunde, se pornește alarma).

• Sistemul Dynafleet, care permite localizarea camionului. Conform celor declarate de către reprezentanții producătorului, au existat numeroase cazuri în care sistemul a permis localizarea și recuperarea unui camion furat.

• Aplicația My Truck, care avertizează șoferul dacă pornește alarma și care îi permite să verifice starea camionului, direct de pe telefon, oriunde s-ar afla – de exemplu, dacă ușile sunt încuiate etc.

• Posibilitatea montării unor camere de luat vederi suplimentare, în special in spatele semiremorcii, permițând șoferului să sesizeze dacă există tentative de furt de marfă atât în mers, cât și în staționare.

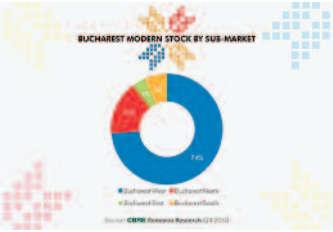
• Geamuri laterale laminate, care se sparg foarte greu. Parbrizul laminat este standard, fiind vorba despre o cerință legală.

**Raluca MIHĂILESCU**
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

# Sfaturi din partea managerilor de logistică

## 3,8 MILIOANE MP DE SPAȚII LOGISTICE ȘI INDUSTRIALE, ÎN 2018

**Stocul modern de spatii logistice și industriale a ajuns la 3,8 milioane mp, în anul 2018, la nivel național, dintre care 81% se află în clădiri de clasă A, iar 70% se găsesc în proprietăți din apropierea orașelor regionale, potrivit datelor comunicate de CBRE, în martie 2019. Anul trecut, au fost livrați 431.000 mp, dintre care 50% sunt situați în București. Cele mai importante două tranzacții încheiate în 2018 depășesc 91.000 mp. Rata de neocupare a atins 3,7%, pe fondul cererii mari, a suprafeței mici disponibile în proiectele finalizate și a numărului mare de contracte de pre-închiriere semnate pentru spații aflate, încă, în construcție. Activitatea totală de închiriere, excluzând reînnoirile și renegocierile, a atins 270.000 mp, cu 11% mai puțin decât în 2017.**




**Suprafața totală tranzacționată în 2018 este de 509.000 mp, din care 45% au fost destinați companiilor care au activități de depozitare, 35% au fost închiriați de companii de distribuție, 15% de jucători din domeniul logisticii și 5% de companii de producție. Piața locală a fost dominată, și în 2018, de proiectele marilor dezvoltatori internaționali, precum CTP Invest, WDP, Logicor și P3, care au absorbit 61% din totalul cererilor. Din totalul noilor construcții finalizate în 2018, 11% au fost de tip speculativ.**

## CALE FERATĂ DE MARE VITEZĂ, PRIN PPP

Guvernul a inclus, printr-o Hotărâre, încă un obiectiv pe lista proiectelor strategice de investiții ce urmează a fi pregătite și atribuite în parteneriat public-privat (PPP): respectiv linia ferată de mare viteză Ploiești – Buzău – Focșani – Bacău – Pașcani – Iași – Suceava – Siret (Vicșani). Calea ferată va fi construită pe un singur fir, paralel cu firele de cale ferată existente, în lungime de aproximativ 505 km (Ploiești – Siret, circa 430 km și Pașcani – Iași, circa 75 km). Realizarea acestei investiții va contribui la reducerea timpului de legătură între principalele orașe și poli de dezvoltare de pe traseu și, totodată, va crea posibilitatea realizării unor conexiuni cu Republica Moldova și cu Ucraina. De asemenea, va conduce la atragerea unui număr însemnat de călători către transportul feroviar, la creșterea numărului de turiști și va contribui la atragerea investitorilor, precizează Executivul. Prin această completare, lista proiectelor strategice de investiții ce urmează să fie pregătite și atribuite, în parteneriat public-privat, de către Comisia Națională de Strategie și Prognoză, include 22 de obiective.

## PASAJUL GIRATORIU BERCENI

CNAIR a semnat, cu Asocierea Trameco – Vahostav – Construcții Erbașu – Grafic Tends, contractul pentru proiectarea și execuția nodului rutier de pe Centura de Sud București – DJ401 (pasajul Berceni). Investiția, care va costa circa 146 de milioane de lei (30,5 milioane de euro), fără TVA, prevede amenajarea unui sens giratoriu suspendat și lărgirea actualei centuri pe o mică porțiune, între km 33 și 35,6. Proiectul este similar girației suspendate de la Olteniță și pasajului Domnești, ce vor fi realizate tot pe Centura Capitalei. Proiectul este parte componentă a lărgirii la 4 benzi a Centurii Rutiere a Municipiului București Sud, între A2 km 23,6 și A1 km 55,5. Astfel, la intersecția cu DJ401 spre satul Berceni, Centura de Sud a Capitalei va trece la nivel, iar pe deasupra va fi construit un sens giratoriu suspendat. În ceea ce privește desfășurarea investiției pe DJ401, amenajarea nodului rutier este pe o lungime de aproximativ 600 m, care se termină cu un sens giratoriu pe direcția București și aproximativ 650 m care se termină cu un sens giratoriu pe direcția Berceni. Sursa de finanțare: fonduri europene nerambursabile. Durata de realizare a investiției este de 30 de luni, din care 6 luni pentru proiectare. Perioada de garanție a lucrărilor, ofertată de câștigătorul licitației, este de 10 ani.

## PASAJUL OLTENIȚA

Compania ITINERA a fost desemnată câștigătoarea licitației pentru proiectarea și execuția nodului rutier pe Centura București – DN4 (Olteniță), între km 29 și 33. Valoarea ofertei este de 169,5 milioane de lei (35,5 milioane de euro), fără TVA. Potrivit contractului, durata de realizare a acestui proiect este de 30 de luni, din care 6 sunt pentru activitatea de proiectare iar celelalte 24 pentru execuția lucrărilor. Garanția pentru execuția lucrărilor este de 10 ani. Nodul rutier Centura București – DN4 (Olteniță) va fi unul denivelat și presupune amenajarea unui sens giratoriu ovoid suspendat, care va fluidiza fluxurile de trafic din zonă, inclusiv traficul feroviar. Traseul amenajării nodului rutier se desfășoară între km 29,5 și 33,2, pe actuala centură a Capitalei. Pe direcția București, nodul rutier va avea un sector de aproximativ 800 m și, pe direcția

Oltenița, un sector de 650 m, iar ambele sectoare vor încheia în sensuri giratorii.

## CONTRACT SEMNAT PENTRU LOTUL 2 AL CENTURII BUCUREȘTI-SUD

Compania turcă Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret va realiza Lotul 2 al Centurii Sud a Municipiului București, în lungime de aproximativ 16 km (între km 69,1 și 85,3), ce va fi construit la standard de autostradă. CNAIR a semnat contractul după aproape un an de la desemnarea câștigătorului licitației lansate în iulie 2017, însă, în luna mai 2018, au fost depuse 5 contestații (au fost 8 oferte), respinse, până la urmă, în instanță. Investiția, în valoare de 750,8 milioane de lei (158 de milioane de euro), fără TVA, va fi proiectată în 12 luni și realizată în 30 de luni. Garanția lucrărilor este de 60 de luni. Însă Traseul Lotului 2 al autostrăzii va începe din apropierea liniei CF902 București – Giurgiu (km 70+600), va continua între localitățile Sinești și Jilava, unde va intersecta DJ401A (km 72), va traversa râul Sabar (km 73,5), apoi va intersecta DN5 (km 75), unde a fost prevăzut un nod rutier. După intersecția cu DN5, traseul autostrăzii va continua pe direcția Nord-Est, ocolind pădurea Jilava, va traversa CF București – Port 1 Decembrie și va trece la nord de Dărăști, unde va intersecta DC101 (km 78). În continuare, traseul autostrăzii se va desfășura aproape paralel cu râul Sabar, pe circa 2 km, va trece la Sud de Măgurele și Bragadiru, unde va intersecta, printr-un nod rutier, DN6 (km 84,6). Pe acest lot, vor fi construite 2 noduri rutiere (DN5 București – Giurgiu, la km 75, și DN6 București – Alexandria, la km 84), 15 pasaje și 2 poduri, iar elementele geometrice în plan ale traseului au fost proiectate pentru o viteză de 140 km/h.

## SONDAJ PWC PRIVIND INSPECȚIILE FISCALE

22% dintre companiile participante la sondaj au menționat că au fost vizate de inspecții fiscale, în anul 2018. Conform ANAF, numărul inspecțiilor fiscale efectuate în primele 9 luni din 2018 a fost aproape la același nivel cu cel al celor efectuate în aceeași perioadă din 2017. Inspecțiile derulate de departamentul antifraudă fiscală au fost cu 45% mai multe, în comparație cu același interval al anului trecut. Din aceasta perspectivă, trebuie remarcat că participanții la Sondajul PwC 2019 au menționat o creștere a numărului de controale fiscale efectuate în 2018 (22% din totalul participanților) față de 2017 (8% din total). În schimb, din eșantionul de 139 de companii chestionate, 18% nu au fost niciodată subiectul unei inspecții fiscale, în timp ce 24% au fost controlate înainte de 2013.

PUBLICITATE

# Sfaturi din partea managerilor de logistică

**Din punctul de vedere al disponibilității forței de muncă, lucrurile sunt din ce în ce mai dificile, în fiecare an... Mi-a plecat întreaga echipă... Chiar dacă, din punctul de vedere al numărului angajaților din depozit, nu stau rău, calitatea lasă de dorit... Astăzi salariile au crescut, și totuși... Sunt lucruri pe care le-ați auzit, sau de care v-ați lovit, cu siguranță, în ultimul timp. Ce este, însă, de făcut?**

Experiența contează, în acest context, iar lucrurile care au funcționat bine într-un depozit pot crea surprize frumoase în altul. Iată câteva sfaturi pe care le-am surprins în cadrul unei discuții purtate cu manageri de logistică din companii importante.

Trebuie, de fiecare dată, să cântărești foarte bine varianta de a păstra un membru al echipei doar pentru a completa un post. Câteodată, o persoană care nu lucrează bine și este, în plus, rău intenționată poate genera costuri suplimentare semnificative. Și, printre altele, îi demotivează pe ceilalți, inclusiv echipa de angajați cu vechime, care formează nucleul dur.

Astfel de persoane toxice vor ieși în evidență inclusiv în activitățile extraprofesionale (de exemplu, o echipă de fotbal care reprezintă compania). De aceea, sunt ușor de identificat. Și... o dată eliminate, grupul se va uni, iar echipa din depozit va începe să funcționeze.

## Un prim sfat: dacă puteți, renunțați la persoanele toxice!

Managerii s-au lovit, de asemenea, de probleme privind pregătirea angajaților și de capacitatea lor de a transmite informațiile. Elaborarea unor formulare foarte clare, în care lucrătorul din depozit să bifeze numai varianta potrivită situației identificate, a generat o eficiență mai bună. Bineînțeles, pe măsură ce sunt identificate situații noi, formularele sunt completate.

