ZIUA CARGO

revistă de transport și logistică iunie 2019 numărul 6 (125)

am MARFĂ, caut TRANSPORT
Accent pe strategie

Mereu pregătit!

Vânzările Anadolu Isuzu s-au dublat

VOLVO FH STEP D
Economie fără compromisuri

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

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 detalii contactați reprezentanții de vânzări Volvo Trucks, **www.volvotrucks.ro**

VOLVO FH FUEL & EFFICIENCY

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

Două avantaje competitive

A te baza pe un avantaj competitiv reprezintă un aspect firesc și obligatoriu pentru orice afacere serioasă (stabilă). Însă, în condițiile schimbărilor rapide ce survin pe piață... un avantaj competitiv nu mai este suficient. Sau, cel puțin, este foarte riscant să te bazezi pe unul singur.

Modele noi de business, schimbări legislative (abrupte), fluctuații importante și greu de anticipat ale pieței și, bineînțeles, tehnologia, cu un impact tot mai mare asupra tuturor afacerilor... sunt câteva dintre motivele care nu permit „vacanțe" pentru managerii și patronii din sectorul transportului și logisticii.

Mai poți, în aceste condiții, să păstrezi „puritatea" activității? Să rămâi doar transportator, sau doar logistician?

În loc să despicăm firul în patru, vă propun o poveste... Ioan este un transportator „pur sânge". Și-a deschis afacerea prin anii '90 și a înțeles repede care este avantajul lui competitiv – seriozitate, promptitudine, corectitudine... De fapt, era vorba despre capacitatea de a înțelege și a motiva șoferii. Pentru că Ioan are o capacitate uluitoare de a „cântări" corect șoferii. Rareori a angajat vreunul care, ulterior, să nu confirme, iar, o dată angajat, de obicei rămâne la firmă mulți ani. Astfel, firma s-a dezvoltat mai repede decât altele – camioanele se stricau mai rar, consumau mai puțin și furturile (de motorină și marfă) erau aproape inexistente. Și totuși... A urmat aderarea la UE, criza și perioada tulbure de după aceasta...

Firma a intrat în incapacitate de plată și aproape a dat faliment. Ioan a descoperit repede motivul – avea un asociat care se ocupa de relația cu clienții și acesta nu și-a făcut treaba corect, probabil chiar „a băgat mâna în buzunarele firmei", chiar dacă dovezile nu au fost suficiente pentru a merge în instanță. Oricum, Ioan nu avea timp și energie pentru așa ceva. S-au despărțit (pe cât de amiabil a fost posibil) și Ioan a început reconstrucția.

Un asociat nepotrivit poate aduce multe belele și nici concurența neloială nu o poți neglija. Șpăgile date de alți transportatori și expeditori l-au lăsat pe Ioan fără o parte însemnată dintre clienții cei mai buni. Însă adevărata problemă era legată de schimbările profunde din piață. Dezvoltarea transportului intracomunitar a deschis noi oportunități pentru clienții care aveau marfă pentru import sau export (un număr mare de camioane este obligat să vină în țară și respectivele firme acceptă, în general, tarife foarte competitive, pentru a evita kilometrii la gol), iar apariția depozitelor a schimbat, de asemenea, modelele (rutele de internațional au devenit mai scurte, finalizându-se aproape de graniță). În plus, transportul național a rămas unul greu de eficientizat, cu tarife mici și kilometri puțini. Și peste toate acestea a venit și criza șoferilor și, implicit, salarii calibrate la nivelul transportului intracomunitar. Fără să îmi spună direct aceste cuvinte, am înțeles cum s-a simțit Ioan la acel moment: ca un mamut, care nu își mai găsește locul în noua ordine a pieței. Avea un avantaj competitiv atât de important, însă...

Găsirea celui de-al doilea avantaj competitiv a fost extrem de importantă în perioada post criză și, astăzi, situația este asemănătoare.

„Vântul schimbării" a căpătat un ritm tot mai alert și urmărim cu interes exemplele pozitive, ale firmelor care au găsit soluții și pot oferi surse de inspirație pentru piață. Astfel, dacă te descurci bine cu șoferii, trebuie să construiești și un depozit, dacă ai un departament de vânzări bun, trebuie să ai și o foarte bună gestiune a flotei, dacă ai o echipă managerială puternică, trebuie să dezvolți intermodalul, iar dacă ai o activitate foarte diversificată, poți începe să te specializezi pe o nișă... Iar exemplele pot continua.

Ioan a reușit să depășească perioada dificilă, a construit un depozit pentru grupaje, a angajat oameni specializați pe vânzări, a investit în soluții IT moderne... Practic, a intrat într-o nouă etapă de dezvoltare, în care punctele tari de ieri sunt potențate de cele noi, iar rezultatul este spectaculos. Acum, noi decizii strategice sunt luate în considerare – construirea unui depozit mare, sau specializarea pe o nișă. Sau, poate, ambele.

Datorită unor astfel de exemple am decis să lansăm proiectul „compania perfectă", prin care laureați ai concursului RTCY (Romanian Transport Company of the Year) ne-au vorbit, în cadrul conferinței de la Poiana Brașov, despre rețetele pe care le-au dezvoltat pentru a-și asigura succesul.

Este foarte interesant cum, deși aparent opțiunile de dezvoltare sunt limitate, fiecare firmă dezvoltă propria strategie, pusă în practică grație unui mare număr de elemente. Iar amănuntele sunt cele care fac diferența.

Schimbarea nu poate fi oprită și fiecare companie se străduiește să fructifice oportunitățile ce se ivesc, chiar dacă, uneori, acest lucru înseamnă să se depărteze de „misiunea" cu care a plecat la drum, de transportator sau logistician. Unii au trecut de la transport la construcții și închiriere de spații, alții de la logistică la expediție... și nu este nimic rău în aceste transformări.

Însă Ioan reprezintă un caz aparte. A fost 100% transportator și astăzi este în continuare 100% transportator. Depozitul a fost construit pentru a putea oferi clienților serviciul de transport pe care aceștia îl așteptau, oamenii de vânzări au fost angajați pentru că astăzi trebuie să cauți în mod activ clienții potriviți pentru serviciul oferit, soluția telematică modernă nu a înlocuit talentul înnăscut de a „mirosi" șoferii, ci îl ajută pe Ioan să fie și mai precis în deciziile luate... A fost și continuă să fie un proces de adaptare la noile realități ale pieței. Iar sacrificiul care a făcut posibilă transformarea este unul dintre cele mai grele – nu are legătură cu munca și stresul, sau cu orele și zilele pierdute în relația cu familia (aceste sacrificii le făcea și înainte), ci a fost nevoie de renunțarea la propria mândrie, la convingerea că talentul și experiența pe care le avea reprezintă singurul lucru care contează. Ioan a renunțat la titlul (neoficial) de specialist în șoferi și camioane și a pornit (ca novice) pe un nou drum, în care transporturile sunt privite într-un sens mai larg, ce include clienții, soluții IT, resurse umane, servicii integrate, securitate...

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Împreună mișcăm lucrurile!

ZARGA

SUMAR

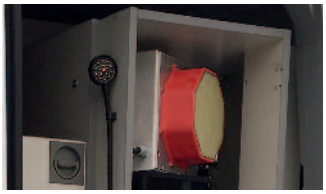
ȘTIRI 6, 8

PIAȚĂ ȘI COMPANII

■ Accent pe strategie 10-17
■ Actros, partener de cursă lungă al Dumagas 32-33

ACTUALITATE

■ Piața pe plus 18-19
■ Focus... TAHOGRAFUL inteligent 22-24



■ Autostrada Comarnic-Brașov, în lucru 38-40

CONSULTANȚĂ

■ Șoferi care țin cu firma... 20
■ Legea Savary, întrebări frecvente (III) 42-43

CAMIOANE ȘI SERVICII

■ RENAULT TRUCKS D Wide CNG, pentru orașe mai curate 26-27

■ Roadshow-ul DAF a vizitat zona Capitalei 28

■ SCANIA Norvegia a câștigat titlul, în Suedia 30-31

■ DRIVE-TEST VOLVO FH STEP D Economie fără compromisuri 34-37

ANTICORUPȚIE

Băut și fără permis de conducere, condamnat pentru corupție 44

ȘTIRI 46-47

LOGISTICĂ

■ Meseriile viitorului 4.0 48-49
■ Logistica umanitară este... vitală 50-51
■ STILL Mereu pregătit! 52-53

■ Atacurile cibernetice, pe o pantă abruptă 54-55

■ Reguli UE pentru operarea dronelor 56

ȘTIRI 58

ACTUALITATE

■ Interjudețenele, prelungite cu 4 ani 59

■ Vehiculele autonome, provocare pentru siguranța rutieră 63

AUTOBUZE ȘI SERVICII

Vânzările Anadolu Isuzu s-au dublat 60-61

PIAȚĂ ȘI COMPANII

Studiu despre pasagerul român de autocar 62

INEDIT

FIAT 1300/1500 64-65

ÎNTREBAREA LUNII

Despre investiții 66

SFATUL AVOCATULUI

Răspunderea transportatorului rutier este limitată? 66

EDIȚIA ANIVERSARĂ T480 & T HIGH 480

Sărbătorim 20 de ani de Renault Trucks în România cu o ofertă specială:

■ Start&Drive **Excellence**: 3 ani, 130.000 km/an; ■ Asigurare tractare intl.: 3 ani.
■ Optifleet: Map + Check, 1 an. ■ Training șoferi.
■ **Finanțare flexibilă:** leasing operațional, financiar, credit extern.

Oferta se supune unor termene și aprobări ale finanțatorului.
Campanie valabilă pentru comenzi între: 01.01.2019 – 30.06.2019

Pentru oferta completă, contactați un reprezentant Renault Trucks:
București - 0735 312 353/0723 505 456, **Bacău** - 0734 222 316, **Cluj/Oradea** - 0723 131 528,
Sibiu/Brașov - 0736 300 537, **Constanța/Buzău/Galați** - 0736 399 420,
Craiova/Pitești - 0723 505 456, **Arad/Timișoara** - 0755 063 778

renault-trucks.ro

RENAULT TRUCKS

CUGETARE

„Experiența ține de o școală unde lecțiile costă scump. ”
Proverb italian

TAXA AUTO, RESTITUITĂ ȘI CELOR CU DATORII

Proprietarii de mașini second-hand, care au achitat către ANAF timbrul de mediu sau taxe auto, vor încasa, la începutul acestei luni, integral contravaloarea acestor biruri, chiar dacă au datorii la Stat, potrivit OUG 35/2019. În mod normal, celor care au bani de primit de la Stat, li se scad mai întâi eventualele datorii restante. Dar, de frica infringement-ului, Guvernul a decis să restituie cât mai repede fostele taxe auto și abia apoi să-și recupereze

datoriile. „Prin derogare (...), restituirea sumelor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență (adică fostele taxe auto – n. red.) se face fără a opera compensarea”, se arată în ordonanță.

UCRAINA: RESTRICȚII PENTRU CAMIOANE

Ucraina a introdus, de la 1 iunie, restricții de circulație pentru vehiculele cu masă totală mai mare de 24 t și masele pe axe mai mari de 7 t, pe anumite sectoare de drum, în condițiile în care se vor înregistra în timpul zilei temperaturi caniculare (mai mari de 28˚C), informează un comunicat al Ambasadei Ucrainei în România, citat de CNAIR. Restricțiile vor fi semnalizate prin indicatoare rutiere și panouri de informare. Conform comunicatului, pentru parcarea temporară a vehiculelor au fost amenajate mai mult de 800 de parcări. Controlul privind respectarea restricțiilor instituite va fi efectuat de către autoritățile competente din Ucraina.

BELGIA: AMENZI CU MESAJE PERSONALIZATE

Conducătorii auto care încalcă regulile rutiere vor primi, în Belgia, un mesaj semi-personalizat privind siguranța rutieră, împreună cu amenzile ce le-au fost aplicate, a anunțat, la sfârșitul lunii mai, Departamentul belgian de Justiție, informează Tispol (European Traffic Police Network). Mesajul va fi legat de încălcarea normelor de trafic și va fi transmis contravenientului în limba sa națională. „Utilizarea telefoanelor mobile la volan mărește de patru ori riscul unei coliziuni; viteza joacă un rol în 30% din accidentele din Belgia; 38% dintre șoferii răniți grav au niveluri de alcool din sânge peste limita legală de 0,5/1.000. Acestea sunt cifre alarmante, care le impun contravenienților să fie mai conștienți de riscurile pe care le implică aceste abateri”, subliniază autoritățile belgiene. Mesajele ce vor fi transmise vizează creșterea gradului de conștientizare cu privire la consecințele fatale ale diferitelor încălcări, începând cu viteza pe autostradă, conducerea în stare de ebrietate, folosirea telefoanelor mobile în timpul conducerii, lipsa centurii de siguranță și a scaunelor pentru copii.

INFRATRANS®2019

Ediția din acest an a INFRATRANS, cea de-a 9-a, a avut loc, în zilele de 4 și 5 iunie, la Gara de Nord București. Evenimentul a fost organizat de AIFR și Club Feroviar, cu sprijinul CFR, CFR Călători, CFR Marfă, AFER, CENAFER, Metrorex, STB, AIF și AGIR. Tradiționala Expoziție de Material Rulant s-a desfășurat la Gara de Nord. Linia 12 a găzduit: instalația pentru sudarea electrică a șinei de cale ferată, tip CR100, de la Contrail Machinery; camionul cu rulare șosea-cale ferată, produs de Hiarom, echipat cu macara Hiab și platformă transport mărfuri, precum și camionul cu rulare șosea-cale ferată, cu echipament mobil de sudură, produs împreună cu Contrail Machinery; locotractorul BATRACK, realizat de Reloc Craiova, un nou vehicul de manevră electric, care inovează sectorul de material rulant de tracțiune; vagonul cisternă pe 4 osii, tip Zacs, cu capacitatea totală 85 mc, fabricat de REVA Simeria. Pe Linia 13 au fost expuse: Automotorul 78-0773 construit la Uzinele Nicolae Malaxa din București, locomotiva LE 5100 IW, cu modernizarea serviciilor auxiliare și circuitele de forță și vagoanele Zaes, izolate termic, pentru transportul produselor petroliere și RMMS (Rail Market Monitoring System), pentru transport de produse grele, lungi, din industria metalurgică, semifabricate, piese finite, toate aparținând parcului de material rulant al CFR Marfă; o garnitură de tren formată din 5 vagoane, dintre care 2 etajate și o locomotivă electrică, de la CFR Călători; cele doua vagoane care circulă regulat de 2 ani între Arad și București, operate de Astra Transcarpatic.

EVENIMENT ACAROM

Adunarea generală ACAROM a validat programul „Industria auto din România sub semnul competitivității”, a cărui axa centrală este creșterea integrării în lanțurile de furnizori ale Dacia, Ford și furnizorilor de rang 1. Acesta vizează continuarea dezvoltării industriei auto naționale și creșterea numărului de locuri de muncă. Celelalte axe sunt: piața auto internă, infrastructura de transport, cercetarea-dezvoltarea-inovarea, pregătirea și educația resursei umane. S-a mai decis ca ACAROM să-și intensifice acțiunile, inclusiv pe lângă Comisia Europeană, de creare a unui cadru de reglementare a importului de automobile second-hand vechi, poluante și nesigure, care afectează piața auto internă. În partea a 2-a, responsabilii de calitatea componentelor de la Dacia și Ford au arătat condițiile de respectat de către furnizori, iar directorii generali de la ELBA Timișoara și ALRO Slatina au prezentat proiectele de dezvoltare actuale și planurile pentru sectorul auto. Digitalizarea a fost subiectul unei mese rotunde cu specialiști ai companiilor auto din țară. Într-o sesiune de întâlniri B2B, producătorii de componente și furnizorii de servicii au discutat cu responsabilii de achiziții de la Dacia, Ford, Continental și Bosch, precum și cu 15 companii franceze interesate să colaboreze cu sau să investească în industria auto din România.

PUTEREA SIGURANȚEI TALE

123 cargo

Global brand of

BursaTransport

since 2001

V-EEKEND CU CLASĂ LA TIFF

Mercedes-Benz România anunță prima apariție locală a noului model Clasa V, la ediția din 2019 a Festivalului Internațional de Film Transilvania (TIFF). Lansată oficial la începutul acestui an, noua Clasă V are programată prima călătorie în cel de-al doilea weekend al TIFF, ca VIP shuttle pentru invitații Mercedes-Benz, asigurând și mai multe experiențe conduse de emoție și inteligență, conceptul care stă la baza parteneriatului Mercedes-Benz – TIFF de anul acesta. Noul Mercedes-Benz Clasa V este o prezență care se face imediat remarcată, cu un stil superior reflectat în designul modelului. Designerii Clasei V au implementat o serie de schimbări menite să ofere segmentului MPV un nou aspect, urmând modernitatea și claritatea de la autoturismele actuale Mercedes-Benz atât la interior, cât și la exterior.

Primele două modele din România care vor asigura un V-eekend cu Clasă la TIFF vor fi: noua Clasa V 300d 4MATIC Exclusive (emisii combinate de CO_2 179-242 g/km, consum combinat de combustibil 6,8-9,2 l/100 km) și noua Clasa V 300d Avantgarde (emisii combinate de CO_2 185-253 g/km, consum combinat de combustibil 7,1-9,7 l/100km). Noul Mercedes-Benz Clasa V este disponibil pentru comenzi în România prin rețeaua partenerilor autorizați, primele livrări având loc chiar în această lună. Prețurile pentru Mercedes-Benz Clasa V 220d VKR/K, motor diesel OM 654 cu patru cilindri, încep de la 32.929 Euro (fără TVA).

COMANDĂ URIAȘĂ PENTRU BROSHUIS

Comandamentul pentru tancuri, automotive și armament din cadrul Armatei SUA a ales să lucreze cu producătorul olandez Broshuis, pentru livrarea de destinate transportului de echipamente grele (HET). Comanda include 170 de unități PL2 cu 8 axe și va fi realizată în colaborare cu Oskosh Defense. În plus față de livrarea trailerelor, contractul include operațiuni de service și suport.
Valoarea totală a comenzii este de peste 50 de milioane de dolari americani și este cea mai mare din Europa, în domeniul trailerelor pentru transport greu. Livrările vor avea loc în următorii ani.
După o rundă de licitații cu mai mulți candidați, a urmat o comandă pentru 3 prototipuri, care au fost testate intens de către armata americană pe parcursul a 4 luni, iar compania olandeză a câștigat contractul.

PREMIU PENTRU SCHMITZ CARGOBULL

Cele mai importante publicații de transporturi din Germania i-au acordat lui Schmitz Cargobull premiul „Green Trucks Future Innovation” (premiu pentru inovație pentru camioane „verzi”), pentru conceptul EcoDuo. Producătorul a convins juriul prin intermediul unei combinații de vehicule capabile să obțină economii de CO_2 de până la 25%, pentru transportul internațional de lungă distanță.
Cu EcoDuo, Schmitz Cargobull pledează pentru introducerea, la nivel european, a unui concept de transport care nu crește impactul asupra infrastructurii și reduce emisiile de CO_2, în ciuda creșterii volumelor de transport, luând în considerare, în același timp, standardele curente privind trailerele, precum și pe cele logistice.
Sistemul EcoDuo constă din două semiremorci standard cu prelată, conectate prin intermediul unui dolly și cuplate la un cap tractor. Masa totală cap tractor plus prima semiremorcă rămâne neschimbată, de 40 t, iar masa celui de-al doilea semi-trailer poate ajunge până la 36 t, ceea ce respectă regulamentele din Scandinavia. Combinația este, în prezent, testată în Spania, cu 40 + 30 t. (*Copyright foto: Schmitz Cargobull*)

PRODUCȚIA DACIA, MAI MARE CU 10,5%

Producția uzinei Dacia de la Mioveni a fost, în primele 5 luni ale acestui an, de 160.498 unități, în creștere cu 10,5% față de perioada similară din 2018, potrivit datelor comunicate de Asociația Constructorilor de Automobile din România (ACAROM).
În luna mai, producția a fost de 35.184 vehicule, cu 4,5% mai mare comparativ cu luna mai 2018.
Pe modele, producția se prezintă astfel, în primele 5 luni:
• Dacia Duster – 123.561 de unități
• Dacia Logan – 15.327 de unități
• Dacia Sandero – 14.592 de unități
• Dacia Logan MCV = 7.018 de unități.
La cele de mai sus, se adaugă caroserii vopsite cu destinația Algeria, în volum de 13.220 de unități.

PROUDLY CARRYING

After being named the International Truck of the Year, the all-new F-MAX is ready to hit the road internationally. Now, it's time to carry this great honour on the roads of Europe and around the world.

Ford Trucks
Sharing the load
www.ford-trucks.ro

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

Accent pe strategie

Piața oferă multe oportunități, însă, pentru a străbate cu succes drumul de la idee, la afacere profitabilă, este nevoie de o abordare corectă, strategică.

Cea de-a zecea ediție a evenimentului „am MARFĂ, caut TRANSPORT" s-a desfășurat la finalul lunii mai, la Poiana Brașov, și a marcat lansarea unui nou proiect marca Ziua Cargo – „Compania perfectă de transport".

Astfel, laureați ai concursului RTCY (Romanian Transport Company of the Year) au dezvăluit modul în care au abordat diferite elemente ale afacerii, pentru a-și asigura succesul.

Viitorul înseamnă adaptare și securitate

Un capitol important a fost cel dedicat strategiei de dezvoltare. Discuțiile au fost purtate alături de reprezentanții a două companii câștigătoare ale concursului RTCY – International Alexander (a câștigat ediția 2017) și Vio Trans Grup (a câștigat ediția 2015, obținând, de asemenea, locul II în cadrul ediției 2014).

International Alexander a escaladat de la transportul clasic, la servicii integrate de logistică, devenind o companie de referință pe piața de transport și logistică, în cei 16 ani de existență.

Secretul? O atenție continuă la evoluția pieței și adaptare.

„Modelul de business nu s-a schimbat neapărat, ci am evoluat o dată cu cerințele pieței și împreună cu clienții noștri. Întreaga activitate din toate industriile a avut nevoie de

schimbare, de o nouă viziune și, mai ales, de optimizarea serviciilor și a costurilor, pentru a rămâne competitivi. International Alexander a apărut în anul 2003 și, deși a pornit cu o camionetă, încă de la început, antreprenorul Simion Apreutese a avut o viziune amplă asupra evoluției companiei", a precizat Loredana Dan, director general International Alexander.

Portofoliul de clienți a fost dezvoltat pas cu pas, fiind unul impresionant, la ora actuală. Compania lucrează direct cu aproape toți producătorii auto și furnizorii acestora, precum și în sectorul FMCG.

„Suntem o companie ce oferă servicii complete de transport și logistică, un partener de cursă lungă, capabil să se adapteze rapid la provocările pieței. De la transport FTL... la grupaje, distribuție, transport expres, transport maritim și aerian, transport feroviar, transport autoturisme, depozitare, spălare profesională de ambalaje, servicii logistice în depozitele proprii și servicii de logistică integrate, direct în fabricile clienților. Între cerințele pieței și direcția necesară pentru a rămâne un furnizor de încredere și pregătit pentru noile tendințe, se creează un mix", a explicat directorul general International Alexander.