## Al doilea sfat: formularele în care nu trebuie decât să bifezi pot fi de ajutor.

Motivarea personalului nu mai înseamnă, astăzi, numai parte financia-

ră. O spun din ce în ce mai mulți manageri de logistică, iar cei care iau în calcul acest aspect obțin și rezultate. Oamenii își doresc ca superiorii ierarhici să le fie exemple și mai empatici, în același timp. Cei care plătesc la prețul pieței, dar au adus ceva în plus în zona emoțională, reușesc să se descurce mai bine. Să le înțelegi nevoile sau... să încerci măcar... Să programezi o ieșire pe lună în oraș, în cadrul căreia să se discute, într-un alt cadru, problemele de serviciu... Sunt elemente care au dus la creșterea performanței în depozit.

Totul trebuie, însă, tratat cu atenție, pentru că există riscul ca angajații să devină prea familiari cu superiorul ierarhic și să creeze bisericuțe. De aceea, este nevoie de o limită foarte clar stabilită.

## Al treilea sfat: fiți empatici și încercați să oferiți ceva în plus în zona emoțională.

Nu uitați, de foarte multe ori, decizia de a părăsi un loc de muncă se face din cauza șefului, nu a companiei, în general.

Angajații din zona operațională din depozit se simt, în multe cazuri, marginalizați. Nu preiau opinii sindicale, ci observația unui manager, care a decis să fie atent la angajații blue-collar. Dacă vă veți da câțiva pași în spate, veți observa că, într-adevăr, în multe cazuri, cei de la birouri îi tratează de sus, oarecum marginalizându-i. Dacă au venit, cumva, câteva scaune pentru birouri, este de la sine înțeles că sunt cărate de cineva din depozit (chiar dacă nu este în fișa postului). Atitudinea este importantă. Nu contează numai banii, chiar dacă, uneori, ne întrebăm dacă mai are, astăzi, ceva valoare, în afara lor.

## Al patrulea sfat: angajatul blue-collar din depozit este colegul celui din birou.

Oricum, atitudinea față de angajat s-a schimbat, în ultimii ani... cel puțin în achiziția de echipamente. Dacă, în 2012, opțiuni care țineau de confortul angajatul erau mai ușor trecute cu vederea, astăzi, condițiile de lucru sunt atent luate în calcul. Sunt cazuri în care confortul a reprezentat un argument decisiv în păstrarea în depozit a forței de muncă din agricultură, care a apreciat că a scăpat de stivuitorul frontal pe care îl manevra afară, în timp ce ploua sau ningea.

## Sfatul 5: angajații pot fi atenți la confort!

Lucrurile trebuie, însă, privite și prin prisma elementelor caracteristice fiecărei generații. Cei din generația Millennials (născuți între 1981 și 1994) sunt, se pare, mai puțin atenți și au o problemă cu timpul. „Am, inclusiv, tineri, în depozit, care sunt harnici, dar lucrează fără atenție. Nu sunt interesați că rup eticheta de pe palet și, ulterior, nu va mai putea fi scanată, sau aruncă marfa pe palet fără să-și facă probleme că ar putea fi deteriorată, astfel. Sunt lucruri pe care oamenii de peste 35 ani, 40 și chiar 50 nu le fac”, observa unul dintre manageri. În aceste condiții, chiar dacă programul unui schimb este de 8 ore, productivitatea este calculată, în multe cazuri,

pentru 7 sau chiar 6 ore. Este o realitate!

## Sfatul 6: să faci calculul de productivitate la 8 ore înseamnă să îți furi singur căciula!

Mai mult, generația Millennials așază pe primele locuri programul (care trebuie să îi lase suficient de mult timp liber) și mediul de lucru. Abia apoi, se pune problema salariului. Vorbim despre un mod de abordare diferit, la care managerii trebuie să se adapteze. Și, în paranteză, putem spune că sunt directori tineri care se descurcă foarte bine și o fac cu pasiune.

De menționat că s-au făcut studii privind fericirea angajaților și s-a constatat că persoanele aflate pe nivelul cel mai de jos sunt cele mai nefericite, pentru că nu au acces la întregul tablou al activității.

Un aspect important, atunci când vine un nou angajat în companie, este să înțeleagă, pe limba lui, ce face compania, la ce nivel de calitate și ce impact are o acțiune greșită. Trebuie să își înțeleagă rolul, dar și ce fac alți colegi. De asemenea, este important să știe ce impact au acțiunile lui bune asupra celorlalți. Un procent dintre cei care vin în companie va aprecia respectul care i se acordă. Oamenii simt impactul și tratamentul celuilalt.

Mai concret, întotdeauna trebuie prezentată realitatea în sensul lucrurilor bune, dar și al celor mai puțin bune... pornind de la program și ajungând la ordinea ierarhică. Sunt situații în care apar mai mulți șefi. Bineînțeles, fiecare transmite câte o sarcină. Angajatul va avea o problemă, în acest context.

**Sfatul 7: un nou membru al echipei trebuie să înțeleagă ce rol are, iar pregătirea realizată imediat după angajare este importantă.**

„În 16 ani de activitate, nu cred că am întâlnit două persoane care au venit deja învățate. Am făcut școală în cadrul companiei. Din păcate, societatea noastră este organizată în așa fel încât noi, mediul privat, trebuie să educăm oameni, chiar dacă plătim taxe pentru așa ceva”, observa unul dintre managerii din sectorul logistic. Și... chiar dacă, la un moment dat, ți se pare prea mult... nu trebuie să te oprești din a pregăti oamenii.

Iar pentru că timpul este, astăzi, foarte scump, cei noi încep să lucreze pe lângă angajații cu experiență, care îi învață și îi verifică. Mai mult decât atât, vor da semnalul dacă o persoană este acceptată sau nu în echipă.

Așa cum există un profil al angajaților, din punct de vedere profesional, trebuie creat unul și din punct de vedere comportamental și atitudinal... astfel încât noul venit să nu creeze neajunsuri în echipă. Personalitatea ar trebui să vă spună dacă trebuie să angajați sau nu. Un măr putred va afecta, fără îndoială, și merele bune, atunci când intră în contact. Este mult mai ușor, oricât ar fi de închegat colectivul, să strici, în loc să construiești.

**Sfatul 8: dacă vrei să eviți surprizele, ține cont, la angajare, inclusiv de un profil comportamental. Dacă nu ai deja unul, construiește-l!**

Atunci când dorim să transmitem ceva, nu putem să nu ținem cont că, în întreaga societate, comunicarea directă are de suferit de pe urma internetului. Totuși, tehnica oferă instrumente pe care este păcat să nu le folosim. Oamenii sunt foarte receptivi la mesajele date pe WhatsApp.

**Sfatul 9: dacă nu există deja, creați un grup de WhatsApp; echipa va reacționa mai repede la informațiile transmise.**

Și da! Trebuie să ținem cont și de mentalitatea socială potrivit căreia omul din depozit nu face decât să care

cu spatele. Astăzi, munca lui este mult mai complexă și include o zonă importantă de tehnologie.

„Cred că societatea trebuie să se reașeze și, când se va reașeza, fiecare om își va ști rolul lui. Astăzi, nici stivuitoristul nu își știe rolul și, poate, nici șeful lui, sau patronul...", observa unul dintre manageri. Dar, indiferent de rol, respectul este esențial.

**Sfatul 10: respectă regulile în totalitate; în caz contrar, nu vei avea nicio pârghie de motivare a angajatului.**

Lucrurile sunt simple: în funcție de modul în care alege să se comporte, managerul poate avea sau nu pretenții din partea echipei. Să nu uităm că trebuie să avem grijă de oamenii de bază din depozitele noastre, pentru că ei sunt cei care duc greul de zi cu zi, chiar dacă unii vin și pleacă.

Să ne purtăm cu oamenii așa cum se cuvine. O cultură sănătoasă s-ar putea să aibă un impact și în atragerea de alți angajați, pentru că vorbesc și s-ar putea să se aducă unii pe alții, dacă sunt respectați.

Cu toții ne gândim la soluțiile tehnice, la soluțiile operaționale pe care putem să le abordăm, dar cred că, în multe cazuri, scăpăm lucruri esențiale din vedere. Este vorba despre latura umană. Trebuie să fim oameni, în primul rând, cu noi și, apoi, cu cei de lângă noi. Cu siguranță, lucrul acesta se va întoarce înapoi.

**Până la urmă, de la noi poate să înceapă schimbarea, cu un pas în față.**

Sunt manageri care sunt pregătiți să facă acest pas. Care vor să schimbe lucrurile, pentru că au văzut că merită!

Noi, revista Ziua Cargo, îi vom urmări și vă vom transmite, ca de obicei, ce se întâmplă în mijlocul acțiunii.

**Meda IORDAN**
meda.iordan@ziuacargo.ro

# Health & Wellbeing

**Health & Wellbeing – un principiu apărut în anii '70, aplicat, la nivel mondial, sub diferite programe sau concepte, poate contribui la stabilizarea activității economice?**

Având în vedere instabilitatea legislativă, dinamica economică bazată pe consum și a lipsa acută de forță calificată de muncă, tot mai multe societăți comerciale au început sa acorde importanță dezvoltării propriilor zone de influență, pornind de la formarea profesională, angajarea personalului format, promovarea internă, pe scara ierarhică, și formarea unei culturi organizaționale care să fie transferată către populație.

În susținerea celor enumerate anterior, tot mai multe societăți promovează acordarea de bonusuri suplimentare, în cazul în care se aduc lucrători care rămân activi, în cadrul companiei, o perioadă minimă de timp.

Scopul principal constă în atragerea și înrolarea forței de muncă într-un sistem de lucru care să permită desfășurarea activității într-un mediu în care bunăstarea personalului este sprijinită și care permite personalului să-și îndeplinească sarcinile în mod eficient.

## Beneficii pentru lucrători

La locul de muncă, „bunăstarea" este influențată și asociată de/cu beneficiile directe și indirecte care influențează zilnic starea lucrătorilor.

Beneficii directe la locul de muncă:

• vizita medicală la angajare, adaptare, periodică;

• evaluarea factorilor de risc profesionali;

• evaluarea factorilor de risc de accidentare și îmbolnăvire profesională la fiecare loc de muncă;

• evaluarea factorilor de risc psihosociali;

• aplicarea corectă și continuă a principiilor privind ierarhia măsurilor de prevenire și protecție;

• un program de formare profesională continuă și reconversie, acolo unde situația o impune.

Beneficii indirecte la locul de muncă:

• un loc de muncă stabil care asigură un confort psihic;

• un program de lucru care să asigure un echilibru între viața profesională și cea personală;

• stabilitate din punct de vedere economic.

Nivelurile de bunăstare asigurate de către angajatori sunt asociate cu:

• scăderea riscului de îmbolnăvire profesională;

• scăderea riscului de rănire în urma accidentelor de muncă, având impact asupra absenteismului la lucru și a abandonului profesional;

• recuperarea mai rapidă după perioade de lucru mai solicitante;

• funcționare mai bună a sistemului imunitar;

• creșterea longevității și a calității vieții după pensionare;

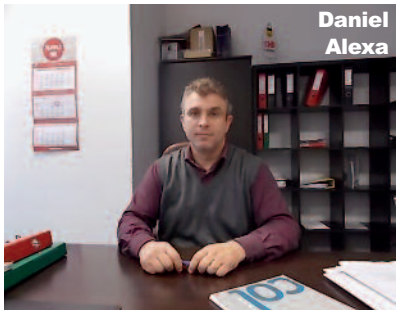
• posibilitatea de a continua viața profesională și de a realiza transferul de cunoștințe și cultura organizațională tinerelor generații.

## Promovarea bunăstării

Studiile desfășurate pe populația activă au arătat că persoanele cu niveluri ridicate de bunăstare sunt mai productive la locul de muncă și au mai multe șanse să contribuie la comunitățile lor.

Totuși, specialiștii au ajuns la concluzia că secretul reușitei îi reprezintă modul în care sunt gestionați factorii generatori de stres la locul de muncă.

Societățile comerciale au promovat bunăstarea angajaților prin:


Daniel Alexa

• crearea unui mediu de lucru în care se evită, minimizează sau atenuează factorii potențiali de stres (distress), în ceea ce privește activitatea desfășurată, prin bune practici de gestiune, politici eficiente cu privire la resursele umane și dezvoltarea continuă a personalului;

• dezvoltarea unei culturi deschise și care să susțină persoanele care suferă de stres;

• creșterea conștientizării managerilor și angajaților cu privire la cauzele și beneficiile „eustresului" și efectele negative ale „distresului";

• dezvoltarea competenței managerilor prin intermediul cursurilor interne, competențe și comportamente, astfel încât aceștia să gestioneze personalul în mod eficient și corect;

• angrenarea personalului în a crea parteneriate de lucru constructive și eficiente atât în cadrul echipelor, cât și intre departamentele societății;

• stabilirea de cerințe în fișele de post prin care angajații se simt capabili să mențină un echilibru adecvat al vieții profesionale;

• încurajarea personalului să-și asume responsabilitatea pentru propria sănătate și bunăstare prin programe și inițiative eficiente de promovare a sănătății;

• încurajarea personalului să-și asume responsabilitatea pentru propria muncă, propunerea de soluții și creșterea eficacității ca mijloc de reducere a stresului propriu și a propriilor colegi.

Pentru o înțelegere mai bună, în continuare și în articolele ulterioare vom dezvolta „Stresul în raport cu locul de muncă" prin prisma riscurilor psihosociale.

Organizația Mondială a Sănătății (WHO) și Organizația Mondială a Muncii (ILO) au recunoscut că factorii psihosociali reprezintă un risc semnificativ în locurile de muncă moderne. Globalizarea și tehnologiile în continuă dezvoltare, perspectiva înlocuirii lucrătorilor cu roboți sau sisteme automatizate (deja manifestate agresiv în domeniul comerțului electronic și retail) au avut un impact negativ asupra lucrătorilor prin crearea unor job-uri cu cerințe mai exigente, un grad scăzut de control asupra job-ului și un nivel mic de sprijin oferit între colegi, aspecte ce duc la apariția condițiilor de stres ocupațional.

Riscurile psihosociale pot fi clasificate după cum urmează:

• stresul ocupațional;
• hărțuirea la locul de muncă;
• violența la locul de muncă.

## Stresul ocupațional

Stresul ocupațional poate afecta toții angajații, de la toate nivelele organizației.

Stresul nu afectează numai securitatea și sănătatea persoanelor, ci și „sănătatea" organizațiilor și a economiilor naționale.

Lumea muncii, o lume în continuă schimbare, suprasolicită lucrătorii. Reduceri de personal, externalizarea unor servicii, nevoia de mai multă flexibilitate, creșterea numărului de contracte de muncă temporare, nesiguranța postului și intensificarea muncii (volum mare de muncă și presiune) și un dezechilibru viață – muncă, toate acestea contribuie la creșterea riscurilor de stres ocupațional în cadrul populației active.

Stresul poate provoca probleme de sănătate și suferință, atât la locul de muncă, precum și în viața personală. De asemenea, stresul poate compromite securitatea de la locul de muncă și poate contribui la apariția sau agravarea celorlalte probleme de muncă, precum tulburările musculoscheletice.

Reducerea stresului ocupațional și a celorlalte riscuri psihosociale nu constituie numai o obligație morală, ci și una impusă prin lege. Există un studiu de caz important care subliniază faptul că, în 2002, costul economic anual alocat pentru rezolvarea problemelor generate de stresul ocupațional în UE-15 a fost estimat la peste 20 de miliarde de euro.

## Hărțuirea și violența la locul de muncă

Hărțuirea (cunoscută și sub denumirea de agresiune, maltratare sau violență psihologică) se referă la un comportament necorespunzător, repetat, direcționat către un angajat sau un grup de angajați ce are ca scop persecutarea, umilirea, subminarea sau amenințarea persoanei hărțuite. Violența fizică reprezintă unul dintre cele mai serioase pericole ocupaționale. Aceasta presupune insulte, amenințări sau agresiune fizică.

Acestea reprezintă o problemă semnificativă pentru locurile de muncă din Europa, cu costuri considerabile atât pentru lucrători, cât și pentru organizații. Un sondaj UE, realizat în 2005, indică faptul că aproximativ 5% dintre lucrătorii din Europa au raportat că au fost supuși hărțuirii/agresiunii și 4% au raportat că au fost supuși la violență fizică de către membri ai publicului, în ultimele 12 luni. În anumite țări UE, aproximativ 10-17% dintre lucrători au raportat această problemă.

Hărțuirea și violența de la locul de muncă provoacă stres victimelor și colegilor lor, familiilor și prietenilor. În anumite cazuri, persoanele afectate nu își mai pot desfășura activitatea în mod obișnuit nici la muncă, nici în viața de zi cu zi. Acestea pot duce la apariția unui stres post-traumatic, pierderea stimei de sine, anxietate, depresie, apatie, iritabilitate, tulburări de memorie, insomnii, probleme digestive și, chiar, suicid.

La nivel organizațional, hărțuirea și violența pot duce la creșterea absenteismului, fluctuație de personal, eficiența scăzută și scăderea productivității. Daunele juridice ce rezultă din hărțuirea și violența de la locul de muncă pot fi foarte mari.

**Surse:** Agenția Europeană pentru Securitate și Sănătate în Muncă (EU-OSHA)
Health and Safety Executive (HSE)
Organizația Internațională a Sănătății (WHO)
Organizația Internaționala a Muncii (ILO)

**Daniel ALEXA**
alexa.daniel@safety-health.ro

# Percepțiile diferite = succes?

**Zilnic, avem opinii în calitate de furnizor sau de client și avem, de asemenea, percepții despre serviciile pe care le primim.**

Dacă, la o reuniune de tip brainstorming, sunt încurajate opiniile diferite tocmai pentru a explora cât mai multe variante de soluții și moduri de gândire, în viața reală, percepțiile diferite pot sau nu să fie la fel de fericite. Spre exemplu, când primim un serviciu, oricare, avem o părere despre totul unitar: compania care ne-a servit, modul cum s-a făcut, rapiditatea, imaginea, costul, comunicarea, colaborarea, flexibilitatea etc., în funcție de ceea ce ne interesa la momentul respectiv. Putem fi mulțumiți de anumite aspecte și nemulțumiți de altele. Furnizorul de servicii care ne-a servit poate fi mulțumit că ne-a satisfăcut nevoia, la acel moment.

Astfel, s-au creionat percepții diferite: un client care nu e satisfăcut 100% și un furnizor care are impresia că a oferit un serviciu de care clientul e mulțumit 100%.

*De aici, se naște „globul de cristal roz" în care trăiesc unii furnizori, care cred că au satisfăcut nevoie clientului, chiar dacă, în realitate, el nu este 100% mulțumit.*

Percepțiile diferite se creionează și fac diferența între un client care va mai solicita servicii aceluiași furnizor și unul care va căuta un altul, care să-i satisfacă nevoile integral. Companiile care pun preț pe client și știu că aceasta este calea (un client mulțumit va deveni un client fidel) au grijă să cunoască percepțiile clientului în mod continuu și să ofere soluții în consecință.

## Programe de măsurare a satisfacției

Alinierea percepțiilor clienților se poate realiza prin implementarea de programe specializate de măsurare a indicelui de satisfacție a clienților. Acum este momentul crucial în care percepțiile clientului și ale furnizorului se întâlnesc, într-o relație de sinceritate totală. Programele se fac în condiții de maximă obiectivitate și confidențialitate și de aici si jocul cărților pe față.

*Sunt două posibilități pentru furnizor: să fie șocat de-a dreptul de percepțiile clienților săi, sau sa fie încântat.*

În primul caz, în mintea furnizorului șocat de răspunsurile clienților, deși el credea că și-a făcut treaba, se naște întrebarea: ce am greșit și ce trebuie sa fac diferit? Deși, aparent, furnizorul a urmat procedura corectă de lucru și senzația lui este că a făcut tot ce trebuia pentru client, totuși, clientul nu este 100% mulțumit.

## Ce face diferența între lucrul în regulă făcut și cel excelent?

În acest moment, în țara noastră, suferim la capitolul grijă față de client. Clienții actuali nu sunt nicidecum mai pretențioși decât erau altădată. Vor un singur lucru: servicii competitive, oferite frumos. În spatele unui client mulțumit stă o întreagă strategie de vânzare și comunicare. Neglijarea acestor două domenii poate genera consecințe economice serioase asupra companiilor. Păstrarea clienților în perioadele de criză poate însemna salvarea afacerii, în unele cazuri.

Serviciile cu clienții sunt elementul fundamental care face diferența între un furnizor și altul, cel puțin când vorbim despre percepțiile clienților. Acest domeniu este atât de important, pentru că este vorba despre „un război" nu pentru banii clientului, ci pentru decizia acestuia de cumpărare.

*Din punct de vedere economic, atragerea unui nou client este de zece ori mai scumpă decât gestionarea și fidelizarea unuia deja existent.*

În contextul social și economic actual, nimeni nu-și permite să piardă clienți. Sunt câteva elemente cheie care trebuie să primeze în relațiile cu clienții:

• Tratarea cu respect a clienților. Clienții își dau seama în primele 10 secunde dacă furnizorului îi pasă de el sau nu.

• Rapiditatea găsirii soluției. Acțiunea rapidă: dacă vrem să rămână alături de noi, va trebui să învățăm să lucrăm într-un ritm mai alert.

Mihaela Ianole

• Respectarea promisiunilor. Nerespectarea unei promisiuni este principalul motiv pentru care furnizorii sunt refuzați.

*Este bine pentru un furnizor să primească reclamații din partea clienților, deoarece acestea sunt constructive.*

Fiecare situație în care un client este nemulțumit și/sau face reclamație reprezintă o oportunitate de a transforma o experiență negativă într-una pozitiva și, implicit, o oportunitate extraordinară pentru o companie de a-și crea un avantaj major în fața competitorilor.

## În concluzie...

Revenind la întrebarea anterioară, „Ce face diferența între un lucru în regulă făcut și unul excelent?", societatea actuală ne arată, clar, că o comunicare eficientă, flexibilitate față de nevoile clientului, colaborarea, găsirea soluțiilor în situații de criză pentru client, rapiditatea, consultanța continuă, transparența costurilor, înțelegerea profilului/afacerii clientului sunt elementele esențiale care fac dintr-un client mulțumit, un client fidel unui brand și transformă un simplu contract într-un parteneriat autentic și funcțional.