„Piața te «obligă» la schimbare, dar timpul de reacție și viziunea fac în mod cert diferența, iar antreprenorul, alături de o echipă puternică, reprezintă cheia succesului."

Atunci când vine vorba despre modele de business, International Alexander are în vedere faptul că piața este într-o continuă schimbare.

„Nu există un model de business predefinit! Gata nu ești niciodată, totul este în continuă mișcare, adaptabilitatea este un element cheie, iar investițiile fac totdeauna diferența. Modelul nostru de business a fost și este bazat pe flota proprie, reînnoirea constantă a parcului auto, depozite proprii, prezența în alte țări, iar, în cazul nostru, discutăm de România, Serbia, Ungaria și Germania, extinderea portofoliului de servicii și o selecție a clienților", a completat Loredana Dan.

Depozitele cresc flexibilitatea

Un rol important în dezvoltarea companiei îl joacă depozitele.

„Depozitele construite și operate de International Alexander cresc flexibilitatea și calitatea serviciilor oferite de companie, ne oferă posibilitatea de a ne organiza și de a urma valorile în care credem, pentru a fi un furnizor de valoare pentru clienții noștri. De exemplu: securitatea mărfurilor, sistem de booking pentru optimizarea timpilor de așteptare la încărcare/descărcare,

Loredana Dan, director general International Alexander:

„Sunt companii care nu doresc o dezvoltare fulminantă, ci preferă să lucreze constant, fără risc și fără proiecții de creștere. În cazul acestora, vechile modele pot fi o alternativă, dar obligatoriu cu focus pe costurile interne."

servicii logistice calitative, rampe/spații de depozitare dedicate pentru clienții cu volume mari, personal calificat, echipamente de ultimă generație", a arătat Loredana Dan.

Ca și structură și proiecții de dezvoltare, a fost creat International Alexander Holding, din care fac parte 10 companii independente, specializate pe diverse segmente de activitate, oferind, astfel, posibilitatea de a analiza serviciile pe centre de cost, verificând în timp real productivitatea tuturor activităților desfășurate.

„Pe lângă debutul transportului de autoturisme, cu proiecții interesante de viitor, punem accent pe transportul intermodal, pentru care am demarat primii pași", a declarat directorul general International Alexander.

În ciuda discuțiilor legate de o posibilă nouă criză, compania crede în continuare în dezvoltare.

„În mod constant, am simțit, am analizat și am decis în fiecare moment al pieței viitorul companiei! Referitor la momentul actual, comparativ cu criza de acum 10 ani, piața este total diferită, atât în Europa, cât și la nivel global, datele problemei fiind legate de componenta forței de muncă și digitalizarea companiilor. Suntem continuu concentrați pe optimizarea și consolidarea proceselor existente și ancorați în a da startul la noi proiecte antrenante", a arătat Loredana Dan.

În contextul schimbărilor survenite în piață, o întrebare importantă este legată de condițiile în care poate supraviețui astăzi o companie ce realizează doar transport.

„Depinde de modelul de business ales. O variantă ar fi să lucreze ca subcontractori pe lângă firme mai mari de transport, sau case de expediție. În acest fel, vor avea costuri clar definite de transport și nu vor avea nevoie de multe departamente suport, care să le ridice costurile de operare", a explicat Loredana Dan.

Cum arată viitorul transporturilor pe următorii 5-10 ani, în viziunea unei companii mari?

„Mă aștept la schimbări. De exemplu, pe segmentul automotive, trecerea la modelele electrice va aduce modificări importante. Atât noi, în calitate de companie de transport și logistică (integrator de servicii complete

Hankook
driving emotion

SMART WORK AM09

Anvelopa utilizare mixta cu performante deosebite on/off - toate axele

Dimensiuni disponibile
10R22.5, 11R22.5, 12R22.5, 13R22.5, 295/80R22.5, 315/80R22.5

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

BE ONE WITH IT

Global Partner Realmadrid

www.hankooktire.com

Roxana Ilie, departament Reprezentare Internă și Internațională UNTRR:

„Cele trei dosare «fierbinți» ale Pachetul Mobilitate 1 nu sunt încă finalizate. În perioada următoare, este de așteptat ca președinția finlandeză a Consiliului European să înceapă trialogul pe Pachetul Mobilitate 1. Documentul, cu posibile modificări, va fi retrimis Parlamentului European și se va intra în a doua lectură (încă o perioadă de 3-4 luni). Ulterior, se poate ajunge la adoptarea Pachetului (deznodământul cel mai sumbru), sau noul Parlament European ar putea aduce alte modificări care ar trebui transmise înapoi Consiliului European. Astfel, s-ar ajunge în procedura de conciliere (a treia lectură). Există încă șansa ca Pachetul Mobilitate 1 să nu fie adoptat, sau să fie adoptat cu modificări mai favorabile transportatorilor români."
UNTRR a prezentat cele trei scenarii posibile legate de Pachetul Mobilitate 1: respingerea Pachetului Mobilitate 1; adoptarea în semestrul 2 din 2019; amânarea pentru 2020.

de transport și logistică), cât și clienții (producătorii) suntem într-o continuă schimbare. Pe următorii 5-10 ani, consider că se va pune foarte mult accent pe calitate și securitate, iar aceste două elemente vor face diferența pe piața de transport și logistică", a concluzionat directorul general International Alexander.

Oportunitățile nu trebuie ratate

În 2010, Vio Trans Grup era deja o companie stabilă financiar și, totuși, a decis o schimbare radicală.

„În esență, această schimbare a fost una întărită de oportunitățile existente la acel moment în piață. Ținta a fost să ne creștem veniturile și, implicit, stabilitatea, cu un risc relativ scăzut. În momentul în care îți cunoști foarte bine resursele și piața în care activezi, cu amenințările și oportunitățile ei, aproape de la sine se ivește și direcția pe care să evoluezi. Atât decizia ce trebuie luată, cât și momentul potrivit apar instant", a explicat Viorel Angelescu, director general Vio Trans Grup.

Diversificarea serviciilor și accesarea unor nișe de transport au reprezentat țintele companiei.

„La momentul acela, Vio Trans Grup avea un portofoliu extrem de restrâns de servicii în ofertă. Ofeream transport clasic, cu o încărcare și o descărcare. O analiză aprofundată ne-a arătat că trebuie să fim capabili să oferim mai multe tipuri de servicii. Suntem amplasați destul de aproape de trei fabrici importante de țigări și ne-am dorit să accesăm transporturile TAPA. S-a ivit oportunitatea de a accesa această nișă. Nu a fost ușor, a fost o provocare pentru întreaga echipă, însă efortul depus a meritat din plin", a comentat Viorel Angelescu.

Accesarea noilor segmente de piață a adus și importante schimbări interne. Practic, s-a făcut trecerea de la compania în care deciziile erau luate aproape în exclusivitate de patron, către compania care funcționează pe bază de reguli și sisteme.

„În spirit de glumă, finalizarea procesului de transformare m-a făcut să

Alin Crețu, prim-vicepreședinte FORT, președinte Asociația Transportatorilor de Mărfuri din Bucovina:

„În viziunea mea, sunt doar două posibilități – trecerea Pachetului Mobilitate 1 în forma actuală, sau într-o formă mai «blândă», însă de trecut va trece. Colaborarea între asociațiile patronale este foarte importantă. Trebuie să fim uniți, pentru că, până la urmă, avem aceleași interese. Vrem să rămânem în piața europeană și să combatem îngrădirile la adresa liberei circulații. Suntem pregătiți să continuăm protestele, chiar dacă nu ne dorim acest lucru. În situația în care Pachetul de Mobilitate 1 va fi adoptat în forma actuală, mulți transportatori vor fi obligați să își mute firmele în alte țări."

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

Marius Cae, președinte USER:

„Comisia Europeană alocă sume importante pentru dezvoltarea transportului intermodal, atât pentru terminale, cât și pentru echipamente, iar statisticile arată că acest transport a crescut de 3,5 ori, față de 1990, o creștere exponențială fiind înregistrată în ultimii ani. Din păcate, în România, nu există încă o viziune de ansamblu și, de aceea, fiecare operator își face propria politică în funcție de interesele locale. USER a cartografiat terminalele active, informațiile fiind disponibile pe site-ul asociației.”

pot alege mult mai ușor între telefoanele mobile, atunci când vine momentul să cumpăr unul nou. Acum bateria mă ține și câte două zile, indiferent de modelul ales. În trecut, când aveam o organigramă foarte plată, adică eu și restul colegilor, nu am găsit nici un telefon a cărui baterie să țină mai mult de jumătate de zi. Etapele s-au conturat de la sine, deși decizia a fost mai mult o oportunitate venită în 2010. Au existat temeri, însă am fost conștienți că putem face față provocărilor doar printr-o organizație structurată, care să funcționeze după anumite procese interne bine definite, cu proceduri de lucru foarte clare și accesibile tuturor membrilor (încă nu am ajuns la formula finală, dar am experimentat alternativele). Procedurile sunt stabilite astfel încât să preia de la oameni atât cât aceștia sunt dispuși să dea, iar acest aspect este obligatoriu pentru orice companie care dorește să performeze. Pas cu pas, lucrurile au evoluat, iar astăzi compania este structurată pe mai mute niveluri de decizie și am ajuns, într-un final, la o mai bună cunoaștere a businessului și o mai bună manageriere, cu randamente mai bune. Însă schimbările nu

Adrian Petrișor, business development manager Routier European Transport:

„Decizia de a dezvolta transportul intermodal a venit firesc, în urma discuțiilor purtate cu clienții. Am început cu Oradea, realizând legătura cu Germania, cu un tren pe săptămână, iar, în aprilie 2018, la doar patru luni de la lansarea serviciului, am introdus al doilea tren. În acest moment, am ajuns la cinci plecări pe săptămână, în ambele direcții.”

s-au petrecut peste noapte și nici ușor”, a explicat Viorel Angelescu.

Vio Trans Grup a decis, de asemenea, să investească în realizarea propriului depozit.

„Avem acest depozit de tranzit, care funcționează deja, și, spre surprinderea noastră, după primele trei luni s-a integrat în organizație. Decizia de a investi în depozit a venit ca parte din strategia de a crește flexibilitatea serviciilor oferite”, a arătat directorul general Vio Trans Grup.

Viorel Angelescu, director general Vio Trans Grup:

„Să ai idei de business este extrem de ușor și cu toții avem zeci de astfel de idei zilnic. Provocarea apare atunci când încerci să materializezi aceste idei, iar adevăratele dificultăți le întâmpini atunci când realizezi că o anumită idee este viabilă și încerci să inspiri echipa pe care intenționezi să o implici în noul proiect. Practic, vinzi ideea respectivă echipei, te asiguri că ești înțeles, iar, apoi, când observi din interacțiunile lor faptul că sunt implicați în proiect, apare pe deplin satisfacția.”

Echipă și tehnologie

Aceștia sunt cei doi stâlpi pe care o companie își poate asigura dezvoltarea.

„Dacă Vio Trans Grup ar fi astăzi o companie clasică de transport (FTL), având în vedere că sunt, prin vocație, antreprenor și nu manager, aș concentra toate resursele financiare disponibile către o companie de recrutare și aș angaja un manager de resurse umane și un director de calitate. Investiția se recuperează imediat și vor da un alt sens afacerii. Directorul de calitate este cel care îți va spune în ce măsură procesele tale interne sunt sau nu viabile și de perspectivă, pot sau nu să mai fie sustenabile într-o piață aflată într-o continuă mișcare. Ofertele pe care le aveam ieri trebuie neapărat ajustate astăzi, pentru a-ți păstra poziția. Știm cu toții că produsul pe care îl vindem are un ciclu, de la introducerea în piață, creștere, maturizare și apoi declin. Dacă înainte de maturizare nu ai pe țeavă următorul produs, deja ai pierdut startul – atât de mobilă este piața serviciului de transport”, a spus Viorel Angelescu.

Tehnologia reprezintă un alt aspect principal ce preocupă compania.

„Evoluția tehnologiei ne surprinde în fiecare zi. Apar lucruri noi, care te pun permanent în inferioritate și riscă să afecteze relația cu acei clienți pe care îi consideri mai siguri. Astfel, camioanele (unitățile de transport) pe care le cumpără Vio Trans Grup costă o anumită sumă, peste care se adaugă un plus de aproximativ 20% reprezentat de sisteme telematice. Probabil, la ora actuală cumpărăm unele dintre cele mai scumpe camioane din România și facem acest lucru deoarece ne dorim în permanență creșterea gradului de securitate, atât pentru oamenii noștri și unitățile de transport, cât și pentru ceilalți participanți la trafic.

IT-ul este esențial și ai nevoie să cunoști resursele pe care le ai la dispoziție și modul în care acestea sunt utilizate.

De exemplu, este foarte greu să faci o ofertă de preț corectă fără a lua în calcul sezonalitatea, fenomen care se manifestă puternic în transporturi. Astfel, ai nevoie de un istoric pe care să îl poți accesa cu ușurință”, a explicat directorul general Vio Trans Grup.

Puteți citi despre subiectelor dezbătute în cadrul evenimentului atât în acest număr al revistei, cât și în ediția de iulie. De asemenea, puteți accesa prezentările și fotografii pe *www.ziuacargo.ro*.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

Hankook driving emotion
C.H. ROBINSON
Garanti Leasing
TRUCKNET
Ford TRUCKS
WebEye Romania member of WebEye Telematics Group
asko international insurance broker
STILL
MICHELIN
LUTZ
UNTRR Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
ELMAS
WIRTSCHAFTS ASSEKURANZ MAKLER GRUPPE
BCR Leasing
KRONE We Deliver the Future
TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS
IVECO
WindSoft
Autovehicule Comerciale
RENAULT TRUCKS
Volvo Trucks. Driving Progress
DKV

Piața, pe plus

Un parc cu aproape 15.000 de vehicule mai mare decât în 2017, în condițiile în care numărul de firme licențiate de ARR rămâne, și în 2019, cu peste 700 de unități mai mic decât în urmă cu 2 ani, în ciuda trendului ascendent pe care îl urmează. Tendința de concentrare a pieței continuă, conform datelor prezentate de Adriana Rotaru, șef Serviciu Registru Electronic European și Restituire Accize în cadrul ARR, cu ocazia conferinței Ziua Cargo de la Poiana Brașov.

Concret, față de 36.162 de companii și 129.665 de vehicule licențiate de ARR în 2014, piața împărțea, doi ani mai târziu, 133.497 de vehicule la 30.300 de firme. Pentru ca parcul dedicat transportului de marfă cu vehicule de peste 3,5 t să ajungă, în 2018, la 147.626 de unități, distribuite între 32.503 companii. În luna mai a anului 2019, Autoritatea Rutieră Română consemnează o flotă licențiată de 154.545 de vehicule și 33.655 de societăți.

Flotele mari

În continuare, peste 85% din flota licențiată sunt operate de firme cu parcuri sub 5 unități, aproximativ 260 de companii deținând peste 50 de vehicule.

Pe podium, din punctul de vedere al numărului de vehicule licențiate, se află, potrivit ARR, Carrion Expedition – cu 1.253 de mașini, Skiptrans – cu 577 și Arabesque – cu 561 de unități. De menționat că primele 50 de parcuri, din punctul de vedere al mărimii, se încadrează între 160 și 1.253 de vehicule.

Un parc în mare parte amortizat

Cea mai mare parte a parcului (73%) se află în proprietatea cărăușilor, pentru ca 14% să fie închiriate și 13% să se afle în leasing. Aceste cifre trebuie, însă, în continuare, corelate cu vechimea parcului, peste 50% având peste 10 ani de la prima înmatriculare și peste 80% mai mult de 4 ani.

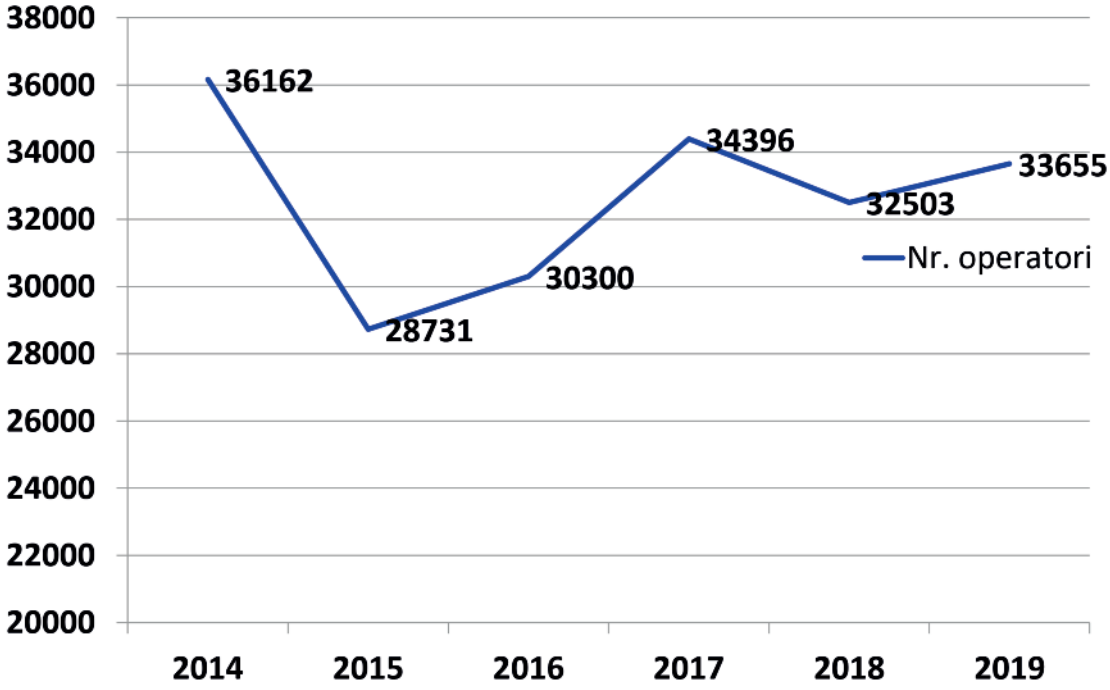
În continuare, flota destinată transportului în interes propriu deține un procent redus.

Cifre privind șoferii

Un număr de 185.874 sunt angajați în cadrul companiilor de transport

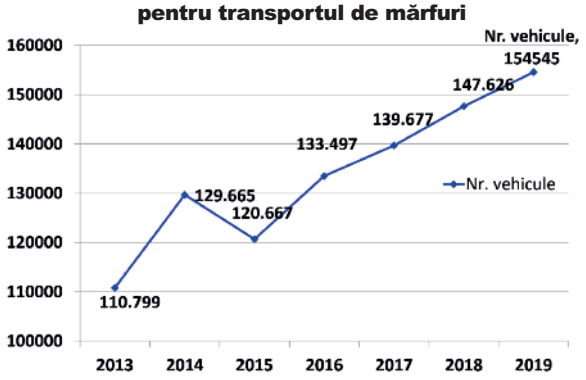
românești, conform datelor ARR, dar un număr de 379.301 sunt certificați, la nivelul anului 2019. În același context, un număr de 319.408 cartele sunt emise de către Autoritatea Rutieră Română.

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

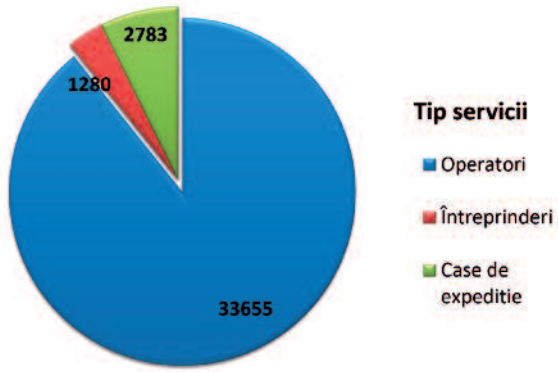


Transportatori rutieri de mărfuri licențiați

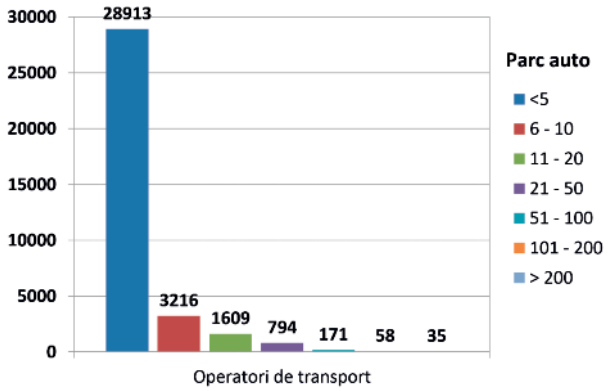
Autovehicule rutiere licențiate pentru transportul de mărfuri



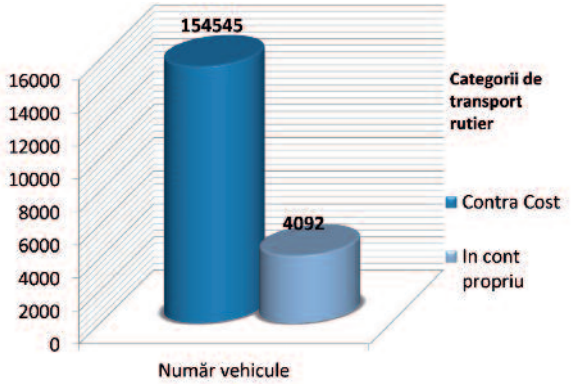
Activități destinate transportului rutier de mărfuri



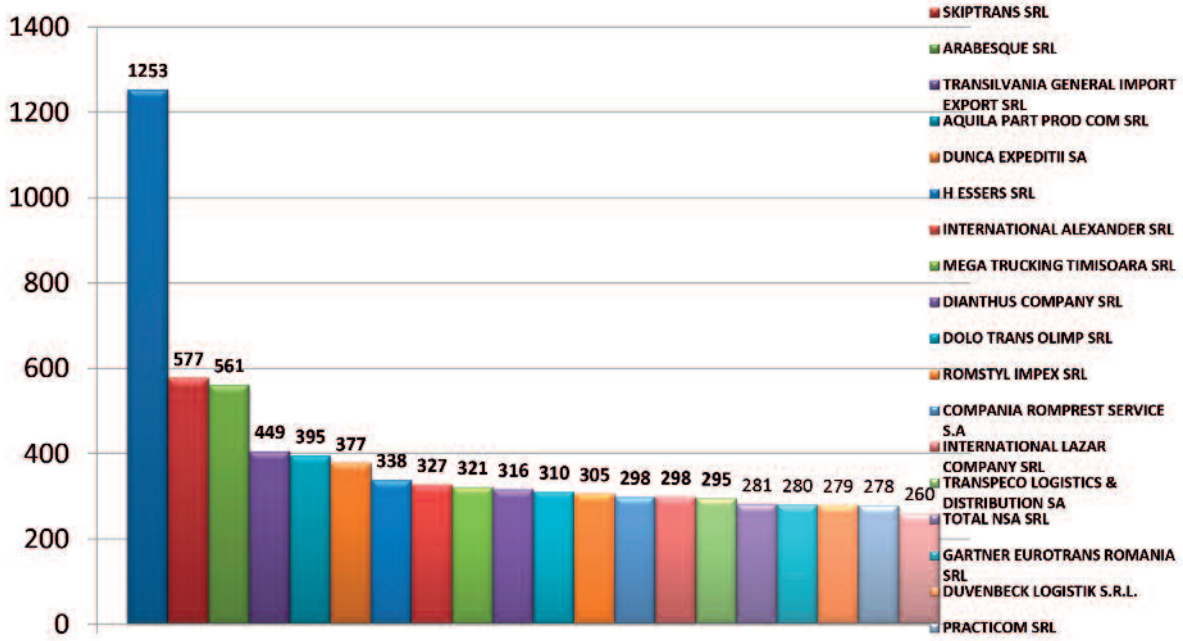
Numărul de operatori în funcție de parcul auto

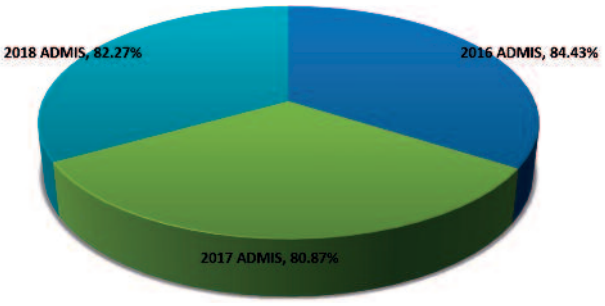


Repartizarea vehiculelor din punctul de vedere al caracterului comercial al activității



Top operatori de transport mărfuri





Procent promovabilitate conducători auto care efectuează transport rutier de mărfuri

Șoferi care țin cu firma...

Pentru a crea în firma noastră o atitudine așteptată din partea șoferilor, este necesar un întreg proces... și este unul de durată. Primul pas constă în a privi lucrurile și dintr-o altă perspectivă decât cea cu care ați fost obișnuiți până acum.

Conducătorul auto nu trebuie privit, în mod automat, ca fiind cel care nu ține cu firma. Trebuie să abordăm lucrurile în ansamblu, observând inclusiv personalul din birouri, dispecerii, managerii... Să analizăm cum poate fiecare să contribuie la buna desfășurare a activității.

Un manager mi-a sugerat părerea lui: „Îi protejăm prea mult pe șoferi. Aceasta este meseria pe care și-au ales-o. Stres este peste tot și ar trebui să învețe să și-l gestioneze singuri". Nu pot să nu pun, însă, întrebarea: „Și dacă nu pot să gestioneze niște factori stresori în plus?".

Sigur că toți suntem supuși stresului în proporții diferite; depinde cum îl putem gestiona în funcție de context, de situație, de profesie și de personalitate. Să nu uităm că, în general, după o zi de muncă, ajungem acasă, ne relaxăm, petrecem timp cu familia, prietenii, iar a doua zi „avem bateriile încărcate".

Șoferii, mai ales cei aflați pe comunitate, nu pot face acest lucru. Vorbim de stres combinat cu sentimentul de singurătate la sfârșitul programului și fără prea multe opțiuni de relaxare. Efectul nu este unul plăcut nici pentru familia lor, nici pentru firmă.

Ce putem face pentru a avea șoferi care țin cu firma?

E necesar să fim conștienți de soluțiile adaptate fiecărui caz, în funcție de context. Fiecare firmă are propriile valori de angajare, de selecție de personal, de reacții în anumite situații.

Soluții generale sunt câteva și implică ideea de implicare a șoferului și a întregului personal.

Pentru a determina o persoană să se implice, trebuie să-i arăți că îți pasă de ea și o observi.

Putem asocia sintagma „a-ți păsa", în cadrul firmei, cu implicarea personalului prin informare, prin educare, prin disponibilitatea de a răspunde. Informare cu privire la completarea corectă a CMR-ului, la comportamentul atunci când sunt opriți la control, la documentele necesare și la pașii care urmează în cazul unui accident sau orice altă situație particulară a firmei. Un șofer care are experiență de 5 ani și nu a făcut un accident, nu are de unde să știe pas cu pas ce urmează în vederea soluționării cazului. Sună panicat la firmă, dacă și dispecerul este fără experiență în această situație și îi răspunde „stai să întreb, așteaptă", toată baza șoferului în dispecer se risipește și mai târziu pot apărea conflictele.

Cu cât lucrurile sunt mai clare pentru șofer, cu atât el simte că firma se implică, iar efectul este că va face lucrurile corect.

Prin educare înțelegem, de exemplu, partea de condus. Participarea lui la școlarizare nu trebuie anunțată: „Du-te să înveți să conduci economic" ci „Ai ocazia să te perfecționezi, să introduci noi elemente în stilul tău de condus pentru siguranța ta – prevenție, conducere defensivă și condus economic".

Atunci când șoferul vine din cursă, poate a stat 2 luni plecat, reacția personalului din birou nu e de dorit să fie una de seriozitate și să i se spună doar unde să lase actele și când să vină pentru decont. Gândiți-vă la câte accidente poate că a evitat în aceste săptămâni de condus. Nu trebuie să lăsăm prezența lui neobservată de parcă a fost și ieri acolo. Putem să-i spunem: „Bine te-ai întors! Gata, ai ajuns cu bine!" sau orice altceva.

Folosiți argumente pentru mărirea veniturilor sau pentru reținerea banilor.

De exemplu: pentru că întreții mașina, este curat în cabină, pentru că te descurci bine în anumite situații,

Andreea Gheorghe

pentru că ai luat cele mai puține amenzi, pentru că ai un consum bun, etc. Pentru a realiza aceste aspecte, este necesar să facem o evaluare a performanțelor șoferilor. Angajații au nevoie de feedback din când în când. Feedback-ul este de real ajutor pentru firmă, pentru că întărește acele comportamente pe care angajatul le poate oferi și de care firma are nevoie. În acest fel, șoferul simte că este observat, că pentru firmă contează ceea ce face el, iar implicarea lui crește.

Acestea sunt doar câteva modalități explicate succint pentru a ghida șoferii către implicare în meseria pe care ei și-au ales-o, iar datoria noastră este să le creăm un spațiu cât mai suportabil, prin ceea ce poate ține de personal TESA.

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

International Alexander HOLDING

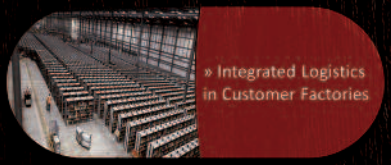
» FTL Transport

» 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

Focus... TAHOGRAFUL inteligent

În ce direcție merge controlul? Cum arată un vehicul de ultimă oră destinat verificării în trafic? Încotro se îndreaptă inspecțiile privind manipularea tahografului? Ce presupune tahograful inteligent? Sunt întrebări la care ne-a oferit răspunsuri Marius Lungan, șef Serviciu Reglementări Legislative ISCTR, cu ocazia conferinței Ziua Cargo.

Conform reglementărilor în vigoare la nivelul Uniunii Europene, toate autovehiculele înmatriculate pentru prima dată începând cu 15 iunie 2019 trebuie să fie echipate cu tahograf inteligent. În același context, autoritățile de control ar trebui să dispună, inclusiv, de dispozitive de interogare la distanță până cel târziu în anul 2034. Există însă o propunere de regulament care, dacă ar intra în vigoare, ar reduce perioada la cinci ani (2024). „La ora actuală, România a prevăzut 2029 ca termen pentru introducerea acestor dispozitive, dar nu excludem decizia de a le introduce mai devreme dacă își vor dovedi utilitatea”, a precizat Marius Lungan.

Marius Lungan

Tehnică de ultimă oră, în Germania

Între timp, tehnica privind controlul în transportul rutier, la nivel european, evoluează. Autoritatea germană (BAG) dispune de autospeciale cu dotări de ultimă generație, precum cameră cu infraroșu, scannere, alte dispozitive, echipamente care permit detectarea dimensiunilor vehiculelor din mers, precum și accesul la informațiile furnizate de sistemele de cântărire în mișcare, iar autovehiculele pentru care există suspiciuni privind existența unei defecțiuni sunt oprite pentru verificare. Echipamentele sunt utilizate și pentru verificarea adâncimii profilului anvelopelor sau temperatura jantelor, care poate indica, în anumite condiții, defecțiuni ale sistemului de frânare. Acestora li se adaugă echipamentele de interogare la distanță a tahografului inteligent, pentru detectarea manipulării tahografului, precum și camere care, prin citirea numerelor de înmatriculare, verifică valabilitatea documentelor și taxele plătite.

EVENIMENTELE SAU DATELE ÎNREGISTRATE DE TAHOGRAFUL INTELIGENT CARE POT FI ACCESATE DE AUTORITĂȚILE DE CONTROL SUNT:
- **ultima tentativă de încălcare a securității**
- **cea mai lungă întrerupere a alimentării cu energie**
- **anomalia senzorului**
- **eroare privind datele de mișcare**
- **conflict privind mișcarea vehiculului**
- **conducere auto fără card valid**
- **introducerea cardului în timpul mersului**
- **date privind reglarea orei**
- **date de calibrare, inclusiv datele ultimelor două calibrări**
- **numărul de înmatriculare al vehiculului**
- **viteza înregistrată de tahograf.**

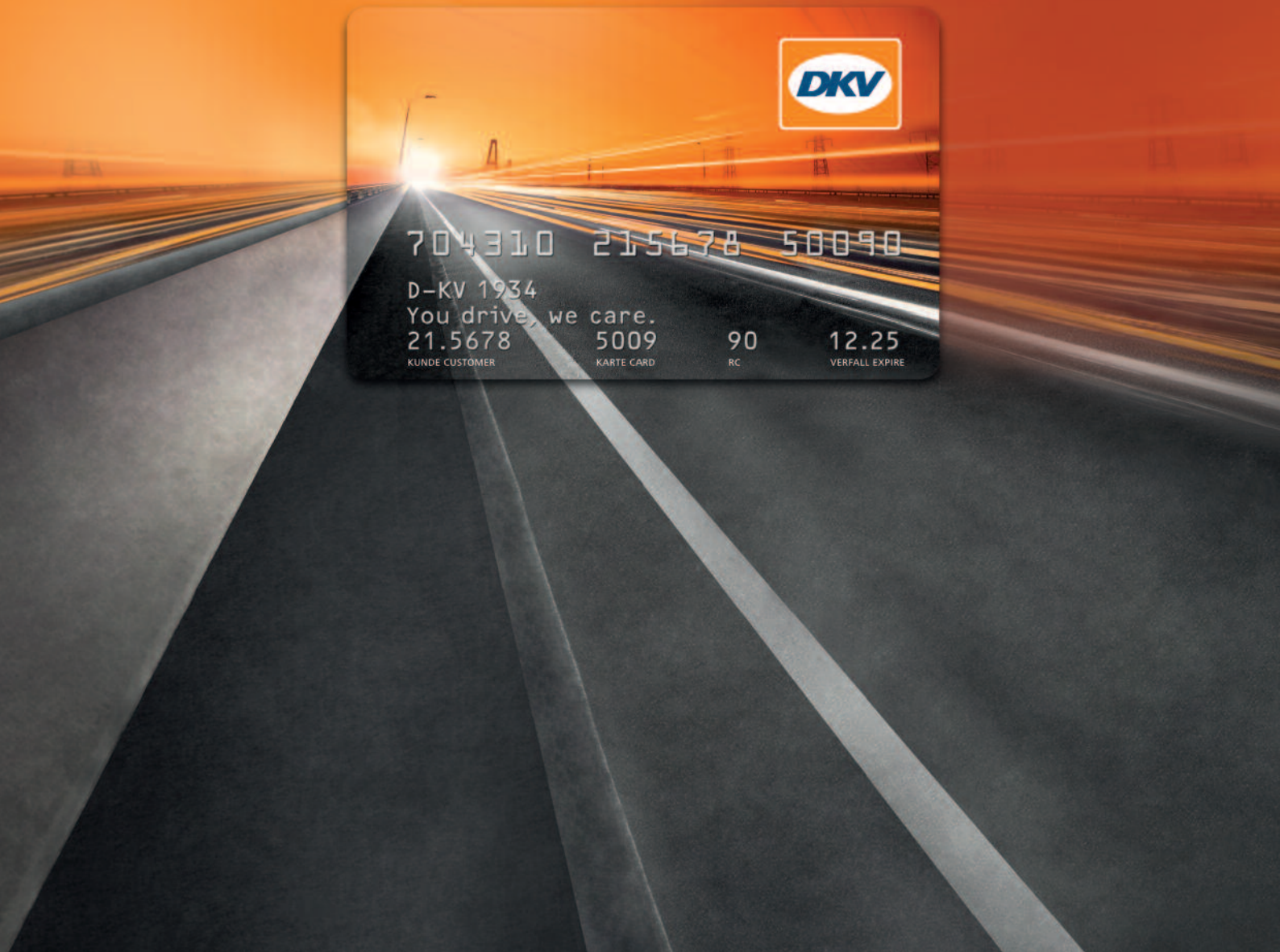
Accent pe verificarea manipulărilor, în România

De menționat că și în România s-au făcut progrese privind controlul manipulării tahografului, atât prin

You drive, we care.

Drum liber cu DKV CARD în Europa

Peste 100.000 de puncte de acceptare

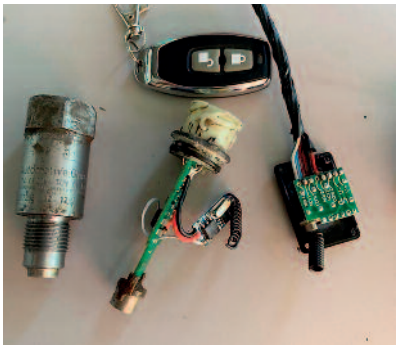
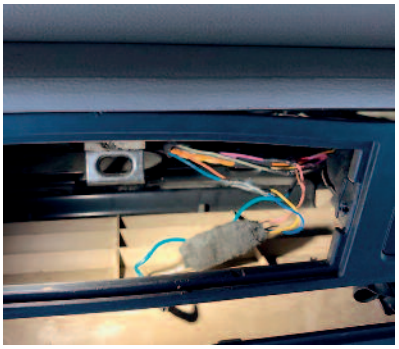


Echipament de interogare la distanță, care preia informații de la tahograful inteligent prin DSCR (comunicații specializate cu rază scurtă de acțiune).

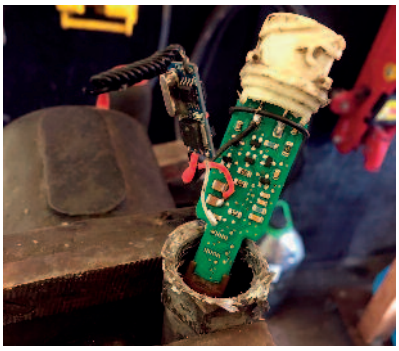
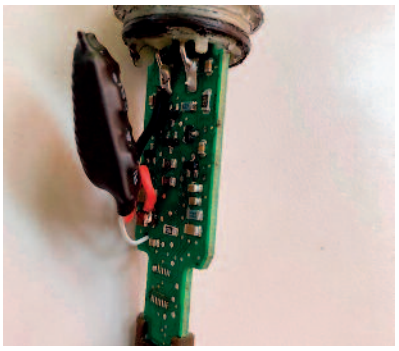
schimburi de experiență la nivel european, prin pregătirea inspectorilor, cât și prin utilizarea de echipamente speciale. „Inspectori din cadrul ISCTR au participat la seminarii organizate sub egida Euro Controle Route și Tispol, având ca temă manipularea tahografului, iar cunoștințele asimilate au fost împărtășite celorlalți inspectori, în cadrul cursurilor de pregătire profesională. În urma pregătirii profesionale a inspectorilor și a utilizării anumitor echipamente, care oferă indicii privind o posibilă manipulare a tahografului, au fost identificate cazuri ingenioase de manipulare a tahografelor, cu mențiunea că, în anumite situații, acestea au fost descoperite împreună cu personalul agenților economici autorizați să monteze, să repare și să verifice aparate tahograf", a explicat Marius Lungan, precizând că, în perioada ianuarie 2018 – 20 mai 2019, inspectorii din cadrul ISCTR au aplicat un număr de 604 sancțiuni contravenționale în această direcție. Au fost vizate utilizarea altei cartele tahografice decât a celei emise conducătorului auto, intervenția asupra echipamentului/aparaturii de înregistrare, precum și prezența în vehicul a unui dispozitiv care poate fi folosit la alterarea datelor recoltate de echipamentul de înregistrare.

Șeful Serviciului Reglementări Legislative din cadrul ISCTR a ținut să sublinieze că întotdeauna trebuie avute în vedere consecințele manipulării tahografului. Concret, amenzile variază între 9.000 și 12.000 de lei, pot apărea întârzieri în livrare, generate de investigații suplimentare în cadrul unor ateliere autorizare, se poate pierde buna reputație și chiar licența comunitară. Și, nu în ultimul rând, se pot produce accidente pe fondul oboselii șoferului... Merită?!

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

Componente de la echipamentele de manipulare a tahografului identificate de către inspectorii ISCTR în timpul controalelor efectuate.

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

RENAULT TRUCKS

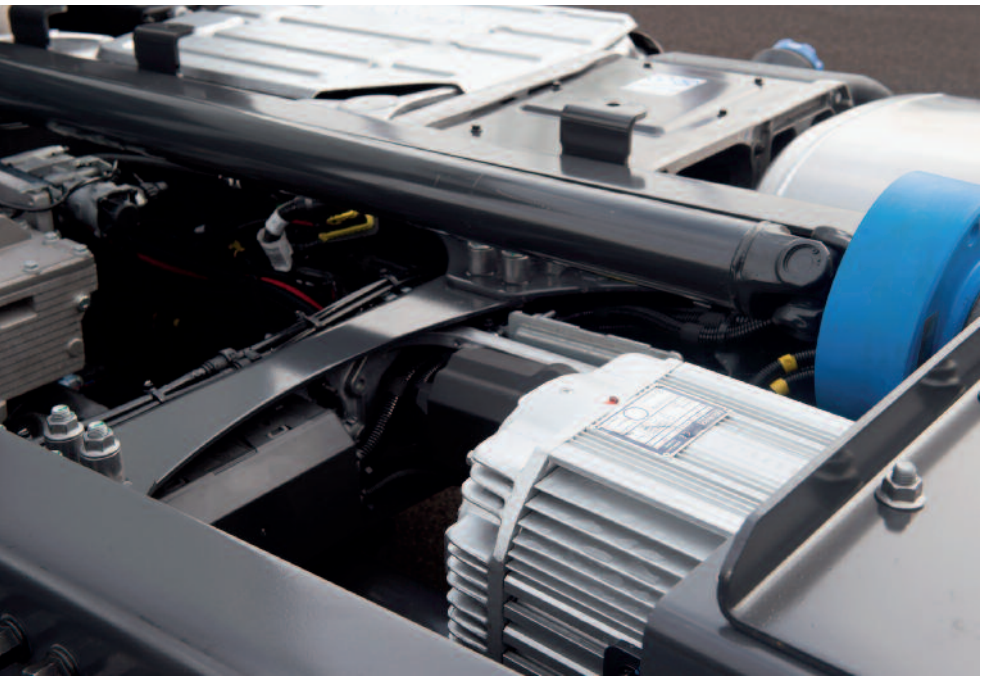
D Wide CNG, pentru orașe mai curate

În cadrul gamei de soluții de energie alternativă oferite de către Renault Trucks, gazul natural comprimat (CNG) se distinge ca o sursă fiabilă de energie, cu o tehnologie deja matură, care generează un nivel scăzut de poluare. Motoarele CNG nu emit particule, fum sau mirosuri neplăcute. Mai mult decât atât, în medii urbane, au o autonomie comparabilă cu cea a unui vehicul diesel.

Renault Trucks dezvoltă și comercializează vehicule alimentate cu CNG, destinate segmentului de distribuție și aplicații urbane, încă din 2004, recunoscând potențialul acestui tip de combustibil pentru un viitor mai curat.

Gama Renault Trucks de vehicule comerciale propulsate cu gaz natural ține, la rândul ei, pasul cu cele mai recente modele lansate de către constructorul francez. Astfel, oferta Renault Trucks include o versiune D Wide CNG, echipată cu un motor de 9 litri (Euro 6) și disponibilă în două configurații.

D Wide CNG Euro 6 poate opera atât pe gaz natural, cât și pe biometan (biogaz), o soluție de energie regenerabilă produsă din materiale organice, care generează emisii ce CO_2 cu până la 70% mai reduse comparativ cu cele ale unui vehicul diesel. Vehiculele care sunt alimentate cu combustibil CNG biometan sunt, deci, perfect potrivite pentru utilizarea în zone urbane și suburbane (distribuție, livrări etc.) Nu în ultimul rând, acestea sunt mult apreciate de către autoritățile locale pentru activități precum curățenia stradală, colectarea deșeurilor sau aplicații de transport local.



Caracteristici tehnice:

- versiuni de autoșasiu 4x2 (19 t) și 6x2 (26 t)
- motor Euro 6 NGT9, cu tehnologie de control al aprinderii
- 320 CP/1.356 Nm
- cutie de viteze automată model Allison 3200
- Cabină de zi, ampatamente: 3.500-4.750 mm
- rezervoare cu o capacitate totală de până la 800 l = 160 mc = 120 kg
- autonomie de până la 400 km în mediu urban.

Inima de sub capotă

Renault Trucks D Wide CNG este echipat cu un motor NGT9 cu 6 cilindri, cu o capacitate de 9 l, care oferă o putere maximă de 320 CP. Acest motor oferă caracteristici dinamice și un confort în conducere comparabile cu cele ale unui motor diesel, oferind, în același timp, mai mult cuplu (1.356 Nm) și un nivel de zgomot mai redus.

Modelul este disponibil în configurații de autoșasiu 4x2 de 19 t și de autoșasiu 6x2, de 26 t. Renault Trucks D Wide CNG poate fi echipat atât cu eșapament vertical, cât și orizontal, în funcție de necesitățile clienților.

D Wide CNG Euro 6 propune o cutie de viteze complet automată Allison 3200, perfect adaptată aplicațiilor de colectare a deșeurilor, care comută în mod automat de la poziția neutră la modul de conducere și invers. Acest lucru îi permite șoferului să activeze elementul basculabil fără să fie nevoie să comute manual pe neutru.

Pentru a răspunde oricărei necesități a clienților, Renault Trucks D Wide CNG este disponibil cu două opțiuni de capacități: 600 l de gaz comprimat la 200 bar, ceea ce înseamnă 90 kg de gaz în șase rezervoare, sau 800 l, ceea ce înseamnă 120 kg, utilizând opt rezervoare. Pentru alimentare, modelul oferă conexiuni cu standarde NGV1 și NGV2, pentru a îndeplini cerințele furnizorilor europeni de gaz.

Rezervoarele din oțel au fost proiectate să reziste la o presiune de până la 500 bar, de 2,5 ori mai înaltă decât standardul normal, și rămân operaționale timp de peste 20 de ani.

Ca și versiunile Renault Trucks diesel, D Wide CNG este produs la fabrica de la Blainville-sur-Orne, din Franța. Vehiculul poate beneficia de operațiuni de reparații și întreținere în orice centru de servicii din rețeaua europeană a Renault Trucks.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@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.