**Mihaela IANOLE**
Responsabil Marketing,
STILL Material Handling Romania
mihaela.ianole@still.ro

# Ordonanță pentru trecerea transportului județean la ARR

## CHECK-IN AIR FRANCE-KLM, ÎN NOUL TERMINAL

**Toate operațiunile de check-in și înregistrare a bagajelor de cală pentru zborurile Air France și KLM Royal Dutch Airlines s-au mutat în terminalul nou al Aeroportului Internațional „Henri Coandă" Otopeni, în zona birourilor 92-97. Această schimbare va asigura pasagerilor un spațiu mai amplu în timpul formalităților de check-in și acces mai facil la zona verificărilor de securitate. Compania opera în vechiul terminal încă de la**

**inaugurarea acestuia, în anul 1998, iar schimbarea vine în contextul mutării și a altor companii membre ale alianței SkyTeam. Compania Națională de Transporturi Aeriene, Tarom, a făcut această schimbare în luna august 2018.**

## LICITAȚIE PENTRU TRAMVAIE, ÎN TIMIȘOARA

Primăria Municipiului Timișoara va achiziționa 16 tramvaie noi, pentru care va încheia un acord-cadru pe durata a patru ani, iar, suplimentar, poate exercita opțiunea de a comanda încă 24 de vehicule. Prețul pentru lotul de 16 tramvaie este estimat între 184,9 milioane de lei (38,88 milioane de euro) și 462,25 milioane de lei (97,2 milioane de euro). Componenta financiară va avea o pondere de 70%, iar oferta tehnică, 30%. Termenul limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare, pentru prima comandă de 16 tramvaie noi, este 4 aprilie. Oferta depusă trebuie să fie valabilă până la 8 octombrie 2019. Potrivit caietului de sarcini, se vor achiziționa tramvaie articulate, cu podea complet coborâtă, acționate prin invertoare și motoare asincrone de curent alternativ, alimentate de la rețea de contact sau dintr-o unitate de stocare a energiei electrice, cu post de conducere la un singur capăt și uși de acces pe partea dreaptă față de direcția de mers înainte. Primul tramvai va fi livrat în maximum 18 luni de la data primului ordin de începere, inclusiv omologarea acestuia, iar restul tramvaielor vor fi livrate în maximum 12 luni de la ordinul de începere. Garanția totală a fiecărui tramvai livrat va fi de minimum 5 ani de la data semnării de către achizitor a procesului verbal de recepție cantitativă și calitativă și punerea în circulație a tramvaiului. Municipalitatea din Timișoara a mai depus, în câteva rânduri, documentația pentru achiziția de tramvaie noi, însă a tot fost respinsă, pe motiv de neconcordanță îi anumite cereri.

## CÂTE 3 FRECVENȚE DE ZBOR SPRE PARIS ȘI AMSTERDAM

În programul de iarnă, atât Air France, cât și KLM Royal Dutch Airlines au câte două frecvențe de zbor, Air France cu decolare spre Paris, la orele 06:05 și 14:30, iar KLM Royal Dutch Airlines cu decolare spre Amsterdam, la orele 06:05 și 13:55. În programul de vară, începând cu 31 martie, compania va opera trei frecvențe de zbor atât spre Paris, cât și spre Amsterdam, cele două zboruri din programul de iarnă și, suplimentar, o frecvență de seară, cu decolare la ora 19:30 pentru Air France și cu decolare la ora 18:05 pentru KLM Royal Dutch Airlines.

## STB DESFIINȚEAZĂ 4 LINII DE TRAMVAI

Societatea de Transport București (STB) SA va desființa patru linii de tramvaie, la propunerea Primăriei Capitalei, prin Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov (ADTPBI), în scopul reorganizării rețelei din Capitală. Este vorba despre liniile de tramvai 8 (Depoul Militari – Zețarilor), 34 (Banu Manta – Cimitirul Șerban Vodă), 35 (Depoul Militari – Gara Basarab), 42 (Piața Presei Libere – Gara de Nord) și 56 (Piața Sfânta Vineri – Republica).

## ZBORURI DEVANSATE, LA TIMIȘOARA

Cursele noi cu zbor direct din Timișoara, anunțate în ianuarie de compania aeriană Wizz Air, vor fi disponibile cu două luni mai devreme. Wizz Air va aloca o aeronavă suplimentară, începând cu 1 iulie, ceea ce creează condiții operaționale și comerciale pentru lansarea unor curse aeriene noi, începând de la acea dată, în loc de 1 septembrie. În acest moment, se pot achiziționa, deja, bilete pentru Billund (Danemarca), Doncaster/Sheffield (Marea Britanie), Nürnberg și Karlsruhe/Baden-Baden (Germania). Toate destinațiile vor avea o frecvență de două ori pe săptămână. De asemenea, Wizz Air va suplimenta zborurile către Londra-Luton (de la 7 la 12 zboruri pe săptămână), spre Memmingen (de la 3 zboruri la 5), Bari, Dortmund și Bruxelles-Charleroi (de la 2 la 3 zboruri săptămânale).

# Ordonanță pentru trecerea transportului județean la ARR

**Ministerul Transporturilor a lansat în dezbatere publică proiectul unei ordonanțe de urgență pentru modificarea și completarea Legii 92/2007 și a Legii 328/2018, astfel încât transportul rutier județean de pasageri să aibă același regim juridic cu cel interjudețean, sub autoritatea Ministerului Transporturilor, iar actualele licențe de transport să se prelungească cu patru ani.**

Sub aspectul legislației Uniunii Europene, Ordonanța Guvernului 27/2011 privind transporturile rutiere asigură cadrul legal pentru aplicarea directă a prevederilor Regulamentului (CE) 1.073/2009. În această situație, „întrucât transportul județean de pasageri nu mai are caracter de serviciu public, este evident că, la nivel local, consiliile județene nu mai au responsabilități privind asigurarea, monitorizarea și controlul activității operatorilor de transport. Însă, pentru acordarea licențelor de traseu, Ministerul Transporturilor va colabora cu județele, în sensul obținerii programelor de transport, aprobate prin hotărâre a autorității deliberative", precizează autorii proiectului.

Pornind de la acest principiu, reprezentanții MT propun ca, în tot cuprinsul Legii 92/2007, să fie înlocuită expresia „local și județean" cu termenul „local", iar termenul „județe" și expresiile „consiliile județene" și „ale consiliilor județene" se elimină.

## Este „ilogic" ca șoferul să dețină caietul de sarcini

În proiect se mai arată că este „ilogic" ca șoferul să dețină și să prezinte organului de control caietul de sarcini (așa cum prevede art. 4, alin. (2) din Legea 92), deoarece îndeplinirea condițiilor din caietul de sarcini este în sarcina operatorului de transport, care are încheiat contract de servicii publice, și nu în sarcina șoferului.

**De la 31 decembrie 2018, prin intrarea în vigoare a Legii 328/2018, transportul rutier județean de persoane este considerat serviciu public de transport, în înțelesul Regulamentului (CE) 1.370/2007, în condițiile în care, până la acea dată, a avut caracteristicile unui transport în regim comercial.**

Nu în ultimul rând, autorii proiectului aduc ca argument pentru modificarea Legii 92 „denaturarea substanțială a concurenței", în lipsa neadoptării prevederilor privind eliminarea transportului județean de persoane din sfera serviciilor publice.

## Locurile de îmbarcare, stabilite de autoritățile locale

De asemenea, prin proiectul de ordonanță de urgență, se propune introducerea, în Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local 92/2007, a unei prevederi potrivit căreia locurile de îmbarcare, precum și condițiile de acces la acestea, sau, după caz, la stațiile publice pentru operatorii de transport prin curse regulate speciale, sunt stabilite prin hotărâre a autorității deliberative a unității administrativ-teritoriale.

„Această dispoziție este imperios necesară, pentru sistematizarea transportului public rutier de persoane la nivelul localităților și unităților administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, pentru corelarea serviciului public de transport călători cu transportul realizat prin curse regulate speciale. În practică, autoritățile administrației publice locale, în principal din municipii, au realizat investiții semnificative în sistemele serviciilor publice de transport. Însă, pentru evitarea concurenței neloiale între cursele regulate speciale și serviciile publice, este necesar ca autoritățile administrației publice locale să aprobe locurile de îmbarcare", explică autorii proiectului.

**Întrucât transportul rutier județean va avea același regim cu cel interjudețean, se propune prelungirea licențelor de transport județean până la 30 iunie 2023.**

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

# Căutarea celui mai bun model

**O confruntare puternică are loc în transportul rutier de călători – se dezbate (aproape de la zero) modul în care ar trebui să se desfășoare, pentru a se ajunge, într-o primă fază, la un cadru legislativ corect.**

Sunt câteva întrebări care așteaptă, în continuare, un răspuns coerent. De exemplu: încurajăm transportul realizat de firme private, sau preferăm companiile de Stat? Susținem reglarea pieței în mod „natural", prin asigurarea unui cadru ce permite călătorului să aleagă, iar firmelor de transport să se concureze direct? Sau preferăm o piață reglementată în amănunt și cu o concurență restrânsă? Cât de obligatorie este legislația europeană pentru transportul desfășurat în România? Cum încurajăm protecția mediului și a sănătății populației?

Lista întrebărilor poate continua, însă, aparent, se preferă metoda „pompieristică" în care fiecare entitate se concentrează să rezolve punctual fiecare problemă cu care se confruntă, încercând să obțină avantaje maxime, atunci când conjunctura permite și să blocheze orice schimbare, în caz contrar.

Astfel, schimbarea are loc relativ haotic și modelul sau modelele câștigătoare nu vor fi conturate cu claritate, ci, mai degrabă, vor fi caracterizate prin capacitatea de adaptare.

## Salturi uriașe pentru transportul local

Întărirea bugetelor locale, șansa fondurilor europene, precum și împletirea viziunii de dezvoltare urbană cu un transport public local modern au dus la o dezvoltare spectaculoasă a transportului public local, în multe orașe din România. Iar procesul este abia la început. Ceea ce vedem cu ochiul liber – înnoirea parcului de mijloace de transport – reprezintă doar vârful iceberg-ului. Se investește semnificativ în sisteme inteligente de management al transportului, de informare a călătorilor și modalități cât mai facile pentru plata călătoriei. Și, poate, cel mai important, se pune tot mai mult accent pe oameni – calitatea managementului, motivarea angajaților și pregătirea profesională.

Iar aceste companii de transport, în general, deținute de consiliul local, își cresc impactul asupra vieții comunității (dincolo de transport), implicându-se în diverse proiecte sociale, culturale sau turistice.

Apariția flotelor nepoluante, sau cu un grad redus al emisiilor (electric și CNG) reprezintă o altă dovadă a perioadei pozitive pe care transportul public local o traversează. Bineînțeles, fondurile europene joacă un rol major, la acest capitol.

Eforturile principale sunt concentrate, într-o primă fază, pe modernizarea transportului în interiorul orașelor, pe viitor, însă... Este de așteptat ca multe dintre companiile de transport local să dezvolte, în anii ce urmează, transportul „metropolitan". Indiferent că va fi vorba de ADI, sau o nouă formă de organizare a transportului județean, sau o viitoare lege privind zonele metropolitane... există un interes în creștere pentru integrarea transportului din orașele importante și în localitățile învecinate, iar, acum, apar și mijloacele necesare.

## Transportul național – incertitudinea se prelungește

Transportul regulat, la nivel național, traversează, poate, cea mai haotică perioadă dintotdeauna. În plin proces de atribuire a programului de transport interjudețean și de pregătiri intense pentru atribuirea programelor județene, au apărut două proiecte de OUG care schimbă, radical, regulile.

O prelungire pe patru ani a valabilității actualelor licențe și trecerea „județenelor" la ARR? Aparent, transportatorii titulari, astăzi, pe trasee au scris cu propria mână aceste ordonanțe. Dacă Guvernul este atât de dispus, astăzi, să accepte orice, mă întreb de ce nu se prevede și o titularizare pentru totdeauna – licențele de traseu să devină proprietatea exclusivă a firmelor care le dețin!