Roadshow-ul DAF a vizitat zona Capitalei

La finalul lunii mai, pe data de 30, caravana DAF Roadshow 2019 a „descălecat” în capitală, mai exact în imediata vecinătate a acesteia, la sediul DAF de pe Centura București.

Din cadrul programului pregătit de către organizatori, nu au lipsit sesiunile de ride & drive la volanul camioanelor DAF, disponibile în mai multe configurații, pentru toate categoriile de clienți:

• DAF XF FT 530 D Super Space Cab, cu semiremorca Krone;

• DAF XF FAR 450, cu suprastructură BDF;

• DAF CF FAD 480 Day Cab, cu basculantă KH Kipper;

• DAF CF FAN 340 Space Cab, cu suprastructură de expunere piese;

• DAF LF FA 290, cu suprastructură Tal Techniek.

Printre altele, au putut fi testate și noile camioane Pure Excellence și cei ce au avut curiozitatea de a urca la volan s-au putut convinge „pe propria piele” de atuurile pe care le au noile XF și CF, vehicule distinse cu titlul de „International Truck of the Year 2018”.

Pentru cei interesați, la mijlocul zilei s-au ținut prezentări ale caracteristicile noilor modele DAF XF și CF, unde Bogdan Mercaș, trainer în cadrul EVW Holding România, a punctat avantajele majore ale noii game. Atuurile pe care se bazează noua generație de camioane DAF au fost prezentate, pe larg, într-un număr anterior al revistei Ziua Cargo, însă le reamintim, pe scurt:

• 7% reducere a consumului de combustibil;

• 100 de kilograme disponibile extra ca și încărcare utilă;

• interval mare de revizie, de până la 200.000 km;

• confort sporit;

• siguranță crescută.

DAF Driver Challenge 2019

Concursul, aflat la prima ediție, este o competiție dedicată șoferilor, ce se va desfășura în 28 de țări. Pentru a putea lua parte la această provocare, șoferii interesați au trebuit să facă 3 pași. În primul rând, să se înscrie în concurs, trimițând o prezentare, în care s-au descris și au explicat de ce consideră că sunt candidați vrednici de titlul „International DAF Driver Champion 2019”. Șoferii s-au putut înscrie personal, dar și prin nominalizare de către angajatori, colegi sau chiar de dealerul DAF pe portalul *drivers.daf.com*. Țara noastră a avut înscriși 60 de participanți, din cele 5 locații vizitate de caravana DAF. Dedicația, talentul și pasiunea reprezintă elementele distinctive în obținerea locului I național, care aduce, implicit, calificarea mai departe.

Finala internațională

Doar cei mai buni dintre cei mai buni vor fi invitați să participe la concursul pe țară, care va avea loc în luna iunie, la Gilău, în județul Cluj. Campionul național din fiecare țară va merge mai departe și va participa la finala internațională, un eveniment susținut între 28 și 29 septembrie 2019, la poligonul de teste Goodyear din Luxemburg. Evenimentul a debutat în luna martie în țările balcanice și merge mai sus, în Europa, spre țările baltice.

Pentru DAF Roadshow 2019, „episodul” desfășurat la București a fost cel de-al cincilea din România, după vizitele la Arad (14 mai), Gilău (17 mai), Brașov (21 mai) și Suceava (23 mai), marcând ultima întâlnire cu potențialii clienți din țara noastră.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

RICHARD ZINK, DIRECTOR DE MARKETING ȘI VÂNZĂRI ȘI MEMBRU ÎN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE DAF TRUCKS: „Sunt deja zeci de ani de când construim camioane ce oferă cel mai bun confort pentru șofer de pe piață, fiind dotate cu o gamă largă de tehnologii, al căror scop este să ușureze viața șoferului pe traseu. Cu toate acestea, șoferul este cel care deblochează adevăratul potențial al unui camion. Prin urmare, lansăm o provocare tuturor șoferilor și îi invităm să-și demonstreze talentele deosebite la volanul camioanelor noastre excelente.”

TRUCKNET

Inteligență artificială pentru camioane pline

Să scapi de kilometrii la gol! Fără îndoială unul dintre marile vise ale oricărui transportator. Uneori bursele electronice de transport oferă soluții, dar fiecare astfel de kilometru atârnă greu în balanța de la sfârșitul lunii. Trucknet este mai mult decât atât. Oferă acea soluție completă care poate transforma visul în realitate... inclusiv în România.

Multe studii din Europa au concluzionat faptul că aproximativ 30% din totalul camioanelor și autobuzelor de pe șosele călătoresc la gol.

Sistemele TMS ale companiilor pot doar încerca să optimizeze rutele interne de transport. Platforma Trucknet de optimizare a transporturilor bazată pe cloud generează reduceri unitare de costuri și optimizează toate rutele de transport înregistrate în sistem.

Toți utilizatorii înregistrați pe platforma Trucknet pot adăuga o comandă de transport, care include un punct de ieșire, traseu, destinația mărfii și destinația finală a camionului. „Platforma noastră știe cum să se conecteze cu majoritatea tipurilor de software TMS, precum și cu sistemele telematice. Iar dacă este vorba despre un tip de TMS necunoscut, îl putem conecta manual. O dată ce software-ul nostru inteligent a depistat că, pentru o secțiune dintr-un traseu de transport, un camion călătorește la gol sau parțial încărcat, sugerează mărfuri suplimentare, introduse de către alte companii”, a precizat Hanan Friedman, CEO și fondator Trucknet.

El a adăugat că platforma a creat un document CMR pe care șoferul îl poate semna și confirma digital. Acest document simplifică și îmbunătățește cooperarea și tranzacțiile între companii. Pe scurt: tranzacțiile inteligente de bursă de transport, prin intermediul platformei Trucknet, sunt complet sigure și confidențiale. Toate acestea îmbunătățesc profitabilitatea transporturilor de marfă.

Operatorul poate planifica noi transporturi și le poate administra pe cele existente, poate aloca vehicule unor comenzi și poate comunica direct cu șoferii, prin intermediul instrumentului de planificare Trucknet.

Compania israeliană Trucknet și-a început expansiunea europeană în Franța, următorul pas fiind stabilirea biroului pentru Europa de Est la București.

Președintele Franței, Emmanuel Macron și Hanan Friedman, CEO și fondator Trucknet.

Ambele software-uri, cel pentru operator și aplicația de smartphone a șoferului, sunt prietenoase cu utilizatorul, iar operatorul poate controla comenzile de lucru, locațiile camioanelor, rutele acestora, durata călătoriei și programul. Ecranul oferă propuneri automate pentru a umple camioanele parțial sau total goale cu încărcătură corespunzătoare, adaptată călătoriei respective.

În plus, operatorii pot extrage date și statistici privind activitatea lor. Un panou de bord modern și simplu de utilizat și instrumentele de raportare le permit să vizualizeze câte curse au fost realizate sau externalizate într-o anumită perioadă de timp, veniturile, programele de lucru și utilizarea camionului pentru următoarele zile etc.

O platformă în expansiune

„După prezentarea pe care am realizat-o la Conferința Climatică de la Paris, în 2015, am decis, în mod strategic, să ne începem activitatea europeană în Franța. De atunci, am fost capabili să conectăm peste 430.000 de camioane din mai mult de 4.800 de companii din această țară. Partenerii noștri din Franța sunt companii de top, precum Groupe La Poste, Geo Post, Business France, Crédit Industriel et Commercial (CIC), CMA CGM și multe altele”, a subliniat Hanan Friedman.

„În prezent, ne extindem activitatea în Europa de Est, iar biroul nostru local va fi situat in România. De asemenea, derulăm un program pilot în Portugalia, utilizând sistemul Mobileye 8, cu una dintre subsidiarele La Poste, Chronopost. În octombrie 2019, plănuim să ne începem activitatea în Anglia și, conform planului nostru de business, ne vom extinde activitatea în Germania, în 2020. În plus, în Israel, sistemul nostru a fost ales pentru două programe pilot, unul cu IDF și al doilea cu Compania Poștală Israel”, a spus fondatorul Trucknet, adăugând că viziunea companiei pe termen lung este structurată pe două niveluri importante. În primul rând, compania își propune să administreze eficient transporturile autonome și logistica. Iar, pe de altă parte, să conecteze și să optimizeze sistemele logistice globale, inclusiv avioanele, camioanele, trenurile și vapoarele, precum și serviciile de mesagerie.

Material furnizat de Trucknet

SCANIA DRIVER COMPETITIONS EUROPE

Norvegia a câștigat titlul, în Suedia

Treapta cea mai înaltă a podiumului a fost ocupată de Andreas Nordsjø din Norvegia. Etapa finală, cea în care Andreas s-a duelat cu alți 29 de șoferi profesioniști, câștigători ai etapelor naționale din țările lor, s-a desfășurat pe 27 mai, în Suedia, la Södertälje.

La momentul desfășurării ultimei probe a finalei, Extreme Knock the King, trei concurenți din cei 29 au rămas în cursa pentru locul întâi și a premiului aferent acestuia, un camion nou-nouț Scania, în valoare de 100.000 euro. Acesta a fost adjudecat de Nordsjø, iar pe locurile 2 și 3 a fost urmat de Piotr Dołengiewicz din Polonia și de Fredrik Arwidmark din Suedia.

Numărul celor care s-au înscris în această competiție a fost cu adevărat impresionant. În total, peste 20.000 de șoferi de camioane din 30 de țări europene au participat la ediția 2019 a Scania Driver Competitions. În cadrul acestui concurs, șoferilor le-au fost testate cu atenție abilitățile, atât teoretice, cât și practice, prin exerciții de manevrare. Doar câte un singur

„Sunt extrem de fericit", a spus Anders Nordsjø, cel care transportă zilnic bușteni pentru compania Biri Transport.

reprezentant din fiecare țară a fost selectat la concursurile regionale și naționale iar, dintre aceștia, câțiva au ajuns să concureze în finală. Vârsta celor care au ajuns să se înfrunte în finală a fost cuprinsă între 23 și 61 ani, semn că nu poți spune niciodată că este prea devreme sau prea târziu pentru a încerca și pentru a reuși. Chiar și ceilalți 29 de finaliști pot considera că acest concurs a fost o reușită și pentru ei, prin experiența câștigată participând.

Finala a durat două zile și a inclus exerciții de condus defensiv și cu economie de combustibil, securizarea mărfii, verificarea înainte de a porni la drum și diverse manevre și teste complexe.

Amintim că printre cei ce s-au întrecut în această finală europeană am avut și noi, România, un reprezentant care ne-a făcut cinste prin simpla prezență a sa între cei mai buni șoferi Scania din Europa. Este vorba despre Eugen Grigore, câștigătorul etapei naționale din România, în vârstă de 44 ani de ani, aflat „sub contract" cu cei de la Cardoil Avantaj. Chiar dacă nu a prins podiumul, „Tataie", așa cum este cunoscut între colegii de breaslă, merită toate laudele pentru ambiția sa și pentru calitățile pe care a demonstrat, de-a lungul concursului, că le posedă.

ERIK LJUNGBERG, ȘEF COMUNICARE, BRAND ȘI MARKETING SCANIA: „Șoferul este cel mai important factor în transportul greu. Prin intermediul concursurilor Scania Driver Competitions, vrem să ridicăm statutul șoferilor profesioniști și să le accentuăm importanța pe care o au pentru profitul companiilor de transport și pentru siguranța în trafic, precum și pentru impactul redus pe care îl au aceștia asupra mediului."

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

Actros, partener de cursă lungă al Dumagas

Mercedes-Benz România a livrat o mare parte din comanda transmisă de Dumagas Transport, ce include 30 de unități Actros 1843 LSnRL, 5 transportoare auto Actros 1843 LSnRA și un camion Actros 1846 LSnRL.

Este vorba despre 20 de capete tractor Actros 1843 LSnRL, respectiv un cap tractor Actros 1846 LSnRL. În perioada imediat următoare, Divizia Trucks & Buses a Mercedes-Benz România va livra companiei Dumagas Transport încă 10 unități, cu aceeași configurație, și 5 transportoare auto Actros 1843 LSnRA.

„Noua comandă a companiei Dumagas Transport este o dovadă de încredere și o recunoaștere a eficienței camioanelor Mercedes-Benz. Pentru noi, compania reprezintă un client strategic, datorită imaginii puternice pe care o deține printre transportatorii români și ne bucurăm că primele Actros achiziționate de ei anul trecut și-au dovedit din plin eficiența și fiabilitatea, deschizând calea parteneriatului actual dintre noi și Dumagas. Cum era și firesc, decizia achiziționării noilor Actros a venit ca urmare a analizei TCO (Total Cost of Ownership), căreia Dumagas îi acordă o atenție specială”, a declarat Valeriu Zaharia, managing director Trucks & Buses la Mercedes-Benz România.

Dumagas Transport a debutat ca afacere de familie în urmă cu 20 de ani și a evoluat într-o companie ce oferă servicii logistice integrate – transport național, transport specializat de gaz, transport de autoturisme, transport la temperatură controlată, transport de marfă ambalată sau de mărfuri periculoase, operațiuni de depozitare și de distribuție, precum și un service autorizat pentru camioane. Compania operează pe toată suprafața Europei, cu 170 de camioane proprii, alte câteva sute subcontractate și 300 de șoferi angajați.

Numeroase dotări opționale

Camioanele recent achiziționate sunt configurate cu numeroase dotări opționale, în special orientate spre

Colaborarea dintre Mercedes-Benz Trucks și Dumagas Transport a început în 2016, o dată cu achiziția unui cap tractor Actros pentru transportor auto, punând, astfel, bazele unui parteneriat de succes pe termen lung.

confortul șoferilor, oferindu-le acestora condiții excelente de lucru. Cele două companii colaborează din 2016.

Camioanele dispun de toate sistemele de siguranță obligatorii, dintre acestea făcând parte asistentul la frânare (Active Brake Assist), sistemul de avertizare la schimbarea benzii de rulare (Lane Keeping Assist) și includ o configurație cu mai multe dotări opționale pentru confortul șoferilor precum: climă și încălzire pe perioada staționării, frigider, două paturi, multiple spații de depozitare etc.

Modelele Actros achiziționate de Dumagas Transport au cabina tip L StreamSpace 2,5 m, cu podea plană, dispun de retarder, pachet Economy și de două rezervoare cu capacitate de 1.000 l. Camioanele beneficiază de garanție internațională extinsă, pe o durată de 3 ani.

„Activitatea Dumagas Transport este foarte variată și, de aceea, avem nevoie de un partener de drum pe care ne putem baza în orice circumstanțe”, a declarat Mircea Vlah, CEO Dumagas Transport. „Am ales Mercedes-Benz Actros datorită consumului redus, fiabilității și confortului pentru șoferii noștri, care și-au manifestat mulțumirea față de modelele Actros conduse în ultimii 3 ani. În plus, deosebit de importantă în decizia de cumpărare a fost rețeaua extinsă de service, ce oferă servicii prompte și de calitate. Viziunea companiei noastre este de a le oferi clienților servicii logistice integrate, de cea mai bună calitate, la prețuri optime. De asemenea, ne dorim ca șoferii să se bucure de echipări premium, care să le asigure siguranța, productivitatea și punctualitatea”, a adăugat el.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

DRIVE-TEST VOLVO FH STEP D

Economie fără compromisuri

Implementarea normelor Euro 6 Step D a reprezentat, pentru Volvo Trucks, un nou prilej de optimizare a consumului...

Dar care este experiența la volan? Iar răspunsul la această întrebarea a reprezentat tema principală a primului drive-test realizat cu noua motorizare.

Asta și pentru că, doar cu câteva zile înainte, driver-trainer-ii Volvo Romania realizaseră un test de consum comparativ, ca la carte, între Step D (noul standard Euro 6) și Step C.

Înainte de a pleca la drum, am încercat să aflu de la reprezentantul Volvo Trucks ce aduce nou varianta Step D. Pentru a încerca să le rețin mai ușor, m-am obișnuit să realizez (în minte) o clasificare – elemente menite să îmbunătățească siguranța, cele pentru confort și cele pentru eficiență. Și de aici... te confrunți cu riscul major ca discuția să alunece într-o direcție total neproductivă, sau cel puțin așa mi se pare mie – elemente pentru șofer și elemente pentru patron.

Adică, un motor puternic, o cabină mare și bine dotată, un pat confortabil... acestea sunt pentru șofer.

Iar dacă totul este optimizat pentru consum, cu un motor destul de puternic ca autovehiculul abia să se târâie pe pantele mai pronunțate, cabină destul de mică pentru a fi aerodinamică și eventual și un sistem telematic pentru a supraveghea la fix „prostiile" șoferului... acestea sunt pentru patron.

De parcă nu lucrează cu toții la aceeași firmă și nu își doresc același lucru... Nicio industrie nu ar putea funcționa, dacă ar fi real un conflict cronic între patroni și angajați. Iar transporturile nu fac diferență! Sau fac?

Dacă stau să mă gândesc bine, și experiența noastră, a jurnaliștilor oferă

câteva indicii interesante. Producătorii de camioane ne invită să testăm versiuni noi de camioane, însă nu este întotdeauna la fel. Uneori testăm modele fantastice, cu dotări și caracteristici dinamice deosebite – adevărate limuzine de lux. Alteori, însă, suntem încurajați să apreciem consumul redus. Și da, suntem impresionați de reducerile semnificative ale consumului obținute de noile generații de camioane. Însă, atunci când consumurile sunt chiar spectaculoase, cel mai adesea, plăcerea de a conduce se diminuează sensibil.

Dar să ne întoarcem la drive-testul nostru.

La ce capitol credeți că se încadrează Volvo FH Fuel & Efficiency?

Consumul obținut pentru varianta Step D este chiar foarte spectaculos – cu o masă totală de 32 t, s-a atins un consum mediu de 25,37 l/100 km, pe un parcurs de 525 km.

Sunteți tentați să îl așezați la secțiunea „totul pentru consum”? Sper că nu, pentru că ar fi o mare greșeală.

Traseul ales de mine pentru test a fost București-Pitești-Rm. Vâlcea-Valea Oltului (până în apropiere de Sibiu) și retur.

Pe la jumătatea zilei, într-o pauză (pentru poze), m-a sunat un transportator.

Volvo FH Step D a obținut o reducere cu 5% a consumului față de Step C

Testul a fost realizat de reprezentanții Volvo Romania cu două camioane FH 460, unul Step D și altul Step C. După 525 km (majoritatea pe autostradă – ruta București-Constanța și retur), Step D a avut un consum mediu de 25,37 l/100 km, iar Step C 26,81 l/100 km. Camioanele au avut aceeași încărcătură (32 t masă totală), iar viteza medie a fost de aproximativ 80 km/h.

Varianta actualizată a motorului diesel D13 folosește un nou tip de ulei de motor VDS-5, cu vâscozitate redusă și segmenți de ungere care diminuează consumul de combustibil și fricțiunea internă. În plus, motorul de 500 CP economisește suplimentar, având același raport de compresie ca și variantele de 460 și 420 CP.

Software-ul I-See pe bază de hărți folosește datele cartografice pentru a previzualiza topografia traseului și are grijă de selectarea treptelor de viteză, de accelerare și de frâna de motor. Acesta este proiectat să folosească energia cinetică a camionului în cel mai bun mod posibil și a fost îmbunătățit prin intermediul unor elemente precum o nouă strategie de selectare a treptelor de viteză și rulare selectivă în pantă, care permite o utilizare mai eficientă a funcției I-Roll.

I-am spus unde sunt și ce fac, iar el a anticipat cât de încântat trebuie să fiu: „Volvo FH de 540 CP, cu I-Shift Dual Clutch și Direcția Dinamică Volvo. Este superb!", mi-a spus.

Da! Asta ar fi și opțiunea mea... Și chiar a fost o experiență superbă să conduc camionul la care se gândea prietenul transportator. Însă... Eram deja la jumătatea drumului și mă simțeam foarte bine, din toate punctele de vedere – siguranță, confort la volan, manevrabilitate, reacția la comenzi și chiar putere. Sigur, nu este motorul de 540 CP și transmisia cu dublu ambreiaj, însă, nici cu cei 460 CP nu te faci de râs, ba dimpotrivă.

Acest scurt dialog mi-a reamintit ce înseamnă Volvo. Practic, poți opta între „bine" și „foarte bine".

Iar consumul mediu atins cu varianta Step D... este clar, economia se poate obține și fără compromisuri!

Amănunte îmbunătățite

Încă de la lansarea noului FH, am apreciat cabina, poziția ergonomică la volan și, mai ales, ținuta de drum a camionului. Iar în anii care au urmat după lansare, cu numeroase sesiuni de drive-test, în țară și străinătate, am

Fișă tehnică:

- Motor Diesel, 13 litri Euro 6 SCR+EGR
- Putere maximă: 460 CP
- Cuplu maxim: 2.300 Nm
- Volvo Engine Brake VEB+, 375 kW/2.300 rpm
- Transmisie inteligentă I-Shift, cu 12 trepte
- Raport transmisie punte spate 2.47
- Discuri frână față cu greutate redusă
- Suspensie spate pneumatică – greutate redusă
- I-Shift cu 4 butoane în bord pentru schimbătorul de viteze automatizat
- Viteză maximă presetată la 85 km/h
- Avertizare frânare de urgență
- Avertizare coliziune + frânare automată
- Sistem electric cu 2 baterii
- Baterii cu GEL 2x210 Ah
- Întrerupător general controlat din telecomandă
- Rezervor combustibil de 450 l, montat pe dreapta
- Rezervor combustibil de 650 l, montat pe stânga
- Rezervor AdBlue pe dreapta, 64 l – 710 mm.

ajuns la concluzia că nu există un loc mai bun pentru a verifica „ținuta de drum” decât Autostrada A1, București-Pitești. Șanțurile formate de-a lungul benzii pun la grea încercare orice camion și pe șoferul care îl conduce. Nu vreau să fac comparații. Voi afirma doar faptul că Volvo FH oferă o stabilitate deosebită și autovehiculul preia mare parte din „neajunsurile” carosabilului – aspect cu impact major asupra confortului șoferului. Însă nu voi insista asupra acestor aspecte legate de experiența de a conduce Volvo FH, având în vedere că le-am comentat pe larg în mai multe rânduri, cu ocazia testelor precedente.

Vă propun, în schimb, să comentăm, pe scurt, consumul. Se pare că Volvo Trucks se grăbește să aducă transportul rutier de marfă într-o nouă realitate, iar consumul mediu acceptat ca firesc de majoritatea pieței să fie în jurul valorii de 25 l/100 km. Cum s-a ajuns aici? Volvo Trucks a lucrat la optimizarea funcționării motorului de 13 litri, 460 CP, Step D, precum și la transmisia I-Shift cu programul pentru transport internațional și o versiune actualizată și îmbunătățită a I-See. Astfel, schimbarea treptelor se realizează cu o mai mare precizie, în funcție de topografia drumului.

Și apoi vin și alte elemente ce contribuie, fiecare câte puțin, la rezultatul final, precum suspensia spate pneumatică și discurile frână față cu greutate redusă, un raport optim de transmisie pentru puntea spate, un pachet aerodinamic complet și anvelope speciale pentru consum redus, auto oprire motor la ralanti sau pompă servodirecție cu debit variabil.

Iar Volvo Trucks nu se oprește aici. Chiar la sfârșitul lunii iunie pregătește o nouă lansare importantă... însă despre asta vom vorbi la momentul respectiv.

Pachetul FH Fuel & Efficiency include și alte servicii suplimentare, care contribuie la o exploatare eficientă, precum contractul de service Volvo Gold, serviciile telematice Dynafleet și o ofertă financiară atractivă.

Radu BORCESCU
radu.borcescu@ziuacargo.ro

PUBLICITATE

INFRASTRUCTURĂ

Autostrada Comarnic-Brașov, în lucru

Lucrările de construire a Autostrăzii Comarnic-Brașov au început cu sectorul Predeal-Cristian, de 6 km, parte a Lotului 2, la care se adaugă drumul de legătură către acesta, de 3,7 km.

Constructorul acestui sector, Alpenside-Specialist Consulting, și-a amenajat organizarea de șantier cu o săptămână înaintea semnării contractului. Muncitorii au făcut decopertări și au creat drumurile tehnologice și depozitele de materiale. Contractul a fost parafat, la fața locului, de directorul general al CNAIR, Narcis Neaga, în prezența ministrului Transporturilor, Răzvan Cuc. „Am deschis, oficial, șantierul pentru construirea acestui obiectiv, dar și pentru drumul de legătură la profil de autostradă, care asigură descărcarea traficului rutier spre municipiul Brașov. Este un moment mult așteptat de români, iar de aceea accelerez procedurile. Am încredere în constructorul român care se ocupă de acest proiect și voi monitoriza activitatea din teren, astfel încât să nu existe nicio întârziere", a declarat ministrul Răzvan Cuc.

Această porțiune din Lotul 2 al Autostrăzii Comarnic-Brașov este cuprinsă între km 162 și 168, iar valoarea contractului, cu tot cu drumul de legătură, este de 202,2 milioane de lei. Suma este defalcată astfel: Organismul Intermediar pentru Transport acordă o finanțare nerambursabilă de 132,6 milioane de lei – valoarea eligibilă nerambursabilă din FEDR; valoarea totală eligibilă – 156 de milioane de lei, valoarea cofinanțării eligibile a Beneficiarului – 23,4 milioane de lei, valoarea neeligibilă, inclusiv TVA – 46,3 milioane de lei.

API: „Acest ciot nu rezolvă traficul infernal de pe Valea Prahovei"

Asociația Pro Infrastructura avertizează, însă, că „tehnic, ciotul face parte din Autostrada A3 Ploiești-Brașov, dar este capătul de nord al acesteia, se află 100% în câmpie și ajută punctual șoferii care tranzitează zona de sud-vest a Zonei Metropolitane Brașov; nu influențează sub nicio formă traficul infernal de pe Valea Prahovei". Reprezentanții API amintesc că implementarea noii investiții este „un exemplu clasic de neputință și tergiversări" timp de patru ani. Astfel, licitația a fost lansată în iulie 2015, contractul a fost semnat abia în octombrie 2017 cu Alpenside – „adică Straco în alte haine" – iar ordinul de începere a lucrărilor a fost dat în aprilie 2018. „Sunt 4 ani (!!!) de chin, pentru câțiva kilometri de drum la câmpie. Proiectarea a avut termen scriptic de 6 luni de zile, iar execuția efectivă ar trebui să dureze un an și jumătate. Dar stați! Deocamdată, avem autorizație de construire emisă pentru aproximativ 60% din lucrări. Așadar, suntem deja în întârziere, iar șantierul este în continuare blocat de birocrație (exproprieri, relocări utilități) și incompetență!", atrage atenția API.

Separat de acest contract, Guvernul, prin Comisia Națională de Strategie și Prognoză (CNSP), încearcă să construiască restul Autostrăzii Ploiești-Brașov prin parteneriat public-privat (PPP). În acest moment, în cursă a rămas, însă, doar asocierea formată din companiile China Communications Construction Company (China) și Makyol İnşaat Sanayi Turizm (Turcia).

Unii văd doar o maşină...

Tu ştii că va fi noul tău birou mobil!

Dacă firma ta administrează flote auto sau distribuie combustibil, tot ce trebuie să faci este să achiziționezi carburant de la **ROMPETROL**, să acumulezi puncte şi să te înscrii în programul **CLUB FILL&GO**.
Poți câştiga premiul cel mare, un van complet accesorizat pentru a deveni noul tău birou mobil sau electronice pentru dezvoltarea profesională a angajaților tăi.
Pentru mai multe detalii intră pe www.club.fillandgo.rompetrol sau sună la 021.207.00.80.*

*Campania se adresează persoanelor juridice şi se desfăşoară în perioada 01.11.2018 - 30.06.2019. Condițiile de participare, mecanismele campaniei şi premiile oferite se regăsesc în regulamentul promoției, disponibil gratuit pe www.rompetrol.ro şi www.club.filandgo.rompetrol.ro.

FILL&GO

rompetrol

şi totul merge din plin!

Încă o porțiune din Autostrada Transilvania, gata anul acesta

Secțiunea 3C3 Biharia-Borș, din cadrul Autostrăzii Transilvania, va fi gata până la sfârșitul acestui an, promite antreprenorul. Ministrul Răzvan Cuc a fost prezent la debutul lucrărilor și l-a asigurat că Guvernul îl va ajuta, prin programul de accelerare, să realizeze acest obiectiv. „Adică îi vom pune la dispoziție fonduri suplimentare față de valoarea contractului, pentru a putea mări și capacitatea de lucru, ca să lucreze și în timpul nopții și să-și aducă utilaje suplimentare", a spus șeful de la Transporturi. Această porțiune, de 5,35 km, cuprinde un nod rutier la Biharia, în nordul municipiului Oradea. Contractul, în valoare de 134 de milioane de lei, a fost semnat în decembrie 2018 cu Trameco (parte din grupul Selina) și a prevăzut 4 luni de proiectare. Alte 15 luni sunt pentru execuția lucrărilor. Pe această secțiune din Autostrada Transilvania, se vor construi cinci pasaje, dintre care unul peste autostradă, iar pe traseul către granița cu Ungaria se va amenaja și o parcare, în proximitatea frontierei.

Șantierul avansează și pe segmentul Iernut-Chețani, de 17,9 km. Constructorul, asocierea Astaldi-Max Bögl, a realizat aproximativ 64% din lucrări, potrivit CNAIR. Inaugurarea la finalul acestui an va fi condiționată și de finalizarea, de către Straco, antreprenorul de pe sectorul vecin, a bretelelor de acces necesare din nodul Chețani.

Licitație pentru finalizarea Centurii Tg. Jiu

CNAIR a lansat licitația pentru finalizarea lucrărilor de construire a variantei de ocolire a municipiului Târgu Jiu. Inițial, contractul a fost semnat, în noiembrie 2013, cu italienii de la Collini, care au câștigat licitația cu o ofertă de aproximativ 151 de milioane de lei, fără TVA, la jumătate față de

valoarea estimată. După intrarea în șantier, constructorul a constatat că este nevoie de consolidarea terenului – adică lucrări suplimentare. Pentru acestea, CNAIR a organizat licitație abia în septembrie 2017, dar antreprenorul italian a reziliat contractul în luna mai 2018, la stadiul fizic de 40%. Acum, valoarea diferenței de lucrări este estimată la circa 207 milioane de lei, fără TVA. Termenul-limită pentru depunerea ofertelor este 23 iulie 2019. Varianta ocolitoare a orașului Târgu Jiu va avea o lungime de aproximativ 20 de km, pe care vor trebui construite, în termen de 18 luni, 3 noduri rutiere, 2 intersecții giratorii, 4 poduri și 8 pasaje. După finalizarea lucrărilor, accesul pe această variantă se va face din DN66 (E79), de la km 69+800 (kilometraj pe DN66), atât către est (14,9 km), cât și către vest (5,07 km). Perioada minimă de garanție a lucrărilor va fi de minim 5 ani, dar poate fi majorată până la 7 ani.

Autostrada Brașov-Bacău, la proiectare

Compania de Administrare a Infrastructurii Rutiere a lansat licitația pentru realizarea studiului de fezabilitate și a proiectului tehnic al autostrăzii Brașov-Bacău, ce va avea o lungime de 160 de kilometri. Valoarea contractului este de până la 35,27 milioane lei, fără TVA. Finanțarea va fi asigurată din fonduri europene. Firmele interesate pot depune oferte până pe 8 iulie. Câștigătoarea va avea la dispoziție 2 ani și jumătate pentru realizarea acestui proiect.

Autostrada Brașov-Bacău este prevăzută în Master Planul General de Transport pentru a fi realizată în perioada 2023-2027. Valoarea investiției pentru autostradă este estimată la 1,8 miliarde de euro.

Contractul pentru Centura Tecuci, reziliat

Ministrul Transporturilor, Răzvan Cuc, a dispus rezilierea contractului pentru Centura Tecuci. Lucrările la cei 7 km de centură trenează de 5 ani, deși ar fi trebuit finalizate în 12 luni. Ele nu se află la primul constructor. Vechiul contract, atribuit, în martie 2012, companiei portugheze Soares da Costa, a fost reziliat în 2013, după doar 14% din investiție executată. La licitația lansată în 2011, au depus oferte 10 companii și asocieri. O nouă licitație a fost tărăgănată timp de 2 ani, astfel că abia în luna mai 2015 a fost semnat noul contract. Lucrările ar fi trebuit să fie gata la sfârșitul anului 2016. Valoarea contractului a fost de 64 de milioane de lei (14,5 milioane de euro), cu TVA, pentru finalizarea lucrării. Finanțarea investiției este cofinanțată 85% din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR). Proiectată prima oară acum 14 ani, Centura Tecuci urma să aibă două pasaje, 8 podețe și două intersecții.

Exproprieri la Pasajul Domnești

Guvernul a aprobat declanșarea procedurilor de expropriere a 127 de imobile, proprietate privată, situate în zona lucrărilor pentru pasajul suprateran Domnești, de la intersecția Centurii București cu DJ602. Este vorba despre amplasamentul suplimentar care face parte din coridorul de expropriere al lucrării, pe raza Sectorului 6 al Municipiului București și a localităților Domnești, Bragadiru și Clinceni, din județul Ilfov. Cele 127 de imobile vor fi expropriate de pe o zonă de aproximativ 35.000 mp.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

MAI MULTĂ PUTERE, CONSUM ȘI MAI MIC.

MAN TGX EfficientLine 3.

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

PORSCHE FINANCE GROUP ROMANIA

MAN | Finance

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

MAN

LEGEA SAVARY – ÎNTREBĂRI FRECVENTE (III)

Practici și probe

Continuăm seria de articole în care tratăm elemente importante din Legea Savary (Legea 2014-790 din 10 iulie 2014), introdusă în Franța pentru combaterea concurenței sociale neloiale. Cărăușii români cunosc acest act normativ ca fiind cel care a interzis petrecerea timpului destinat odihnei săptămânale la bordul vehiculului.

Sancțiunile sunt drastice, ajungând la un an de închisoare și amendă în valoare de 30.000 de euro.

De această dată, luăm în discuție mijloacele de justificare pentru șoferi și transportatori.

Care sunt elementele care stau la baza identificării nerespectării obligației de a petrece perioada aferentă odihnei săptămânale normale în afara vehiculului?

Inspectorii țin cont de informațiile colectate în timpul controalelor rutiere, în special privind recurența nerespectării obligației de a petrece odihna săptămânală în afara vehiculului de către șoferi din cadrul aceleiași companii de transport. În acest context, abaterile la nivelul aceleiași societăți vor face obiectul unui raport mai complex.

De menționat că, atunci când este vorba despre un caz izolat privind petrecerea odihnei săptămânale la bordul vehiculului, poate fi considerat insuficient, în absența altor dovezi, pentru ca abaterea să fie pedepsită conform articolului 15 din legea din 10 iulie 2014. Instanța poate solicita investigații suplimentare privind societățile angajatoare.

Sunt necesare dovezi care demonstrează că șoferul și-a luat odihna săptămânală normală în afara vehiculului (factură emisă de hotel, taxă de camping etc.)?

Textele în vigoare nu prevăd prezentarea unor documente specifice care să certifice efectuarea odihnei săptămânale normale în afara vehiculului.

Conform legii, organele de control nu au dreptul să ceară un act justificativ șoferului. Trebuie să dovedească, ele însele, că șoferul a dormit în cabină.

Pascale Ricaille

Sistemul de probă este prevăzut în cadrul articolului 427 din Codul de procedură penală, potrivit căruia, în afara cazului în care legea prevede altfel, infracțiunile pot fi stabilite prin orice mijloace probatorii, iar judecătorul decide în funcție de propria convingere. Potrivit articolului citat, judecătorul nu își poate baza decizia numai pe baza probelor prezentate în cursul procedurii și discuțiilor purtate în instanță.

Angajatorii care fac obiectul unei investigații pot aduce, la rândul lor, înaintea instanței, în conformitate cu principiile generale ale dreptului penal, probe sau documente care să demonstreze că nu s-au făcut vinovați de infracțiunea presupusă. Autoritățile vor stabili, sub supravegherea judecătorului, valoarea de probă a acestor documente.

Care sunt dovezile care vor permite companiei să demonstreze faptul că nu organizează, în mod sistematic, activitatea șoferilor astfel încât să petreacă odihna săptămânală la bordul vehiculului?

Nu există liste de documente justificative privind acest comportament. Sarcina de a pune la punct probatoriul revine autorității de urmărire penală, care trebuie să demonstreze că există, la nivelul companiei, un defect privind organizarea muncii șoferilor. În general, este vorba despre acțiuni de flagrant realizate repetat, care au vizat șoferi ai aceleiași societăți, depistați în vehicul în timpul odihnei săptămânale.

Faptul că nu există nicio dispoziție privind o listă a documentelor justificative acceptate ca dovezi într-un astfel de caz oferă posibilitatea angajatorilor să se folosească de orice tip de documente probatorii pentru a dovedi că și-au îndeplinit obligația de a organiza activitatea astfel încât șoferul să nu se afle în situația de a petrece odihna săptămânală în cabină.

Trebuie șoferul să-și lase cartela în tahograf sau trebuie scoasă în timpul repausului săptămânal normal?

Legea din 10 iulie 2014 nu introduce nicio modificare a regulilor de manipulare a cardului șoferului.

Poate angajatorul să fie considerat responsabil dacă șoferul preferă odihna săptămânală normală în vehiculul său, în timp ce el a oferit o variantă de cazare corectă?

În conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 561/2006 din 15 martie 2006, angajatorul trebuie să organizeze activitatea conducătorilor auto astfel încât să se poată conforma normelor referitoare, în special, la perioada de odihnă; în acest scop, operatorii de transport trebuie să ofere instrucțiuni corespunzătoare

În cazul unui control, indicat este ca șoferul să vorbească doar în limba română, chiar dacă înțelege franceza sau engleza, și să contacteze responsabilul și reprezentantul de pe teritoriul francez pentru a purta dialogul cu inspectorii.

În timpul pauzei de 45 de ore, cardul tahograf trebuie scos din aparat.

toare conducătorilor auto și să efectueze controale regulate. Având în vedere aceste obligații, angajatorul nu poate fi scutit de orice responsabilitate invocând „libera alegere” a angajatului său. Depinde de el să stabilească, prin controale regulate, că instrucțiunile pe care le-a dat în vederea aplicării regulamentelor sunt respectate efectiv de angajați și să ia inclusiv măsuri disciplinare împotriva șoferilor care nu urmează indicațiile privind odihna.

Șoferul și parcarea vehiculelor

Ce tipuri de locuri de cazare pot oferi angajatorii șoferilor?

Angajatorii trebuie să asigure condiții decente de viață, care să garanteze condiții de igienă și de confort corect pentru șoferi, pentru a-și petrece odihna săptămânală în afara camionului. Articolele R. 4228-26 până la R. 4228-34 din Codul muncii furnizează detalii despre caracteristicile de cazare care pot fi oferite de către angajatori lucrătorilor (dimensiuni minime, nivel de echipament etc.).

Cum va putea șoferul să-și monitorizeze vehiculul și încărcătura, dacă nu se odihnește la bord sau în apropierea locului său de parcare?

În timpul perioadelor de odihnă, conducătorul auto trebuie să poată, conform Articolului 3 litera (h) din Regulamentul (CE) 561/2006 din 15 martie 2006, să dispună în mod liber de timpul lui. Nicio sarcină sau o activitate nu îi poate fi încredințată de către angajator în această perioadă. În cazul în care șoferii trebuie să monitorizeze sau să protejeze vehiculul, vor fi lipsiți de această posibilitate esențială de a se odihni.

GRAP International se ocupă cu reprezentarea societăților de transport străine pe teritoriul francez, conform Legii Macron, Compania oferă, în plus, consultanță 24 de ore din 24, pentru orice altă problemă pe care cărăușii o pot întâmpina în țările unde se vorbește limba franceză.

În consecință, angajatorii trebuie să asigure condițiile pentru protecția vehiculelor parcate și a încărcăturilor acestora, inclusiv în cazul mărfurilor periculoase, în timpul perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto, respectându-se definiția privind odihna.

Dacă șoferii nu pot să-și monitorizeze vehiculele, cum se poate garanta siguranța vehiculelor în timpul perioadelor de odihnă, în condițiile în care numărul de parcări auto securizate este insuficient?

Legea nu modifică condițiile de supraveghere a vehiculelor din Regulamentul 561/2006 din 15 martie 2006. Actul normativ obligă, de la data intrării în vigoare, în aprilie 2007, ca șoferii să fie lăsați să-și folosească, în mod adecvat, perioada de odihnă.

Pascale RICAILLE
office@grap.eu.com
Contact limba română Adrian Gegiu:
0033.645.666.694

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

Băut și fără permis de conducere, condamnat pentru corupție

De multe ori, fără a se gândi la consecințele faptelor, unii cetățeni nu ezită să ofere sume de bani sau alte foloase funcționarilor publici, pentru a-și rezolva problemele personale. Cu toate că nu este necesar (și nici legal), unii consideră că așa este mai bine, să vină cu inițiativa de a da, pentru că așa se obișnuiește...

Situațiile întâlnite în practică pornesc de la simple mărunțișuri și merg până la situații mai complicate, din care cu greu se mai poate scăpa. Adică sunt două situații distincte în care oferă bani: în mod benevol, neconstrâns de situație (o atenție, un ciubuc, acolo...) și alta, tot benevol, dar în contextul luării unor măsuri împotriva cetățeanului de către funcționarul public.

Când amenda este foarte mare sau când sancțiunea poate fi chiar închisoarea, atunci și interesul de a scăpa de acestea este direct proporțional.

Să ne gândim la un caz! Un șofer circulă pe drumurile publice băut la volan. Sau, ca să complicăm și mai mult scenariul, să spunem că nu are nici permis de conducere. Acesta rulează pe străzi și străduțe, cu ochii încețoșați, încercând să descopere câteva repere mai clare, dar totul parcă se derulează la o viteză amețitoare. Și rulează, rulează, până când este descoperit în trafic de către agentul de la rutieră, care îl trage pe dreapta, având suspiciunea că este în neregulă ceva. Care poate fi urmarea?...

Caz real, nu doar teoretic

Din păcate, cazul prezentat nu este numai unul pur teoretic. El se regăsește în cazuistica Direcției Generale Anticorupție de mai multe ori.

Unul dintre cazuri s-a petrecut în preajma sărbătorilor de anul trecut, în noaptea de 19-20 decembrie 2018, când un polițist din cadrul Inspectoratului de Poliție Județean Harghita –

Robert Neacșu

Postul de Poliție Căpâlnița s-a prezentat la sediul Serviciului Județean Anticorupție Harghita și a formulat un denunț împotriva unui cetățean, să îl numim R.G., din conținutul căruia rezulta că, în aceea noapte, fiind în exercitarea atribuțiilor de serviciu, l-a oprit în trafic pe acesta, care conducea un autovehicul deși nu poseda permis de conducere și se afla sub influența băuturilor alcoolice. În consecință, conform prevederilor legale, polițistul i-a întocmit dosar penal.

Cu ocazia opririi în trafic, R.G. i-a promis polițistului că îi poate oferi suma de **1.000 de lei** pentru ca acesta să nu-și îndeplinească atribuțiile de serviciu, respectiv să nu-i mai întocmească dosarul penal. Doar o simplă promisiune.

Noaptea e un sfetnic bun, așa că persoana noastră a ținut cont de zicala românească din popor și, a doua zi dimineață, pe 20 decembrie 2018, a dublat suma promisă și l-a contactat pe polițist, spunându-i că este dispus să-i ofere suma de **2.000 de lei**, pentru ca agentul de poliție să nu mai continue cercetările.

Având în vedere situația creată, ofițerii de poliție din cadrul Serviciului Județean Anticorupție Harghita, în baza ordonanțelor de delegare emise de procurorul de caz, au desfășurat activitățile de urmărire penală ce se impuneau, pentru probarea faptelor.

Finalul...

R.G. a fost condamnat de magistrații Tribunalului Harghita pentru săvârșirea infracțiunii **de dare de mită**, stabilind pedeapsa de 1 an și 4 luni închisoare cu suspendarea executării pedepsei sub supraveghere, precum și prestarea unei munci neremunerate în folosul comunității pe o perioadă de 80 de zile.

Concluzia: și darea de mită se pedepsește, cu închisoarea de la 2 la 7 ani, conform articolului 290 din Codul penal. Consumul de alcool poate produce victime în trafic, astfel încât, pe lângă cazul nefericit prezentat, există și o parte bună – nu au fost persoane rănite sau decedate. De această dată.

Direcția Generală Anticorupție reamintește, pe această cale, cititorilor revistei Ziua Cargo să fie vigilenți, documentați cu privire la lege și să fie alături de instituția noastră, în vederea prevenirii și combaterii faptelor de corupție ce se pot manifesta, în orice moment, pe drumurile publice sau în afara acestora.

comisar-șef Robert NEACȘU
Direcția Generală Anticorupție
Serviciul Prevenire

STILL BEST DRIVER CUP 2019

Mereu pregătit!

VECTRA EUROLIFT SERVICE, LA 25 DE ANI

Vectra Eurolift Service sărbătorește 25 de ani de activitate în domeniul stivuitoarelor, în 2019, iar, pentru a marca momentul, compania a organizat, pe 7 iunie, un eveniment dedicat logisticii, în general, și clienților săi, în mod special. Evenimentul s-a desfășurat la sediul firmei din București, iar principalii parteneri au fost producătorii de stivuitoare marca Yale și reprezentanții MasterMover, un brand de echipamente de tractare recent adus de Vectra pe piața românească. Pe lângă prezentările privind soluții de ultimă oră, participanții s-au putut bucura inclusiv de demonstrații practice cu stivuitoare și echipamente de tractare.

În cei 25 de ani de la înființare, Vectra a evoluat de la un mic birou în centrul Bucureștiului, până la o întreagă clădire și două ateliere de reparații pe Centura de Nord a Capitalei, având 70 de angajați. După anii de criză, compania a cunoscut o dezvoltare fără precedent, iar, în prezent, are o cifră de afaceri ce

depășește 12 milioane de euro.

Yale este unul dintre cei mai mari producători de echipamente de manipulat mărfuri, având o istorie de peste 150 de ani în acest domeniu. Fondatorul companiei, Linus Yale, a inventat atât yala (încuietoarea ce-i poarta numele) cât și electrostivuitorul.