Înainte de a dezbate dacă este bine sau corect... nu este acesta același Guvern care, anul trecut, mergea în direcția liberalizării la transportul interjudețean și a acordării unor atribuții sporite consiliilor județene, pentru transportul regulat județean? Pot înțelege că, atunci când se schimbă „bucătarul", mâncarea are alt gust, însă, acum, parcă s-a schimbat „restaurantul" cu totul și am trecut la un alt specific. Opiniile exprimate de Consiliul Concurenței, legislația europeană și, chiar, deciziile Parlamentului României sunt aspecte dintr-un meniu care, astăzi, nu se mai servește? Doar dacă... Atunci când cineva îți promite prea multe lucruri și prea ușor... Proiectele de OUG ar putea să rămână exact asta – adică niște proiecte ce vor fi respinse, la un moment dat, din diferite motive – de exemplu, cineva le-a contestat.

În orice caz, este cel puțin straniu să mergi înainte cu procesul de atribuire, în timp ce fluturi prin fața ochilor transportatorilor un document care prevede o prelungire pe patru ani. Un ordin de ministru a lansat atribuirea. Nu ar putea tot un ordin de ministru să o oprească? De ce este nevoie de OUG, cu șanse de blocare mult mai mari? Cea mai așteptată rezolvare pare să fie o blocare a atribuirii în instanță – astfel, nimeni nu ar trebui să își asume responsabilitatea.

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

ZIUA CARGO

ORGANIZEAZĂ

# Romanian PASSENGER Transport Company of the Year 2019

## Campania pentru un transport civilizat

**28 - 29 Martie 2019,**
**Poiana Braşov**

**Parteneri:**

Mercedes-Benz
The standard for buses.

ISUZU

TESTAT 99 IFPTR Mereu în Vârf de Formă

SCANIA CENTOGROUP SyncSys IVECO BUS BCR Leasing MICHELIN AVEURO INTERNATIONAL SafeFleet

# BALINT TRANS
# Rețeta adaptabilității

**Dacă există o rețetă pentru a traversa, fără probleme, potențialele schimbări importante ce pot apărea (legislativ sau în piață), Balint Trans pare să o fi găsit.**

Cum ar trebui să arate o companie, pentru a fi considerată sigură? Probabil, ar trebui să fie destul de mare pentru a fi luată în considerare de clienți, de furnizori și chiar de colegii de breaslă. De asemenea, ar trebui să mențină costurile la un nivel competitiv și stabil, iar numărul angajaților care nu sunt direct productivi să fie cât mai redus. Să creeze un colectiv bun (angajați mulțumiți) și să dezvolte activități complementare, astfel încât scăderile de volum ale unui segment să fie compensate de creșterile de pe un altul...

Balint Trans are o flotă de 110 autovehicule (jumătate sunt autocare și autobuze) și tot atâția șoferi, iar cifra de afaceri este de aproximativ 12 milioane de lei.

Transport local, transport regulat județean și interjudețean, transport de convenție și, chiar, turistic – compania oferă o paletă de servicii care se completează și, totodată, asigură o prezență semnificativă la nivel local și, chiar, național.

„Transportul local se desfășoară în două localități din județul Harghita, iar curse județene avem în Harghita și Mureș. În ceea ce privește cursele interjudețene, acestea acoperă aproape jumătate din teritoriul României – Bacău, Craiova, Miercurea Ciuc, Covasna", a precizat Jozsef Balint, director general Balint Trans.

Transportul de convenție ocupă, de asemenea, un rol important în activitatea firmei, peste 30% din parc fiind utilizat în acest scop.

„La ora actuală, transportul de convenție este cel mai sigur. Relația cu clienții este strânsă și întărită de-a lungul anilor de colaborare, iar aspectele financiare sunt ușor de urmărit. Realizezi transportul, îl facturezi și banii intră în contul din bancă. Astfel, nu mai există probleme cu șoferii, aceștia fiind feriți de tentații", a arătat Jozsef Balint.

Pentru cursele regulate, Balint Trans utilizează case de marcat și un soft dedicat vânzării de bilete și abonamente.

Informațiile privind vânzările în mașină ajung la dispecerat și, de asemenea, tot ce se vinde la sediul firmei apare pe dispozitivele din mașini.

**Jozsef Balint, director general Balint Trans:**

**„Indiferent de deciziile ce se vor lua la nivel legislativ, noi nu vom fi afectați. Avem un parc nou și, oricare va fi modul în care va funcționa transportul regulat, suntem pregătiți."**

Astfel, o dată emis abonamentul, informația este disponibilă și la șofer. Abonamentele funcționează sub formă de carduri, în mașini existând cititoare pentru acestea.

„În ceea ce privește biletele, casele de marcat au GPS și, în mod automat, apare stația unde biletul a fost emis. Practic, șoferul selectează doar stația de destinație. Din dispecerat, putem urmări, în timp real, unde este fiecare mașină. Întregul sistem a fost gândit astfel încât activitatea să funcționeze bine, fără a fi nevoie de mulți oameni la birouri", a explicat Jozsef Balint.

## Înnoire permanentă a parcului

Balint Trans achiziționează, lunar, autocare, autobuze și microbuze noi și, astfel, 50% din parc are vechime sub trei ani.

„În fiecare lună 1-2 mașini noi intră în parcul nostru și, totodată, orice mașină mai veche de trei ani este disponibilă pentru vânzare. În acest mod, ai o siguranță mai mare, iar mașina este în condiții bune de funcționare, pentru că, dacă lași autovehiculul să se învechească, și costurile cu piesele cresc imediat. Mașinile noi sunt în garanție și consider că, din toate punctele de vedere, sunt mai avantajoase. Călătorii urcă în autovehicul cu mai mare plăcere, riscul unor defecțiuni este foarte redus și, totodată, șoferii sunt mai mulțumiți", a arătat Jozsef Balint.

Calculele financiare și experiența Balint Trans au arătat că aceasta este decizia corectă.

Stabilitatea este cuvântul de ordine și atunci când vine vorba despre șoferi.

„În general, șoferii noștri sunt persoane mai în vârstă, cu familii. Și, dacă au tot ce le trebuie acasă, nu își pun problema să plece din țară", a spus directorul general Balint Trans.

Pentru viitor, compania își propune să păstreze actualul ritm de înnoire a parcului, fără a crește volumul activității, scopul fiind păstrarea unui bun control al afacerii și echilibrul între diferitele activități.

„Vara merg excursiile, iarna merg județenele, cursele cu angajații compensează, la rândul lor, perioadele în care alte segmente își scad volumul... în principiu, un segment îl completează pe celălalt", a explicat directorul general Balint Trans.

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

# CONTINENTAL FAST LINE
# Ținta principală – clienții care apreciază calitatea

**Cu o flotă de peste 100 de vehicule, Continental Fast Line se concentrează, în special, pe transportul de convenție și cel turistic.**

Practic, transportul de convenție acoperă cea mai mare parte a activității, acesta desfășurându-se la nivelul mai multor județe – Argeș, Timiș, Caraș-Severin și Brașov.

Flota CFL numără 106 vehicule – 20 de microbuze, 7 midibuse și 79 de autocare și, după 15 ani de activitate, compania mizează tot mai mult pe turism.

„Lucrăm cu majoritatea agențiilor mari din România – Christian Tour, Paralela 45, Eximtur... Transportul ocazional asigură activitatea pentru 9-10 luni pe an”, a arătat Cosmin Costache, director general CFL.

Piața de incoming crește de la an la an, fiind realizate tururi în România, iar solicitările turiștilor străini includ un transport confortabil și sigur.

„Am decis ca flota noastră pentru transport turistic și de convenție să nu aibă autovehicule care să depășească 10 ani vechime. De la an la an, restricțiile sunt tot mai mari pentru autocarele vechi în Europa, iar România va urma acest trend (București, Cluj, Timișoara sunt primele orașe care fac pași în acest sens)”, a precizat Cosmin Costache.

**Cosmin Costache, director general CFL:**

**„Văzând incertitudinea din România, în special pe zona traseelor regulate, considerăm că viitorul este reprezentat de transportul ocazional. În timp, numărul turiștilor va crește și infrastructura se va îmbunătăți. Am văzut această creștere an de an. Transportul de convenție s-ar putea plafona. Salariile vor crește atât de mult încât vom fi tot mai neatractivi pentru investitori. Astfel, fabricile nu vor mai fi construite în România. Deja am observat acest trend la unii clienți, care și-au mutat capacitățile de producție în alte țări (Serbia, de exemplu).”**

## Tarifele corecte rezolvă problema șoferilor

Strategia CFL este clară – asigurarea unor servicii de transport de calitate, printr-o flotă nouă și șoferi bine pregătiți și motivați. În aceste condiții, vânzarea serviciilor la tarife corecte (peste media pieței) devine esențială.

„Contează foarte mult clienții pe care îi abordezi. Sunt mulți care își doresc cât mai ieftin, fără că conteze cât de slab este serviciul de transport. Iar principala problemă este angajatul – un șofer premium va primi un salariu pe măsură. Noi am încercat să plătim șoferii la un nivel superior față de media pieței. Nevoia de șoferi este tot mai greu acoperită, la nivel național, și, tocmai de aceea, țintim clienți care apreciază serviciile de transport de calitate. Doar așa putem plăti șoferii la un nivel care să asigure fidelizarea lor”, a explicat directorul general CFL.

Pentru anul acesta, CFL este în discuții avansate cu agenții de turism străine, pentru a asigura transportul grupurilor prin Europa.

„Vom achiziționa autocare și acestea vor opera, 6-7 luni pe an, în Europa. Și pe acest segment, ofertele trebuie studiate cu atenție, existând diferențe foarte mari. Cea mai mare provocare o reprezintă șoferii, care trebuie să știe cel puțin engleză”, a completat Cosmin Costache.

## Transport de convenție – noua abordare

Nu cu multă vreme în urmă, tariful reprezenta principalul criteriu pentru a accesa contractele de transport pentru angajații diferitelor companii. Astăzi, lucrurile sunt mult schimbate.

A apărut un segment premium, iar solicitările la transportul de convenție pot fi destul de greu de îndeplinit. De la obligativitatea purtării centurii de siguranță de către șofer și menținerea unei viteze maxime de 70 km/h, până la temperatură interioară garantată între anumite limite, buton de panică și alte dotări.

„Toate mașinile au GPS și camere și clienții noștri pot urmări modul de desfășurare a transportului în timp real. Sunt condiții foarte dure la anumiți clienți. De exemplu, dacă temperatura scade sub un anumit grad, la prima abatere nu se plătește cursa, iar la a doua apar penalizări. De asemenea, fiecare minut de întârziere duce la penalizări. Vechimea parcului de maxim 10 ani, ITP realizat doar la RAR, distanță mare între scaune sunt alte solicitări la care trebuie să dăm curs”, a explicat Cosmin Costache.

Pentru CFL, viitorul este legat, în primul rând, de turism, iar transportul de convenție se concentrează doar pe clienții „pretențioși”.

„Vom dezvolta transportul turistic și, totodată, țintim clienți (fabrici) care doresc și își pot permite mașini bune și un nivel ridicat în ceea ce privește calitatea serviciului. Într-un viitor apropiat, ne așteptăm să apară restricții legate de norma de poluare, inclusiv pe partea de transport de convenție. Nu întâmplător sunt clienți care impun o vechime maximă de 10 ani pentru autovehicule”, a completat Cosmin Costache.