MasterMover este primul producător de echipamente de tractare, apărând pe piață în 1990, cu un remorcher electric inovator ce utiliza în mod inteligent tracțiunea și sistemele hidraulice.

Echipamentele, produse în Marea Britanie, sunt folosite pentru a muta încărcături de diverse greutăți și dimensiuni într-o varietate mare de industrii, incluzând producția, comerțul, logistica, industria farmaceutică și medicală.

190.000 MP DE CENTRE COMERCIALE VOR FI LIVRAȚI ÎN 2019

Stocul modern de spații destinate centrelor comerciale a atins 2,1 milioane mp, dintre care 38% se află în București, iar 62% sunt localizate în orașele regionale, se arată în cea de-a doua ediție a raportului CBRE care evaluează performanța centrelor comerciale din România. În 2019, este așteptată livrarea a circa 190.000 mp de centre comerciale, iar 18% din proiectele aflate în construcție sunt extensii, aceasta fiind una dintre tendințele majore ale pieței. Cererea este în creștere, iar cele mai solicitate centre comerciale din București și din țară sunt ocupate integral, având liste de așteptare pentru chiriașii care nu au mai găsit spații libere. Centrele comerciale analizate de CBRE sunt situate în București și în orașele regionale și au înregistrat o creștere a traficului de 3,2% de la an la an și o majorare a valorii medii a coșului de cumpărături de 2,3%. Evoluția pozitivă a pieței centrelor comerciale se reflectă și în cifrele de afaceri realizate. Astfel, cifra totală medie este de 10 milioane de euro, în creștere cu 5,5% față de anul anterior. Jucătorii consacrați au raportat ușoare creșteri ale veniturilor, în timp ce proiectele regionale au avut mici scăderi, pe fondul dezvoltării comerțului electronic. Chiria medie a fost estimată la 27 euro/mp/lună. În estimarea acestei valori, nu au fost luate în calcul și chiriile plătite de supermarketuri, hyper-marketuri, magazine de tip DYI, cinematografe și săli de bowling.

TERENURI SCUMPE, ÎN CLUJ-NAPOCA

Andrei Moraru

Cluj-Napoca a devenit orașul cu cele mai scumpe terenuri pentru dezvoltări industriale din România, prețurile de aici, în locații de maxim interes, fiind și de aproape două ori mai mari decât cele cerute pentru o locație din București, arată o analiză Dunwell. Prețurile solicitate în Cluj, pentru terenuri pretabile sectorului logistic/industrial, pornesc de la 45 euro/mp și pot ajunge, chiar depăși, 65-75 euro/mp, mai arată datele Dunwell, valori ce pot stabili un record național în tranzacționare.

În Cluj-Napoca, zona Florești, prețurile terenurilor variază între 50-60 euro/mp, în Apahida – 60-70 euro/mp, în timp ce la Jucu, prețurile cerute variază între 35-40 euro/mp.

În București, zona de nord-est (Ștefănești de Jos), prețurile terenurilor pornesc de la 30 euro/mp și pot ajunge și la 60 euro/mp, în zona de nord-vest (Chitila-Rudeni) – 30-40 euro/mp, în zona de est – 25-35 euro/mp, în timp ce în zona de vest, cea mai aglomerată zonă în dezvoltări industriale din România, terenurile se tranzacționează cu 20-25 euro/mp. În Sibiu, prețurile terenurilor variază între 25-30 euro/mp, în timp ce în Timișoara și Craiova terenurile se tranzacționează la prețuri cuprinse între 20-25 euro/mp.

„Orice proiect de infrastructură (autostradă, centură ocolitoare etc.) sporește atractivitatea zonei respective. Ștefănești de Jos a devenit un sector foarte atractiv, o dată cu finalizarea Autostrăzii A3 București-Ploiești și a nodului de legătură cu Centura Bucureștiului. Același lucru se va întâmpla și cu Târgu Mureș, Turda sau Constanța, orașe cu potențial mare de dezvoltare dat de stadiul avansat al proiectelor de infrastructură, acestea putând deveni un real

competitor pentru Cluj", a precizat Andrei Moraru, head of land development Dunwell.

INVESTIȚII IMOBILIARE DE PESTE 117 MILIOANE DE EURO, ÎN T1

Volumul investițiilor imobiliare din primul trimestru (T1) al anului a fost de 117,5 milioane euro, situându-se la un nivel similar cu Ungaria, unde s-au înregistrat 123 de milioane de euro, potrivit CBRE. Piața locală de investiții s-a situat peste cea din Slovacia, care a ajuns la 86,5 milioane de euro în primele trei luni ale anului, dar sub piețele din Cehia, Austria și Polonia, fiecare realizând volume investiționale de peste 700 de milioane de euro. Cea mai importantă tranzacție vizează sectorul spațiilor comerciale și constă în achiziționarea la nivel național a portofoliului de parcuri de retail al Prime Kapital, de către MAS Real Estate, printr-un acord de 113 milioane de euro. „Am asistat la un prim trimestru mult mai bun decât în 2018, când, în primele trei luni, nu s-au înregistrat tranzacții majore. Într-adevăr, tranzacția celor nouă centre comerciale ale Prime Kapital este una dintre cele mai mari vânzări de portofoliu din ultimii ani. Totuși, faptul că aceasta a dominat primul trimestru la nivelul pieței arată o anumită fragilitate a acesteia, dar și o oportunitate de creștere" a declarat Răzvan Iorgu, managing director al CBRE România.

CELE MAI ACTIVE CENTRE LOGISTICE

Piața industrială și logistică din România a crescut exponențial, atât din punctul de vedere al dinamicii dezvoltărilor industriale, cât și al intensității transportului național de marfă. Potrivit companiei de consultanță imobiliară Colliers International, cele mai active centre logistice, excluzând Bucureștiul, sunt Constanța – cel mai estic centru urban, Alba – situat aproape central și Timiș – cel mai vestic județ din România, urmate de Prahova, Ilfov și Cluj. Cele 4 piețe generează aproape un sfert din cantitatea de mărfuri transportate rutier la nivel național. Clasamentul este dominat de București (fără Ilfov), cu o intensitate de 2,5 ori peste media națională. Calculele iau în considerare numai cantitatea de mărfuri încărcate într-un județ și descărcate în altul, fiind singurele date disponibile pe plan regional; este de remarcat faptul că, în 2018, din cantitatea totală de transporturi rutiere de marfă de 230 de milioane de tone, cantitatea transportată la nivel național era de peste 180 de milioane de tone, de peste 3 ori mai mare decât cea a importurilor/exporturilor care sunt diferența până la 230 de milioane de tone.

PUBLICITATE

CONFERINȚA ARILOG 2019

Meseriile viitorului 4.0

Profesioniștii din domeniul logisticii și supply chain-ului, furnizori de servicii, consilieri de business dar și reprezentanți ai unor mari clienți de servicii logistice din România și nu numai și-au dat întâlnire, la jumătatea lunii mai, la București, în cadrul evenimentului „To Dare is to Do!", organizat de către Asociația Română de Logistică.

Ce înseamnă, de fapt, îndrăzneala, în lumea de astăzi a afacerilor? Înseamnă să ai curajul de a fi consecvent valorilor tale de bază, înseamnă disponibilitatea de a folosi în avantajul tău tendințele preferențiale de comportament, inspirația de a-ți lăsa (uneori) furnizorii să câștige, autonomia în adoptarea deciziilor, viziunea de a adopta automatizarea ca pe o certitudine a viitorului, înțelegerea schimbărilor inevitabile de pe piața muncii, precum și multe altele. Despre toate acestea am putut afla elemente interesante, în cadrul Conferinței ARILOG, care ne vor ajuta, cu siguranță, să ne adaptăm mai ușor la uraganele schimbărilor din domeniul logistic și nu numai.

Automatizarea nu înseamnă șomaj!

În urmă cu 20 de ani, îmi scriam articolele cu stiloul pe hârtie și le depuneam la redacție, unde un culegător profesionist le introducea în sigurul computer 386 disponibil. Astăzi, îmi pot scrie articolele direct pe telefonul mobil și le pot publica instantaneu pe site-ul revistei. Postul de culegător a dispărut din organigrama tuturor publicațiilor și editurilor din lume. Este, oare, acesta, un exemplu negativ al avansului amețitor al tehnologiei?

Prezentarea realizată în cadrul Conferinței ARILOG de către Irina Mincinopschi, general manager al companiei Depanero, a oferit răspunsul la această întrebare. Nu, pentru că automatizarea, în sine, oferă noi oportunități culegătorului de ieri, care, în cazul nostru, astăzi, s-a specializat în web design. Iar acesta este doar un exemplu.

Acest lucru se întâmplă în condițiile în care anumite meserii nu dispar peste noapte, ci gradual, uneori chiar fără să ne dăm seama. Iar altele noi le iau locul. Pe nesimțite, culegătorului nostru de texte din redacțiile de acum 20 de ani i s-au alăturat operatorii de mașini de cusut manuale, cei care introduceau manual date în bazele de date, cei care asamblau echipamentele electrice și electronice, arhivatorii documentelor fizice (în multe dintre situații), sortatorii de corespondență și alte asemenea categorii, iar acestea sunt numai câteva exemple ale meseriilor recente.

Dar, așa cum arătam, istoria ne arată că declinul unor domenii care reprezentau mari angajatori în anumite momente a fost compensat de creșterea unor noi sectoare, care au absorbit forța de muncă. Revoluția industrială a absorbit agricultorii, de exemplu.

Cine este și cine nu este „în pericol"?

Studiile realizate în ultimii ani arată că, din punctul de vedere al cererii de pe piață, au înregistrat creșteri substanțiale, peste tot în lume, cei care oferă servicii de îngrijire (medici, asistenți medicali, farmaciști, terapiști, îngrijirea copilului, tehnicieni și asistenți sociali), educatorii (învățători, profesori, personal auxiliar), managerii, profesioniștii din diverse domenii (contabili, ingineri, matematicieni, oameni de știință, specialiști în business și finanțe, avocați și judecători), cei specializați în tehnologie, constructorii (ingineri, arhitecți, muncitori, instalatori și operatori de utilaje), precum și creatorii (artiști, designeri, media, entertainment etc.)

De cealaltă parte a baricadei, se află profesiile sau pozițiile pentru care scade cererea, în special în țările dezvoltate. Printre acestea se numără cei care interacționează cu clienții (vânzători, chelneri, recepționeri, personal hotelier – mai puțin în China și India),

Irina Mincinopschi

personalul de sprijin din birouri (funcționari, arhiviști, asistenți), mecanicii de reparații etc. Cea mai afectată categorie, cel puțin în SUA, Japonia și Germania, este reprezentată de o serie de job-uri din medii predictibile, printre care se numără o parte din personalul din producție, din serviciile

de curățenie, din prepararea alimentelor, din anumite sectoare agricole, din gaming, din pază, chiar și din domeniul serviciilor funerare.

Robotizarea

Una dintre tendințele care „amenință" cu schimbări substanțiale piața muncii și care putem spune că a generat deja astfel de modificări este utilizarea roboticii. Primul robot industrial a fost introdus în 1961 iar un model care se putea mișca în șase direcții a apărut în 1971. De atunci și până în prezent, lucrurile au evoluat spectaculos, în special în mileniul al treilea, de la roboți care făceau treaba unui muncitor pe linia de fabricație, până la modele care realizează operațiuni extrem de complicate.

În agricultură, sunt utilizate din ce în ce mai mult tractoare și mașini autonome, controlate de către un singur operator, care coordonează mai multe utilaje de acest tip în același timp. Fermele de dimensiuni mari investesc, de asemenea, în mașini care culeg legume și fructe.

Cei mai mari producători de astfel de roboți sunt Japonia, Uniunea Europeană și compania KUKA, care are subsidiare peste tot în lume și la care China deține cota cea mai importantă.

Inteligența artificială

Un alt domeniu este reprezentat de inteligența artificială. În prezent, sunt multe controverse în ceea ce privește moralitatea utilizării acesteia. Mașinile autonome vor intra în utilizarea de zi cu zi cât de curând, probabil la anul. Întrebarea se pune dacă pilotul automat al acestor mașini va alege, de exemplu, să sacrifice pasagerii pentru evitarea unui accident care ar face un număr mai mare de victime din rândul celorlalți participanți la trafic. Acest lucru rămâne, încă, discutabil.

Orașele viitorului vor fi inteligente, acțiunea cetățenilor fiind monitorizată prin intermediul inteligenței artificiale, din motive de securitate, dar și pentru a analiza diferite servicii și produse.

Recunoașterea facială este folosită deja în aeroporturi, în supravegherea stradală, pentru combaterea terorismului, dar și pentru satisfacerea necesităților clienților.

Un alt exemplu este Amazon Go, un magazin inteligent în care totul este automatizat și în care nu există angajați umani.

La nivelul transporturilor, vehiculele autonome vor deveni din ce în ce mai populare în următorii 10 ani. Conform studiilor, cele mai importante schimbări vor surveni, fie că ne place sau nu, la nivelul transportului de mărfuri, un subiect asupra căruia ne-am îndreptat atenția cu multe ocazii.

Eventuala dispariție a profesiei de șofer profesionist va genera, numai în SUA, 3 milioane de șomeri.

Iar „problema" nu este atât de îndepărtată geografic de noi. De exemplu, în Helsinki, un computer care conduce un autobuz decide ruta în timp real, în mod autonom.

Iar acestea sunt doar câteva aspecte prezentate pe scurt.

Deci, care vor fi job-urile viitorului?

Esența pieței forței de muncă din viitorul nu foarte îndepărtat va fi flexibilitatea și deschiderea către schimbare. Sub presiunea evoluției tehnologiei, a schimbărilor sociale și climaterice, angajatul și angajatorul vor trebui să fie suficient de flexibili pentru a se adapta din mers schimbărilor permanente care vor apărea la nivelul serviciilor și produselor.

Desigur, și în domeniul logistic vor exista schimbări, precum și noi oportunități pentru specializări mai vechi:

• Planificatorul cererii va deveni „depanator" comercial. Echipat cu sisteme de planificare pe bază de cloud, cu sisteme de actualizare a tranzacțiilor în timp real și algoritmi de învățare, „demand planner-ul" viitorului va deveni un creator de business. Autorizat să prioritizeze, să analizeze și să rezolve probleme de echilibru cerere-ofertă la nivel de tranzacție, acest job îi va răsplăti pe cei care vor fi capabili să își dea seama cine ar trebui să fie deservit de urgență și cine amânat, în timp real.

• Planificatorul de producție va deveni maestrul personalizărilor. Lucrând în colaborare cu roboți care pot fi reprogramați în câteva minute, cu simulări secvențiale care testează digital mii de modalități de lucru în câteva secunde și cu mașinării IoT care asigură un grad înalt de precizie, managerul de producție va putea face orice, pentru oricine, pe măsură.

• Managerul logistic va deveni director pentru satisfacția clienților. Datele analitice și automatizarea din cadrul centrelor pentru satisfacerea nevoilor clienților vor extinde gama de opțiuni disponibile pentru „construirea" unei încărcături, planificarea unei rute și confirmarea livrării. Cele mai moderne sisteme de împachetare personalizate și opțiunile de expediție prin canale multiple, cum ar fi uberizarea sau dronele, vor face din logistică, după cum a subliniat prezentarea Irinei Mincinopschi, cel mai sexy job din supply chain.

• Campionul durabilității va deveni stăpânul resurselor. Sustenabilitatea în supply chain este un subiect deloc nou în industrie, dar precizia în operare, combinată cu învățarea mecanică în ceea ce privește consumul optim al resurselor, pot crea o carieră care ar putea avea un impact financiar mai mare chiar și decât aprovizionarea.

Concluzia logică? Atunci când roboții și inteligența artificială vor înlocui munca fizică, vor lăsa loc pentru dezvoltarea creativității umane. Artiștii și inventatorii nu vor dispărea niciodată.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

CONFERINȚA ARILOG 2019

Logistica umanitară este... vitală

În cadrul ediției din acest an a Conferinței Asociației Române de Logistică (ARILOG), au fost dezbătute, după cum suntem obișnuiți, o serie de teme extrem de interesante și actuale. Una dintre prezentările care s-au bucurat de un interes deosebit a fost cea a Sophiei Gligorijevik, șefa departamentului de Servicii de Suport Logistic de teren, din cadrul Comitetului Internațional al Crucii Roșii (ICRC).

Comitetul Internațional al Crucii Roșii este o organizație imparțială, neutră și independentă a cărei misiune exclusiv umanitară este de a proteja viețile și demnitatea victimelor conflictelor armate și ale altor situații violente și de a le oferi asistență.

Fondată în 1863, ICRC se află la originile Convențiilor de la Geneva și ale mișcărilor de Cruce Roșie Internațională și Semilună Roșie. De asemenea, organizația încearcă să prevină suferința, prin promovarea și consolidarea legislației umanitare și a principiilor universale umanitare.

ICRC activează în peste 80 de țări din întreaga lume, efectuând o serie de activități printre care se numără furnizarea de alimente, de apă potabilă, măsuri de igienă, adăpost, asistență medicală, precum și reducerea pericolului reprezentat de către minele antipersonal neexplodate. Organizația are un buget de 2 miliarde de franci elvețieni și o forță de muncă de 18.000 de persoane.

Eforturi uriașe

Pentru operațiuni globale de o asemenea anvergură, desigur că logistica reprezintă un domeniu cu adevărat vital. Nu este de mirare că un sfert din staff-ul ICRC lucrează în acest domeniu și acoperă cât se poate de eficient toate segmentele supply chain-ului umanitar. Și, chiar dacă etapele din lanțul de aprovizionare par aceleași peste tot, a lucra în supply chain-ul ICRC nu este chiar o activitate logistică obișnuită.

Te confrunți cu provocările unei infrastructuri în stare proastă, uneori complet distrusă, cu situații imprevizibile, cu probleme politice și de securitate. Lucrezi adesea în zone rurale sau izolate, te bazezi pe donatori și jonglezi în același timp cu mai multe tipuri de supply chain.

Și toate acestea cât se poate de rapid!

Astfel, managementul de supply chain din ICRC este cu totul special. Este vorba despre achiziționarea de bunuri și servicii directe și indirecte, despre definirea necesităților celor asistați și a unor standarde în ceea ce le privește, despre managementul comenzilor, al achizițiilor, al depozitelor, despre transport și formalități vamale care, adeseori, sunt foarte dificile și, nu în ultimul rând, despre livrarea în orice condiții și în orice zonă. Iar toate acestea în condiții de siguranță și securitate, ceea ce, de exemplu, în zone de război, este foarte greu de realizat.

Sophia Gligorijevik

Tipuri de transport

Având în vedere toate aceste particularități, se discută, bineînțeles, de utilizarea tuturor resurselor disponibile pentru îndeplinirea misiunilor asumate. De la mijloace de transport clasice, până la un „last mile" care se realizează, uneori, cu mijloace locale, de la bărci primitive, până la măgari de povară.

ICRC dispune de o flotă totală de 6.127 de unități, dintre care 3.763 de vehicule și 1.574 de generatoare.

Organizația dispune de 41 de ateliere și a acoperit, în 2018, aproape 39 de milioane de kilometri (pentru care s-au consumat 113 milioane de

litri de combustibil), ceea ce reprezintă de 967 de ori înconjurul Pământului.

În ceea ce privește transportul aerian, în 2018, operațiunile ICRC la nivel mondial au totalizat 15.300 de ore de zbor, cu un buget total cheltuit de 57 de milioane de dolari americani. Au fost închiriate 22 de aeronave (atât avioane de diverse dimensiuni, pentru marfă sau pasageri, cât și elicoptere), au fost organizate ad-hoc 5 zboruri charter, au fost transportați în total 60.637 de pasageri și au fost încărcate și descărcate peste 9,7 milioane de tone de bunuri.

Operațiunile aeriene s-au desfășurat în zece țări – Mali, Nigeria, Somalia, Sudanul de Sud, Republica Democratică Congo, Republica Centrafricană, Afganistan, Yemen, Libia, Irak – și au totalizat 476 de destinații.

Modele de asistență

În cazul unei situații de urgență, mobilizarea materialelor de asistență se realizează în funcție de gradul de urgență. Materiale pentru adăposturi și obiecte casnice indispensabile sunt pre-poziționate ca stoc de urgență sau sunt disponibile în depozite regionale, pentru o viteză de reacție ridicată. În intervalul de 2 până la 30 de zile de la producerea calamității, materialele de asistență se achiziționează de pe plan local (dacă este posibil). Între 31 și 90 de zile, acestea sunt achiziționate la nivel regional, la prețuri competitive, în funcție de disponibilitate, dar trebuie să aibă un nivel calitativ bun. Bunurile sunt importate cu scutire de vamă.

După ce situația s-a stabilizat (după cel puțin 60 de zile de la producerea calamității), se pot distribui ajutoare financiare (bani, pur și simplu), dacă piața a revenit la normal și resursele vitale sunt disponibile în cantități suficiente, cu o calitate acceptabilă și la prețuri competitive.

Distribuirea de bani lichizi este încurajată pentru stimularea pieței și pentru proiecte de „cash for work”.

Astfel de programe necesită o evaluare atentă a pieței și monitorizare regulată, iar logistica implică contractarea unui furnizor de servicii financiare.

Într-unul dintre numerele viitoare, vă vom prezenta câteva exemple concrete de logistică umanitară, în care ICRC a dat dovadă de un maximum de eficiență, în cele mai dificile condiții.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

ICRC – supply chain

1. Vizite la beneficiari și identificarea necesităților acestora.
2. Alinierea necesităților și a standardelor.
3. Planificarea și coordonarea supply chain-ului
4. Managementul comenzilor.
5. Managementul relației dintre vânzători și departamentul de achiziții. Se comandă peste 13.500 de repere diferite.
6. Recepția bunurilor, controlul calității și plata.
7. Managementul inventarului.
8. Transport (transferuri) și operațiuni de import-export.
9. Flotă, operațiuni aeriene.
10. Distribuție.

PUBLICITATE

We are where you are.

Suntem prezenți oriunde este și afacerea dumneavoastră. Prin propriile locații, vă susținem în atingerea obiectivelor. Cu ajutorul uneia dintre cele mai eficiente rețele logistice din lume. Și datorită valorii care ne-a ghidat în cei peste 500 de ani de activitate: Excelența în Servicii. Unde în lume aveți nevoie de suportul nostru? www.gw-world.com

Gebrüder Weiss
Transport si Logistica

STILL BEST DRIVER CUP 2019

Mereu pregătit!

O metodă corectă de verificare a echipamentului poate face, în mod clar, diferența între succes și probleme, între un accident grav și evitarea lui și chiar între... un concurent și altul, în câștigarea unui concurs în care îndemânarea se demonstrează la bordul unui stivuitor.

Despre Daniel Vasile, reprezentant al companiei IAC Group din Balș și câștigătorul concursului „STILL Best Driver Cup 2019", unul dintre membrii juriului spunea că a oferit un exemplu de nota 10 privind verificarea echipamentului înainte de a-l porni și de a intra în concurs. De altfel, atenția și îndemânarea i-au adus lui Daniel trofeul anului 2019.

Pe podium s-au aflat, de asemenea, Joszef Gabor Nagy, reprezentant al companiei Heineken Romania, și Dumitru Florin Aprofirei, reprezentant al companiei Zeelandia.

De menționat că, anul acesta, la start s-au înscris 20 de concurenți, ce au reprezentat 10 companii partenere STILL: Metro Cash & Carry, Karl Heinz Dietrich, Fornetti Romania, Heineken Romania, Zeelandia, IAC Group, Welde, DTR Draexlmaier, Hirsch Porozell, Eberspaecher Exhaust Technology.

Criteriile și juriul

Criterii în stabilirea podiumului au fost verificarea corespunzătoare a echipamentului, timpul de executare a traseului, corectitudinea parcurgerii

STILL Romania a organizat, pe 16 mai, la Bran, cea de-a doua ediție a concursului destinat operatorilor de stivuitoare. Echipamentul utilizat de către concurenți pentru parcurgerea traseului a fost un stivuitor electric cu furcă STILL RX 20 cu baterie Li-Ion.

Daniel Vasile, câștigătorul trofeului Still Best Driver Cup 2019: „Pun accent, de fiecare dată, înainte de începerea activității, pe elementele care țin de pregătirea echipamentului. O fac din convingere, atât pentru mine, cât și pentru colegii mei."

traseului, manevrele de stivuire și exactitatea slalomului printre jaloane.

Juriul competiției a fost format din Eva Harabagiu, Școala Stivuitoriști Brașov, Romeo Dumitru, vicepreședinte al ARILOG, Eva Harabagiu, Școala Stivuitoriști Brașov, Cătălin Grigorean, reprezentant HSE Work Management, Daniel Socolan, manager logistică Joyson Safety.

„STILL Romania își propune, prin această competiție, să creioneze o tradiție și o comunitate cu aceleași interese, pentru a stimula operatorii de stivuitoare, pentru a-i motiva și a fi aproape de parteneri. Credem în educație, în informarea partenerilor noștri cu privire la importanța siguranței în muncă și a colaborării, pentru a obține performanța pe care ne-o dorim cu toții", a subliniat Mihaela Ianole, marketing responsible STILL Romania.

Felicitări tuturor concurenților, care au demonstrat că a manevra un stivuitor reprezintă, uneori, o artă!

Meda IORDAN
meda.iordan@ziuacargo.ro

„Simply Smart"

STILL Romania a organizat, în 23 mai, pentru partenerii din zona Moldovei, un eveniment inedit cu tema „Simply Smart". Pentru a dezbate provocări actuale în intralogistică, s-au reunit, în acest context, reprezentanți a peste 30 de companii, care au avut ocazia să interacționeze direct cu echipa STILL, să descopere cele mai noi tehnologii disponibile (noul electrostivuitor RX20 și tehnologia Li-Ion), să colaboreze sub forma unei simulări digital lockdown și, nu în ultimul rând, să se bucure de povestea STILL printr-o degustare de vinuri speciale din zona Moldovei. „Dorim prin acest tip de evenimente să creăm o comunitate deschisă în care să fie discutate subiecte de interes comun, o comunitate care să mențină și să dezvolte comunicarea autentică și să creeze parteneriate funcționale și profitabile de ambele părți", a precizat Mihaela Ianole.

SECURITATE – TAPA EMEA

Atacurile cibernetice, pe o pantă abruptă

În multe cazuri, managerii întreprinderilor mici și mijlocii au părerea preconcepută că atacurile cibernetice țintesc numai mărcile importante sau companiile multinaționale, cu o reputație înaltă de apărat. Este, oare, adevărat?

Sunt, de asemenea, manageri pentru care reprezintă o problemă să înțeleagă de unde trebuie pornit, care sunt costurile securității cibernetice și cum să își dea seama dacă acțiunile pe care le adoptă îi protejează mai mult împotriva atacurilor, se arată într-un material publicat în ediția din luna aprilie a Vigilant, buletinul informativ al TAPA EMEA.

În acest context, asigurătorul Hiscox a publicat, recent, ediția 2019 a „Raportului de Pregătire Cibernetică", bazat pe un sondaj la care au răspuns 5.400 de firme din șapte țări, care ne dă serios de gândit cu privire la amenințările la care sunt supuse afacerile din ziua de astăzi. Una dintre cele mai importante este reprezentată de criminalitatea cibernetică.

Un raport îngrijorător

• Numărul de companii care au raportat incidente de securitate cibernetică a crescut de la 45 la 61%, în ultimul an.

• În timp ce companiile mai mari sunt încă cele mai susceptibile de a suferi un atac cibernetic, proporția firmelor de dimensiuni mai mici (sub 50 de angajați) care au raportat unul sau mai multe incidente a crescut de la 33 la 47%. În cazul companiilor medii, cu un personal între 50 și 249 de angajați, procentul a sărit de la 36 la 63%.

• Pentru prima dată, o majoritate semnificativă din rândul firmelor chestionate a declarat să a suferit unul sau mai multe atacuri cibernetice, în ultimele 12 luni.

• Nicio industrie nu este imună, în fiecare dintre cele 15 sectoare urmărite în acest raport, proporția firmelor care au raportat unul sau mai multe atacuri a crescut.

• Atât valoarea, cât și frecvența atacurilor au crescut substanțial, comparativ cu anul trecut, companiile mici și medii fiind din ce în ce mai vulnerabile.

• Valoarea pagubelor asociate cu toate incidentele de securitate cibernetică în rândul firmelor care au raportat atacuri a crescut de la 220.000 la 369.000 de euro, în creștere cu 61%, firmele medii și mari adjudecându-și o valoare disproporționat de mare a acestor costuri.

• Aproape un sfert dintre firme (24%) au raportat infestarea cu virus sau vierme, iar 17% atacuri cu ransomware. Procentul de atacuri de tip DDoS (distributed denial-of-service) a crescut de la 10 la 15%. A crescut, de asemenea, și frecvența atacurilor, proporția firmelor care au raportat câte patru sau mai multe incidente urcând de la 20 la 30%.

• Companiile mari sunt mai susceptibile a fi supuse unor atacuri repetate: 21% au suferit cinci sau mai multe atacuri în ultimul an.

• Furtul de date a devenit o infracțiune obișnuită, cu incidența cererilor de răscumpărare crescând în mod constant.

Companiile investesc mai mult în asigurări și protecție

Raportul Hiscox arată că implementarea unor noi regulamente a fost de natură și să crească gradul de conștientizare în rândul companiilor europene. În 2018, introducerea GDPR, la care toată lumea a trebuit să se adapteze, a generat și o creștere a cererii pentru asigurări în domeniul cibernetic. Companiile investesc mai mult și în măsuri de protecție, suma medie cheltuită este de 1,45 milioane de dolari americani, cele 5.400 de firme cheltuind în total 7,9 miliarde de dolari. Iar două treimi dintre respondenți au declarat că intenționează să crească aceste cheltuieli cu 5% în următorul an.

Respondenților le-au fost adresate întrebări acoperind abordarea pe care o au în patru domenii – strategie, supraveghere și resurse, tehnologie și procese. Pe baza feedback-ului lor, studiul i-a ierarhizat de la „novice cibernetic", la „expert cibernetic". La nivel general, proporția firmelor care au fost încadrate în categoria „expert" a scăzut ușor de la un an la altul, de la 11 la 10%, intermediarii dețin 16%, iar novicii – restul de 74%.

Este supply chain-ul o verigă slabă?

Deși raportul Hiscox a ajuns la al treilea an, în cadrul acestei ediții a fost pentru prima dată când au fost adresate întrebări privind securitatea rețelei de furnizor a companiilor.

Raportul subliniază: „Aproape două treimi dintre respondenți (65%) au declarat că au suferit unul sau mai multe atacuri cibernetice ca rezultat al unei verigi slabe din cadrul supply chain-ului, în ultimul an. Cifrele au fost mai înalte în Belgia și Spania (73 și respectiv 72%). În total, au fost targetate trei sferturi din companiile de tehnologie, media, telecomunicații și din domeniul transporturilor. Peste jumătate dintre firmele cuprinse în studiu au inclus KPI de securitate cibernetică în cadrul contractelor cu furnizorii. Procentul este de 65% în rândul companiilor mari și de numai 39% în rândul celor mici."

Întrebate cât de des evaluează securitatea rețelelor lor de furnizori, aproape trei sferturi dintre companii (74%) au declarat că o fac cel puțin o dată pe trimestru sau ad-hoc, în timp ce 8% dintre companii au spus că și-au crescut frecvența evaluărilor ca rezultat al incidentelor din ultimul an.

Aproape două treimi dintre companii au experimentat probleme de securitate cibernetică în supply chain-urile lor în ultimul an.

Răspunsul TAPA

Problema securității cibernetice și a relației sale cu partenerii din cadrul supply chain-ului a reprezentat în ultima vreme o preocupare cheie pentru TAPA, un grup de membri creionând un potențial Standard de Securitate Cibernetică, pentru a fi luat în considerare de către Consiliul Mondial al organizației. Aceasta se preconizează a fi implementat începând cu 2020.

Andrew Pakerson de la Cisco Systems este unul dintre membrii acestui grup de experți. El a declarat: „Aceia dintre noi care au pregătire în domeniul securității fizice în logistică pot și trebuie să învețe elementele de bază ale securității cibernetice ca parte a educației și învățării permanente, la fel cum ne actualizăm cunoștințele privind amenințările fizice, aflate în continuă schimbare. Misiunea noastră este de a ne proteja companiile: acest lucru include, acum, să ne dăm seama de unde vin amenințările cibernetice și elementele de bază ale protecției împotriva acestora, precum și propagarea acestui mesaj în cadrul supply chain-ului."

Sursa: Vigilant, aprilie.
Traducerea și adaptarea:
Raluca MIHĂILESCU

Bune practici

- **Securitatea cibernetică – o prioritate pentru consiliul de conducere sau proprietar.**
- **Stabilirea unei strategii clare, cu implicarea mai multor factori de decizie din companie.**
- **Echipă dedicată securității cibernetice sau șef dedicat activității.**
- **Buget adecvat dedicat securității cibernetice – în medie, experții cheltuiesc cu peste 1 milion de dolari mai mult decât novicii.**
- **Evaluare regulată a supply chain-ului, KPI de securitate incluși în contractele cu furnizorii.**
- **Training privind securitatea cibernetică în rândul angajaților.**
- **Testare proactivă, prin simularea unor atacuri.**
- **Experimente regulate pe parte de phishing.**
- **Disponibilitatea de învăța, a reacționa și a face schimbări după un incident.**
- **Încheierea unei asigurări de riscuri cibernetice.**

(Sursa: Hiscox Cyber Readiness Report 2019)

Rele practici

- **Securitatea cibernetică tratată pe baza unor măsuri ad-hoc, fără linii clare de responsabilitate.**
- **Nicio strategie formală, niciun buget dedicat.**
- **Încredere prea mare în tehnologie și prea mică în oameni.**
- **Reacție lentă la incidente.**
- **Training ocazional și insuficient al angajaților.**
- **Nicio evaluare a vulnerabilităților din supply chain.**
- **Niciun fel de simulare a unor atacuri cibernetice și nici a acțiunilor pe care trebuie să le întreprindă angajații.**
- **Încheierea exclusivă a unor asigurări de proprietate.**

(Sursa: Hiscox Cyber Readiness Report 2019)

Reguli UE pentru operarea dronelor

Comisia Europeană a adoptat, la sfârșitul lunii mai, conform unui comunicat publicat pe site-ul instituției, un set de reguli pentru a se asigura că traficul dronelor pe cerul Europei se realizează în siguranță atât la sol, cât și în aer.

Regulile se vor aplica tuturor operatorilor de drone, atât celor profesioniști, cât și celor care le folosesc pentru distracție. După adoptarea cerințelor tehnice pentru drone, acest pas reprezintă încă un element cheie în cadrul Strategiei de Aviație a Comisiei pentru Europa, ale cărei obiective sunt de a menține cel mai înalt nivel de siguranță posibil și de a sprijini competitivitatea industriei aeronautice a Uniunii Europene.

Cele mai avansate reguli

Comisarul pentru Transporturi Violeta Bulc a subliniat: „Uniunea Europeană are, acum, cele mai avansate reguli la nivel mondial. Acest lucru va deschide drumul către zboruri ale dronelor mai sigure și mai ecologice. De asemenea, oferă claritatea necesară pentru sectorul de afaceri și pentru inovatorii din domeniul dronelor la nivel european."

Aceste reguli, care vor înlocui regulamentele naționale existente în Statele Membre UE, nu numai că vizează siguranța, dar conțin și importante repere privind contracararea riscurilor de securitate. Prin înregistrarea operatorilor, identificarea de la distanță și definirea zonelor geografice, autoritățile naționale vor avea instrumentele necesare pentru a preveni folosirea dronelor în scopuri ilegale sau în mod incorect.

Începând din 2020, operatorii de drone vor trebui să se înregistreze la autoritățile naționale din țara respectivă. În principiu, aceste reguli se aplică tuturor dronelor, indiferent de masă.

Cele mai multe drone vizate aparțin categoriei de aparate de producție de serie, pentru care este nevoie să se respecte un set minim de cerințe, cum ar fi înregistrarea și identificarea electronică. Operatorii de drone cu o masă de sub 25 de kilograme vor putea să le opereze fără a cere o permisiune specială, cu respectarea anumitor condiții. Dintre acestea, amintim faptul că drona nu trebuie să zboare la o altitudine mai mare de 120 m și că operatorul trebuie să mențină contact vizual permanent și să manevreze drona departe de oameni.

Statele Membre trebuie să-și definească, prin intermediul geo-localizării prin satelit, zonele interzise, în care nu este permisă intrarea dronelor. Acestea pot include aeroporturile, aerodromurile sau centrele orașelor.

Următorii pași

Comisia Europeană și EASA vor publica, în curând, linii directoare și mai multe așa-numite „scenarii standard" pentru operarea dronelor, care îi vor ajuta pe operatori să respecte regulile adoptate. Comisia va dezvolta, de asemenea, un cadru instituțional, de reglementare și arhitectural pentru serviciile U-space, cu scopul de a permite operațiuni mai complexe, cu un grad mai înalt de automatizare. În fine, se realizează o revizuire sistematică a tuturor reglementărilor din domeniul aviației din Uniunea Europeană, pentru a identifica schimbările necesare pentru îmbunătățirea aplicabilității la operațiunile cu drone.

Raluca MIHĂILESCU
raluca.mihailescu@ziuacargo.ro

Vânzările Anadolu Isuzu s-au dublat

CURSĂ EUROWINGS ÎNTRE TIMIȘOARA ȘI STUTTGART

Eurowings continuă să își extindă rețeaua de destinații, prin lansarea unei rute noi din Timișoara către Stuttgart. Această nouă rută este deservită în timpul programului de vară, începând din 3 iunie, săptămânal, în zilele de luni, miercuri și vineri. „Suntem încântați să includem Timișoara în rețeaua noastră de peste 200 de aeroporturi – al doilea aeroport din România, după București. Împreună cu colegii noștri de la Aeroportul Timișoara, așteptăm cu nerăbdare să transformăm această nouă rută spre Stuttgart într-o rută

de succes, ce asigură o conectivitate mai bună între România și Germania, un zbor important pentru economie, turism și comunitatea de români ce locuiește peste hotare" a afirmat Mohammed Nasr, managerul de dezvoltare Eurowings pentru Europa Centrală și de Est.

KLM, LIDER EUROPEAN LA BIO-COMBUSTIBIL

KLM, prima companie aeriană care a executat un zbor comercial cu bio-combustibil (în anul 2011), a devenit cel mai mare consumator european de biokerosen, cu zboruri zilnice de la Los Angeles la Amsterdam. Compania aeriană este singura din Europa care operează zboruri intercontinentale alimentate parțial cu biokerosen, un substitut sustenabil al kerosenului. La finalul anului 2018, a operat aproximativ 1.500 de zboruri, alimentate cu 1.318 tone de biokerosen. Totodată, KLM ținește să reducă deșeurile cu până la 50% în 2030, prin cele 14 tipuri de reciclare de care dispune, în 2018 fiind cu 9% mai puține deșeuri decât în 2011. Astfel, operatorul aerian se implică nu numai în reciclarea materialelor folosite la bord (tăvițe, tacâmuri, carton și hârtie), ci și a altora, precum vechile uniforme ale însoțitorilor de bord. Spre exemplu, tapițeria scaunelor noii clase World Business Class KLM este realizată din uniforme ale însoțitorilor de bord, reciclate. Alexandru Dobrescu, managing director Air France KLM Romania, a declarat: „Suntem mândri că, în ultimii 10 ani, am redus cu 50% consumul de CO_2 pe fiecare pasager, dar și cantitatea de deșeuri reziduale ale companiei."

STB ANGAJEAZĂ ȘOFERI ȘI VATMANI

Societatea de Transport București (STB, fosta RATB) angajează 564 de absolvenți de școală profesională și de liceu, potrivit clubferoviar.ro. Sunt disponibile posturi de conducător tramvai (vatman), conducător autobuz (categoria D, minim 10 clase), conducător troleibuz, electrician, electrician auto, mecanic auto, lăcătuș, tinichigiu, vopsitor și fochist. STB a participat la Târgul de Joburi și Carieră, ce a avut loc în data de 5 iunie, la Salonul Roșu din Gara de Nord București, în cadrul INFRATRANS®2019, eveniment organizat de Cariera Feroviară în România (CFiR).

TRENURILE SOARELUI 2019

Trenurile Soarelui 2019, care vor lega marile orașe de litoralul Mării Negre, încep să circule din 15 iunie, din București Nord fiind disponibile două garnituri directe. Prima este IR 1923 – Trenul Tineretului, care pleacă la 03:30 și ajunge la 08:00. Garnitura vine de la Sibiu, cu trecere prin Pitești. Al doilea este IRN 12922, care vine de la Arad, cu plecare din București Nord la 06:31 și sosire la Mangalia la 10:43. Alte trei trenuri pleacă din Gara Băneasa: IRN 1992, cu plecare 04:07 și sosire 08:36, care vine de la Timișoara Nord; IRN 1944, cu plecare la 04:46 și sosire la 09:12, ce vine de la Satu Mare; IRN 1932, cu plecare la 05:25 și sosire 10:08 – vine de la Oradea. Alte patru garnituri se opresc la Constanța: IR 1583 București Nord 14:00 – Constanța 16:18, cu legătură R 8803, la ora 16:24, spre Mangalia 17:42; IR 1936 București Nord 15:20 – Constanța 17:36, cu legătură R 8805, la ora 18:07, spre Mangalia 19:45; IR 1683 București Nord 16:00 – Constanța 17:58, cu legătură R 8805, la 18:07, spre Mangalia 19:45; IR 1585 București Nord 17:00 – Constanța 19:22, cu legătură R 8807, la 20:05, către Mangalia 21:48. Totodată, IRN 1962 pleacă din Iași la ora 21:15 și sosește la Mangalia la 06:53, iar IRN 1952 pleacă din Suceava Nord la 20:25 și sosește la Mangalia la ora 05:57.

ELECTRONIC CFR CĂLĂTORI, LA CHIȘINĂU

În Gara Chișinău, este operațional sistemul electronic al CFR Călători pentru vânzarea legitimațiilor de călătorie internațională, în baza unui contract de acreditare încheiat de „Calea Ferată din Moldova" (CFM) cu operatorul feroviar român. Astfel, se facilitează călătorilor din Republica Moldova cumpărarea de legitimații de călătorie în trafic internațional pentru destinații europene, inclusiv către România. Totodată, cei care călătoresc cu trenul internațional 105/106 – „Prietenia" pot beneficia de bilete de tip low-cost pentru București-Chișinău și retur, prin oferta tarifară „SMART-Prietenia", la un preț de 19 euro.

Interjudețenele, prelungite cu 4 ani

Ordinul 776/2019, emis de ministrul Transporturilor, Răzvan Cuc, pentru prelungirea cu 4 ani a valabilității Programului de transport interjudețean și a licențelor de traseu, a fost publicat în Monitorul Oficial.

Potrivit articolului 1 al documentului, prin derogare de la Normele metodologice privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin OG 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului Transporturilor și Infrastructurii 980/2011, „valabilitatea actualului Program de transport interjudețean 2013-2019 se prelungește până la data de 30 iunie 2023”.

Articolul 2 prevede: „La solicitarea operatorilor de transport care dețin licențe de traseu valabile la data intrării în vigoare a prezentului ordin pe traseele cuprinse în Programul de transport interjudețean, prevăzut la articolul 1, în baza căruia se efectuează transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean, Autoritatea Rutieră Română (ARR) prelungește valabilitatea acestora, cu plata tarifului aferent, până la data prevăzută la art. 1”. „Procedura de prelungire a valabilității licențelor de traseu prevăzute la art. 2 se stabilește de către ARR”, se stipulează la articolul 3.

Conflict stins

Ordinul 779/2019 a fost a publicat în dezbatere publică pe 28 martie și a fost semnat de ministrul Răzvan Cuc abia în 24 aprilie, însă publicarea lui s-a produs după alte trei săptămâni, în Monitorul Oficial 369 din 13 mai. În acest fel, s-a stins conflictul dintre asociațiile patronale din transportul rutier de persoane – FORT, COTAR, UGIR

1903, FNPTR, care au organizat proteste – și fosta conducere a Ministerului Transporturilor. Concret, fostul ministru Lucian Șova, autorul Ordinului 1.824/2018 de modificare a OMT 980/2011, a stabilit la sfârșitul anului trecut ca o nouă atribuire să se facă în primăvara lui 2019. Ordinul a fost atacat în instanță de transportatori, iar mai multe Curți de Apel din țară au decis suspendarea aplicării lui, până la judecarea pe fond.

După remanierea lui Lucian Șova, asociațiile de transportatori au solicitat noului ministru prelungirea cu 4 ani a programelor de transport. Asociațiile transportatorilor de persoane au invocat legislația lipsită de predictibilitate; modificarea pachetului rutier european în domeniul transporturilor de pasageri și imposibilitatea implementării noilor modificări legislative europene în timp util în legislația autohtonă; oferirea timpului necesar pieței de transport pasageri din România să facă față noilor modificări europene în domeniu; prevederile legislative europene în materie, care menționează valabilitatea de 10 ani a programelor de transport, respectiv de maxim 15 ani în cazul contractelor de serviciu public (Regulamentul CE 1.370/2007).”

Continuitate în transportul de persoane

Prin noul ordin, Ministerul Transporturilor urmărește „asigurarea continuității transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean, împiedicarea unor practici ilicite în activitățile de transport rutier de persoane, ce ar consta în efectuarea acestor activități fără ca operatorii de transport să dețină licențe de traseu dar și a unor practici care au consecințe negative asupra siguranței rutiere și a calității serviciilor oferite de către operatorii de transport rutier”. Pe de altă parte, un obiectiv urmărit de ministrul Răzvan Cuc a fost înlăturarea impactului negativ ce ar fi afectat bugetul de Stat, „prin diminuarea veniturilor încasate ca urmare a neplății taxelor și impozitelor aferente activităților de transport de persoane, ce vor fi desfășurate în lipsa unui cadru legal suficient și lipsit de echivoc”. Nu în ultimul rând, ministrul Transporturilor s-a gândit la impactul economic asupra operatorilor de transport rutier, „precum și evitarea afectării nevoilor de mobilitate a cetățenilor”.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Vânzările Anadolu Isuzu s-au dublat

Vânzările de autobuze Isuzu s-au dublat, în România, în 2018, comparativ cu media ultimilor 3 ani, iar compania producătoare, Anadolu Isuzu, își propune să se dezvolte în continuare pe piața locală.