CFL își propune să acceseze și un segment aproape inexistent în România – transportul VIP.

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

# CTP IAȘI
# Modernizare accelerată

**Achizițiile de mijloace de transport sunt primul aspect observat – 100 de autobuze noi, 15 tramvaie second-hand... și urmează 44 de autobuze electrice de 10 și 12 m și 32 de tramvaie noi de 26 și 30 m.**

Dar sunt numeroase alte aspecte importante ce definesc procesul accelerat de modernizare a transportului public local în Iași.

„Primul pas a fost achiziționarea a 100 de autobuze noi. De asemenea, am schimbat sistemul tarifar – 2,5 lei/bilet valabil 2 ore. Am considerat că, din cauza aglomerării orașului, timpii de parcurgere a unui traseu au crescut, iar două ore acoperă nevoia de deplasare chiar și în traficul aglomerat de dimineață", a arătat Cristian Stoica, director general CTP Iași.

Doar cele două măsuri au dus la creșterea numărului de călători cu aproximativ 20%.

Totodată, au fost încurajate abonamentele. Astfel, s-a luat decizia ca acestea să fie valabile pe toate liniile, indiferent de perioada pentru care se optează. Și, un lucru interesant, CTP Iași a introdus abonamentul cu valabilitate un an, cu tarif de 600 lei. Reducerea importantă a făcut ca un număr mare de persoane să achiziționeze acest abonament și, de asemenea, multe firme îl oferă angajaților.

**Cristian Stoica, director general CTP Iași:**

**„Pentru următoarea perioadă de investiții, ne gândim la dezvoltarea transportului la nivel metropolitan. Pe contractul actual, avem, deja, trei linii de ieșire, ce fac legătura cu trei comune limitrofe."**

## Flexibilitate maximă la vânzarea de bilete

CTP Iași are mai multe moduri prin care poate vinde călătorilor bilete – tonete (60 tonete proprii și colaboratori), automate de vânzare (10), la care se adaugă cardurile bancare (unele mijloace de transport au dispozitive în acest sens) și plata cu ajutorul telefonului mobil.

„În viitor, vor apărea și alte sisteme și, o dată introdus sistemul de e-ticketing, fiecare călător își va putea încărca portofelul electronic pe baza unui cod, asemănător cu reîncărcarea cartelelor preplătite la telefonia mobilă. Ne dorim flexibilitate cât mai mare pentru sistemul de ticketing, iar cardul ar putea avea și alte întrebuințări, precum plata parcărilor (în special pe zonele de acces în oraș) sau accesul la biblioteci, teatre sau muzee, precum și la sistemul de bike sharing", a explicat Cristian Stoica.

## Interacțiunea cu călătorii

Primăria Iași dorește să regândească sistemul de transport, prin stabilirea unor sensuri unice. Astfel, apare posibilitatea să fie create benzi separate pentru transportul public – crește viteza de deplasare și punctualitatea și scad costurile.

Însă, până atunci, CTP Iași a luat, deja, numeroase măsuri pentru creșterea atractivității transportului public, iar realizarea unui dispecerat modern și eficient a reprezentat un pas important.

„În dispeceratul central, avem imagini de la 32 de camere video, poziționate pe liniile cele mai importante și la capete. Astfel, traseele sunt monitorizate, putem observa momentele de aglomerație și luăm măsuri de suplimentare, imediat", a explicat directorul general CTP Iași.

Introducerea curselor speciale pentru elevi și studenți, folosirea rețelelor de socializare pentru o bună comunicare cu pasagerii și internetul disponibil în mijloacele de transport sunt, de asemenea, măsuri luate de societatea de transport.

„Având Wi-Fi în mijloacele de transport, vom realiza o platformă de survey, prin care vom putea prelua direct opiniile călătorilor, pentru a putea îmbunătăți serviciul de transport. În plus, dezvoltăm o platformă pentru telefonul mobil, prin care călătorul să își poată programa transportul", a explicat Cristian Stoica.

Călătorii vor ști când urmează să vină mijlocul de transport în stația de îmbarcare și când vor ajunge la destinație. De asemenea, persoanele cu dizabilități vor putea ști care tramvai are platformă specială pentru îmbarcare (autobuzele sunt toate dotate cu rampe, având podea coborâtă).

În Iași, învață aproximativ 60.000 de studenți, iar 40.000 dintre aceștia utilizează transportul public. Pentru a evita cozile, CTP Iași a decis ca studenții să primească un card ce le oferă acces la zona de reduceri în aplicația 24pay, fără a mai fi nevoie să stea la tonete pentru achiziționarea biletelor sau a abonamentelor.

Merită să amintim și faptul că autobuzele sunt dotate cu sistem de supraveghere audio-video, iar, pentru sesizări, a fost creat un program informatic integrat și, astfel, toate sesizările primesc răspuns.

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

# ETA RÂMNICU VÂLCEA
# 100% CNG

**Flotă complet înnoită cu autobuze CNG, sistem modern de management al transportului, stații modernizate, sediu și service complet reconstruite – transportul public local din Râmnicu Vâlcea cunoaște o adevărată revoluție.**

Și toate acestea sunt posibile, în cea mai mare parte, datorită fondurilor europene. „Accesarea fondurilor europene reprezintă un aspect esențial în planurile noastre de dezvoltare. Cererea de finanțare este depusă și așteptăm aprobarea acesteia. Vizăm modernizarea autobazei, achiziția de autobuze noi nepoluante și modernizarea a 90 de stații de îmbarcare/debarcare pentru călători. Stația ITP, spălătoria, dotarea cu scule și dispozitive pentru reparații sunt, de asemenea, cuprinse în proiectul finanțat prin fonduri europene”, a arătat Andi-Ștefan Davidescu, director ETA.

În Râmnicu Vâlcea, transportul local se realizează exclusiv cu autobuze, iar parcul cuprinde 41 de autobuze și 11 microbuze.

Alegerea tehnologiei CNG pentru autobuze (gaz natural comprimat) s-a realizat în urma unui studiu de oportunitate, care a avut în vedere protejarea mediului și a sănătății oamenilor prin reducerea emisiilor de carbon, costurile de exploatare precum și asigurarea unui serviciu de transport sustenabil pe termen lung.

De altfel, ETA are deja în exploatare 3 autobuze CNG, achiziționate prin fonduri proprii.

## CNG vs. electric

„Am decis să mergem pe varianta CNG, pentru că am considerat că tehnologia privind transportul electric nu a atins, încă, maturitatea. Este ușor să cumperi un produs pe bani europeni, fără să te gândești ce faci, mai departe, cu el. Dacă urmărești un câștig imediat, electricul este câștigător, atât în materie de consum, cât și de protecție a mediului. Pe termen lung,

Andi-Ștefan Davidescu

însă... Perioada normală de exploatare a unui autobuz este de 8-10 ani. În acest timp, cu siguranță, vei avea nevoie de un set nou de acumulatori. Pentru un autobuz electric, costul acestei schimbări este de aproximativ 160.000 de euro. La ora actuală, poți achiziționa un autobuz nou diesel, cu această sumă”, a explicat Andi-Ștefan Davidescu.

Privind în istoria recentă a societăților de transport public local din România, putem constata că, în ultimii ani, nu s-au putut achiziționa din fonduri proprii nici măcar autobuze clasice, diesel, și acesta este motivul pentru care parcul auto circulant din România s-a învechit atât de mult.

„La ora actuală, achiziționăm autobuze din fonduri europene, dar trebuie să ne asigurăm că putem să le exploatăm, în continuare, cu resurse proprii. Mă întreb, dacă până acum nu am putut schimba autobuzele vechi cu unele noi, clasice, din lipsă de fonduri, cum vom identifica resursele pentru înlocuirea acumulatorilor, atunci când va fi necesar? ETA nu ar fi putut mobiliza aceste fonduri. În schimb, autobuzele CNG au un regim de exploatare asemănător cu cele diesel, gazul fiind mai ieftin decât motorina, iar principalul avantaj constă în nivelul emisiilor mult scăzut. Alegerea soluției electrice riscă să blocheze activitatea societăților de transport, care nu vor

**Până la sfârșitul anului 2020, ETA va achiziționa, cu ajutorul a două proiecte pe fonduri europene, 35 de autobuze CNG.**

găsi, la momentul respectiv, resursele pentru înlocuirea acumulatorilor. În plus, mă gândesc că, peste puțini ani, vom avea foarte multe persoane care, în fiecare seară, își vor pune la încărcat autoturismele. Este infrastructura electrică națională pregătită să suporte așa ceva?”, a completat directorul ETA.

## Călătorul, în centrul atenției

Un transport local modern înseamnă, bineînțeles, mai mult decât autobuze noi. Un pas important pe care ETA în are în vedere este creșterea vitezei comerciale și, totodată, îmbunătățirea comunicării cu pasagerii, toate acestea conducând spre un sistem de transport public mai atractiv.

„Vom avea sisteme de informare în stații și sisteme de planificare a călătoriei – să afli unde ești, să poți seta locația unde vrei să ajungi iar sistemul îți va oferi ruta pe care trebuie să o urmezi”, a explicat Andi-Ștefan Davidescu.

ETA a implementat, de anul trecut, un sistem de ticketing și călătorii pot utiliza atât carduri, cât și bilete pe suport de hârtie.

Tot din fonduri europene, ETA va implementa o soluție de management a traficului, iar prioritizarea autobuzelor în trafic reprezintă principala țintă.

„Viteza comercială va crește și sperăm să putem scădea durata curselor care unesc extremitățile orașului, de la aproximativ 45 de minute, astăzi, la sub 30 de minute. Infrastructura orașului nu permite realizarea benzilor separate pentru autobuzele ETA, însă se va apela la niște automate de dirijare a circulației și semafoare inteligente. Autobuzele vor fi dotate cu niște dispozitive care vor comunica cu automatele de dirijare a circulației, acestea din urmă asigurând culoarea verde pentru autobuze”, a precizat directorul ETA.

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

# LIVIO DARIO
# Stabilitate într-un mediu instabil

**Cu o flotă de peste 200 de autovehicule (mai mult de jumătate fiind autobuze și autocare), Livio Dario se află în top 10 companii din România, din punct de vedere al parcului deținut.**

Pentru a completa imaginea companiei, merită să menționăm că peste jumătate din parc este EURO 6, iar Livio Dario are peste 220 de angajați și o cifră de afaceri ce depășește 7 milioane de euro.

În cei peste 20 de ani de activitate, firma a crescut într-un ritm constant, punând accent pe siguranță și păstrarea principiilor specifice unei firme de familie.

Livio Dario s-a specializat pe mai multe segmente de transport, dezvoltându-le, în timp, pe fiecare dintre acestea: curse regulate județene (în județul Alba), curse regulate speciale în cinci județe (Alba, Timiș, Caraș-Severin, Brașov și Mureș), curse ocazionale și transport local (Sebeș, Zlatna și Cugir).

„Acordăm o mare atenție fidelizării angajaților și urmărim randamentul fiecăruia. În acest sens, sistemele inteligente de ticketing ne ajută la evaluarea șoferilor. Fiecare șofer are o cartelă personală, cu care se înregistrează pe mașină la începutul programului. Astfel, putem vedea kilometrii efectuați, ore de lucru, respectarea programului... De asemenea, sistemele de analiză a stilului de condus, deja prezente pe o parte din flotă, sunt importante. În același timp, suntem atenți și la condițiile de muncă oferite, la pachetele salariale și, în general, atmosfera în firmă este specifică unei mari familii”, a arătat Darius Poptean, manager Livio Dario.

Mașinile și șoferii sunt primele aspecte la care managerii Livio Dario acordă atenție în fiecare zi.

„Mașinile trebuie să fie curate și în perfectă stare de funcționare, iar șoferii, atât la nivel de ținută, cât și de atitudine, trebuie să fie impecabili. Pe de altă parte, trebuie să asculți șoferii, să le cunoști problemele și să încerci să le rezolvi. Iar telefonul meu este deschis în permanență și vizitez regulat toate punctele de lucru”, a completat Liviu Poptean, director tehnic Livio Dario.

**Deciziile importante se iau împreună – Aurel, Darius și Liviu Poptean.**

## Inovații pe toate segmentele

Dimensiunile companiei fac din utilizarea tehnologiilor moderne un aspect esențial. De exemplu, în cazul transportului urban, ținta este transparența totală.

„Avem un sistem inteligent de ticketing, abonamente tip card, ce se scanează în mașină, iar șoferul vizualizează, pe o tabletă, situația respectivului abonament (valabilitate, rută). În plus, informațiile legate de abonamente și bilete emise sunt transmise, în timp real, la sediul firmei și, astfel, avem rapoarte precise legate de numărul călătorilor. Autoritățile locale primesc, la rândul lor, rapoarte clare, în fiecare lună. Asigurăm, astfel, o transparență totală, inclusiv în ceea ce privește persoanele care beneficiază de subvenție”, a explicat Darius Poptean.

În ceea ce privește transportul regulat județean, în ciuda situației legislative incerte, Livio Dario a decis asumarea unei investiții importante – schimbarea caselor de marcat fiscale. De altfel, compania din Alba Iulia este una dintre primele din țară care a montat case de marcat fiscale pe mașini, cu aproximativ 17 ani în urmă.

„Noul model de casă de marcat este unul modern, cu display, și, astfel, vom înlocui tableta deja existentă și doar cititorul de carduri va trebui adaptat. Noile dispozitive vor asigura trimiterea informațiilor, în timp real, la sediul firmei”, a explicat Liviu Poptean.

În ceea ce privește transportul turistic, compania dezvoltă activitatea pe mai multe planuri.

„Facem transport internațional ocazional și lucrăm cu agenții din România, precum și din Europa, și nu numai. Avem o colaborare chiar și cu o agenție din India. În același timp, încercăm să convingem agențiile străine să realizeze tururi și în țările din Estul Europei și, deja, am primit primele solicitări în acest sens”, a arătat Darius Poptean, managerul Livio Dario.

### Darius Poptean, manager Livio Dario:

**„Există multe oportunități în piață și, anul acesta, continuăm investițiile, având, deja, multe mașini noi comandate. Avem în construcție sediul de la Lugoj. Identificăm, totodată, o cerere mare pentru curse regulate speciale. Privind transportul urban, luăm în calcul achiziția unor autobuze electrice.”**

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

# RATC CONSTANȚA
# Oamenii, în centrul atenției

**Având 688 de angajați și peste 19 milioane de călători transportați anual, RATC Constanța este unul dintre cei mai mari transportatori publici locali din România, cu o cifră de afaceri de peste 82 de milioane de lei, 134 de autobuze exploatate zilnic și 21 de trasee deservite.**

Societatea pune accent pe adaptarea la nevoile călătorilor și poate cel mai bun indicator în acest sens este creșterea numărului de călători cu 15% în 2018, față de 2017.

„Ecosistemul de transport public se schimbă rapid și trebuie să adaptăm soluții noi, la nevoile imediate, fără să uităm să dezvoltăm programe pe termen mediu și lung. Anul acesta, RATC se transformă în CT BUS SA. În decembrie, au sosit primele autobuze Isuzu noi și sperăm ca, până la sfârșitul anului, să devenim și operatori de autobuze electrice, achiziționate din fonduri europene”, a precizat Bogdan Nicolae Niță, director general și membru al Consiliului de Administrație RATC Constanța.

Planul de investiții include, de asemenea, implementarea unui sistem de e-ticketing.

## Un angajator atractiv

Cu un număr mediu de personal în scădere, în 2018, 688 de salariați față de 698 în 2017, RATC a reușit să eficientizeze majoritatea activităților desfășurate, a extins rețeaua de puncte de vânzare, a internalizat activitatea de control titluri de călătorie și o parte din activitatea de igienizare flotă.

Un accent important este pus pe atragerea de noi angajați și fidelizarea celor existenți. Iar efectele nu au întârziat să apară. RATC a încheiat anul 2017 cu un deficit de aproximativ 40 de șoferi, însă anul 2018 s-a finalizat cu o echipă completă și suficientă.

Personalul angajat este implicat, inițial, într-un proces de inducție organizațională, care cuprinde comunicarea valorilor companiei, a regulilor de disciplină, a normelor de securitate – sănătate în muncă și practică pe mijloacele de transport aflate în exploatare.

Șoferii de autobuz sunt instruiți periodic, testați și autorizați pentru transportul călătorilor.

**De la chioșc de bilete, la free Wi-Fi zone – 13 puncte de vânzare bilete au devenit și hotspot-uri 4G.**

## Flota nouă

Autobuzele MAZ 103.041, exploatate de RATC, au peste 16 ani de utilizare și rulaje de peste 900.000-1.000.000 km. Astfel, o înnoire totală era necesară. Au fost achiziționate 104 autobuze marca Isuzu Citiport, acestea urmând să intre în exploatare în următoarea perioadă.

„Ne-am pregătit pentru flota nouă de autobuze: 25 de angajați, ingineri, mecanici și electricieni au urmat un program de pregătire chiar la fabrica Isuzu din Turcia, iar 62 de șoferi au fost pregătiți și asistați practic de către specialiștii producătorului de autobuze”, a spus directorul general RATC.

Și asta nu este tot. Cu ajutorul unor proiecte pe fonduri europene, vor fi achiziționate 21 de autobuze electrice de 12 metri, 20 de autobuze electrice de 10 metri și 51 de stații de încărcare.

Nu putem să nu amintim și de traseul turistic CiTy TOUR, deservit de 6 autobuze etajate Ayats Bravo, care a legat stațiunea Mamaia de oraș și a devenit un simbol pentru RATC și Constanța.

## Informare modernă

Pe toate autobuzele aparținând RATC, a fost introdus sistemul de monitorizare și dispecerizare cu ajutorul unei aplicații dedicate, care utilizează sistemul GPS. Pe lângă funcția de administrare a flotei de autobuze, o componentă importantă a proiectului o reprezintă informarea călătorilor cu privire la timpul de așteptare sau modificările de traseu. Astfel, în strânsă legătură cu monitorizarea GPS, s-au instalat 10 panouri, care oferă călătorilor, în timp real, informații privind ora exactă de sosire în stație a autobuzului, linia și sensul de mers. Anul acesta, vor fi montate încă 10 panouri de informare.

**Radu BORCESCU**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

# ANTICORUPȚIE

# Lanțul slăbiciunilor versus Oscarul pentru Integritate

**Caragiale există, încă. E de-al nostru, român adevărat, cu toate slăbiciunile și cu toate calitățile înscrise în ADN-ul nostru latin. În diferite momente, cu toții putem fi niște personaje caragialești. Sau le putem întâlni în trafic, la graniță, la ghișeu, îmbrăcate în uniformă, sau civil și de aici începe acel lanț al slăbiciunilor, punctul culminant al piesei de teatru live, cu replici de genul :„Dacă dai și tu, dau și eu o amendă mai mică”, „Sări și tu cu ceva”, „Haideți, șefu’, ne înțelegem...”.**

Vă sună cunoscut, nu? Să ne imaginăm, acum, două scenarii, în care actorii de mai sus joacă de o parte și de alta a legii:

1. „Tribunalul Bistrița-Năsăud a dispus condamnarea inculpatului G.D. la o pedeapsă de 3 ani închisoare cu suspendarea executării sub supraveghere pe un termen de 4 ani, interzicerea dreptului de a mai exercita profesia de polițist pe o perioadă de 3 ani și prestarea unei munci neremunerate, în folosul comunității, pe o perioadă de 90 de zile lucrătoare, pentru săvârșirea infracțiunii de luare de mită (25 de acte materiale).

În fapt, agentul de poliție G.D., în timp ce se afla în exercitarea atribuțiilor de serviciu pe linie de supraveghere și control al traficului rutier pe raza de competență, a pretins și primit de la mai multe persoane, printre care și un investigator sub acoperire, diverse sume de bani, cuprinse între 50 și 300 lei, în scopul neluării măsurilor legale care se impuneau cu privire la abaterile constatate. Ulterior, agentul de poliție a fost prins în flagrant, după ce a pretins și primit suma de 150 lei de la investigatorul sub acoperire.

(Art. 289 – Luarea de mită: (1) Fapta funcționarului public care, direct ori indirect, pentru sine sau pentru altul, pretinde ori primește bani sau alte foloase care nu i se cuvin ori acceptă promisiunea unor astfel de foloase, în legătură cu îndeplinirea, neîndeplinirea, urgentarea ori întârzierea îndeplinirii unui act ce intră în îndatoririle sale de serviciu sau în legătură cu îndeplinirea unui act contrar acestor îndatoriri, se pedepsește cu închisoare de la 3 la 10 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică ori de a exercita profesia sau activitatea în executarea căreia a săvârșit fapta...)”

Mariana Mirea

2. „Ofițeri de poliție ai Direcției Generale Anticorupție – Serviciul Județean Anticorupție Gorj, sub coordonarea procurorului de caz din cadrul Parchetului de pe lângă Tribunalul Gorj, au organizat și realizat prinderea în flagrant a unui bărbat, persoană fără calitate specială, în timp ce oferea suma de 500 de lei, cu titlu de mită, unor agenți de poliție din cadrul Inspectoratului Județean de Poliție Gorj – Secția 6 Poliție Rurală Târgu-Cărbunești, pentru a nu fi luate măsurile legale împotriva sa. În fapt, un echipaj format din doi agenți de poliție, în timpul exercitării atribuțiilor de serviciu, au oprit în trafic o autoutilitară condusă de un bărbat din municipiul Târgu-Jiu, județul Gorj. În urma verificărilor efectuate, agenții de poliție au constatat că autovehiculul are inspecția tehnică periodică expirată. După ce i s-a adus la cunoștință faptul că urmează să-i fie reținute certificatul de înmatriculare și plăcuțele cu numerele de înmatriculare, conducătorul auto a oferit, cu titlu de mită, suma de 500 de lei celor doi polițiști pentru a nu dispune măsurile legale, însă agenții de poliție au refuzat categoric oferta, au continuat să întocmească actele de constatare și au sesizat fapta la DGA – SJA Gorj, apelând Call-Center-ul Anticorupție – 0800.806.806.

*În rechizitoriul întocmit de procurori a fost redată și discuția dintre conducătorul auto și polițist:*
*„Șofer: Nu se poate o șpagă??*
*Polițist: Vedem dacă se poate. Ce să se poată?*
*Șofer: O șpagă (...)”*

(Art. 290 – 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 mita. (3) Mituitorul nu se pedepsește dacă denunță fapta mai înainte ca organul de urmărire penală să fi fost sesizat cu privire la aceasta.)