Pe plan local, distribuitorul autobuzelor Isuzu este compania Anadolu Automobil Rom, care a fost fondată acum 19 ani, în București. Recent, compania a devenit liderul segmentului de autobuze pentru transport public. Calitatea serviciilor de after-sales este confirmată de serviciile oferite pe o suprafață de 5.000 mp, cu 55 de angajați și o capacitate mare de piese de schimb pe stoc. Grație acestor avantaje, compania oferă asistență tehnică rapidă.

1.500 de unități

De la începutul activității în țara noastră, Anadolu Isuzu a comercializat aproximativ 1.500 de autobuze, care deservesc, în momentul de față, locuitori din orașe importante ale României, precum Iași, Sibiu și Constanța. Compania este, totodată, unul din cei mai importanți jucători la nivelul întregii piețe locale de transport public: deține o cotă de piață, ca medie a ultimilor 4 ani, de aproximativ 15%. Practic,

Andolu Isuzu a demarat producția de vehicule comerciale în anul 1984, iar din acel an, Grupul de companii Anadolu, Isuzu Motor Limited și Itoch își continuă activitatea sub forma unei asociații cu deschidere la public, dezvoltându-și continuu portofoliul de producție. Anadolu Isuzu se concentrează pe segmentul de vehicule comerciale al sectorului de autovehicule și deține o gamă dezvoltată de produse, servicii active după vânzare, precum și o rețea mare de distribuție și service. Anadolu Isuzu produce camioane, vehicule de gabarit mic, midibuse, autobuze și furgonete și deține un loc important pe piața de exporturi.

Anadolu Isuzu este compania din Turcia cu cel mai mare număr de vehicule comercializate pe plan local, dacă luăm în considerare toți producătorii de autobuze din această țară prezenți în România.

Citiport, cel mai popular

Cel mai popular model comercializat pe plan local este Isuzu Citiport. Unul din proiectele care au contribuit la succesul companiei pe plan local, în 2018, este livrarea a 104 autobuze Isuzu Citiport către Primăria Constanța. Vehiculele, distinse la Busworld 2015 cu premiul „Cele mai confortabile și ergonomice autobuze din Europa”, se află deja în circulație pe străzile din orașul de la malul Mării Negre.

Cu o lungime de 12 metri, modelul poate transporta, în condiții de siguranță deplină și confort, cel mult 102 pasageri. Șoferii au beneficiat de sesiuni de training din partea echipei de experți Anadolu Isuzu, pentru ca tranziția la noile tipuri de vehicule să se facă ușor și firesc.

În Turcia, compania Anadolu Isuzu asigură servicii de vânzare în 29 de locații și service în 102 locații. De asemenea, compania are 30 de distribuitori internaționali. Mai mult, compania este lider pe plan local, în Turcia, la categoria de autobuze medii, în ceea ce privește exporturile în ultimii 15 ani.

Consumul redus de combustibil, capacitatea mare de pasageri și perioadele lungi de funcționare fără intervenții în centrele de service reprezintă principalele avantajele oferite de autobuzele Isuzu Citiport.

Extindere în 60 de țări

În prezent, compania internațională Anadolu Isuzu operează în 44 țări de pe întreg globul, dar obiectivul său este să ajungă la aproximativ 60 țări până în 2020. Își propune să ofere în continuare vehicule și servicii sigure și să vină în întâmpinarea dorințelor consumatorilor într-o modalitate rapidă și sustenabilă. Eforturile companiei se concentrează să contribuie la un viitor mai bun. Astfel, pentru a construi un mediu mai digitalizat în unitatea de producție, Anadolu Isuzu investește în inovație, în centrul R&D (Cercetare și Dezvoltare), deschis în 2009. Acesta este și locul-cheie care îi permite să dezvolte noi produse pentru piețe din întreaga lume, într-o modalitate sustenabilă. În acest sens, capabilitățile noului centrul R&D sunt folosite pentru a dezvolta noi vehicule, prietenoase cu mediul și dotate cu tehnologii inovatoare.

Fabrica Anadolu de la Kocaeli

Compania deține la Kocaeli o fabrică cu o suprafață de 300.000 mp, cu angajați care lucrează într-o singură tură, ce are o capacitate anuală de 19.000 de vehicule. Fabrica din Turcia a companiei Anadolu Isuzu deține certificatul Isuzu Manufacturing Management (IMM: Management Isuzu de Producție), care garantează cele mai ridicate standarde de calitate și producție pentru camioane, furgonete și autobuze, fiind unica unitate de producție cu acest certificat localizată în afara Asiei. Mai mult, Anadolu Isuzu reprezintă unul din cei mai importanți parteneri strategici pe care Isuzu Japonia îi are peste hotare.

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

Studiu despre pasagerul român de autocar

FlixBus a prezentat, recent, rezultatele unui studiu, efectuat la nivel național, despre piața românească de transport persoane.

Studiul oferă operatorului de curse internaționale informațiile necesare pentru a-și dezvolta oferta, mai ales în condițiile în care nu existau cercetări de piață privind pasagerii români. Sondajul, realizat pentru FlixBus de către compania MKOR Consulting, a vizat persoane care au călătorit cu autocarul în România în ultimul an, cel puțin o dată sau de două ori.

Aproape trei sferturi dintre respondenți (74%) călătoresc cu autocarul de câteva ori pe an sau mai des, în timp ce o cincime (19%) călătorește de cel puțin câteva ori pe lună pe distanțe mai lungi de 100 km. Ținând cont de aceste aspecte, studiul a relevat că 80% dintre românii care obișnuiesc să meargă cu autocarul pe distanțe lungi în România preferă acest mijloc de transport în detrimentul altora. Autoturismul personal este preferat de 55% dintre respondenți, în timp ce alternativa de transport de pasageri pe cale ferată este preferată de doar 43% dintre aceștia. 12% dintre români aleg avionul pentru călătoriile mai lungi de 100 de km, în timp ce doar 6% optează pentru serviciile de car-sharing.

De ce aleg românii autocarul?

Cei mai mulți dintre respondenți (37%) aleg să se deplaseze cu autocarul pentru că sunt atrași de preț, comparativ cu alte mijloace de transport.

Motive precum lipsa altor alternative de transport (31%), accesibilitatea (31%) și gradul de confort (30%) au o importanță similară pentru respondenți. Orarul de circulație a fost menționat de 29% dintre ce cei care optează pentru acest mijloc de transport. La polul opus, factorii cel mai puțin invocați de pasageri sunt: siguranța (19%), politica de bagaje favorabilă (10%) și sustenabilitatea (5%).

ARTEMIE BILEVICI, PROJECT MANAGER FLIXBUS: „Studiul arată că există un potențial foarte mare pentru creșterea pieței de transport de persoane. Mulți dintre pasageri consideră că este nevoie de îmbunătățiri (modernizarea flotei, confort și condiții mai bune sau mai multe opțiuni de călătorie și operatori de transport). Nu doar FlixBus, ci întreaga piață de transport rutier de persoane din România are numai de câștigat dacă va pune în centru consumatorul și nevoile sale. Astfel, orice schimbări ale legislației trebuie să pornească de la consumator".

O cincime din români are acces la un singur operator de transport

Referitor la accesul pe care îl au la oferta din partea operatorilor de transport, datele arată că pentru 20% români nu există cu adevărat posibilitatea de alege operatorul de transport, aceștia fiind obligați să accepte condițiile de preț și calitate oferite de o singură companie. Mai mult, locuitorii orașelor mici și ai zonelor rurale sunt cei mai limitați în ceea ce privește alternativele de transport: aproape 30% au acces la un singur operator de transport cu autocarul.

Aspecte de îmbunătățit pentru călătoria cu autocarul, în România

Din cei care optează pentru autocar pentru a se deplasa pe distanțe lungi, mai mult de un sfert (26%) își doresc modernizarea flotei: autocare mai noi, cu dotări moderne (aer condiționat, prize pentru telefon, Wi-Fi și TV). Confortul, curățenia și mediul ambiental sunt aspecte care ar trebui îmbunătățite, din perspectiva a 21% dintre cei ce obișnuiesc să călătorească cu autocarul. Dintre aceștia, o mare parte își dorește un număr mai mare de locuri. Aproape un sfert dintre respondenți fac referire la aspecte ce țin de curățenia generală a autocarului, precum și la crearea unui ambient plăcut pentru călătorie (muzică).

Achiziționarea biletelor

Cei mai mulți dintre cei care călătoresc cu autocarul folosesc Google (51%), ori accesează site-urile agențiilor de transport (36%) și ale autogărilor (32%). Peste jumătate (53%) dintre respondenți preferă să-și achiziționeze biletul la momentul realizării călătoriei. Dintre aceștia, 80% folosesc mijloace clasice de achiziționare (direct de la șofer, de la autogară sau agenție), doar 20% apelează la varianta online.

În cazul celor care aleg să-și achiziționeze biletele cu cel puțin o zi înainte de realizarea călătoriei, se folosesc atât de modalitățile de plată online (46%) cât și de cele clasice (54%).

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro

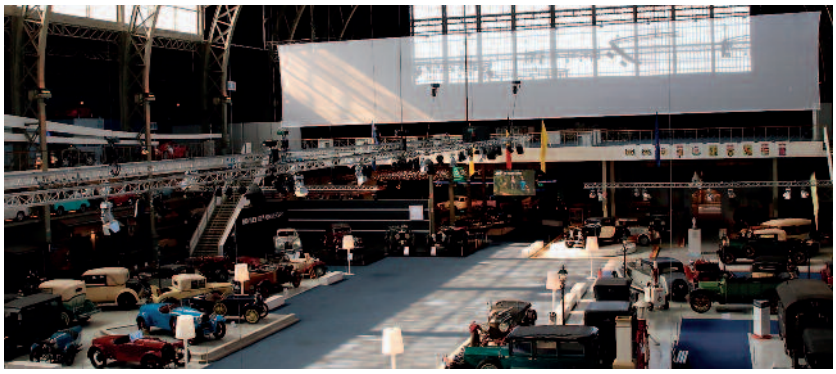
Autoturismul personal rămâne cel mai important competitor pentru autocar.

Studiul a fost derulat prin metoda sondajului de opinie online (CAWI), pe un eșantion de 1.067 respondenți, cu vârste cuprinse între 18-64 ani, care obișnuiesc să călătorească cu autocarul pe rute interne interjudețene, cel puțin de 1-2 ori pe an. Eșantionul este reprezentativ național, pe criterii de distribuție geografică (regiuni de dezvoltare), gen și vârstă. Respondenții fac parte din panelul propriu MKOR Consulting.

Vehiculele autonome, provocare pentru siguranța rutieră

Apariția vehiculelor autonome devine o provocare pentru siguranța transportului rutier în Europa, este concluzia experților reuniți la Bruxelles, la conferința pe această temă organizată de CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee), sub patronajul României la Președinției României la Consiliul Uniunii Europene.

Specialiștii, în urma analizei, au tras concluzia că există cel puțin trei aspecte care trebuie puse la punct: răspunderea în cazul unui accident provocat de un vehicul autonom, accesul la datele stocate în computerele mașinii și procedura de autorizare pentru intrarea în circulație a vehiculelor autonome, după efectuarea unor teste riguroase.



România, reprezentată de RAR

România a fost reprezentată de o delegație a Registrului Auto Român (RAR), formată din Claudiu Mija, Marius Damachi și Cătălin Ghimpușan, dar și de Marius Alban, consilier pentru afaceri europene în cadrul Direcției Transport Rutier a Ministerului Transporturilor, care a ținut discursul de deschidere a conferinței.

O teorie interesantă, prezentată de „Autonomous Vehicle International", a fost abordată și explicată de Marius Damachi, șeful Departamentului Omologări de Tip din cadrul RAR. „Oamenii au capacitatea de a învăța rapid să manipuleze și să exploateze mediul existent. Ce se va întâmpla într-un oraș când oamenii vor învăța că toate AV-urile sunt întotdeauna programate să se oprească, să nu treacă peste oameni? Cu siguranță, oamenii vor profita de această situație și vor umbla fără teamă printre mașini, știind că nu există nicio amenințare din partea vehiculelor autonome care se apropie. Ca reacție, AV-urile se vor opri. Înmulțiți acest scenariu de mii de ori pentru un oraș și imaginați-vă blocajele de trafic care ar putea apărea", a explicat inginerul.

Cine produce accidentul?

Comisia Europeană propune ca vehiculele automate să fie dotate cu dispozitive de înregistrare a datelor, pentru a clarifica cine a condus în momentul producerii unui eventual accident: sistemul autonom al autovehiculului sau șoferul. Totuși, această realitate va deschide „cutia Pandorei": accesul la datele stocate de computerul mașinii autonome. Printr-o legislație armonizată, pentru a putea fi anchetat un accident rutier, cel puțin trei entități trebuie să poată avea acces la respectivele date: compania producătoare, compania de asigurări și organul de cercetare.

Automobilele vor obține „permisul de conducere"

Pentru aprobarea unui vehicul automat, este nevoie de o schimbare de paradigmă. Pe lângă testul fizic, trebuie efectuat și un proces orientat către siguranța funcțională, pentru a evalua aceste sisteme în funcție de capacitățile lor complexe. Această metodă mărește abordarea clasică existentă, prin adăugarea unor piloni importanți.

Simulările sunt realizate utilizând baze de date virtuale și scripturi care sunt în curs de dezvoltare în prezent. Cea mai mare atenție se va acorda testărilor în lumea reală, în situații cu probabilitate ridicată. Acest pilon este menit să depisteze dacă vehiculul a fost optimizat pentru traficul real sau doar pentru situații specifice, standardizate de producător.

În final, vehiculul autonom va primi „permisul de conducere" pentru a se putea strecura prin aglomerările urbane care amenință din ce în ce mai mult capitalele Europei.

Delegația României, la Conferința „Viitorul transportului în Europa: provocarea noilor tehnologii pentru siguranța rutieră".

Magda SEVERIN
magda.severin@ziuacargo.ro

FIAT 1300/1500

Nu multe mașini de provenienţă externă și-au făcut loc pe piața autohtonă în perioada de dinainte de ’90, dar câteva au reușit, chiar cu succes; printre acestea se numără și Fiat-ul 1300/1500.

Ambele modele sunt practic una și aceeași mașină, diferența făcându-se sub capotă, unde diferă capacitatea cilindrică a grupurilor propulsoare.

Apariția pe piață a venit ca o continuare a unor modele coupé produse de Fiat, 1400 și 1200, spider și cabriolet. Producția a demarat în 1961 și s-a sistat în 1967. Au fost disponibile atât versiuni sedan și break, cât și cabrio sau coupé, dar acestea două din urmă nu împărțeau decât puțină mecanică cu primele două, doar motorul de 1,5 litri era un punct comun fix.

Sub blana lupului

Modelul 1300, cu o masă proprie de 960 de kilograme, a beneficiat de un motor în 4 cilindri de 1.295 cmc, dezvoltând 60 CP la o turație de 5.400 rpm și un cuplu maxim de 93 Nm la turația de 3.200 rpm. Acesta a fost cuplat la o transmisie manuală în patru trepte, ce transmitea puterea către puntea spate. Diametrul roților era de 13”, iar franele ce opreau mișcarea de rotație a acestora aveau discuri pentru față, cu 4 pistonașe, iar pentru spate s-au folosit tamburi din aliaj. Viteza maximă ce o putea atinge era de 140 km/h, iar accelerația de la 0 la 100 km/h se efectua în 18,8 secunde. Toate aceste performanțe erau obținute cu un consum mediu declarat de către producător ca fiind 9,7 l/100 km.

Varianta 1500, cântărind 980 de kilograme, era echipată cu o motorizare tot în 4 clilindri, cu o capacitate de 1.481, cmc ce era capabilă să producă 72 de cai la 5.400 rpm, iar cuplul maxim ajungea la 120 Nm la 3.200 rpm. Viteza maximă pe care o putea atinge modelul 1500 era mai mare decât a 1300-lui, ajungând la 155 km/h, dar și consumul era cu un litru mai mare, ajungând la 10,7 l/100 km ca medie. Cei 72 de cai în combinație cu greutatea redusă rezultau într-un produs performant și îndrăgit, ținând cont de prețul accesibil maselor și de epoca la care ne raportăm.

Una dintre marile inovații pentru acele vremuri a fost echiparea mașinii cu discuri de frână pentru putea față, dar și faptul că pistoanele erau din aliaj. Ambele modele, 1300 și 1500, aveau un ampatament de 2.495 mm dar, începând cu 1964, pentru 1500 a fost mărit la 2.505 mm. Această versiune, mai lungă, a purtat denumirea comercială de 1500 C, primind în plus și 3 CP, ajungând la 75. Totodată, au mai fost implementate și alte modificări de ordin tehnic, precum frâne mai puternice și stopuri mai mari, cu lămpi pentru marșarier intergrate.

Coupé și Cabriolet

Designer-ul peninsular Pininfarina a desenat caroseriile pentru aceste versiuni, ce se bazau pe precedentul

Fiat 1200, dar au primit motorizarea mai mare, de 1.481 cmc. Tunerul OSCA a modificat aceste versiuni, le-a echipat cu un motor mai puternic, de 1,6 litri, și le-a comercializat sub numele de 1600 s Coupé și Cabriolet. Această categorie de modele a fost înlocuită de Fiat 124, spider și coupé, din 1966.

Zastava

Precum România a produs Dacia după o licență Renault, asemenea a procedat și Iugoslavia, producând sub umbrela brand-ului Zastava modelele 1300 și 1500. Deși a fost pe piața iugoslavă încă din 1961, mașina era produsă sub bagheta italienilor de la Fiat. Linia de producție independentă a început să „muncească" începând cu 1967, atunci când Fiat Italia a încetat producția. În timpul anilor '70, iugoslavii au adaptat mașina și au echipat-o conform vremurilor, printre altele cu discuri de frână pentru ambele punți, oferind modelele denumite DeLuxe și 1300 E. Zastava 1300 a fost asamblat, încă din 1969, și în America de Sud, la Bogota (Columbia), pentru piața sud-americană. În total, sub emblema Zastava, s-au produs peste 200.000 de unități, între 1961 și decembrie 1979.

În afară de Zastava, Fiat-urile 1300 și 1500 s-au înrudit și cu alte autovehicule precum Seat 1500, Siata 1500, Fiat 1500 Argentino și Polski Fiat 125p, asigurându-și astfel prezența și succesul pe mai multe piețe din lume. Numărul de modele Fiat 1300 și 1500 produse la nivel mondial este de 1,9 milioane de unități.

Alexandru STOIAN
alexandru.stoian@ziuacargo.ro
sursa: wikipedia.com

Spune-ți părerea!

Despre investiții

Aveți în vedere investiții în a doua parte a anului 2019?

1 Da. Cele mai importante sume vor viza creșterea și/sau înnoirea flotei.

2 Da. Cele mai importante sume vor merge către segmentul de depozitare.

3 Da. Cele mai importante sume vor fi investite în direcția IT.

4 Da. Vom investi preponderent în alte direcții decât cele menționate mai sus.

5 Nu am prevăzut investiții pentru a doua parte a anului 2019.

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

Merită să contești amenzile!

Cel puțin așa consideră majoritatea celor care au răspuns la întrebarea lunii mai: „Apreciați că merită să investiți timp și bani în contestarea amenzilor pe care le considerați incorecte?”. 64% dintre respondenți au afirmat că optează pentru contestarea amenzilor pe care le consideră incorecte, inclusiv din cauza cuantumului stabilit de inspector. Iar rezultatele obținute în instanță au dovedit că au dreptate să investească în această direcție. Un procent de 27% ia în calcul și această variantă, chiar dacă nu a contestat până acum amenzile primite și numai 9% consideră că nu merită să contești amenzile.

Răspunderea transportatorului rutier este limitată?

Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie să facem, mai întâi, o precizare: vom avea în vedere transportul intern de „bunuri” și transportul extern de „mărfuri” aflat sub incidența Convenției CMR. Între cele două există multe asemănări, însă și unele deosebiri/particularități, care pot crea probleme în cazurile litigioase.

Atunci când este vorba despre transporturi de mărfuri desfășurate sub incidența Convenției CMR, avem o regulă de bază și două excepții de la această regulă. Regula este că transportatorul răspunde limitat (până la o valoare maximă/prag per kilogram de marfă transportată, indiferent de valoarea mărfii). Această răspundere limitată este prevăzută la art. 23 pct. 3. Cele două excepții de la acestă regulă sunt menționate la art. 23 pct. 6, respectiv ”o despăgubire mai mare nu poate fi pretinsă decât în caz de declarare a valorii mărfii sau de declarare de interes special la predare, conform articolelor 24 şi 26.”

În cazul transporturilor de bunuri la intern, regula este răspunderea la valoarea bunurilor transportate, chiar și în situația bunurilor pentru care se declară o valoare mai mare. Există și o excepție, cel puțin teoretică, cea prevăzută de art. 1989 Cod civil, „în toate cazurile, despăgubirea nu poate depăşi cuantumul stabilit prin legea specială”, însă nu există o lege specială care să prevadă un astfel de cuantum.

Sfatul meu este să se încheie polițe de asigurare pentru fiecare tip de transport, cu mare atenție și cu citirea tuturor clauzelor, inclusiv a celor scrise foarte mic. Atenție și la excluderi.

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.

Multimedia Cockpit. Multimedia Cockpit inovativ și interactiv, în combinație cu volanul multifuncțional și Touch Control Buttons, asigură un confort sporit în noul Actros. Astfel, șoferul poate controla foarte simplu cele mai variate funcții ale camionului prin intermediul a patru ecrane. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

DAILY CUCEREȘTE ROMÂNIA

PERFORMANȚĂ DE NEEGALAT
Motoare de 2,3 și 3,0 litri, până la 205 CP și 470 Nm

EFICIENȚA COMBUSTIBILULUI ÎMBUNĂTĂȚITĂ
Economie până la 8%

COSTURI DE ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII MAI MICI
Economie până la 12%

SARCINĂ UTILĂ DE NEEGALAT
Până la 4,9 tone

DOBÂNDĂ 0%*

Model	Daily Furgon & Șasiu + Suprastructură				
* Dobandă	0%		0,99%		1,99%
Durată leasing	12	24	36	48	60
Avans minim	10%				
Valoare finanțată netă maximă/ unitate	34.000 EUR				
Taxă de management	2% din prețul de achiziție				
Comision de administrare lunar	3,5 EUR / unitate				
Valoare reziduală	0,1%				
Tipul finanțării	Leasing financiar				
Asigurare	Broker BRD Sogelease				
Valabilitate Campanie	10.04.2019 – 30.06.2019				

Ofertă disponibilă pentru toată gama IVECO DAILY.

IVECO

BRD Sogelease
GROUPE SOCIETE GENERALE

IVECO CAPITAL

Oferta este valabilă în limita stocului disponibil pentru gama IVECO Daily, în perioada 10.04.2019 - 30.06.2019.
** Ofertă supusă unor termene și condiții. Pentru regulamentul promoției accesează https://ivecopentrutine.ro/daily-cucereste-romania/*