În scenariile de mai sus, ne regăsim sau ne putem regăsi, ipotetic vorbind, oricând, iar scenariile sunt, din păcate, realități. Putem fi actorii sau putem fi regizorii acestora. Dar să-i lăsăm lui Caragiale „Lanțul slăbiciunilor”, iar noi să îl întrerupem, prin atitudinea noastră. Și, dacă nimerim, din întâmplare, într-o piesă de-a lui „Conu’”, să jucăm un rol de cetățean cu simț civic și să sunăm la Call-Center-ul Anticorupție – 0800.806.806, unde se află regizorul, Direcția Generale Anticorupție, care vă va da îndrumările legale pentru a câștiga „Oscarul Integrității”!

**Comisar de poliție Mariana MIREA**
Serviciul Prevenire DGA

**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.

# Mașina „de carton”

**Una dintre mașinile străine populare pe șoselele României a fost, fără nicio îndoială, Trabant-ul. Văzut, pe plan internațional, ca un simbol al Republicii Democrate Germania (RDG), în țara noastră a fost cunoscut sub sintagma „mașina de carton”.**

Perioada în care acesta s-a produs a fost între 1957 și 1990, iar motivul pentru care acesta este „legat” puternic în percepția generală de Germania Democrată, mai exact de dărâmarea Zidului Berlinului, îl reprezintă imaginile ce s-au difuzat în acea perioadă la televiziunile internaționale, care arătau mii de Est-germani fericiți, traversând fosta „graniță”, în Trabant-urile lor.

## Înapoi, în epoca RDG

Trabant, cuvânt ce în limba germană înseamnă „satelit” sau „companion”, a fost cel ales pentru a boteza acest model, exemplificând ceea ce se dorea ca mașina să reprezinte pentru proprietar. Responsabilă de scoaterea pe piața a mașinii a fost uzina VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, care, asemenea fabricii Dacia de la Mioveni, a scos același model de mașină, cu mici diferențe doar, timp de aproape 30 de ani. În tot acest timp, până în aprilie 1991, s-au produs aproximativ 3,7 milioane de exemplare de Trabant. Pentru a putea procura o mașină, în acele vremuri, trebuia să te înscrii pe liste, iar timpul de așteptare era de aproximativ zece ani, chiar și 13, în unele cazuri. Această perioadă varia, se spune, în funcție de distanța reședinței cumpărătorului față de Berlin. Prețul de achiziție pentru un Trabant nou era de 7.500 mărci germane, dar, pentru un vehicul second-hand, acesta se putea dubla sau, chiar, tripla.

## 28 de ani, durată medie de viață

Din punct de vedere al construcției, Trabant-ul are un șasiu din oțel (de tip unibody), iar legenda că este „din carton” este explicată prin folosirea materialului duroplast pentru acoperiș, capacul portbagajului, capotă, aripi și uși. Acesta este un plastic dur, realizat din deșeuri de bumbac (reciclat, din Uniunea Sovietică) și rășini fenolice, din industria de vopseluri Est-germane. Uzina din Zwickau nu era la prima mașină la care folosea acest material reciclat; avea experiență, iar rezistența acestuia a făcut ca durata medie de viață a unui Trabant sa fie de 28 de ani. În afară de acest punct forte, Trabant-ul era de o calitate îndoielnică, fiabilitatea destul de slabă, iar mentenanța, un calvar. Ca modele,

**Producția modelului 601 a început de la 34.000 de unități ce ieșeau, anual, pe poarta fabricii din Zwickau, în 1964, apoi ajungând la 100.000 per an, în 1973, iar, în 1989, se produceau aproximativ 150.000 de unități.**

au existat 4 repere principale: P50/Trabant 500 (1957-1962), Trabant 600 (1962-1964), Trabant 601 (1963-1990) și Trabant 1.1 (1990-1991, cu motor VW de 1.043 cmc, în 4 timpi)

## 601, vedeta familiei

Trabant-ul original, introdus în 1958, a fost P50. Acest model de bază a împărțit un număr mare de piese interschimbabile chiar și cu cele mai recente ediții, precum 1.1s. Modelul P50 de 500 cmc și 18 CP a evoluat într-o versiune de 20 CP, cu o cutie de viteze complet sincronizată, în 1960, apoi a primit un motor de 23 CP, de 500 cmc în 1962, ca P60. Face-lift lui P60 s-a numit 601. Modelul a rămas aproape neschimbat până la sfârșitul producției, cu excepția adăugării instalației electrice de 12V, arcuri spate și o planșă de bord actualizată. Fără doar și poate, modelul 601 este cea mai răspândită variantă de Trabant. Acesta era pus în mișcare de un motor de capacitate mică, de 600 cmc, o greutate de 600 kg, iar, spre finalul anilor de producție, ieșea din fabrică dezvoltând 25 CP, iar timpul 0-100 era de 21 de secunde. Motorul, în doi timpi, era unul ce scotea fum excesiv, cel puțin pentru standardele de confort și poluare valabile astăzi. Făcând o paralelă cu o mașină din 2007, Trabant-ul avea emisii de hidrocarburi de 9 ori mai mari și de dioxid de carbon de 5 ori mai mari. Wow! Consumul de carburant se situa in jurul valorii de 7l/100 km. Capacitatea rezervorului era de 24 de litri, iar benzina se amesteca cu ulei de amestec, (în raport de 50:1, la „plin"). Din cauza faptului că mașina nu beneficia de o pompă de combustibil, rezervorul era poziționat deasupra motorului, astfel încât combustibilul să poată ajunge la carburator prin gravitație, fapt ce creșterea riscul de incendiu, în cazul accidentelor.

Fiecare propunere pentru un nou model a fost respinsă de guvernul Est-german, din cauza lipsei de materii prime necesare în cantități mai mari, pentru modelele mai avansate. Ca urmare, Trabant-ul a rămas, în mare parte, neschimbat, pentru mai mult de un sfert de secol. De asemenea, nici procesele de producție nu s-au înlocuit, bazate pe forță de muncă brută.

După 1990, s-a încercat continuarea producției. Modelul 601 avea nevoie de o autorizație specială pentru a fi condus în Germania Federală (de Vest) din cauza standardelor de emisii de acolo. Asta a făcut ca fabrica să încerce „salvarea", cu modelul 1.1s, ce beneficia de un motor în 4 timpi, de provenienţă VW, însă acesta a rezistat doar 1 an în producție, fabrica fiind închisă și, apoi, cumpărată de către concernul VW, care, acum, produce, la Zwickau, motoare.

**Alexandru STOIAN**
alexandru.stoian@ziuacargo.ro
sursa: Wikipedia

# Spune-ți părerea!

# Despre șoferii străini

**Credeți că angajarea de șoferi străini ar putea reprezenta, în viitorul nu foarte îndepărtat, o variantă potrivită pentru companiile de transport din România?**

1 Da. Luăm, deja, în calcul această variantă. O dată ce barierele legislative se vor diminua, transportatorii vor fi obligați să ia în calcul și forța de muncă din afara României.

2 Doar într-o mică măsură, ținând cont de diferențele culturale și costurile suplimentare pe care le presupune o astfel de acțiune.

3 În niciun caz. Șoferii străini reprezintă o variantă mult prea costisitoare, în condițiile unei productivități neverificate, și nu se justifică din punct de vedere economic.

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

# De ce te înscrii într-o asociație profesională?

Peprezentarea în fața autorităților și lupta împotriva abuzurilor reprezintă (fiecare cu 31% din totalul răspunsurilor) principalele motive pentru care companiile românești de transport și logistică s-ar înscrie într-o asociație profesională. La întrebarea lunii februarie: „Care este principalul motiv pentru care v-ați înscris sau v-ați înscrie într-o asociație patronală?”, alți 15% dintre respondenți au optat pentru varianta potrivit căreia cea mai importantă este apartenența la o un grup de firme, unde pot apărea oportunități, în timp ce pentru 8% primordială este menținerea și dezvoltarea unui cadru concurențial pe piață.

# Șofer vs. Conducător auto

Potrivit uzanțelor, toți cei care au permis de conducere sunt denumiți, generic, șoferi. Unii sunt mai cu moț și sunt denumiți „șoferi de TIR”. Pentru a deveni „șoferi”, mergem, chiar, la școală, și nu la orice fel de școală, ci la „școală de șoferi”.

În realitate, din punct de vedere juridic, dar și practic, toți cei care avem permis de conducere suntem „conducători auto”. Există, chiar, și o explicație/glumă la întrebarea care este diferența dintre un șofer și un conducător auto. Răspunsul fiind: într-un vehicul pot fi 2 șoferi dar doar 1 singur conducător auto!

Juridic, definiția conducătorului auto este: persoana care conduce pe drum un vehicul (art. 6, pct. 12, OUG 195/2002).

Conducătorul auto este o resursă pentru angajatorul său. Aceasta poate fi pozitivă, când activitatea sa este producătoare de venituri, sau negativă, când aduce amenzi (ca sancțiuni pentru activitatea desfășurată fără respectarea cerințelor legale). Atenție la resursele angajate, din când în când trebuie verificate! Resursele nu sunt

inepuizabile, poate doar cu excepția prostiei!

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

ZIUA CARGO

Romanian Transport Company of the Year

Romanian Passenger Transport Company of the Year

Echipamentul Anului în România

**Editor General**
**Meda Iordan**
meda.iordan@ziuacargo.ro

**Redactor Șef**
**Radu Borcescu**
radu.borcescu@ziuacargo.ro

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

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

**FOTO-VIDEO: Jean-Mihai Pâlșu**

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

**DTP și PRE-PRESS**
**Top O'Rush Graphic Design**

**Revistă editată de**
**ZC Trans Logistics Media**

**Adresa redacției:**
**Bd. Timișoara nr. 92, Sector 6, București.**

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

**ISSN 2069 - 069X**

# Toți vorbesc. Doar unul acționează. Noul Actros.

**MirrorCam.** În locul oglinzii retrovizoare standard, noul Actros este echipat cu sistemul MirrorCam revoluționar, proiectat aerodinamic. Acest sistem oferă nu doar o vizibilitate ideală de jur împrejurul camionului, ci și o siguranță mărită la manevrele de parcare, virare și schimbarea benzii de rulare. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

# FARA TAXE DE DRUM DIN 2019

## TRECI PE GAZ SI ECONOMISESTI PANA LA 30.000€ PE AN*

### 100% ECONOMIE LA TAXA DE DRUM

Fara taxe de drum in 2019 si 2020
Pana la 30000€ pe an economie*

### 20% ECONOMIE DE CARBURANT

20% mai putin combustibil consumat **

### 100% PRIETENOS CU MEDIUL

90% mai putin $NO_2$
99% mai putine PM
95% mai putin $CO_2$ cu biometan

**SCHIMBANDU-TI VEHICULELE ALIMENTATE CU MOTORINA, CU VEHICULELE IVECO ALIMENTATE CU GAZ, OBTII O AUTONOMIE DE PANA LA 1600 KM, NU MAI PLATESTI TAXE DE DRUM, FARA COSTURI PENTRU AFACEREA TA SI MEDIUL INCONJURATOR.**

IVECO

Partenerul tău pentru un transport sustenabil

* economie cu taxa de drum si combustibilul, la 150000Km parcursi, 90% taxe de drum.
** 10% economie de combustibil fata de Stralis Diesel 460HP si 10% la costul combustibilului.